



PM 2011:169 RII (Dnr 314-1806/2011)

Förstudie Spårväg syd

Remiss från AB Storstockholms Lokaltrafik

Remisstid 30 november 2011

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Förstudie för Spårväg syd” hänvisas till denna promemoria.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

SL (AB Storstockholms Lokaltrafik) har till staden översänt remiss angående förstudie för Spårväg syd som handlar om möjligheten att förbättra kollektivtrafiken utmed sträckan Flemingsberg-Masmo-Skärholmen/Kungens Kurva-Fruängen-Älvsjö. Remisstiden sträcker sig till den 30 november 2011. Remissen finns att ta del av i sin helhet på <http://sl.se/sv/Om-SL/SL-planerar-och-bygger/Sparvag-Syd/Forstudie-pa-remiss/>.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd, Skärholmens stadsdelsnämnd och Älvsjö stadsdelsnämnd.

Stadsledningskontoret anser att Spårväg syd och ny långsiktig kollektivtrafikförsörjning i Söderort är en mycket viktig fråga. Kontoret poängterar också att det är viktigt att kollektivtrafikhuvudmannen även fortsättningsvis har det fullständiga ansvaret för finansiering av sådan kollektivtrafikförsörjning.

Exploateringsnämnden anser att projektet Spårväg syd är viktigt i egenskap av centralt kollektivtrafikprojekt i Söderort. Nämnden anser också att det är viktigt att så snart som möjligt få klarhet i vilka sträckningar som ska reserveras för att inte onödigt hindra annan stadsutveckling.

Stadsbyggnadsnämnden anser att spårväg som trafikslag har många positiva stadsbyggnadskvaliteter som är viktiga att uppmärksamma i den samhällsekonomiska analysen av projektförslaget. För att spårvägsprojektet ska få en strukturerande påverkan är det viktigt att förslag till förstärkt busstrafik samt framtida spårdragning blir klart så fort det är möjligt.

Trafik- och renhållningsnämnden anser att en utvecklad tvärgående kollektivtrafik i Söderort är ett viktigt steg för att bibehålla och utveckla den redan höga kollek-

tivtrafikandel som Stockholm har. I ett första steg bör en förstärkt bussförsörjning utredas.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd anser att Spårväg syd är ett viktigt projekt för en fortsatt utveckling av Söderort.

Skärholmens stadsdelsnämnd poängterar i sitt remissvar vikten av utvecklade tvärförbindelser samt ökade kopplingar mellan Söderort och övriga staden.

Älvsjö stadsdelsnämnd framför vikten av nya spårinvesteringar även i Söderort samtidigt som nämnden påpekar att det är viktigt att en framtida spårdragning tar hänsyn till naturvärden och andra viktiga aspekter i den lokala närmiljön.

Mina synpunkter

Spårväg syd och utvecklingen av tvärgående kollektivtrafikförbindelser är viktiga projekt för den fortsatta utvecklingen av Söderort och hela Stockholms stad. God och långsiktig kollektivtrafikförsörjning har en positiv och strukturerande inverkan på stadsutvecklingen. Det är angeläget att åtgärder vidtas för kollektivtrafikförsörjning på både kort och lång sikt för att understödja Söderorts utveckling så som den är presenterad i Söderortsvisionen. Därför är det positivt att SL aktivt utreder förstärkningar av tvärgående förbindelser i staden och angränsande kommuner, då Stockholms kollektivtrafiksystem idag präglas av radiala förbindelser. Tvärgående förbindelser har i sammanhanget goda möjligheter att avlasta delar av det centrala kollektivtrafiksystemet och förbättra kommunikationerna i Söderort.

Stockholms södra delar samt Södertörn som helhet är beroende av en väl fungerande kollektivtrafik för att skapa goda möjligheter till resande mellan regionens alla delar men också för att skapa bärighet i området som sådant. Genom att binda samman Stockholms södra delar med tvärförbindelser möjliggör man nya resmönster men också underlag för boende och företagande i en del av Stockholm som behöver båda delarna.

I Stockholms stads vision för Söderort 2030, som syftar till att utveckla söderort för dem som bor och verkar där, är Spårväg syd en av de viktigaste beståndsdelarna. SL:s förstudie kommer emellertid fram till att det i dagsläget inte finns ett samhälls-ekonomiskt lönsamt resandeunderlag för att bygga Spårväg syd och det är självklart att de i sin prioritering av olika projekt måste ta hänsyn till den samhälls-ekonomiska nyttan. För att inte SL:s prioriteringar ska bli alltför snäva är det viktigt att berörda kommuner, inklusive Stockholm, är tydliga i planeringen av kommande bebyggelse. Om den kan göras i anslutning till en blivande spårväg ökar den samhälls-ekonomiska nyttan och därmed blir investeringen mer försvarbar. Som stadsledningskontoret poängterar är det dock viktigt att kollektivtrafikhuvudmannen även fortsättningsvis har det fullständiga ansvaret för finansiering av sådan kollektivtrafikförsörjning.

I dag pendlar många från länets södra delar för att arbeta i länets norra. En bättre utbyggd tvärgående kollektivtrafik skulle möjliggöra för affärsutveckling och därmed även för befolkningsökning. För att bereda marken för en förväntad resandeökning i takt med att området utvecklas och i avvaktan på en utbyggnad av Spårväg syd bör SL utreda förstärkt busstrafik längs den aktuella sträckan. I takt med att bebyggelsen ökar kommer behovet av goda kommunikationer att öka. Flera tvärförbindelser är en viktig beståndsdel i Söderorts utveckling. I den fortsatta planeringen av Spårväg syds dragning är det dessutom viktigt att hänsyn tas till det kommande naturreservatet i Älvsjöskogen.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Förstudie för Spårväg syd” hänvisas till denna pro-memoria.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Stockholm den 24 november 2011

ULLA HAMILTON

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Förstudie Spårväg syd. Remiss från Storstockholms lokaltrafik, sammanfattning

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Karin Wanngård* (S) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

- Delvis bifalla kontorets förslag till beslut
- Utöver det anförda följande

Södertörn behöver en bra och effektiv kollektivtrafik. Det kan innebära en spårväglösning. Frågan har utretts under minst tio år och nu verkar det vara så att frågan kan falla på ett för dåligt resandeunderlag. Nu förordas istället busslinje, pga av osäkerhet i resandeunderlaget. Vi kan konstatera att just den södra sidan är ordentligt eftersatt och vi ställer oss frågande till de skäl SL hänvisar till när man nu föreslår att Spårväg Syd inte ska byggas. Ett näraliggande exempel på hur fel beräknar av antal resande är, var när man från SL sida gjorde beräkningar för hur stor resandet skulle bli med tvärbanan. Tvärbanan blev en succé och SL hade fel i sin beräkning. Vad indikerar att de uträkningar som i dag presenteras stämmer med ett framtida resande antal?

De regionala skillnaderna i Stockholm görs alltmer tydliga i trafikpolitiken. Vi kan i dag konstatera att följande utveckling sker:

- Dubbelspår längs hela Roslagsbanan,
- Tvärbana till Solna och Kista
- Spårförbindelse till Nya Karolinska,
- Spårväg city till Ropsten samt rustning av Lindingöbanan,
- Planering pågår för vidare för utbyggd Roslagsbana till Arlanda som nästa år även ska få en ny pendeltågslinje.
- På södra sidan byggs dubbelspår på Nynäsbanan och mellan Södertälje hamn – centrum

Behovet av att bygga ut spårbunden trafik i Stockholmsregionen är stort, och just nu är det särskilt stort i Söderort. Spårväg Syd eller en annan spårbunden kollektivtrafiklösning för Söderort måste påbörjas. Allt annat kommer att hämma utvecklingen i södra Stockholmregionen.

-

Reservation anfördes av borgarrådet *Daniel Heldén* (MP) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

Planeringen av ny, kapacitetsstark spårtrafik i Stockholmsområdet släpar efter. För att kunna skapa hållbart resande i regionen, avlasta trafiken in mot city samt erbjuda alternativ till bilen är spårburna tvärförbindelser en absolut nödvändighet. Spårväg Syd är en viktig spårförbindelse som ska prioriteras och igångsättas så snart det är praktiskt möjligt. Planering och byggande av spår tar lång tid och i avvaktan på att Spårväg Syd byggs bör en satsning snarast göras på snabba direktbussar enligt den föreslagna sträckningen.

Spårväg är enligt alla reseundersökningar ett av de mest populära färdssätten i kollektivtrafiken. Exemplet med Tvärbanan visar tydligt att prognoser över resandeutveckling inte alltid stämmer överens med verkligheten. Ytterligare aspekter är också vikten av att klara målet om en ökad kollektivtrafikandel i Stockholmsregionen. Just resor i det tvärregionala snittet har lägst kollektivtrafikandel och här behöver särskilt satsningar på spårtrafik genomföras.

Uppdraget bör utvecklas till att inte bara utreda möjligheten till en Spårväg Syd enligt programförslaget, utan att även studera en östlig sträckning från Älvsjö via Farsta eller Hökarängen fram till Skarpnäck med möjlig framtida förlängning till Tyresö. En sådan sammanhållen spårväg skulle knyta ihop de fem tunnelbanelinjerna och de båda pendeltågslinjerna vilket i mycket högre grad skulle möjliggöra diagonalt kollektivtrafikresande.

I den fortsatta planeringen av Spårväg Syd är det viktigt att se till att barriäreffekterna blir så små som möjligt, samt att dessa redovisas. Konsekvenserna för olika depålägen måste snarast fördjupas. Flera kommuner är involverade och nämnden önskar ett öppet och brett samrådsförfarande där tid ges för allmänheten att delta i dialogen på ett sådant sätt att risken för överklaganden minimeras.

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av *Karin Wanngård*, *Olle Burell* och *Maria Östberg Svanelind* (alla S) med hänvisning till reservationen av (S) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av *Emilia Hagberg* och *Stefan Nilsson* (båda MP) med hänvisning till reservationen av (MP) i borgarrådsberedningen.

Särskilt uttalande gjordes av *Ann-Margarethe Livh* (V) enligt följande.

Vi instämmer i de mesta som sägs i tjänsteutlåtandena från remissinstanserna samtidigt som vi vill betona vikten av att ”Spårväg syd” verkligen kommer till stånd och att de 500 miljoner som är reserverade för etappstart av ”Spårväg syd” till år 2018 blir verklighet.

Spårväg syd behövs. Precis som flera av remissinstanserna skriver så är Spårväg syd ett projekt som visar vilken utvecklingsinriktning Söderort ska ta. Till söderort kommer folk att flytta och fler arbetsplatser kommer att skapas. För att inte stoppa den utvecklingen, utan för att uppmuntra den, behövs Spårväg syd för att skapa bättre kollektivtrafiklösningar så att attraktionen att bo i söderort ökas ytterligare.

Om vi säger nej till Spårväg syd säger vi också nej till den liggande utvecklingsplanen där Skärholmen, Fruängen och Älvsjö pekats ut som områdesknutpunkter där mer samhällsservice kan inrättas. Vi vill dessutom utveckla uppdraget till att i förstudien också studera en spårvägssträckning som sammanbinder tunnelbanelinjerna 17, 18 och 19 med Älvsjö station.

Även det mångåriga lokala önskemålet om en utbyggnad av tunnelbanans linje 19 mellan Hagsätra och Älvsjö är angelägen att utreda. En sådan sträckning skulle avsevärt avlasta trafiken i rusningstiden till och från stadens centrum.

Idag är bilen tyvärr ett överlägset transportmedel för resenärer inom söderort. För den som bor i till exempel Solberga och vill åka till Skärholmen blir bilen det mest effektiva transportmedlet. Det ska inte vara på det sättet. Kollektivtrafiken ska vara, så långt det är möjligt, det absolut bästa alternativet. Det finns flera skäl till detta bland annat av ekonomiska skäl, och naturligtvis av miljöskäl. Om vi ska uppnå klimatmålen måste vi minska bilismen. Det är mycket oroande om vi inte på allvar vågar bygga för ett samhälle som är oberoende av bilen för att sänka klimatpåverkan.

ÄRENDET

SL (AB Storstockholms Lokaltrafik) har till staden översänt remiss angående förstudie för Spårväg syd som handlar om möjligheten att förbättra kollektivtrafiken utmed sträckan Flemingsberg-Masmo-Skärholmen/Kungens Kurva-Fruängen-Älvsjö.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd, Skärholmens stadsdelsnämnd och Älvsjö stadsdelsnämnd.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 27 oktober 2011 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret har tagit del av de yttranden som stadens övriga nämnder har sammanställt. En återkommande synpunkt är att det är angeläget att förbättra tvärförbindelserna i Söderort, och att i första hand utreda en möjlig bussträckning. Det bör ske i samband med den utredning kring stomnätstrategi för länet som påbörjats under hösten 2011. Stadsledningskontoret vill också peka på vikten av att Stockholmsöverenskommelsen står fast för samtliga parter, vilket innebär att 500 miljoner är reserverade för etappstart av Spårväg syd år 2018. Stadsledningskontoret förutsätter att Spårväg syd finansieras av trafikhuvudmannen alternativt inom ramen för framtida överenskommelse likt Stockholmsöverenskommelsen från 2010.

Stockholms stad och Stockholmsregionen står inför stora utmaningar. Enligt befolkningsprognoserna kommer staden att ha passerat 1 miljon invånare redan år 2020 och det är nödvändigt att planera för ytterligare infrastruktur i form av kollektivtrafik, vägar, bostäder och arbetsplatser. Stadens vision, Vision 2030, har en hög ambitionsnivå i fråga om stadens service till medborgarna men också i de infrastrukturopsatsningar som är nödvändiga för att klara en hög takt i befolkningsökningen, som också stöds av gällande översiktsplan, ÖP 2010. Staden har höga ambitioner vad gäller andelen resor som ska ske med kollektivtrafiken och prioriterar bostäder och arbetsplatser i kollektivtrafiknära lägen för att skapa en långsiktigt hållbar stad. Sedan år 2002 arbetar staden inom ramen för Vision Söderort 2030 som syftar till att stimulera en jämn tillväxt över hela Stockholms stad. Spårväg syd är en viktig del av visionen.

I översiktsplanen pekar staden ut ett antal stadsutvecklingsområden samt strategiska tyngdpunkter där det finns goda möjligheter till förtätning av både bostäder och arbetsplatser. Staden har påbörjat ett pilotprojekt för den strategiska tyngdpunkten Farsta, där syftet är att pröva en metod för att arbeta med övriga tyngdpunkter. Enligt budget för 2012 ska arbetet med övriga strategiska tyngdpunkter inledas under mandatperioden 2010-2014.

Förslaget i förstudien binder samman ett antal av de i översiktsplanen utpekade strategiska tyngdpunkterna, Älvsjö, Fruängen och Skärholmen samt inom den regionala kärnan Skärholmen/Kungens Kurva. För att klara målet om 100 000 nya bostäder till år 2030 är det nödvändigt att också genomföra förtättningsprojekt, vilket ytterligare ökar underlaget för Spårväg syd. Förslaget binder också samman ett antal olika transportmedel och minskar sårbarheten i kollektivtrafiksystemet.

SL har i förstudien minskat antalet föreslagna sträckningar. Det ger färre osäkerheter för kommande planering, men det finns även sträckningar där underlaget att fatta beslut ännu är otillräckligt. Stadsledningskontoret är positiv till att SL har tagit bort vissa sträckningar och

menar att det i övriga förslag till sträckningar ännu saknas tillräckligt beslutsunderlag för att tydligt ta ställning.

Aggregerade nyttor med Spårväg syd

Stockholms stad har tillsammans med kommunerna på Södertörn arbetat fram ett gemensamt dokument där nyttan med Spårväg syd tydliggörs. Nedan återfinns den gemensamma synen på de aggregerade nyttorna med Spårväg syd.

Spårväg syd är en viktig infrastruktursatsning för hela Södertörn och södra Stockholm och en förutsättning för att den önskade utvecklingen av Stockholmsregionen till en flerkärning region med regionala stadskärnorna ska bli av. Spårväg syd har stöd i Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010-2021, RUFSS 2010, Södertörns utvecklingsprogram och Söderortsvisionen.

Spårväg syds strukturerande effekter och exploateringsförutsättningar

Stockholms län har haft och förväntas även under de närmaste 20 åren ha en stark positiv utveckling i befolkningsantal, sysselsättning och ekonomi. Enligt RUFSS 2010 alternativ hög kommer befolkningen på Södertörn att öka från cirka 440 000 till nästan 540 000 invånare till år 2030 – en ökning med nästan 100 000 invånare. Dessa siffror är sannolikt i underkant då befolkningstillväxten i länet redan är avsevärt högre än RUFSS alternativ hög. En följd av detta är att det idag råder bostadsbrist i stora delar av Stockholmsregionen. Utöver denna kraftiga befolkningstillväxt kommer ytterligare 50 000 invånare att tillkomma endast i de södra delarna av Stockholms stad d.v.s. en total befolkningsökning på Södertörn och södra Stockholm med 150 000 invånare till år 2030. En sådan befolkningsökning för med sig en ökad efterfrågan av transporter samtidigt som regionen har högt ställda krav på minskad klimatpåverkan. Detta ställer stora krav på infrastrukturen och på vilket sätt som transporter- na sker.

Spårvägen är en ytterst viktig pusselbit för att denna önskade utveckling ska bli av. Spår- trafik ger inte bara bra kollektivtrafik idag utan utgör även ett långsiktigt löfte om en god kollektivtrafik i framtiden, ett löfte som buss aldrig kan erbjuda. Detta är en avgörande faktor för spårvägens strukturerande effekt. En spårväg medför ökade investeringar och exploateringar vilket andra spårinfrastruktursatsningar tydligt visat, både gällande ytterligare arbetsplatser och bostäder. Men spårvägen medför inte endast att nya företag attraheras till regionen utan även att befintliga i större utsträckning väljer att behålla sin lokalisering. Spårväg syd är en förutsättning för att uppnå målet om att vidareutveckla en flerkärning och tät region.

Stockholmsregionen behöver ytterligare förtätning, utöver de regionala stadskärnorna och strategiska tyngdpunkterna, för att klara den kraftiga befolkningstillväxten. En spårväg ger en långsiktighet och attraktivitet för kommande exploateringar samtidigt som regionen erbjuder ett transportmedel med minimal klimatpåverkan.

Knyta samman regionala stadskärnor och tyngdpunkter

Spårväg syd knyter ihop ett flertal områden av stor vikt för utvecklingen av södra Stockholm och Södertörn. Flemingsberg och Kungens kurva - Skärholmen är utpekade som regionala stadskärnor i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFSS 2010). Syftet med den flerkärniga strukturen är att motverka gles och spridd bebyggelse som ger dåligt underlag för kollektivtrafik. Fruängen, Älvsjö och Skärholmen är tre tyngdpunkter utpekade i Stockholms stads översiktsplan. Tyngdpunkterna ska leda till en bättre balans mellan stadens delar där det finns möjligheter till fler bostäder och arbetsplatser. En nyckel är att vidareutveckla högklassiga kommunikationer till och mellan tyngdpunkterna.

Utveckling och förverkligandet av den regionala stadskärnan Kungens kurva - Skärholmen

Den utpekade regionala stadskärnan Kungens kurva - Skärholmen ligger på var sin sida om E4/E20 och inom en tioårsperiod kommer Förbifart Stockholm att erbjuda goda förbindelser till och från området. Området är Skandinaviens största handelsplats med 30 miljoner besökare årligen, en omsättning på 7,3 miljarder och 2 000 arbetsplatser. Om samtliga planer i den fördjupade översiktsplanen för Kungens kurva genomförs kan ytterligare 10 000 –

15 000 arbetsplatser tillkomma.

Kungens kurva - Skärholmen har ett utmärkt läge vid E4/E20 som erbjuder goda kommunikationer med bil, buss och anslutning med tunnelbanans röda linje för att ta sig till och från området. E4/E20 innebär också en svårighet vad gäller att knyta samman de olika delarna av den regionala stadskärnan. Till och inom Kungens kurva är dock kollektivtrafiken undermålig. Spårväg syd skulle på ett avgörande sätt förbättra kollektivtrafiken i området. Detta skulle inte bara medföra positiva effekter för möjligheten att åstadkomma ett hållbart resande i området utan även skapa förutsättningar för en vidareutveckling av den regionala kärnan. Det är nämligen trafikkapaciteten som sätter begränsningen för ytterligare exploateringar i Kungens kurva - Skärholmen. Spårväg syd skulle öka kapaciteten och möjligheten för fler företagsetableringar och fler arbetstillfällen i Kungens kurva - Skärholmen. I arbetet med den fördjupade översiktsplanen för Kungens kurva kommer det prövas om det är möjligt att även bygga bostäder i området. En viktig faktor för om det är möjligt är om man kan få till en bra kollektivtrafik i området.

Det saknas ett attraktivt och tydligt transportalternativ mellan Skärholmen på Stockholmsidan och Kungens kurva på Huddingesidan och delarna behöver knytas samman tydligare. Spårväg syd skulle lösa detta.

Utveckling och förverkligandet av den regionala stadskärnan Flemingsberg

Flemingsberg är ett område med akademisk täthet och ett av norra Europas mest betydelsefulla områden inom Life Science – både forskning och industriell verksamhet. Här finns Karolinska Institutet Science Park, Karolinska Institutet och Kungliga Tekniska Högskolan. I Flemingsberg ligger även Karolinska Universitetssjukhuset Huddinge, kommunens största arbetsgivare och en viktig målpunkt för regionen. I anslutning till sjukhuset ligger Södertörns högskola, som har runt 15 000 studenter.

I RUFSS 2010 lyfts Flemingsberg fram som ett av de viktigaste utvecklingsområdena där kommunikationer, nya arbetsplatser och bostäder samlas. Idag rör sig cirka 40 000 personer per dygn i området – en siffra som förväntas ha fördubblats till år 2030. Den fördjupade översiktsplanen för Flemingsberg visar på möjligheten att bygga 5 000 nya bostäder och 20 000 arbetsplatser; en utveckling som kräver en utvecklad kollektivtrafik.

En spårväg är ett attraktivt stadsbyggnadselement som tillsammans med rätt utformad bebyggelse kan skapa attraktiva miljöer med förutsättningar för arbetsplatser, upplevelser och folkliv. Att stärka och höja utbildningsnivåerna är ett viktigt mål för regionens fortsatta attraktivitet och tillväxt. Spårväg syd skulle förbättra tillgängligheten till den högre utbildning som finns i Flemingsberg och bidra till att höja utbildningsnivåerna.

Långsiktigt hållbart resande

Spårvägen ersätter busstrafik och erbjuder ett miljömässigt hållbart resande. Spårtrafik har visat sig vara mer attraktivt än busstrafik varför det finns goda förutsättningar för att öka andelen kollektivtrafikresor. Flera studier visar spårtrafikens attraktivitet till exempel "Värdering av stadskvaliteter i Stockholmsregionen" (TMR 3:2011) där det framgår att närhet till spårstation är en av sju identifierande stadsbyggnadsfaktorer som tillsammans förklarar mer än 90 % av prisvariationerna på lägenheter i Stockholmsregionen. Motsvarande effekt för närhet till väginfrastruktur eller busskollektivtrafik saknas.

Utän åtgärder som markant förbättrar kollektivtrafiken kommer biltrafiken att öka i takt med befolkningsökning och ökat antal arbetsplatser. Därmed kommer luftkvaliteten att försämrats i området. För att öka andelen kollektivtrafikresor är spårväg ett alternativ, då spårbundet trafik är att föredra ur luftkvalitetssynpunkt. Spårtrafik är det energieffektivaste transportslag som finns.

Frigör livschanser och stärk sammanhållningen

RUFSS 2010 pekar ut sex strategier för att nå sina mål och visionen om Europas mest attraktiva region. Spårväg syd bidrar inte bara till uppfyllandet av strategin om att vidareutveckla en flerkärnig och tät region utan även strategierna: frigör livschanser och stärk sammanhållningen. Spårväg syd kommer att stimulera investeringar och skapa förutsättningar för fler arbetsplatser, bostäder och service med en ökad variation i bostadsutbudet, fler at-

traktiva mötesplatser och förbättrade möjligheter för alla individer att röra sig i regionen. Detta sammantaget kommer lyfta områden som idag ligger efter gällande hälsa, utbildning och arbete.

Tvärförbindelser

Regionala stadskärnor förutsätter goda tvärförbindelser och det är viktigt att utformningen av spårvägen möjliggör eventuella framtida förlängningar från både Älvsjö och Flemingsberg. Arbetsmarknadsregionen för de regionala stadskärnorna blir större med bra tvärförbindelser och skapar förutsättningar för en expansion av stadskärnorna. Kollektivtrafiken i Stockholmsregionen är uppbyggd kring navet i centrala Stockholm där pendeltåg och tunnelbanan sammanstrålar vilket ger bra förutsättningar för att resa i nord-syd. De öst-västliga förbindelserna i de centrala och halvcentrala delarna i Stockholm fungerar tillfredsställande, inte minst sedan Tvärbanan togs i drift.

I Söderort och på Södertörn svarar busstrafiken för den öst-västliga kollektivtrafiken, förutom vid omstigningspunkterna Årstaberget och Farsta Strand där det finns möjlighet att byta mellan olika spårbundna alternativ. Tvärförbindelserna i Söderort och på Södertörn kommer att utredas ytterligare i den stommåtsutredning som SL har påbörjat.

Spårväg syd kommer att erbjuda ett antal omstigningspunkter mellan olika färdslag vid ett flertal platser och utgör ett välkommet komplement av tvärförbindelserna i Söderort och på Södertörn.

Mindre sårbarhet

Kapacitetstaket i pendeltåg och tunnelbana är uppnått och vid förseningar och inställda turer blir effekterna stora, särskilt utefter pendeltågslinjerna där tågen ersätts av buss och det inte finns alternativa resvägar. Spårväg syd erbjuder ett alternativ vid störningar och kan minska förseningarna.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 25 oktober 2011 att överlämna och åberopa exploateringskontorets tjänsteutlåtande som svar på remiss.

Särskilt uttalande gjordes av Jan Tigerström m.fl. (M), Daniel Forslund (FP) och Johan Hedin (C), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Maria Östberg Svanelind m.fl. (S) *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Gabrielle Gjerswold m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 29 september 2011 har i huvudsak följande lydelse.

Exploateringskontoret har inga synpunkter på förstudiens viktigaste slutsats, Spårvägens samhällsekonomiska olönsamhet, utan kan bara konstatera att kontoret håller med SL om att det förefaller möjligt att hitta genomförbara spårvägsdragningar mellan Älvsjö och Skärholmen via Fruängen.

Slutsatsen i sig väcker dock nya frågor. Bör stadens spårreservat finnas kvar, eller ska staden i fortsatt planering i stället reservera utrymme för en utbyggd busstrafik, enligt föreslagna sträckningar? Kontoret har inga synpunkter på föreslagna sträckningar för sådant bussalternativ, men kan konstatera att den stämmer väl överens med föreslagna större exploateringsprojekt, som gynnas av en god kollektivtrafikförsörjning.

När det gäller spårvägsalternativet redovisas flera alternativa sträckningar.

På flera platser finns känslig natur- eller kulturmiljö, där den detaljeringsgrad som förstudien genomförts med, inte räcker till för att välja väg. Detta gäller t ex hur Älvsjöskogen ska kunna passeras utan att Spårvägen utgör en barriär för de stadsområden som har skogen som viktigaste rekreationsområde. Samma sak gäller anslutningen till Älvsjö Centrum, där en tidigare studerad anslutning till det planerade resecentrumet vore att föredra, framför ett helt nytt reservat längs Götalandsvägen. Detta förutsätter dock en anslutning söderifrån, genom Älvsjös äldre delar, som måste studeras noggrant. Också en spårvägspassage förbi Fruängens Centrum förutsätter studier med en högre detaljeringsgrad.

Exploateringskontoret menar också att ett spårreservat längs Skärholmsvägen måste förutsätta att spårvägen ges en utformningstyp som är både utrymmeseffektiv och som innebär att spårvägen kan bli en del av den stadsmiljö som staden vill åstadkomma. Kontoret är positivt till en ny Skärholmsväg som ett starkt kollektivtrafikstråk och ser positivt på reservat som möjliggör särskilda bussfiler eller gatuspårvägstrafik. Spårvägstrafik på särskild bana kan dock, både av stadsbildsskäl och av exploateringsekonomiska skäl, vara svår att kombinera med en större bostadsutbyggnad längs Skärholmsvägen. Kontoret avser att under återstudien av 2011 föra planeringen av den östra tredjedelen av Skärholmsvägen, delen inom stadsdelen Bredäng, in i ett intensivare skede. Kontoret ser fram emot att föra vidare diskussioner med SL om hur reservatet ska hanteras i den fortsatta planeringen.

För spårvägens alternativ Vantörsvägen, via Älvsjöskogens norra kant, har flera problem framkommit, där alternativet Älvsjövägen framstår som enklare att genomföra.

Kontoret menar att det kan vara en fördel att förstudien och efterföljande process leder fram till att så få sträckningar som möjligt väljs för ett förstärkt kollektivtrafikstråk. Att hålla flera korridorer öppna kan innebära svårigheter för staden. I flera fall finns det risk för att pågående stadsutvecklingsprojekt fördröjs, eftersom oklarhet råder om gatuutformningen längs spår- eller bussvägens alternativa korridorer.

Kontoret föreslår att Exploateringsnämnden godkänner detta tjänsteutlåtande som svar på samrådsförslaget.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 20 oktober 2011 att överlämna kontorets tjänsteutlåtande daterat den 3 oktober 2011 som svar på remissen från kommunstyrelsen.

Reservation anfördes av Karin Gustafsson m.fl. (S), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Maria Hannäs (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Andrea Femrell m.fl. (M), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Mats Lindqvist m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 3 oktober 2011 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholmsöverenskommelsen träffades mellan regeringen, Stockholms läns landsting och kommunerna i Stockholms län i december 2007. Överenskommelsen innehåller prioriteringar och förslag till finansiering av åtgärder i väg- och järnvägsinfrastrukturen fram till 2020, med utblick mot 2030. Staden har i flera sammanhang pekat ut dessa objekt som de mest angelägna att genomföra under perioden. Spårväg syd är en komponent i överenskommelsen som är betydelsefull för stadsutveckling och ekonomisk utveckling i södra Stor-

stockholm. Spårväg syd skulle stärka södra Stockholm genom en tvärförbindelse som möjliggör resande mellan de södra regiondelarna, och som knyter ihop de stora trafikknutpunkterna och de regionala kärnorna. I hela Söderort finns områden som skulle kunna exploateras för både bostäder och företag. Detta förutsätter bl.a. kraftfulla investeringar i infrastrukturen.

Den viktigaste slutsatsen från förstudien är att det enligt SL inte är samhällsekonomiskt motiverat att genomföra en utbyggnad av Spårväg Syd. SL menar att det på kort sikt är mer intressant att förbättra busstrafiken i olika steg. Hur detta ska ske bör utredas vidare. SL menar också att Spårväg syd kan bli intressant på längre sikt. Detta kräver dock att en mer omfattande exploatering sker än vad kommunerna under arbetet med framtagandet av förstudien kunnat presentera. Förstudien visar flera olika sträckningsalternativ med skilda förutsättningar för framtida exploatering av bostäder och arbetsplatser.

En trafikslagsanpassning utifrån trafikuppgift och efterfrågan är en princip som kontoret anser är bra. Samtidigt är erfarenheten att spårtrafik på ett annat sätt än buss har strukturerande effekter på övrig samhällsutbyggnad, och förmår bättre än busstrafik att skapa stadsmässiga värden. Stockholms stad har som ambition att skapa 15 000-20 000 nya bostäder per mandatperiod till 2030, huvuddelen av dessa ska byggas i stadsutvecklingsområden och i annan tätortsmiljö. I ÖP 2010 Promenadstaden poängteras behovet av helhetssyn på stadsutvecklingen, genom en integrerad trafik- och bebyggelseplanering genereras effektivitet och synergieffekter, värdefulla för både trafiksystem och stadskvalitéer. Det är nödvändigt att utvecklandet av infrastrukturen är framåtsyftande och långsiktigt kapacitetssäkrat för den expansion Stockholm står inför. Då kontoret har ingått i den arbetsgrupp som arbetat med förstudien, har aktuella förutsättningar för möjlig ny bostadsbebyggelse mm i Spårvägs syds direkta upptagningsområde kunnat fångas in i förstudien. Trots ambitiösa byggplaner med många tusen nya lägenheter längs spårsträckningen ser inte SL att de kan få tillräckligt resandeunderlag. Kontoret beklagar det utfallet, och det är i nuläget svårt att se vad i exploateringsväg som behöver tillföras ytterligare för att skapa de rätta förutsättningarna för ett realiserande av Spårväg syd. Kontoret anser att en utvecklad busstrafik bör utredas omgående. Även ett bussalternativ kan likna en spårvagnslösning med bl.a. bussprioritet och separata körfält. Det lägger grunden för att konvertera till en spårväg när tillräckligt resandeunderlag finns.

Om Spårväg syd realiserar kommer dess utformning vara viktig för hur den uppfattas. Barriäreffekter måste i möjligaste mån undvikas och det är viktigt att spåren i tätbebyggda områden eller i handelsstråk får en stadsmässig utformning som enar snarare än delar gatan. Cyklister och gående ska kunna passera. I lägen där spårvägen ej kommer i konflikt med bebyggelse eller andra transportslag kan utformningen vara enklare.

Älvsjö

Älvsjö består i huvudsak av villaområden, flerbostadshusen är koncentrerade till området runt Älvsjö station. Vid Älvsjö station pågår just nu en stadsutvecklingsprocess med bl.a. 250 nya lägenheter och nytt resentrum. Torget byggs och anpassas för att kunna hantera Spårväg syd, härigenom möjliggörs direktaccess till centrumfunktioner och smidiga byten mellan olika trafikslag. Ericssons gamla industriområde, kv. Kabelverket, planeras just nu för ny stadsbebyggelse med ca 1500 nya lägenheter.

I förstudien har ett antal olika sträckningsalternativ studerats. Kontoret menar att endast huvudalternativen med linjesträckning längs Älvsjövägen eller Vantörsvägen bör kvarstå. Älvsjövägen är en naturlig och relativt konfliktfri sträckning, med viss utvecklingspotential för ny bebyggelse, men som missar bebyggelsekoncentrationerna. Vantörsvägen har ett bättre lokalt upptagningsområde, och viss potential för ny bebyggelse, men skulle innebära stora och svåra intrång, såväl på privata fastigheter som i Älvsjöskogen.

Fruängen

Fruängen är en utpekad tyngdpunkt i nya översiktsplanen. Det innebär att området ska utredas för en mer omfattande förtätning och stadsutveckling. Förstudien har flera förslag på hur Spårväg syd kan angöra Fruängens centrum och tunnelbanan. Kontoret anser att en dragning till Fruängen söderifrån, i spårreservatet, och in över torget och vidare parallellt med tunnelbanan, är en dålig lösning. Skälet är dels att Spårväg syd skulle göra ett för stort ingrepp i befintligt centrumbebyggelse, dels att spårväg parallellt med tunnelbanespåren

skulle utgöra ett alltför massivt visuellt och funktionellt intrång för att det ska vara möjligt att utveckla stadsmässiga kvaliteter i området. Istället förordar kontoret att alternativet med en sträckning längs Elsa Brännströmsgata och alternativet Fruängsgatan, och möjligheten till en gatuspårväg på Ellen Keys gata, utreds vidare.

Skärholmen

Kontoret har en nyttobetonad inställning till sträckningsalternativen söder om Fruängen; längs Smista Allé i Huddinge kommun eller längs Skärholmsvägen i Stockholms stad. Lokaliseringen bör göras längs den sträcka där resandeunderlaget är störst och där den för systemet som helhet ger störst nytta.

Skärholmsvägen är en bred och överdimensionerad väg, ambitionen är att minska gatu-sektionen och använda delar av nuvarande vägutrymme för exploatering av ny bebyggelse. Skärholmsvägen planeras få stadsmässiga kvaliteter, kontoret ser en potential om flera tusen nya lägenheter i området.

Ett spårreservat längs Skärholmsvägen måste förutsätta en utformningstyp som är både utrymmeseffektiv och som innebär att spårvägen kan bli en del av den stadsmiljö som kontoret vill åstadkomma längs Skärholmsvägen. Kontoret är positivt till en ny Skärholmsväg som ett starkt kollektivtrafikstråk och ser positivt på reservat som möjliggör särskilda bussfiler eller gatuspårvägstrafik. Spårvägstrafik på egen banvall ser dock kontoret inte som möjligt att kombinera med en större exploatering längs Skärholmsvägen och ambitionen om stadsmässiga kvaliteter.

Kontoret avser att under återstoden av 2011 föra planeringen av den östra tredjedelen av Skärholmsvägen, delen inom stadsdelen Bredäng, in i ett intensivare skede. Kontoret ser fram emot att föra vidare diskussioner med SL om hur reservatet ska hanteras i den fortsatta planeringen.

Skärholmen-Kungens kurva området är en i RUFSS 2010 utpekad regional kärna. Här finns bl.a. Nordens största handelsplats med 30 miljoner besökare varje år. Det är viktigt att detta område som är starkt bilorienterat även får kollektiva förbindelser av hög klass. Spårväg syd är också ett viktigt förbindelseelement i kommunernas ambition att sammanlänka de båda områdena, barriäreffekterna av E4/E20 är idag påtagliga. I scenariet med utvecklad busstrafik blir det en stor utmaning att hantera och bemästra dessa problemställningar.

Kontorets förslag

Kontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden överlämnar och återoppar tjänsteutlåtandet som svar på remissen från KF/KS kansli. Kontoret föreslår också att nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 19 oktober 2011 att godkänna kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av Martin Hansson m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP) och Jonas Naddebo (C), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Annika Ödebrink m.fl. (S), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Kajsa Stenfelt (V), *bilaga 1*.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 27 september 2011 har i huvudsak följande lydelse.

Övergripande synpunkter

Kontoret ställer sig i huvudsak bakom SL:s slutsatser i remissen.

Spårväg Syd knyter ihop kollektivtrafiknätet och binder tyngdpunkter och regionala kärnor i söderort tätare till varandra. Projektet ligger i linje med styrdokument som översiktsplanen, RUFs och Stockholmsöverenskommelsen och kan komma att bli en viktig del i att bibehålla en hög kollektivtrafikandel i söderort.

Trafikkontoret ställer sig positivt till att vidare utreda en utveckling av kollektivtrafiken i studieområdet. Förstudien visar tydligt att resandeunderlaget i dagsläget inte finns för att motivera en spårvägslösning. En spårvägsdragning ger å andra sidan ökade möjligheter till ökad exploatering. Kontoret anser liksom SL att första steget bör vara att omgående utreda förbättrad busstrafik längst med den tänkta dragningen. Kontoret menar även att bussalternativet i princip kan ges liknande förutsättningar som en spårvagnslösning dvs. med prioritet i signaler och separata körfält. Innan sådana åtgärder kan genomföras krävs dock omfattande analyser och utredningar hur det bäst skulle kunna genomföras och hur annan trafik kommer att beröras samt hanteras. I ett senare skede om tillräckligt resandeunderlag finns kan bussen eventuellt ersättas av en spårväg.

Alternativa dragningar

Kontoret anser att man efter förstudien ska försöka ha så få alternativ till dragning som möjligt. Detta då det skapas spårreservat på ett flertal sträckor som förhindrar annan utveckling. Ju färre alternativ desto lättare att hålla reservaten intakta längre fram. I stort anser dock kontoret att det är svårt att i nuläget avskrivna något av alternativen utan vidare studier. Alternativen kan ses i bilaga 1.

En dragning längs Älvsjövägen bör ses som huvudalternativ för sträckan Älvsjö – Fruängen. Detta på grund av en rad olika aspekter. Älvsjövägen är förmodligen minst besvärlig när det gäller utrymme och samspelet med andra trafikanter, därmed inte sagt att det är enkelt. Resandeunderlaget bedöms vara likvärdigt med någon fördel till detta alternativ. Men att enbart låsa fast sig vid detta alternativ för tänkbara framtida spårlösningar vore däremot fel i detta skede. Sålunda bör även alternativ genom Älvsjö (Vantörsvägen) finnas kvar och utredas mer noggrant. Under samrådsmötena i Älvsjö framkom en rad negativa synpunkter på dragningar inom Älvsjö som måste beaktas i kommande utredningar.

Kontoret anser att resandeunderlaget ska styra vilken sida av E4/E20 som man väljer som huvudalternativ. Idag är de ungefär likvärdiga men på Skärholmssidan finns stora utvecklingsmöjligheter i form av ökad exploatering, vilket skulle kunna tala till dess fördel. Skärholmsvägen är idag överdimensionerad för den trafik som finns där. Staden har planer på att exploatera området i samband med ombyggnation av vägen. Beroende på omfattningen av exploateringen där skulle det kunna stödja en kapacitetsstark kollektivtrafiklösning.

Utformning och övrig planering

Spårvägens utformning är mycket viktig för hur den uppfattas. Barriäreffekter bör i möjligaste mån undvikas och det är därför viktigt att spåren i tätbebyggda områden eller i handelsstråk får en stadsmässig utformning som snarare enar än delar gatan. Cyklister och gående skall i möjligaste mån kunna passera. Samtidigt måste trafiksäkerheten och framkomligheten vara hög, vilket innebär att utformningen kan vara en annan i de lägen där spårvägen kommer i konflikt med bebyggelse eller andra transportslag.

Det är av högsta vikt att gång- och cykelkopplingarna i området beaktas. Befintliga sträckningar får inte försämrats och nya bör komma till utifrån hållplatsernas lägen. Det är också viktigt att väl utformade cykelställ i tillräcklig omfattning planeras nära hållplatserna.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att Trafik- och renhållningsnämnden godkänner detta tjänsteutlåtande som svar på remissen.

På grund av att remisstiden går ut den 28 oktober föreslår kontoret att nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 27 oktober 2011 att godkänna och översända tjänsteutlåtandet som svar på remissen till kommunstyrelsen och till AB Storstockholms lokaltrafik.

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Abit Dundar m.fl. (FP), vice ordföranden Eva Fagerhem m.fl. (S), ledamöterna Lars Svärd m.fl. (M), Jonas Naddebo (C) och Carita Stenbacka Tenezakis (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Johan Faxér m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 12 oktober 2011 har i huvudsak följande lydelse.

Enligt den regionala utvecklingsplanen RUFS 2010 ska Stockholmsregionen gå mot en mer flerkärning region, där Skärholmen- Kungens kurva och Flemingsberg är utpekade som regionala kärnor. Stockholm stad har också tagit fram en vision om utvecklingen av söderort med ett ökat utbud av arbetsplatser, bostäder och förbättrad infrastruktur mm. Fruängen är utsett som tyngdpunkt i den nya översiktsplanen för Stockholm, med potential att utvecklas som en viktig nod i söderort. Det finns också ett intresse hos centrumägaren och staden att utveckla Fruängens centrum i fråga om bostäder, verksamheter och trafikfrågor mm. Ny infrastruktur i form av spårvägar medför investeringar i nya bostäder och andra projekt i större utsträckning än vad nya busslinjer ger. Längs den föreslagna sträckningen finns också redan flera kommande bostads- och utvecklingsprojekt som skulle gynnas av en spårväg.

Staden arbetar sedan länge med söderortsvisionen. Här finns en reell möjlighet att göra en satsning som främjar söderort på ett långsiktigt och positivt sätt, som bäddar för kommande investeringar i arbetsplatser, bostäder och andra publika verksamheter längs spårvägen. Förvaltningen tror att en busslösning i ett initialt skede fördröjer en investering i spårväg och i slutänden kanske även innebär att spårvägslösningen uteblir.

Bussalternativen riskerar också att vara ett alltför osäkert alternativ vad gäller framkomlighet i högrafik. Bussarna förslås att köra omlott Smista allé/Skärholmsvägen med varannan buss längs respektive sträckning. Detta skapar osäkerhet hos trafikanterna och begränsar deras möjligheter att välja avgångstider eftersom inte alla bussar går exakt samma sträckning. En hel del problem kommer enligt utredningen också att uppstå för en busslinje under byggnationen av Förbifart Stockholm med en alternativ och mer omständlig körsträcka vid Kungens kurva.

Om alternativet spårväg väljs så redovisas alternativa dragningar av spårvägen på vissa ställen. Mellan Fruängen och Älvsjö finns tre alternativ, förvaltningen anser att någon av de två alternativ där spårvägen går in genom Fruängen definitivt bör väljas. Det främjar fler resande än om sträckningen går längs E4 och endast angör Fruängen norr om Tunnelbanestationen vid E4.

När det gäller alternativa sträckningar från Fruängen och vidare till Skärholmen så förespråkar förvaltningen en sträckning längs Skärholmsvägen eftersom det avsevärt kan förbättra tillgängligheten till Sättra industriområde.

För sträckningen genom Fruängen föreslås två alternativa dragningar, en längs Fruängsgatan och Mickelsbergsvägen och en genom tunnel under naturmark vid Fruängens gamla IP vidare längs med Vantörsvägen. Båda angör vid tunnelbanans norra del. Sträckningen via Mickelsbergsvägen och Fruängsgatan förefaller att vara den mest lämpliga sträckningen som också täcker en större del av Fruängen än sträckningen längs E4. Förvaltningen har dock

inga mer ingående synpunkter i fråga om dessa två alternativa sträckningar utan ser det som mest viktigt att spårvägens sträckning går in genom Fruängen och ger möjlighet för så många resenärer som möjligt att enkelt kunna nå spårvagnen.

I förstudien anges att spårväg är att föredra framför BRT med avseende på luft, klimat, naturmiljö, vatten, våtmark, försurning, kulturmiljö, rekreation och stadsbild. Om förnyelsebart drivmedel används i bussarna minskar den negativa effekten och BRT är fördelaktigt ur bullersynpunkt. Spårvägsalternativet framstår dock även ur miljösynpunkt som det bästa alternativet anser förvaltningen.

Skärholmens stadsdelsnämnd

Skärholmens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 27 oktober 2011 att som svar på remissen Förstudie Spårväg syd återropa och överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande.

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Jan Jönsson (FP) m.fl., Elisabeth Johnson m.fl. (M), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Robert Lagergren m.fl. (S), ordföranden Jan Jönsson (FP) m.fl., Elisabeth Johnson m.fl. (M), Rudy Espinoza (V), Linnea Ornstein (MP), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Rudy Espinoza (V), Bosse Ekvall (S), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Linnea Ornstein (MP), *bilaga 1*.

Skärholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 30 september 2011 har i huvudsak följande lydelse.

I "Vision för söderort" framkom tydligt både i remissvar och i dialogarbete att det behövs fler tvärförbindelser i södra Stockholm och Spårväg syd lyftes fram som betydelsefull. Söderort har en stor utvecklingspotential, inte minst Skärholmen/Kungens Kurva-området. Här finns bland annat Nordens största handelsplats som besöks av 30 miljoner besökare varje år.

Spårväg syd är en satsning på hållbar och långsiktig samhällsutveckling. Näringsliv, bostäder, finansiering och fastighetsägare stimuleras till lokalisering i områden som tidigare varit okända eller alltför otillgängliga. Utvecklingsbara platser blir intressanta. I södra Stockholmsområdet finns stor efterfrågan på både bostäder och företagsetableringar. Samtidigt som SL inte bedömer att spårväg är aktuellt utifrån resultaten av förstudien, så påpekar man att en viktig aspekt är att spårväg, som naturligtvis är en mer robust kollektivtrafikinvestering än buss, indikerar att det satsas på området. Spårväg syd är en strategisk satsning för att utveckla yttre regionala kärnor i södra Stockholmsområdet. Den förbinder två av Stockholms mest expansiva utvecklingsområden och två av landets mest trafikerade kollektivstråk – tunnelbanans röda linjer i sydvästra Stockholm och södra stambanan med fjärrtåg, regional-tåg och pendeltåg.

Spårväg syd förbättrar möjligheterna till inomregionala, nationella och internationella resor och kontakter i södra Stockholmsregionen. Den förbättrar tillgängligheten i de sydvästra delarna av Stockholm i förhållande till viktiga regionala målpunkter så som flygplatser vid

Arlanda och Skavsta, hamnar, fjärrtågsstationer och högskolor. Spårväg syd bidrar även till att utjämna en del av de skillnader i näringslivsetableringsförutsättningar som finns mellan norra och södra regiondelarna.

Spårväg syd ger många sociala välfärdsvinster som berör många människor. Befolkningstäta stadsdelar längs de yttre delarna av tunnelbanans södra linje är mångkulturella och människorna har starka internationella nätverk. Stadsdelarna fungerar som ett av Stockholmsregionens viktigaste inflyttningsområden för människor som söker sig hit – människorna som regionen behöver för att växa och klara framtida arbetskraftsbehov. Många behöver utbildning och förankring på arbetsmarknaden. Genom Spårväg syd skapas ett nytt kapacitetsstarkt och attraktivt kollektivtrafikstråk.

Det är också viktigt att Skärholmen/Kungens kurva – området som idag är starkt bilorienterat även får kollektiva förbindelser av hög klass. Spårväg syd är en viktig förbindelse-länk i kommunernas ambition att sammanlänka de båda områdena. E4/E20 utgör idag en stor barriär mellan områdena.

Förvaltningen anser att en busslinje bör inrättas så snart som möjligt för att trafikera sträckan och utredning påbörjas för att som förstudien föreslår successivt utveckla denna mot konceptet Bus Rapid Transit (BRT). Förvaltningen anser dock att det är mycket viktigt att spårvägen fortsätter att utredas.

Då förslagen på sträckningsalternativ är i stort sett likvärdiga när det gäller resandeunderlag med en liten fördel för sträckan via Älvsjövägen och Smista allé har förvaltningen inga synpunkter på dragningen förutom att den bör kopplas samman med Skärholmens centrum.

Enligt förstudien ska spårvägen som regel byggas så att spårvägstrafiken är separerad från övrig trafik. I lägen där spårvägen inte går genom tätbebyggd stadsmiljö går det bra med en separerad bana men i de lägen där den går genom tätbebyggd stadsmiljö bör barriäreffekter undvikas för att få en attraktiv stadsmiljö.

Älvsjö stadsdelsnämnd

Älvsjö stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 27 oktober 2011 som svar på remissen överlämna och åberopa förvaltningens tjänsteutlåtande.

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Karl Bern m.fl. (FP) och Olle Andretzky m.fl. (M), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Viktor Morawski (MP), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Evy Kjellberg (C), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Bo Sehlin m.fl. (S), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Sebastian Wiklund (V), *bilaga 1*.

Älvsjö stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 7 oktober 2011 har i huvudsak följande lydelse.

Övergripande synpunkter och förslag till förlängningar

Förvaltningen är mycket positiv till arbetet med Spårväg Syd. Det signalerar en satsning på söderort i enlighet med Stockholms stads Söderortsvision. Behovet av förbättrade tvärförbindelser mellan söderförorterna är stort. En spårväg har stor betydelse för att öka områdets attraktivitet och möjlighet att få fler arbetsplatser till söderort.

De spårinvesteringar som finns upptagna i Stockholmsförhandlingen är mycket ojämnt fördelade mellan norra och södra Stockholm, där Spårväg Syd är den enda i söder. *För Älvsjö del skulle utbyggnaden av Spårväg Syd ha stor betydelse för att förbättra förbindelserna västerut. Även österut behöver kommunikationerna förbättras och en förlängning av tunnelbanan Hagsätra-Älvsjö skulle betyda mycket för att knyta ihop spårsystemen. Förvaltningen anser att en utredning av tunnelbaneförlängningen bör återupptas. För att ytterligare stärka förbindelserna österut bör även en fortsättning av Spårväg Syd österut studeras, mot Högdalen – Farsta – Skarpnäck. Den planerade bebyggelsen av Årstafältet skapar även förutsättningar för en förlängning av Spårväg syd norrut och en anslutning till tvärbanan.* Förvaltningen ser gärna att även ett tidigare alternativ med förlängning genom Solberga och Västberga industriområde till Liljeholmen utreds vidare.

Alternativa sträckningar mellan Älvsjö och Fruängen

I samrådshandlingen fanns ett antal alternativa sträckningar mellan Älvsjö och Fruängen beskrivna. Alternativerna Långbrodalsvägen och Linbodavägen har tagits bort eftersom de anses mindre lämpliga. Kvar är de två tidigare huvudalternativen via Älvsjöskogen och Vantörsvägen, respektive via Älvsjövägen. Förvaltningen *förordar en dragning via Älvsjövägen* då den orsakar mindre ingrepp i natur och fastigheter. Älvsjöskogen och Herrängsskogen är två viktiga rekreationsområden för Älvsjöns invånare, och när det gäller Älvsjöskogen finns även stora naturvärden där. Att dra spårvägen via Älvsjöskogen innebär i sig ett stort ingrepp på skogen, och dessutom skapas ett exploateringsstryck mot området.

Om spårvägen dras utmed Älvsjövägen föreslår förvaltningen att vägen i samband med det omgestaltas. Älvsjövägen har skapat en barriär mellan Långbro och Solberga genom sin utformning som en genomfartsled, vilken drar till sig mycket trafik. Om den istället utformas som en stadsgata kan spårvägen bli ett positivt inslag i den miljön. Det ligger även i linje med stadens ambitioner att ny bebyggelse i goda kollektivtrafiklägen ska ges en mer stadsmässig karaktär.

Sträckningen utmed Älvsjövägen innebär två alternativa dragningar från Älvsjö station till Älvsjövägen. Det första alternativet går från den nya bussgatan i Älvsjö centrum, utmed järnvägsspåret och ned på en viadukt på Älvsjövägen. Det alternativet är tekniskt komplicerat och skulle enligt förvaltningen skapa en konstig miljö och trafiksituation vid korsningen Älvsjövägen – Johan Skyttes väg. Förvaltningen förordar det andra alternativet som innebär att spårvägen inte går i bussgatan, utan på Götalandsvägen med sluthållplats vid nya Älvsjö torg. Från Götalandsvägen ut till Älvsjövägen finns alternativet att den går igenom ett eventuellt framtida nytt bostads- och arbetsområde i kvarteret Kabelverket (f.d. Ericsson-tomten). SL anser att en nackdel med Götalandsvägen är att resenärer som byter mellan spårvagn och buss/pendeltåg måste gå 50-100 meter. Förvaltningen vill dock framhålla att nya Älvsjö torg kommer att bli en trivsamt och attraktiv miljö att passera, med torghandel, butiker, kaféer och restauranger.

När det gäller spårvägens sträckning från Älvsjövägens slut vid Brännkyrka brandstation till Fruängens centrum redovisar SL även här två alternativ. Huvudalternativet går utmed motorvägen via Elsa Brändströms gata. Förvaltningen förordar det andra alternativet utmed Mickelsbergsvägen, vilken ger ett större resandeunderlag. Här passerar spårvägen framför allt området Långbro park, med 900 lägenheter, skolor och arbetsplatser.

Utformningen av spårvägen

Spårvägen ska som regel byggas så att spårvägstrafiken är separerad från övrig trafik, enligt remisshandlingens. Förvaltningen instämmer i att det är det bästa sättet att få en snabb förbindelse, som inte riskerar att fastna i bilköer. Samtidigt vill förvaltningen betona att där spårvägen passerar genom en stadsmiljö, vilket är fallet i Älvsjö, är det mycket viktigt att

den inte skapar nya barriärer. Spårvägens förläggning i betongtråg med staket på sidorna, som utmed vissa delar av tvärbanan, är inte förenligt med en stadsmässig utformning.

Spårväg eller buss

Slutsatsen i förstudien är att resandeunderlaget inte motsvarar den volym som krävs för en spårväg. SL föreslår istället att en fortsatt utredning ska fokusera på förbättrad busstrafik. Förvaltningen anser att *effektiva tvärförbindelser med buss snarast behöver utvecklas, och har framfört det till SL i tidigare remissvar. Idag finns en bra stombusslinje mellan Älvsjö och Fruängen. Däremot saknar Älvsjö snabba förbindelser mellan flera av tunnelbanans större centrum och knutpunkter, såsom Skärholmen, Liljeholmen, Högdalen och Farsta.*

Samtidigt som SL inte bedömer att spårväg är aktuellt utifrån resultaten av förstudien, så påpekar man att en viktig aspekt är att spårväg, som naturligtvis är en mer robust kollektivtrafikinvestering än buss, indikerar att det satsas på området. Det kan motivera exploatörer att etablera och utveckla arbetsplatser och bostäder i området. I det sammanhanget vill förvaltningen påminna om den succé som tvärbanan blev, med betydligt fler resenärer än beräknat, även innan några ytterligare exploateringar skett. En spårväg är ett attraktivare och tydligare transportmedel, som ur många aspekter inte går att jämföra med buss. Förvaltningen anser följaktligen att SL bör fortsätta utreda även spårvägsalternativet.

RESERVATIONER M.M.

Exploateringsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av Jan Tigerström m.fl. (M), Daniel Forslund (FP) och Johan Hedin (C) enligt följande.

Det är positivt att SL aktivt utreder förstärkningar av tvärgående förbindelser i staden och angränsande kommuner, då Stockholms kollektivtrafiksystem idag präglas av radiala förbindelser. Tvärgående förbindelser har i sammanhanget goda möjligheter att avlasta delar av det centrala kollektivtrafiksystemet och förbättra kommunikationerna i Söderort.

Stockholms södra delar samt Södertörn som helhet är beroende av en väl fungerande kollektivtrafik. Det behövs för att skapa goda möjligheter till resande mellan regionens alla delar men också för att skapa bärighet i området som sådant. Genom att binda samman Stockholms södra delar med tvärförbindelser möjliggör man nya rese mönster men också underlag för boende och företagande i en del av Stockholm som behöver både delar.

SL:s förstudie kommer fram till att det i dagsläget inte finns ett samhällsekonomiskt lönsamt resandeunderlag för att bygga Spårväg Syd och det är självklart att de i sin prioritering av olika projekt måste ta hänsyn till den samhällsekonomiska nyttan. Vi är dock oroliga för att SL:s prioriteringar är alltför snäva. Berörda kommuner, inklusive Stockholm, bör därför vara tydliga i planeringen av kommande bebyggelse så att den görs i anslutning till en blivande spårväg så att den samhällsekonomiska nyttan ökar och därmed blir mer försvarbar. För att bereda marken för en förväntad resandeökning i takt med att området utvecklas och i avvaktan på en utbyggnad av Spårväg Syd bör SL omgående utreda förstärkt busstrafik längs den aktuella sträckan.

Spårväg Syd skulle betyda mycket för utvecklingen för Stockholms södra delar samt berörda kommuner på Södertörn. I dag pendlar många från länets södra delar för att arbeta i länets norra. En bättre utbyggd tvärgående kollektivtrafik skulle möjliggöra för affärsutveckling och därmed även för befolkningsökning. Två fenomen som förutsätter och är beroende av varandra.

Det är vår förhoppning att SL, tillsammans med andra berörda parter, tar hela söderorts framtida utveckling i beaktande i den fortsatta utredningen av behovet av bättre tvärförbindelser i området. I takt med att bebyggelsen ökar kommer också behovet att goda kommunikationer att öka. Flera tvärförbindelser är en viktig beståndsdel i Söderorts utveckling.

Särskilt uttalande gjordes av Maria Östberg Svanelind m.fl. (S) enligt följande.

Det behövs bättre tvärförbindelser för att öka sammanhållningen i södra Stockholm, och för att öka kollektivtrafikandelen av resandet. Spårväg syds samhällsekonomiska lönsamhet kommer inte bara av antalet resenärer som beräknas resa med den nya spårvägen, utan också av dynamiska effekter som att stadsdelar med få arbetstillfällen knyts ihop med stadsdelar med arbetstillfällen och utbildningsplatser. Om alla kommuner längs sträckan bygger fler bostäder längs den nya spårvägen kommer också antalet nya resenärer att öka. Det är en utveckling vi kan driva på, både genom exploateringsnämndens egna beslut, och genom samverkan med Stockholms län landsting och närliggande kommuner. Socialdemokraterna vill att planerna för Spårväg syd snarast genomförs, och de södra delarna av Stockholm utvecklas enligt planeringsdokumentet Vision söderort.

Särskilt uttalande gjordes av Gabrielle Gjerswold m.fl. (MP) enligt följande.

Planeringen av ny, kapacitetsstark spårtrafik i stockholmsområdet släpar efter.

Det är bra att det har gjorts en förstudie för Spårväg Syd och att allmänheten bjuds in till samråd.

Miljöpartiet de gröna anser att Spårväg Syd ska prioriteras och byggas så snart det är praktiskt möjligt. Det gör att spårreservatet ska vara kvar.

Anläggning av spår tar lång tid och i avvaktan på att Spårväg Syd blir färdig bör en satsning snarast göra på busstrafik nära den föreslagna spårsträckan. Det kan också vara ett tillfälle att, i avvaktan på spår, pröva trafik med kapacitetstarka bussar (Buss Rapid Transer, BRT). BRT-bussar kommer att behövas på fler ställen i stockholmsregionen.

I den fortsatta planeringen av Spårväg Syd är det viktigt att barriäreffekterna blir så små som möjligt.

Stadsbyggnadsnämnden

Reservation anfördes av Karin Gustafsson m.fl. (S) enligt följande.

Karin Gustafsson m.fl. (S) föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar att avslå kontorets förslag till beslut, samt att som svar på remissen anföras:

Södertörn behöver en bra och effektiv kollektivtrafik. Det kan innebära en spårväglösning. Frågan har utretts under minst tio år och nu verkar det vara så att frågan kan falla på ett för dåligt resandeunderlag. Beräkning av resandeunderlaget borde ha utretts mycket tidigare och om det i det falla visat sig vara för lågt låtit hela frågan om Spårväg Syd bero. Så är icke fallet Utredningarna har fortsatt fram till dags datum.

Ett näraliggande exempel på hur fel beräknar av antal resande är, var när man från SL sida gjorde beräkningar för hur stor resandet skulle bli med tvärbanan. Tvärbanan blev en succé och SL hade fel i sin beräkning. Vad indikerar att de uträkningar som i dag presenteras stämmer med ett framtida resande antal?

De regionala skillnaderna i Stockholm görs alltmer tydliga i trafikpolitiken.

Vi kan i dag konstatera att följande utveckling sker:

- Dubbelspår längs hela Roslagsbanan,
- Tvärbana till Solna och Kista
- Spårförbindelse till Nya Karolinska,
- Spårväg city till Ropsten samt rustning av Lindingöbanan,
- Planering pågår för vidare för utbyggd Roslagsbana till Arlanda som nästa år även ska få en ny pendeltågslinje.
- På södra sidan byggs dubbelspår på Nynäsbanan och mellan Södertälje hamn – centrum

I den regionen som Spårväg Syd planerats för under tio års tid förordas nu busslinje, pga av osäkerhet i resandeunderlaget. Vi kan konstatera att just den södra sidan är ordentligt eftersatt och vi ställer oss frågande till de skäl SL hänvisar till när man nu föreslår att Spårväg Syd inte ska byggas.

Reservation anfördes av Maria Hannäs (V) enligt följande.

Maria Hannäs (V) föreslår att stadsbyggnadsnämnden överlämnar och åberopar tjänsteutlåtandet som svar på remissen från kommunstyrelsen och anför därutöver följande:

Spårväg syd behövs. Precis som kontoret skriver så är Spårväg syd ett projekt som visar vilket utvecklingsinriktning Söderort ska ta. Till söderort kommer folk flytta och fler

arbetsplatser kommer att utvecklas. För att inte stoppa den utvecklingen, utan för att uppmuntra den, behövs Spårväg syd för att skapa bättre kollektivtrafiklösningar så att attraktionen för att få bo lyfts på fler områden i söderort.

Att säga nej till Spårväg syd är också att säga nej till den liggande utvecklingsplan där Skärholmen, Fruängen och Älvsjö pekats ut som områden knutpunkter där mer samhälls service kan inrättas.

Det är också tydligt att bilen är överlägset transportmedel för resenärer inom söderort. För den som bor i till exempel Solberga och vill åka till Skärholmen blir bilen det mest effektiva transportmedlet. Så får det bara inte vara. Kollektivtrafiken ska vara bästa möjliga och det finns två anledningar till det. Dels av rättviseskäl då inte alla har råd med bil, dels av miljöskäl. Det är mycket oroande om vi inte på allvar vågar bygga för ett samhälle som är oberoende av bilen för att sänka klimatpåverkan.

Särskilt uttalande gjordes av Andrea Femrell m.fl. (M) enligt följande.

Det är positivt att SL aktivt utreder förstärkningar av tvärgående förbindelser i staden och angränsande kommuner, då Stockholms kollektivtrafiksystem idag präglas av radiala förbindelser. Tvärgående förbindelser har i sammanhanget goda möjligheter att avlasta delar av det centrala kollektivtrafiksystemet och förbättra kommunikationerna i Söderort.

Stockholms södra delar samt Södertörn som helhet är beroende av en väl fungerande kollektivtrafik. Det behövs för att skapa goda möjligheter till resande mellan regionens alla delar men också för att skapa bärighet i området som sådant. Genom att binda samman Stockholms södra delar med tvärförbindelser möjliggör man nya resemönster men också underlag för boende och företagande i en del av Stockholm som behöver både delar.

SL:s förstudie kommer fram till att det i dagsläget inte synes finnas ett samhällsekonomiskt lönsamt resandeunderlag för att bygga Spårväg Syd och det är självklart att de i sin prioritering av olika projekt måste ta hänsyn till den samhällsekonomiska nyttan. Vi är dock oroliga för att SL:s prioriteringar är alltför snäva. Berörda kommuner, inklusive Stockholm, skulle dock kunna vara ännu tydligare i planeringen av kommande bebyggelse så att den görs i anslutning till en blivande spårväg så att den samhällsekonomiska nyttan ökar och därmed blir mer försvarbar. För att bereda marken för en förväntad resandeökning i takt med att området utvecklas och i avvaktan på en utbyggnad av Spårväg Syd bör SL omgående utreda förstärkt busstrafik längs den aktuella sträckan.

Spårväg Syd är en förutsättning för utvecklingen för Stockholms södra delar samt berörda kommuner på Södertörn. I Stockholms stads vision för söderort 2030, som syftar att utveckla söderort för dem som bor och verkar där, är Spårväg Syd en av de viktigaste beståndsdelarna. I dag pendlar många från länets södra delar för att arbeta i länets norra. En bättre utbyggd tvärgående kollektivtrafik skulle möjliggöra för affärsutveckling och därmed även för befolkningsökning. Två fenomen som förutsätter och är beroende av varandra.

Det är viktigt att SL, tillsammans med andra berörda parter, tar hela söderorts framtida utveckling, där Spårväg syd har hög prioritet, i beaktande i den fortsatta utredningen av behovet av bättre tvärförbindelser i området. I takt med att bebyggelsen ökar kommer också behovet att goda kommunikationer att öka. Flera tvärförbindelser är en viktig beståndsdel i Söderorts utveckling.

Särskilt uttalande gjordes av Mats Lindqvist m.fl. (MP) enligt följande.

SLs argumentation mot att anlägga spårväg syd, i vart fall nu, har märkvärdigt stora likheter med den argumentation som SL framförde inför byggandet av Tvärbanan.

Mycket få personer skulle i dag mena att Tvärbanan inte är samhällsekonomiskt motiverad. Tvärtom så förefaller Tvärbanan i dag underdimensionerad, något som bör tas med i

planeringen inför Spårväg syd. Det kan därför vara lämpligt att någon annan än SL får uppdraget att vidareutreda Spårväg syd.

Vi vill gärna att uppdraget utvecklas till att inte bara utreda möjligheten till en Spårväg syd enligt programförslaget, utan även att studera även en östlig sträckning, från Älvsjö via Farsta eller Hökarängen fram till Skarpnäck (med framtida möjlighet att dras vidare via Älta till Tyresö centrum). En sådan sammanhållen spårväg skulle knyta ihop de fem tunnelbanelinjerna och de båda pendeltågslinjerna vilket i mycket högre grad skulle möjliggöra diagonalt kollektivtrafikresande.

Trafik- och renhållningsnämnden

Reservation anfördes av Martin Hansson m.fl. (MP) enligt följande.

- 1 Att kontoret som svar på remissen rekommenderar att man skyndsamt går vidare med projekteringen av Spårväg syd.
- 2 Att vidare anföras

Planeringen av ny kapacitetsstark spårtrafik i Stockholmsområdet släpar efter. Den spårburna trafiken bl.a. i den södra länshalvan är idag kraftig eftersatt. För att kunna skapa ett hållbart resande i regionen, avlasta trafiken in mot city samt erbjuda alternativ till bilen är spårburna tvärförbindelser en absolut nödvändighet. Spårväg Syd är en mycket viktig spår-förbindelse som ska prioriteras och igångsättas så snart det är praktiskt möjligt. Anläggningen av spår tar lång tid och i avvaktan på att Spårväg Syd blir färdig bör en satsning snarast göras på snabba direktbussar på den föreslagna spårsträckan.

Bygget av tvärbanan för ca tio år sedan visade med all önskvärd tydlighet att dessa tvärförbindelser är en given succé med omfattande resandeunderlag. Även inför bygget av tvärbanan visade prognoserna att resandeunderlaget skulle bli betydligt lägre än vad det sedan blev. SL borde ta lärdom av dessa tidigare räknemissar och inte förlita sig på sina prognoser som innehåller flera brister. Bland annat tas inte hänsyn till den så kallade spår-faktorn samt att beräkningarna utgår ifrån de resealternativ invånarna i södra Stockholm och på Södertörn har idag. Vid fler spår väljer även fler att använda dessa färdmedel. På samma sätt som fler vägar genererar ökad biltrafik. Även vid planeringen av tunnelbanan på 40-talet sa prognoserna att denna inte skulle bli lönsam. För att komma tillrätta med stadens omfattande trafikproblem behöver vi agera proaktivt och visionärt. Just resor i det tvärregionala snittet har lägst kollektivtrafikandel och därför är det särskilt angeläget att här göra satsningar på spårburn kollektivtrafik.

Alternativet med dragning söder om E4:an är idag att föredra framför dragningen norr om. Alternativen mellan Älvsjövägen i norr och Vantörsvägen är svårare att avgöra och här bör framtida utredningar falla avgörande. I den fortsatta planeringen är det mycket viktigt att man ser till att barriäreffekterna blir så små som möjligt, samt att dessa redovisas i förhållande till de olika sträckningsförslagen. Det smärre intrånget i Glömstaskogen kan vara godtagbart. Men av stor vikt här är att detta inte medför vidare exploatering av skogen. Det behöver säkerställas att andra kringexploateringar i denna del av skogen inte sker med anledning av spårdragningen.

Konsekvenserna för olika depålägen måste snarast fördjupas. Nämnden önskar ett öppet och brett samrådsförfarande där tid ges för allmänheten att delta i dialogen så att risken för överklaganden minimeras.

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP) och Jonas Naddebo (C) enligt följande.

Det är positivt att SL aktivt utreder förstärkningar av tvärgående förbindelser i staden och angränsande kommuner, då Stockholms kollektivtrafiksystem idag präglas av radiala förbin-

delser. Tvärgående förbindelser har i sammanhanget goda möjligheter att avlasta delar av det centrala kollektivtrafiksystemet och förbättra kommunikationerna i Söderort.

Stockholms södra delar samt Södertörn som helhet är beroende av en väl fungerande kollektivtrafik. Det behövs för att skapa goda möjligheter till resande mellan regionens alla delar men också för att skapa bärighet i området som sådant. Genom att binda samman Stockholms södra delar med tvärförbindelser möjliggör man nya resemonster men också underlag för boende och företagande i en del av Stockholm som behöver både delar.

SL:s förstudie kommer fram till att det i dagsläget inte finns ett samhällsekonomiskt lönsamt resandeunderlag för att bygga Spårväg Syd och det är självklart att de i sin prioritering av olika projekt måste ta hänsyn till den samhällsekonomiska nyttan. Vi är dock oroliga för att SL:s prioriteringar är alltför snäva. Berörda kommuner, inklusive Stockholm, bör därför vara tydliga i planeringen av kommande bebyggelse så att den görs i anslutning till en blivande spårväg så att den samhällsekonomiska nyttan ökar och därmed blir mer försvarbar. För att bereda marken för en förväntad resandeökning i takt med att området utvecklas och i avvaktan på en utbyggnad av Spårväg Syd bör SL omgående utreda förstärkt busstrafik längs den aktuella sträckan.

Spårväg Syd skulle betyda mycket för utvecklingen för Stockholms södra delar samt berörda kommuner på Södertörn. I dag pendlar många från länets södra delar för att arbeta i länets norra. En bättre utbyggd tvärgående kollektivtrafik skulle möjliggöra för affärsutveckling och därmed även för befolkningsökning. Två fenomen som förutsätter och är beroende av varandra.

Det är vår förhoppning att SL, tillsammans med andra berörda parter, tar hela söderorts framtida utveckling i beaktande i den fortsatta utredningen av behovet av bättre tvärförbindelser i området. I takt med att bebyggelsen ökar kommer också behovet att goda kommunikationer att öka. Flera tvärförbindelser är en viktig beståndsdel i Söderorts utveckling.

Särskilt uttalande gjordes av Annika Ödebrink m.fl. (S) enligt följande.

Södertörn behöver en bra och effektiv kollektivtrafik. Det kan innebära en spårvägslösning. Frågan har utretts under minst tio år och nu verkar det vara så att frågan kan falla på ett för dåligt resandeunderlag. Beräkning av resandeunderlaget borde ha utretts mycket tidigare och om det i det falla visat sig vara för lågt låtit hela frågan om Spårväg Syd bero. Så är icke fallet Utredningarna har fortsatt fram till dags datum.

Ett näraliggande exempel på hur fel beräknar av antal resande är, var när man från SL sida gjorde beräkningar för hur stor resandet skulle bli med tvärbanan. Tvärbanan blev en succé och SL hade fel i sin beräkning. Vad indikerar att de uträkningar som i dag presenteras stämmer med ett framtida resande antal.

De regionala skillnaderna i Stockholm görs alltmer tydliga i trafikpolitiken.

Vi kan i dag konstatera att följande utveckling sker:

- Dubbelspår längs hela Roslagsbanan,
- Tvärbana till Solna och Kista
- Spårförbindelse till Nya Karolinska,
- Spårväg city till Ropsten samt rustning av Lindingöbanan,
- Planering pågår för vidare för utbyggd Roslagsbana till Arlanda som nästa år även ska få en ny pendeltågslinje.
- På södra sidan byggs dubbelspår på Nynäsbanan och mellan Södertälje hamn – centrum

I den regionen som Spårväg Syd planerats för under tio års tid förordas nu busslinje, pga av osäkerhet i resandeunderlaget. Frågan är tex hur resandeunderlaget utgjorde en viktig fak-

tor får Spårväg City, där man idag satsat 5 miljarder på en spårbunden trafiklösning som måste byggas om i och med att sträckan förbi Värtan är ett provisorium.

Särskilt uttalande gjordes av Kajsa Stenfelt (V) enligt följande.

Som kontoret påpekar har i RUFSS 2010 områdena Flemingsberg, Kungens Kurva/Skärholmen ansetts vara stadskärnor med stark utvecklingspotential.

Då efterlyser vi ett mer långsiktigt perspektiv, där större hänsyn tas till de strukturerande effekter som ges av en spårvägs- eller trådbussutbyggnad på sträckan Flemingsberg-Masmo-Skärholmen/Kungens Kurva-Fruängen-Älvsjö

Spårväg Syd handlar inte enbart om att tillgodose behovet av resor eller öka kollektivtrafikandelarna i området, utan också om att utveckla en eftersatt del av Stockholmsregionen.

Om länet ska växa i enlighet med de planer som ges av den regionala utvecklingsplanen, måste investeringar göras i länets södra delar.

Genom en satsning på en strukturerande kollektivtrafik attraherar man nya exploateringar på ett annat sätt än med en reguljär busslinje.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Abit Dundar m.fl. (FP), vice ordföranden Eva Fagerhem m.fl. (S), ledamöterna Lars Svärd m.fl. (M), Jonas Naddebo (C) och Carita Stenbacka Tenezakis (V) enligt följande.

Vi stöder tillfullo förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen angående Spårväg syd, samt anser liksom förvaltningen att spårtrafik är det mest optimala ur flera aspekter.

Stockholms södra delar samt Södertörn som helhet är beroende av en väl fungerande infrastruktur där kollektivtrafiken utgör en viktig del. En fungerande kollektivtrafik behövs för att skapa goda möjligheter till resande till och mellan regionens alla delar.

Genom att binda samman Stockholms södra delar med spårbundna tvärförbindelser skapas förutsättningar för att ytterstaden utvecklas i enlighet med den utveckling som utmålas i Stockholms stads vision för söderort 2030.

För Stockholms södra delar samt berörda kommuner på Södertörn är Spårväg syd en förutsättning för att uppnå Söderortsvisionen. Spårväg syd är en av de viktigaste beståndsdelarna för att utveckla Stockholms södra delar. I dag pendlar många från länets södra delar för att arbeta i länets norra. En bättre utbyggd tvärgående spårbunden kollektivtrafik skapar en attraktion för att få fler företagsetableringar i Söderort och därmed på sikt fler arbetstillfällen till Söderort. Spårväg syd skapar även förutsättningar för att bygga bostäder i större omfattning. En effektiv tvärkommunikation binder även samman ytterstadsdelarna och skapar förutsättningar för en naturlig integration.

Dessa positiva och grundläggande fördelar tas inte med när samhällsekonomi beräknas för de olika alternativen i förstudien. Som ett exempel tar förstudien upp att en satsning på spårbunden trafik signalerar en långsiktig satsning på förbättrad kollektivtrafik, vilket föranleder att andra vågar satsa i området. Det är enligt författarna en positiv effekt som inte ingår i bedömningen som förstudien gör. Dessa är dock positiva effekter som det är viktigt att politiker i Stockholm stad och landsting tar i beaktande.

Det är viktigt att SL tillsammans med andra berörda parter beaktar hela söderorts framtida utveckling och ger Spårväg syd den högsta prioriteten, i den fortsatta utredningen.

Vi påminner om den succé som tvärbanan blev, med betydligt fler resenärer än beräknat, även innan några ytterligare exploateringar skett. En spårväg är ett attraktivare och tydligare transportmedel, som ur många aspekter inte går att jämföra med buss. En busslösning initialt kan, som förvaltningen även påpekar, innebära att spårvägslösningen uteblir.

'Spårväg syd' erbjuder en satsning på hållbar och långsiktig samhällsutveckling.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Johan Faxér m.fl. (MP) enligt följande.

Det är bra att det har gjorts en förstudie för Spårväg syd och att allmänheten givits tillfälle att inkomma med synpunkter. Den slutliga sträckningen bör därför snart kunna fastställas. Vi anser att Spårväg syd ska prioriteras och byggas så snart det är praktiskt möjligt.

Det behövs attraktiva och hållbara kommunikationer, som till exempel Spårväg syd, och även satsningar på utbildning och näringsliv för att möjliggöra den flerkärniga struktur som är målet med den regionala utvecklingsplanen. Ett starkt Södertörn gynnar hela Stockholmsregionen, och för Hägersten-Liljeholmen finns mycket att vinna på en sammanbindning med grannkommunerna.

En viktig aspekt i den regionala utvecklingen är målet om ett ökat resande med kollektivtrafik. Just tvärregionala resor har lägst kollektivtrafikandel. Här är satsningar på spårtrafik särskilt angelägna, om klimatförändringarna ska kunna hejdas. Spårväg hör till de mest populära färdställen i kollektivtrafiken. Exemplet med Tvärbanan visar tydligt att verkligheten kan överträffa prognoser om resandeutveckling. Genom att förlänga spårdragningen så att hela Södertörn ingår kan resandeunderlaget bli än större. Därför bör även göras en studie som omfattar sträckning från Haninge, via Flemingsberg, Älvsjö, Hagsätra och vidare bort mot Tyresö.

Anläggning av spår tar tid och i avvaktan på att Spårväg syd blir färdig bör en satsning snarast göras på snabba direktbussar enligt den blivande spårsträckningen. Därigenom skapas resmönster som utgör grunden för resande med den kommande spårtrafiken. De stora BRT-bussar som finns i flera utländska städer ställer stora krav på mark och nya vägbanor med planskilda korsningar. Vi förordar därför alternativet att bygga spår direkt och att under byggtiden förbättra framkomligheten för bussar genom signalprioritering och bussfiler inom befintliga vägbanor.

I den fortsatta planeringen av Spårväg syd är det viktigt att man ser till att barriäreffekterna blir så små som möjligt, och att dessa redovisas i anslutning till de olika sträckningsförslagen.

Konsekvenserna för olika depålågen måste också fördjupas.

Avslutningsvis önskar vi ett fortsatt öppet och brett samrådsförfarande där tid ges för medborgarna att delta i dialogen, inte minst för att därigenom minimera risken för överklaganden.

Skärholmens stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Jan Jönsson (FP) m.fl., Elisabeth Johnson m.fl. (M) enligt följande.

Det är positivt att SL aktivt utreder förstärkningar av tvärgående förbindelser i staden och angränsande kommuner, då Stockholms kollektivtrafiksystem idag präglas av radiala förbindelser. Tvärgående förbindelser har i sammanhanget mycket goda möjligheter att avlasta delar av det centrala kollektivtrafiksystemet och förbättra kommunikationerna i Stockholm/Söderort. Genom att också "Förbifart Stockholm" är beslutad och skall genomföras ställer detta stora krav på möjlighet till kollektivt resandet och genomförande av förbättrad infrastruktur. I beslutsunderlaget om "Förbifart Stockholm" finns också Spårväg Syd som en förutsättning. Det är viktigt att vi ser helheten på de beslut som redan är fattade och de som måste fattas.

Stockholms södra delar samt Södertörn är beroende av en väl fungerande infrastruktur där kollektivtrafiken utgör en viktig del. En fungerande kollektivtrafik behövs för att skapa goda möjligheter till resande till och mellan regionens alla delar. Genom att binda samman Stockholms södra delar med tvärförbindelser skapas de förutsättningar som behövs för att ytterstaden ska utvecklas och växa, vilket ligger helt i linje med den vision för Söderort 2030 som Stockholm har antagit. Spårväg Syd är därmed en förutsättning för att uppnå denna vision och

en av de viktigaste beståndsdelarna i att utveckla Stockholms södra delar. Vi, boende i Söderort kan vittna om att förbättringar/förstärkning av den tvärgående kommunikationen verkligen behövs.

I dag pendlar många från länets södra delar för att arbeta i länets norra. En bättre utbyggd tvärgående kollektivtrafik skapar en attraktion för att få fler företagsetableringar i Söderort och därmed på sikt fler arbetstillfällen. Spårväg Syd skapar också förutsättningar för att bygga bostäder i större omfattning samt attraktion för nyetableringar av både nationella och internationella företag i Söderort. En effektiv tvärkommunikation binder även samman ytterstadsdelarna och skapar förutsättningar för en naturlig integration.

I detta sammanhang förtjänar det att påminnas om de modesta reseprognoser och samhällsekonomiska tveksamheter som förutspåddes i utredningarna inför Tvärbanans byggande och den mycket positiva utvecklingen med ett stort reseunderlag som blev resultatet när den väl byggts.

Den befolkningstillväxt som kommer om 10-30 år måste vi idag planera för i Söderort. Förslaget om utökning av bussförbindelser är inte tillräckligt bra för att möta Söderorts krav på tillgänglighet.

Det är därför viktigt att SL tillsammans med andra berörda parter beaktar hela söderorts framtida utveckling och ger Spårväg syd högsta prioritet i den fortsatta utredningen.

Vi inom Alliansen i Skärholmen vill genomföra Söderorts visionen snarast med byggande av Spårväg Syd.

Särskilt uttalande gjordes av Robert Lagergren m.fl. (S), ordföranden Jan Jönsson (FP) m.fl., Elisabeth Johnson m.fl. (M), Rudy Espinoza (V), Linnea Ornstein (MP), enligt följande.

Vi instämmer i förvaltningens förslag till beslut men vill därutöver anföra följande;

Förvaltningen har på ett bra och tydligt sätt i tjänsteutlåtandet under rubriken "Förvaltningens synpunkter och förslag" pekat på en rad väsentliga argument som kraftfullt visar att alla i sina tidigare remissvar sagt att det är spårväg man vill ha och inte buss.

- Följande kan nämnas: "Stockholmsöverenskommelsen"
- "Samråd med allmänheten"
- "De nya regionala kärnorna Kungens Kurva/Skärholmen" samt
- Flemingsberg"
- "Vision för söderort"
- "Långsiktig miljövänlig samhällsutveckling"
- "Man förbinder tunnelbanans röda linje med södra stambanan"

Vi tycker det är ytterst märkligt att SL nu i detta läge säger att reseunderlaget inte räcker till för att motivera spårväg.

SL har såvitt vi kan förstå inte alls tagit i beaktande att Stockholms stad fram till 2014 åtagit sig att bygga 15.000 nya bostäder, till stor del i den del av staden som skulle vara bejänt av Spårväg syd, - de sydvästra förorterna.

Genom att investera i Spårväg syd så får man ett mycket kapacitetsstarkt, attraktivt och miljövänligt alternativ för framtida tvärförbindelser.

Det är också mycket angeläget att Skärholmen/Kungens Kurva-området med sin stora utvecklingspotential, och som redan i dag har 30 miljoner besökare varje år, får bryta det nära totala behovet av bil för att komma dit.

Särskilt uttalande gjordes av Rudy Espinoza (V), Bosse Ekvall (S) enligt följande.

Vi instämmer till del med Stadsdelsförvaltning, och vill därför tillägga:

Vänsterpartiet vill betona vikten av att det är en spårväglösning som måste väljas. En spårväg är en förutsättning för att förverkliga planerna för de regionala stadskärnorna Flemmingberg, kungens kurva/ Skärholmen som staden ansett ha en stark utvecklingspotential. Dessutom framgår det i RUFSS 2010 att ”kärnor behöver nya tvärförbindelser sinsemellan. Det ger goda förutsättningar för samspel mellan de regionala stadskärnorna, vilket är viktigt för deras tillväxt”. Vi instämmer till fullo i beskrivningen i RUFSS 2110 att goda kommunikationer är grundläggande för att näringslivet ska betrakta stadskärnorna som attraktiva för etablering.

Därför är det en besvikelse att det inte anses vara samhällsekonomiskt motiverat att bygga en tvärförbindelse mellan Älvsjö och Huddinge via Kungens kurva.

Frågan är vad man anser vara samhällsekonomiskt lönsamt eller viktigt, är det en citybana som utnyttjas av turister under sommaren och ett fåtal boende i ett område som har alla möjliga resealternativ? Eller är det tvärförbindelser i områden där få helhetslösningar finns och relativt stora resevolymerna finns året om. Där studenter reser till och från högskoleutbildningar, arbetare reser fram och tillbaka från jobbet. Sen får vi inte glömma den socioekonomiska vinningen för Skärholmen, ett område som på många aspekter blivit åsidosatt utvecklingsmässigt. Skärholmen är ett område med utvecklingspotential och det skulle Spårväg syd markera.

Skärholmen har pekats ut i söderortsvisionen som ett expanderande handelsområde och en knutpunkt för kollektivtrafiken. Förbifart Stockholm kommer att förändra denna bild ytterligare, Skärholmen/kungens kurva kommer att bli mer biltrafikpräglad, dvs. distansen mellan befolkningen i Skärholmen och kungens kurva kommer att bli större. Det måste finnas alternativ till detta, miljövänliga och hållbara alternativ.

Därför anser vi att Spårväg Syd är ett måste för Skärholmen, det är en miljövänlig progressiv utveckling för området, med ett mer långsiktigt perspektiv. Spårväg Syd handlar inte enbart om att tillgodose behovet av resor eller öka kollektivtrafikandelarna i området, utan också om att utveckla en eftersatt del av Stockholmsregionen.

Särskilt uttalande gjordes av Linnea Ornstein (MP) enligt följande.

Vi håller med om förvaltningens synpunkter, och det gläder oss att förvaltningen fortsätter att kämpa för Spårväg syd. Så länge det inte finns en risk att en busslinje skjuter fram byggandet av spårvägen, så ställer vi oss positiva till att denna temporära lösning lyfts fram så länge och anser att snabba direktbussar längs den föreslagna sträckan bör införas omgående. I detta arbete bör man också tydligt ta sikte mot Bus Rapid Transit-systemet. Idag är restiderna mellan söderförorterna orimliga, vilket gör det alldeles för enkelt att istället ta bilen. Att skapa kollektivtrafik som kortar restiden och förbättrar förbindelserna mellan ytterstadsdelarna är nödvändigt för att minska miljöpåverkan, för att göra det mer attraktivt att bo i förorterna samt för att fortsätta utveckla området.

Vi ser det som problematiskt att Förbifart Stockholm tar så mycket resurser att andra satsningar blir lidande, däribland Spårväg syd. Enligt vår mening borde det vara rimligt att satsa på att förbättra kommunikationerna och tillgängligheten längs spårvägens planerade sträckning så att staden kan växa och utvecklas på ett hållbart sätt. Detta istället för att bygga på ett sätt som kommer göra att biltrafiken ökar, och dessutom kommer att påverka miljön på ett väldigt ingripande sätt, men utan att ge de fördelar som skulle motivera denna typ av ekonomisk satsning.

Älvsjö stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Karl Bern m.fl. (FP) och Olle Andretzky m.fl. (M) enligt följande.

En dragning via Älvsjöskogen och Vantörsvägen skall inte vidare utredas då Älvsjöskogen är på väg att bli ett naturreservat.

Ett växande Stockholm behöver mycket ny infrastruktur och Spårväg Syd är en av de viktigaste. Beräkningar ger vid handen att när spårvägen är byggd kommer omkring 30 000 personer resa med den och omkring 60 procent av dessa är boende längs spåret.

När byggandet av Tvärbanan var uppe till diskussion var det många experter som talade om att denna saknade resandeunderlag och skulle bli en ekonomisk katastrof. I dag har vi en Tvärbana som slår alla rekord och är väl fungerande och omtyckt.

Vi tror att Stockholmsborna gärna ställer bilen om en allmän kommunikation är snabb, punktlig och klimatsmart. Detta har Spårväg Syd alla möjligheter att uppfylla.

Utmed Spårväg Syd kommer en förtätning av bebyggelsen att ske. Vi talar då inte enbart om bostäder utan också näringslivsinriktad bebyggelse. I förstudien beräknas en befolkningstillväxt om 170 000 personer och 90 000 arbetsplatser fram till 2030.

En snabbspårväg bör inte dras in i ett villaområde för att hämta upp passagerare. I Älvsjö finns redan i dag bra fungerande bussförbindelser.

Den dragning som Älvsjö stadsdelsförvaltning angett i sitt tjänsteutlåtande ställer vi oss bakom men vi vill framhålla att de boende intill Älvsjövägen redan nu är hårt drabbade av störningar från fordonstrafik. Detta betyder att de ytterligare störningar som kan komma från Spårväg Syds dragning måste beaktas.

Sedan länge har Älvsjövägens nedläggning i tunnel diskuterats utan resultat. Anledningen till att en tunnel inte byggts är en kombination av höga kostnader och svåra markförhållanden.

Vi anser att det finns anledning att titta närmare på Älvsjövägens bullerproblem oavsett om förbindelsen till Fruängen kommer att ske med spårväg eller BRT buss.

Vi anser att Spårväg Syd är en satsning för framtiden när vi vet att Stockholm/Söderort kommer att växa så det knakar.

Särskilt uttalande gjordes av Viktor Morawski (MP) enligt följande.

Miljöpartiet stödjer förvaltningens förslag till svar på remissen gällande Spårväg Syd. Utöver förvaltningens synpunkter vill vi framföra följande

Den spårbundna trafiken söder om Stockholm är idag kraftigt eftersatt. För att kunna skapa ett hållbart resande och skapa ett alternativ till bilen är spårbundna tvärförbindelser en absolut nödvändighet. Spårväg Syd är en mycket viktig spårförbindelse som ska prioriteras och börja byggas så snart det är praktiskt möjligt. I väntan på en spårförbindelse är det positivt med förstärkt busstrafik på den föreslagna sträckan men detta ska inte ses som en ersättning för planerna på spårtrafik.

SL hävdar att resandeunderlaget inte är tillräckligt för att bygga Spårväg Syd. Samma sak sades innan tvärbanan byggdes som idag har blivit en stor succé. För att bygga nya spår i Stockholm krävs politisk vilja och att spårtrafik prioriteras före nya vägar. För på samma sätt som att nya vägar genererar ökad biltrafik så genererar nya spår fler kollektivtrafikresenärer.

Av förstudien framgår att två alternativa sträckningar för Spårväg Syd mellan Älvsjö och Fruängen återstår efter förstudiearbetet. Miljöpartiet menar att det inte är aktuellt att dra spår utmed Älvsjöskogen, vilket innebär att alternativet via Älvsjövägen är det enda som i praktiken återstår. I samband med att spår anläggs längs Älvsjövägen finns goda skäl att med olika åtgärder minska biltrafiken på en idag mycket trafikerad väg.

Ett alternativ som inte finns med i förstudien men som borde undersökas är spårbilar. Spårbilar är ett miljövänligt alternativ som inte tar mycket mark i anspråk och är relativt tyst. I spårbilarna åker man 4 till 6 personer och det är ett snabbt sätt att ta sig från ett ställe till ett annat. Spårbilar går avskilt från övriga trafikslag och borde kunna vara ett alternativ framförallt i områden där det är brist på mark.

Särskilt uttalande gjordes av av Evy Kjellberg (C) enligt följande.

Centerpartiet säger JA till Spårväg Syd men NEJ till dragning in i Älvsjöskogen. Varje sträckning utom den in i Älvsjöskogen är att föredra. Det är märkligt att man inte avfört Älvsjöskogsalternativet då nackdelarna är så stora och alla remissutlåtanden avfärdat detsamma. Dessutom kommer Älvsjöskogen att bli naturreservat inom en snar framtid.

I detta läge återstår endast Älvsjövägen, vilken inte heller är en perfekt lösning. Redan i dag är Älvsjövägen ett stort problem både ur miljö- och trafiksynpunkt.

Om jag tolkar utredningen rätt så måste Älvsjövägen breddas och träden avlägsnas oberoende vilket förslag (buss med busskörfält, BRT eller Spårvagn med egen bana) som får gehör. Ett helhetsgrepp om Älvsjövägen måste tas. Miljön måste bli bättre inte sämre. Oavsett vilket trafikslag som väljs på en breddad Älvsjöväg gör att hastigheten kan öka och tidsvinsten blir större. Nackdelen är att resandeunderlaget är begränsat.

Centerpartiet anser att det är spårväg man skall satsa på för nutid och framtid. Enligt utredningen skall man kunna göra om "BRT banorna" till spårväg senare. Kostnaderna att omvandla BRT-banorna till spårväg redovisas inte. Centerpartiet anser att det är bättre att bygga spårväg från början och i den takt som ekonomin tillåter.

I avvaktan på spårväg bör det nuvarande bussnätets dragningar ses över och turtätheten öka.

Efter samrådet november 2010 skrev Brännkyrka Centerpartiavdelning i sitt utlåtande **bl.a.**

"Spårvägen skall vara snabb men samtidigt vara tillgänglig för så många människor som möjligt. I Älvsjöskogen bor det inte särskilt många människor!

Tid och kraft bör därför läggas på att utreda de övriga alternativen samt finna andra lösningar. Brännkyrka Centern har inte tagit ställning till övriga redovisade alternativförslag men vi önskar även att SL kommenterar en tänkbar dragning från Älvsjö via Johan Skyttes väg – f.d. Långbro sjukhus område – Fruängen. Alternativt Johan Skyttes väg – Svartlösavägen – Vantörsvägen - Fruängen."

Tyvärr har SL inte kommenterat detta vilket är beklagligt. Centerpartiet hoppas att ovanstående kan ingå i det fortsatta utredningsarbetet.

Kritiker hävdar att man inte skall dra in spårvägar i villaområden men redan i dag går buss 163 på Johan Skyttes väg så det är inte orealistiskt att en spårvagn skulle kunna gå där. Troliken måste man stänga av vissa delar av vägen för genomfart och införa P-förbud. Ur miljösynpunkt skulle detta bli positivt för de boende då de slipper dagens omfattande genomfartstrafik och bussar. Resandeunderlaget ökar och tidsförlusterna blir marginella i förhållande till Älvsjövägsalternativet.

Sammanfattningsvis. Satsa på spårväg men inte in i Älvsjöskogen.

Särskilt uttalande gjordes av Bo Sehlin m.fl. (S) enligt följande.

Förvaltningen har skrivit ett utförligt och väl formulerat tjänsteutlåtande som vi till fullo stödjer. Utöver vad som anges i tjänsteskrivelsen vill vi understryka följande;

Det behövs konkreta alternativa kommunikationsvägar som kan avlasta t.ex. Älvsjövägen från biltrafik. Vi har svårt att se det finns bättre miljövänliga alternativ till spårväg.

SL har som slutsats i sin förstudie att det inte finns resandeunderlag som motiverar en spårväg. Vi anser tvärtom att en spårväg i förlängningen kommer att bygga upp ett behov

samt ge utökad attraktionskraft på företag och privatpersoner och när den är klar finns det tillräckligt resandeunderlag.

SL nämner s.k. Buss Rapid Transit (BRT) som ett alternativ men det som då händer är att belastningen på områdets genomfartsgator ökar ytterligare.

Av olika spårvägssträckningsalternativ som beskrivs finns det enligt vår mening bara ett alternativ som kan godtas. Detta är dragningen efter Älvsjövägen. De andra sträckningarna är oacceptabla ur både miljöskäl (Älvsjöskogen) och ur säkerhetssynpunkt (Älvsjövägen-Johan Skyttes väg). Det är angeläget att inte exploatera Älvsjöskogen, vi vill göra Älvsjöskogen till ett naturreservat.

En fördel med vidare sträckning längs Mickelsbergsvägen är att man passerar bredvid stora nybyggda områden.

Förutom byggande av spårväg anser vi som förvaltningen att utökad tunnelbanesträckning till Älvsjö måste utredas.

Särskilt uttalande gjordes av Sebastian Wiklund (V) enligt följande.

Spårväg syd behövs. Precis som förvaltningen skriver så är Spårväg syd ett projekt som visar vilket utvecklingsinriktning Söderort ska ta. Till söderort kommer folk flytta och fler arbetsplatser kommer att utvecklas och i och med det kan mer service ges till medborgarna. Områden som idag inte är attraktiva för exploatering kan i och med förbättrad kollektivtrafik bli det och i förlängningen motverkar det bostadsbristen. För att inte stoppa den utvecklingen, utan för att uppmuntra den, behövs Spårväg syd.

Att säga nej till Spårväg syd är också att säga nej till den liggande utvecklingsplan där Skärholmen, Fruängen och Älvsjö pekats ut som områden knutpunkter där mer samhälls service kan inrättas. Områdena kan alltså inte växa som planerat om inte kollektivtrafiken förbättras i sidled.

För en växande stad är det förödande att inte planera för fler stadskärnor än en. Den utvecklingen håller inte. Som det ser ut i söderort leder alla vägar in till T-Centralen. Fler områden måste betonas som stora mötesplatser för att klara framtiden logistik bland resenärer. Enkelt uttryckt: om alla i Stockholm åker mot centrum på morgonen blir det svårt att klara framtidens resande även om vi bygger ut kollektivtrafiken mycket generöst.

Det är också tydligt att bilen är överlägset transportmedel för resenärer inom söderort. För den som bor i till exempel Solberga och vill åka till Skärholmen blir bilen det mest effektiva transportmedlet. Så får det bara inte vara. Kollektivtrafiken ska vara bästa möjliga och det finns två anledningar till det. Dels av rättviseskäl då inte alla har råd med bil, dels av miljöskäl. Det är mycket oroande om vi inte på alvar vågar bygga för ett samhälle som är mindre beroende av bilen för att sänka klimatpåverkan.

Av de dragningar som presenteras är dragningen över Älvsjövägen att föredra men vi ställer oss däremot skeptiska till eventuella breddningar av vägen. Antalet bilar som passerar behövs sänkas och en breddning löser inte det problemet. Vägen är också en tvärled och den typ som ökade i och med införandet av trängselskatt (den enda typ av väg som ökade). Det är vår mening att man vid en översyn av trängselskatterna ser över hur trafiken kan minska om man förlägger dem på Älvsjövägen.