

SPÅRVÄG SYD

FLEMINGSBERG-SKÄRHOLMEN-ÄLVSJÖ

Samrådsredogörelse för lokaliseringsutredning

2024-06-05



Region Stockholm

Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm

Leveransadress:
Lindhagensgatan 100
Godsmottagningen
112 51 Stockholm

Telefon: 08-686 16 00

Fax: 08-686 16 06

E-post:
registrator.tf@regionstockholm.se

Säte: Stockholm

Org.nr: 232100-0016

www.regionstockholm.se

Besök oss: Lindhagensgatan 100. Kommunikationer: Stadshagen/Thorildsplan

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Region Stockholm, Trafikförvaltningen

Samrådsredogörelse för lokaliseringsutredning, Spårväg Syd

Datum: 2024-06-05

Diarienummer: TN 2022-1003

Kontaktperson: Malin Ingemarson-Havrén, projektledare

Författare: WSP Sverige AB, Trafikförvaltningen

Version: 1.0

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Innehållsförteckning

1	Inledning.....	3
2	Tidigare utredningar och samråd	3
2.1	Förstudie 2010–2012.....	3
2.2	Planeringsstudie 2013–2016	3
3	Lokaliseringsutredning 2021–2022	4
3.1	Samråd om betydande miljöpåverkan.....	4
3.2	Samråd om val av lokalisering och kompletterande samråd om betydande miljöpåverkan	5
4	Planlägningsbeskrivning.....	6
5	Återkommande samråd	7
5.1	Länsstyrelsen i Stockholms län	7
5.2	Staten och Trafikverket.....	7
5.3	Huddinge kommun.....	7
5.4	Stockholms stad.....	7
5.5	Botkyrka kommun	8
6	Övriga samrådsmöten.....	8
7	Inkomna synpunkter och trafikförvaltningens kommentarer	9
7.1	Allmänheten och enskilda som kan bli särskilt berörda	9
7.2	Berörda myndigheter	50
7.3	Berörd länsstyrelse	60
7.4	Berörda kommuner och kommunala bolag.....	62
7.5	Berörda organisationer och föreningar	73
7.6	Berörda ledningsägare.....	97
7.7	Övriga berörda.....	101

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

1 Inledning

Trafikförvaltningen har under åren 2021–2024 genomfört en lokaliseringsutredning av Spårväg Syd utifrån Sverigeförhandlingens ramavtal 6. Planeringen sker i enlighet med planeringsprocessen för järnväg utifrån lagen om byggande av järnväg. Som en del i planeringsprocessen genomförs samråd. I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samråd bedrivits och vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer. Trafikförvaltningen kommenterar och bemöter de inkomna synpunkterna.

Efter genomfört samråd om val av lokalisering planeras för en inriktning där Spårväg Syd realiserar i etapper. Den första etappen avser sträckan Flemingsberg-Skärholmen och redovisas i en separat lokaliseringsutredning. Synpunkter och bemötanden i denna samrådsredogörelse som berör sträckan Skärholmen-Älvsjö kommer att hanteras vidare när den sträckan blir aktuell för fortsatt utredning och planering.

2 Tidigare utredningar och samråd

2.1 Förstudie 2010–2012

Mellan åren 2010 och 2012 genomfördes en förstudie som syftade till att hitta genomförbara åtgärder för att förbättra kollektivtrafiken till de regionala stadskärnorna Flemingsberg och Kungens kurva-Skärholmen. Förstudien skedde i samråd med flera aktörer, bland annat har de berörda kommunerna ingått i en arbetsgrupp och referensgrupp. I arbetet med förstudien genomfördes även samråd med allmänheten och andra intressenter hösten 2010. Samrådet finns dokumenterat i en samrådsredogörelse daterad 2011-10-24. Samrådsredogörelsen är diarieförd på trafikförvaltningen under diarienummer TN 2020-0642.

2.2 Planeringsstudie 2013–2016

Mellan åren 2013–2016 genomfördes en planeringsstudie för Spårväg Syd. Inom planeringsstudien studerades lokalisering av spårvägen, kostnader och lönsamhet, tekniska förutsättningar, konsekvenser för miljön, hur människor påverkas, utformning av spårvägen samt möjlig lokalisering av en depå.

Arbetet med planeringsstudien skedde i nära dialog med bland annat Huddinge kommun, Stockholms stad, Trafikverket och med flera större fastighetsägare utmed de studerade sträckningarna. År 2014 genomfördes samråd med

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

länsstyrelsen kring betydande miljöpåverkan. Den 24 oktober 2014 beslutade länsstyrelsen att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Ett stort antal samrådsaktiviteter riktade mot allmänheten genomfördes under planeringsstudien. Samråd med allmänheten i olika former, alltifrån traditionella samrådsmöten till digitala enkäter, vykortsdialog och Åpen space-workshop. En särskild satsning för att nå barn och ungdomar genomfördes genom att besöka grundskolor och gymnasieskolor i området kring Spårväg Syds tänkta sträckning och prata med eleverna om planerna. Under planeringsstudien fanns en öppen mailbox som vem som helst har kunnat skicka mejl till och få svar på frågor och synpunkter som rörde projektet.

Mellan 16 oktober och 15 november år 2015 hölls samråd för planeringsstudien, med primärt fokus på lokaliseringalternativ för spårväg och depå. Materialet publicerades på SLL:s hemsida och en sammanfattande broschyr skickades ut till närboende, potentiella sakägare och remissinstanser. Under samrådstiden hölls öppet hus vid två tillfällen: en eftermiddag/kväll i Södertörns högskola i Flemingsberg och en eftermiddag/kväll på medborgarkontoret i Skärholmen.

Samrådsredogörelsen från planeringsstudien daterad 2016-02-25 och inkomna synpunkter i sin helhet finns diarieförda på trafikförvaltningen under diarienummer SL 2013-5412.

Planeringsstudien godkändes i trafikinämnden 2016-04-19.

3 Lokaliseringsutredning 2021–2024

Mellan åren 2021–2024 har en lokaliseringsutredning för Spårväg Syd genomförts. Utredningsarbetet har skett i nära dialog med bland annat Huddinge kommun, Stockholms stad och Trafikverket. Under utredningsperioden har återkommande samråd skett med ett antal aktörer, se kapitel 5, och två samråd har genomförts med allmänhet, myndigheter och organisationer. Samråds-kretsen har en bred inriktning mot såväl myndigheter och kommuner som allmänhet, enskilda som kan antas bli särskilt berörda och organisationer.

3.1 Samråd om betydande miljöpåverkan

I oktober år 2014 beslutade Länsstyrelsen Stockholm att projekt Spårväg Syd kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen uppmanade trafikförvaltningen under våren 2021 att begära nytt beslut om betydande miljöpåverkan, då ny lagstiftning har tillkommit och förutsättningarna har ändrats inom utredningsområdet.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Ett samrådsunderlag togs fram och ett samråd om betydande miljöpåverkan hölls under perioden 15 december år 2021 och 17 januari år 2022. Samrådet syftade till att redogöra för projektet och de tänkbara miljöeffekter som kan uppstå till följd av spårvägen och byggandet av den.

Information om samrådet annonserades i lokalmedia kombinerat med utskick via mejl till myndigheter och kommuner. Ett utskick med information om samrådet skickades via post till boende och verksamheter inom utredningsområdet och delar av angränsande närområde. Samrådsunderlag har under samrådsperioderna hållits tillgängligt hos trafikförvaltningen, i Tekniska nämndhuset i Stockholm, i kommunhuset i Huddinge samt i Tullinge biblioteket i Botkyrka.

Samrådsredogörelsen, daterad 2022-05-18, och inkomna synpunkter i sin helhet finns diarieförda på trafikförvaltningen under diarienummer SL 2020-0642. Den ingår även som en del i föreliggande samrådsredogörelse.

Samrådsunderlaget tillsammans med samrådsredogörelsen utgjorde underlag för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Den 30 augusti 2022 beslutade Länsstyrelsen i Stockholm återigen att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan vilket innebär att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska tas fram i kommande arbete med järnvägsplan.

3.2 Samråd om val av lokalisering och kompletterande samråd om betydande miljöpåverkan

I ett samråd mellan 19 september och 10 oktober 2022 presenterades resultatet av det utredningsarbete som har lett fram till smalare utredningskorridorer för Spårväg Syd. Samrådshandlingen redovisar alternativa korridorer inom vilka Spårväg Syd kan komma att lokaliseras.

Efter genomfört samråd om betydande miljöpåverkan under vintern 2021–2022 utvidgades utredningsområdet efter att ett yttrande från Brännkyrka hembygdsförening föreslagit en ny spårsträckning längs Folkparksvägen i Solberga. Förslaget lyftes som ett alternativ till föreslagen utredningskorridor längs med Älvsjövägen. I samrådshandlingen för val av lokalisering ingick även underlag för kompletterande beslut om betydande miljöpåverkan för den tillkommande utredningskorridoren (korridor J2) genom Solberga.

Information om samråden annonserades i lokalmedia kombinerat med utskick via mejl till myndigheter och kommuner. Ett utskick med information om samrådet skickades till boende och verksamheter inom utredningsområdet och

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2024-06-05	TN 2022-1003
Sektion Lokalbana Spårväg	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

delar av angränsande närområde. Samrådsunderlaget hölls under samrådsperioden tillgängligt hos trafikförvaltningen, i Tekniska nämndhuset i Stockholm, i kommunhuset i Huddinge samt i Tullinge medborgarhus i Botkyrka.

Under samrådet om val av lokalisering fanns även en digital samrådsportal tillgänglig där allmänheten kunde ta del av samrådshandlingen och lämna sina synpunkter i ett kopplat formulär. Informationsspridning genomfördes också via sociala medier och ett digitalt samrådsmöte genomfördes 28 september 2022.

Länsstyrelsen i Stockholm fattade februari 2023 beslut om att även det utökade utredningsområdet för projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Kommunicering utökad korridor D i Masmo

I mars 2024 genomfördes en riktad kommunikering till särskild berörda avseende en utökning av utredningskorridor D i Masmo. Brev med information om korridorens föreslagna utökning samt möjlighet att inkomma med synpunkter, skickades till berörda fastighetsägare och rättighetshavare i närområdet enligt separat sändlista. Kommunikeringen och inkomna yttranden finns diarieförda på trafikförvaltningen under diarienummer TN 2022-1003. Trafikförvaltningens bemötande framgår i föreliggande samrådsredogörelse under diarienummer TN 2022-1003.

4 Planläggningsbeskrivning

I en planläggningsbeskrivning finns information om hur ett projekt kommer att planläggas, när det kommer vara möjligt att påverka samt vilka beslut som kommer att fattas. Planläggningsbeskrivningen används som stöd för styrning och genomförande av kommunikationen som sker med både interna och externa intressenter. Syftet är att redan i ett tidigt skede av planläggningsprocessen tydliggöra vad arbetet innebär och vilka ytterligare samråds- och beslutstillfällen som är att förvänta.

Planläggningsbeskrivningen för Spårväg Syd har uppdaterats successivt. Planläggningsbeskrivningen finns tillgänglig på projektets hemsida.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

5 Återkommande samråd

5.1 Länsstyrelsen i Stockholms län

Trafikförvaltningen har under perioden maj 2021 till mars 2024 haft åtta möten med länsstyrelsen. På ett av mötena var Huddinge kommun med och presenterade utbyggnadsplaner kopplat till kommunens bostadsåtagande enligt Sverigeförhandlingen, ramavtal 6. På övriga möten har trafikförvaltningen bland annat informerat om projektläget och haft en dialog om upplägg på samrådsunderlag, samrådsförfarande och konfliktpunkter.

5.2 Staten och Trafikverket

Staten är en av avtalsparterna inom ramen för Sverigeförhandlingen, ramavtal 6 Storstad Stockholm. I arbetet med lokaliseringen är det avgörande för resultatet att dialog mellan parterna fortlöper.

Trafikförvaltningen har haft återkommande vecko- och månadsvisa möten med Staten och Trafikverket genom bland annat arbetsmöten, samordningsmöten och samverkansmöten. Återkommande diskussionspunkter har varit förutsättningar, teknisk genomförbarhet, hållbarhetsaspekter och konfliktpunkter inom utredningsområdet samt projektets framdrift.

5.3 Huddinge kommun

Huddinge kommun är en av avtalsparterna inom ramen för Sverigeförhandlingen, ramavtal 6 Storstad Stockholm. I arbetet med lokaliseringen är det avgörande för resultatet att dialog mellan parterna fortlöper.

Trafikförvaltningen har haft återkommande vecko- och månadsvisa möten med Huddinge kommun genom bland annat arbetsmöten, samordningsmöten och samverkansmöten. Återkommande diskussionspunkter har varit förutsättningar, teknisk genomförbarhet, hållbarhetsaspekter och konfliktpunkter inom utredningsområdet samt projektets framdrift.

5.4 Stockholms stad

Stockholms stad är en av avtalsparterna inom ramen för Sverigeförhandlingen, ramavtal 6 Storstad Stockholm. I arbetet med lokaliseringen är det avgörande för resultatet att dialog mellan parterna fortlöper.

Trafikförvaltningen har haft återkommande vecko- och månadsvisa möten med Stockholms stad genom bland annat arbetsmöten, samordningsmöten och

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2024-06-05	TN 2022-1003
<i>Sektion Lokalbana Spårväg</i>	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

samverkansmöten. Återkommande diskussionspunkter har varit förutsättningar, teknisk genomförbarhet, hållbarhetsaspekter och konfliktpunkter inom utredningsområdet samt projektets framdrift.

5.5 Botkyrka kommun

Trafikförvaltningen har under perioden mars 2021 till mars 2024 haft nio möten med Botkyrka kommun. På mötena har trafikförvaltningen bland annat informerat om projektläget och kommande samråd. Diskussioner har förts kring eventuella samordningsbehov som Botkyrka kommun och trafikförvaltningen kan tänkas ha beroende på vilken korridor som väljs efter lokaliseringsutredningen.

6 Övriga samrådsmöten

Samrådsmöten har mellan maj 2021 och juni 2024 hållits med:

- Svenska kraftnät
- Ellevio AB
- Stockholm Vatten och Avfall
- Hemsö Fastighets AB
- Locum
- Södertörns Högskola
- Kästa skola/förskola
- Vattenfall Eldistribution AB
- STOKAB
- Skanova AB
- Stockholms transport- och fordonstekniska gymnasium
- Niam AB
- Sagax AB
- Fastighetsägarföreningen i Kungens kurva
- Skönhetsrådet
- Delicato AB
- Samfällighetsföreningen Skopan
- Södertörns fjärrvärme AB
- Södertörns brandförsvarsförbund
- Stadsmissionen
- Comforta AB
- Castellum AB
- Jobbtorg Skärholmen

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

- Sätra fritidsgård
- Sätra och Mälarhöjdens idrottsplatser
- Områdespolisen Skärholmen

Mötenas huvudsakliga syfte har varit att informera om uppstarten av Spårväg Syd och aktuellt projektläge.

7 Inkomna synpunkter och trafikförvaltningens kommentarer

Inkomna synpunkter finns i sin helhet diarieförda under diarienummer TN 2020-0642 och TN 2022-1003.

Nedan sammanfattas yttranden och synpunkter som inkommit under de två samråden som hållits under arbetet med lokaliseringsutredningen. Vid behov finns kommentarer från trafikförvaltningen, vilka belyser överväganden som gjorts och hur synpunkterna kommer att hanteras i den fortsatta processen.

Från allmänheten och enskilda som kan bli särskilt berörda refereras och grupperas synpunkter i olika huvudrubriker utifrån dess huvudsakliga sak-innehåll. Många av synpunkterna fokuserar kring något eller kombination av flera ämnen som kan hänföras till dessa huvudrubriker.

Synpunkterna som hänförs till huvudrubriker refereras och kommenteras utifrån ett sammanfattande perspektiv. Skrivelser från myndigheter, kommuner och intressenter refereras och kommenteras separat.

7.1 Allmänheten och enskilda som kan bli särskilt berörda

Under samrådet om beslut om betydande miljöpåverkan inkom från allmänhet och enskilda totalt 28 yttranden.

Under samrådet om val av lokalisering inkom totalt drygt 460 yttranden från allmänhet och enskilda.

7.1.1 Övergripande positiva eller negativa synpunkter

Samråd om betydande miljöpåverkan

Ett antal synpunkter är generellt positiva till projektet och välkomnar satsningar på kollektivtrafik som binder ihop söderförorter. Det lyfts även förhoppningar om att spårvägen kan förverkligas och trafikeras så snart som möjligt.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Det förekommer ett antal negativa synpunkter kring projektet. Nyttan av en spårväg ifrågasätts i relation till befintlig kollektivtrafik i form av buss och pendeltåg samt påverkan på närboende. Det efterfrågas trafikanalyser som visar på nyttan med Spårväg Syd.

Samråd om val av lokalisering

Många yttranden är generellt positiva till utbygganden av Spårväg Syd och önskar att spårvägen kan förverkligas och trafikeras så snart som möjligt. Det är en välkommen tillbyggnad som förväntas öka tillgängligheten, öka resandealternativen, avlasta andra kollektivtrafiksmedel och minska trängsel samt minska behovet av att resa på sträckan med bil. Spårväg Syd ses som en möjlighet att kunna leva ett fossilfritt liv. Ett yttrande lyfter Spårväg Syd som den viktigaste infrastrukturensatsningen i Söderort sedan Tvärbanan.

En enskild lyfter att det vore positivt med en stärkt social sammanhållning som i samrådshandlingen lyfts som en effekt av spårvägen. Ett annat yttrande lyfter en förhoppning om en bra synkronisering med Tvärförbindelse Södertörn.

En enskild kommentar att Sverigeförhandlingens spårdragning ser lämplig ut då den löper centralt och har begränsad påverkan på befintlig bebyggelse och grönområden.

Flera yttranden förmedlar glädje över lättheten att kunna ta sig mellan Älvsjö och Karolinska sjukhuset/Huddinge sjukhus. Även glädje över att kunna ta sig till Kungens kurva utan bil uttrycks.

En enskild lyfter att underlaget för Spårväg Syd känns seriöst. Personen är glad att ett tidigare förslag med spårväg genom naturreservatet har försvunnit.

Ett yttrande lyfter att Spårväg Syd ger ett bra tillskott till trafikinfrastrukturen i söderort där busstrafik inte har tillräcklig kapacitet eller utvecklingspotential. En spårväg har högre medelhastighet och bidrar strukturerande till planering.

Flertalet negativa yttranden ifrågasätter nyttan i relation till befintlig kollektivtrafik, påverkan på närboende, hög olycksrisk, samt spårvagnarnas passagerarkapacitet. Flera yttranden påpekar att den befintliga kollektivtrafiken är tillräcklig och fungerar bra.

Flera yttranden anser att spårvägen är slöseri med pengar och att pengarna som läggs på Spårväg Syd i stället borde bekosta utveckling av befintligt bussnät med bland annat utökad turtäthet eller att introducera fler stombussar. Utbyggnad av spårväg ses som en gammal kollektivtrafiksteknik. Förslag är att i stället

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

satsa på snabbussar, elbussar, BRT, eller trådbussar inkom. Yttranden anger att bussar ger mer flexibilitet, de kräver inte dyra investeringar och ger mindre buller- och vibrationsstörningar för närboende än spårvagn. Många vägar som spåret ska passera är redan trånga och det kommer inte finnas yta att samsas på med biltrafiken.

Ytterligare kritik är att restiden med kollektivtrafiken inte kortas mellan ändhållplatserna samt en oro för att spårvägen ska förstöra den befintliga trafiken. Vissa framför att det borde satsas på en tunnelbana som kan köra i högre hastighet än en spårvagn. Flera yttranden anser att det är negativt att spårvägen planeras förbi skolor.

Ett yttrande anser att byggnationen av Spårväg Syd kommer att åsamka stora störningar med avstängda vägar och buller.

En fastighetsägare lyfter en oro kring påverkan på en energibrunn.

Oro för att detaljplaner som både har vunnit laga kraft och som är på gång ska påverka Spårväg Syds dragning framförs.

Ett yttrande påpekar att det redan finns spårväg mellan Älvsjö och Flemingsberg. Kritik riktas också mot att Spårväg Syd följer befintliga tunnelbanelinjer så som röda linjen, i stället för att täcka upp områden som idag saknar kollektivtrafik.

Kritik riktas mot Tvärförbindelse Södertörn som gör Spårväg Syd dyrare och motverkar möjligheterna att bygga bostäder mellan Masmo och Flemingsberg.

Några yttrande ifrågasätter att Spårväg Syd ska skapa ca 18 500 bostäder, framför allt i rådande ekonomiskt läge. Om utlovad bebyggelse ändå sker så räcker det med en spårväg mellan Flemingsberg och Skärholmen. Den enskilda menar att det kommer vara svårt att dra spårvägen på grund av befintlig bebyggelse samt kuperad mark.

Kritik riktas mot att de utredningar som gjorts för Spårväg Syd blivit för gamla och att situationen längs med utredningskorridoren har förändrats sedan dess.

Spårväg Syd bör inte kopplas samman med Flemingsberg/Masmo enligt ett yttrande. Älvsjö är i dagsläget inte dimensionerat för ytterligare hållplatser.

Ett yttrande menar att Söderort och grannkommunerna söder om Stockholm i stort sett utgör ett sovstadsområde medan den stora mängden arbetsplatser finns innanför tullarna och i norr. Pendlarströmmarna går därför norrut på morgonen och söderut på kvällen. Spårväg Syd anses inte syfta till att lösa ett

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2024-06-05	TN 2022-1003
<i>Sektion Lokalbana Spårväg</i>	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

existerande transportproblem utan till att öka bostadsbyggandet på södra sidan. Det anses i stället medföra att obalansen mellan norr och söder ökar och att behovet av transportkapacitet nord - syd ökar ytterligare.

Ett yttrande vill inte se någon spårväg om det innebär sträckor med blandtrafik. De sträckor där blandtrafik omnämns som nödvändigt alternativ har redan idag trafikproppar.

Spårvägen anses inte vara attraktiv på grund av att signalsystem ska uppdateras, stopp i spårvägstrafiken när framförvarande tåg fått stopp, stora ingrepp på befintliga vägar, andra trafikslag kan ej använda körfälten. Med de resandeunderlag som finns anses det inte samhällsekonomiskt motiverat att genomföra en spårvägsutbyggnad.

Trafikförvaltningens kommentar

En del av lokaliseringsutredningens uppdrag är förutom att utreda alternativa sträckningar av Spårväg Syd också att utreda påverkan på omgivning utifrån aktuella miljöaspekter som exempelvis buller och vibrationer, olycksrisk och naturmiljö, samt kostnadsberäkningar. Inom ramen för lokaliseringsutredningen genomförs även trafikanalyser och prognoser för resande. Påverkan under byggtiden lyfts även översiktligt.

Eventuell påverkan på energibrunnar är också en viktig fråga som kommer klargöras i kommande arbete.

Exakt placering av spårvägen, spårvägens utformning samt placering av hållplatser bestäms först i nästa planeringsskede, järnvägsplanen. Detsamma gäller anslutningar till befintlig kollektivtrafik. Ungefärliga placeringar av hållplatser lyfts dock i lokaliseringsutredningen.

Spårväg Syd kommer stärka tillgängligheten till, och inom, de regionala stadskärnorna Flemingsberg och Skärholmen – Kungens Kurva samt det strategiska stadsutvecklingsläget Älvsjö. Det tillskott som spårvägen medför i form av tvärgående trafik och flertalet nya bytesmöjligheter kommer skapa nyttor för samhället och för kollektivtrafikresenärerna.

En Bus Rapid Transit-lösning (BRT) i Spårväg Syds sträckning har tidigare utretts som en övergångslösning men valdes inte som alternativ för fortsatt arbete, bland annat utifrån att spårväg bedömdes ge bättre måluppfyllelse än BRT. Vidare pekades på att kostnader för en framtida konvertering från BRT till spårväg skulle överstiga besparingen om en övergångslösning valdes. Spårväg

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Syd har att förhålla sig till utkomsten av Sverigeförhandlingen där spårväg anges som trafikslag att utreda.

Ytterligare en del som arbetet med lokaliseringsutredningen ska ge svar på är om Spårväg Syd kan bedömas ha stor sammanhållande och sammankopplande effekt, både fysiskt och socialt. Exempel på stärkt social sammanhållning är om spårvägen bedöms ge effekter i form av strukturerande egenskaper. Det vill säga att Spårväg Syd bidrar till att samla arbetsplatser, kollektivtrafik och bostäder. Andra egenskaper som skulle kunna tillskrivas spårvägen är status i form av en mer attraktiv kollektivtrafik, nya resmöjligheter samt befolknings- och resenärsunderlag för nya arbetsplatser, exploateringar och målpunkter. Detta görs bland annat genom en social konsekvensbeskrivning (SKB).

Projektet Spårväg Syd har en nära samverkan med aktuella parter så att kommande planering och genomförande av anläggningen anpassas till befintlig och planerad bebyggelse och infrastruktur på bästa möjliga sätt. Det gäller exempelvis i Huddinge kommun och planerna i Loviseberg och Flemingsberg samt Trafikverket och Tvärförbindelse Södertörn.

Arbetet med Spårväg Syd är fortfarande inne i ett väldigt tidigt skede. Det är svårt att med säkerhet sätta ett datum för när spårvägen kan vara fullt utbyggd. Det är först när järnvägsplanen, som påbörjas efter att lokalisering har valts, är fastställd och lagakraftvunnen som en byggnation kan påbörjas. Parallellt med den processen kommer även flera tillståndstillsynsprocesser och eventuella ändringar av befintliga detaljplaner att genomföras för att säkerställa planens genomförbarhet.

7.1.2 Naturmiljö, rekreation och friluftsliv

Samråd om betydande miljöpåverkan

Bland synpunkter förekommer en oro för påverkan i naturmiljöer, både i områden som är skyddade genom naturreservat och oexploaterade naturområden. Det framkommer att flertalet naturområden är välanvända rekreationsområden som önskas nyttjas även i framtiden.

Samråd om val av lokalisering

Även under samråd om val av lokalisering är det flera som önskar att naturmiljöer och rekreationsområden ska skadas så lite som möjligt samt skyddas från bullerstörningar. Lugnet, tystnaden och fridfullheten är vad boende söker sig till i grönområdena. Det finns en oro för att grönområden ska skräpas ner.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Önskemål om att skydda natur inom tätbebyggda områden så som trädallé, parker, gamla ekar och ekdungar från skada, intrång och buller inkom. Även att det ska finnas en plan på återställande av natur efter byggnation. Yttranden lyfter att naturminnena längs Gamla Södertäljevägen eller eken vid E4 inte ska skadas.

Flera yttranden är kritiska till en spårdragning genom Gömmarens naturreservat. De önskar bland annat att det ska säkerställas att Spårväg Syd läggs i tunnel för att inte nagga reservatet i kanten. Andra lyfter det dock som positivt och ser spårvägen som en möjlighet att få hållplatser som ökar tillgängligheten till rekreativa miljöer så som Flottsbro.

Utbygganden av Spårväg Syd befaras ge förödande effekter på den lilla natur som finns kvar kring Kungens kurva, Skärholmen och Segeltorp.

Två yttranden anger att de gamla träden som står i Älvsjö centrum är kastanjer och inte ekar som det står i planskissen. Även kastanjer är värdefulla.

Yttrande hoppas att staden tar sina ord från handlingsplanen för biologisk mångfald och andra dokument på allvar och värnar om grönområden. Naturen absorberar CO₂ och är en del i ett hållbart klimat. Gamla träd går inte att enkelt ersätta med att plantera nya träd.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar synpunkterna och tar med sig dessa i det fortsatta arbetet. Att beakta natur- och rekreationsvärden är viktigt i det fortsatta arbetet med planering och genomförande av Spårväg Syd. Detta arbete kommer att ske i samarbete med berörda kommuner. Särskilt värdefull utpekad natur ska skyddas så långt det är möjligt. Trafikförvaltningen välkomnar informationen om välanvända rekreationsområden.

Utredningar om flertalet miljöaspekter som buller, naturmiljö och landskap, samt åtgärder för att begränsa negativ påverkan från spårvägen har inletts i arbetet med miljöredovisningen. Detta arbete fördjupas i kommande arbete.

I det fortsatta planerings- och projekteringsarbetet kommer åtgärder för att minska störningar under byggskedet samt återställning av den mark som nyttjats under byggtiden att hanteras fortlöpande. Skötselplaner för projekterade ytor kommer arbetas fram för att dessa områden ska utvecklas som planerat.

Trafikförvaltningen

PM

Ärende/Dok. id.

Investeringsprojekt

2024-06-05

TN 2022-1003

Sektion Lokalbana Spårväg

Version 1.0

Infosäk. klass

K1 (Öppen)

Spårväg Syd ska planeras och byggas med klimathänsyn både avseende klimatpåverkan och klimatanpassning.

7.1.3 Buller, vibrationer och stomljud

Samråd om betydande miljöpåverkan

Några inkomna synpunkter berör buller, vibrationer och stomljud från spårvägen. Det framförs oro att spårvägen kommer innebära ökade bullernivåer och vibrationer, både under byggtid och när spårvägen är i drift. Det framförs även en oro kring gnissel och spårskrik när spårvägen går genom kurvor.

Samråd om val av lokalisering

Fleråtalet synpunkter gällande buller, vibrationer och stomljud från spårvägen kom in i samrådet. Oro finns för ökade bullernivåer och vibrationer, både under byggtid och när spårvägen är i drift. Flera önskemål lyfts om att få ta del av de bullermätningar och utredningar som gjorts.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen tillämpar riktlinjer avseende buller och vibrationer. Riktvärden ska innehållas vid byggnation och i driftskedet vad gäller buller, stomljud och vibrationer från Spårväg Syd. I arbetet med lokaliseringsutredningen genomförs översiktliga utredningar om buller, stomljud och vibrationer. Dessa utredningar kommer ta fram generella förslag på bullerreducerande åtgärder för de områden där riktvärden bedöms överskridas. I kommande skede kommer mer detaljerade bullerberäkningar att genomföras och presenteras under samråd. Kommande utredningar tar hänsyn till husens förmåga att avskärma buller och behov av åtgärder anpassas efter det så att riktvärden för inomhusnivåer klaras.

Spårvägens utformning kommer också utredas vari det ingår att sträva efter god spårgeometri, som minskar risken för gnissel och spårskrik.

För fastigheter som beräknas att beröras av överskridande riktvärden kommer åtgärder, exempelvis fasadnära åtgärder som byte av fönster/ventiler, uteplatsåtgärder som skärm eller plank och vibrations- och stomljudsdämpande åtgärder att genomföras. Spårnära bullerskyddsskärmar kan övervägas på vissa delsträckor.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

7.1.4 Yttranden om Flemingsberg

Samråd om betydande miljöpåverkan

Inga yttranden kom in i samrådet om betydande miljöpåverkan kopplat till aktuell rubrik.

Samråd om val av lokalisering

Flera önskemål om en hållplats nära Huddinge sjukhus har inkommit. Helst i direkt anslutning till sjukhusets huvudentré. Idag är det många hissar och rulltrappor för att ta sig till sjukhuset vilket gör det otillgängligt. Det lyfts som viktigt att säkerställa en bra anslutning mellan pendeltågsstationen och spårvägen. En enskild lyfter att det vore bra med två hållplatser i Flemingsberg, en vid pendeltåget och en vid centrum.

Ett yttrande lyfter risken att en spårväg kommer att bidra med ökade barriäreffekter i Flemingsberg där Hälsovägen delar upp området mellan boende och arbetande.

En enskild vill inte att spårdragningen ska gå ända till Flemingsberg.

Under byggskedet vid Flemingsberg station (norra utgången) lyfter ett yttrande att det är viktigt att det blir enkelt för boende på Terapivägen och Diagnosvägen att nå hållplatsen utan att det blir en lång omväg via södra entrén.

Trafikförvaltningens kommentar

Exakt placering av spårvägen, spårvägens utformning samt placering av hållplatser bestäms först i nästa planeringsskede, järnvägsplanen. Detsamma gäller anslutningar till befintlig kollektivtrafik. Ungefärliga placeringar av hållplatser lyfts dock i lokaliseringsutredningen.

Barriärverkan och hur denna kan hanteras är en viktig aspekt att utreda i kommande skeden.

I det fortsatta planerings- och projekteringsarbetet kommer åtgärder för att minska störningar under byggskedet att hanteras fortlöpande. Detta innefattar tillfälliga lösningar för trafik och tillgänglighet för allmänheten.

7.1.5 Yttranden om Kästa och Glömstadalen

Samråd om betydande miljöpåverkan

I flera yttranden lyfts och ifrågasätts varför det i planeringsstudien förespråkade alternativet längs med Katrinebergsvägen och Glömstavägen inte längre är

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

aktuellt. Det anses vara bättre för befintliga bostadsområden i Kästa och för påverkan på oexploaterade naturmiljöer i Flottsbro och Loviseberg.

Samråd om val av lokalisering

Flera yttranden föredrar en spårdragning enligt korridor B2. Denna dragning anses göra minst påverkan på naturmiljön. Det framkommer även oro över buller- och vibrationsstörningarstörningar med en tunnel under Kästa och bullerstörningar i skogen vid Loviseberg. Det finns en oro att boende under byggskedet ska störas av buller, sättningar som riskerar skador på fastigheter och avstängda vägar. Ett yttrande upplever ökat buller efter att delar av skog har tagits ner kring Kästa och undrar hur det ska säkerställas att det i framtiden är tyst i området. Yttrandet påpekar också risken för buller, stomljud och vibrationer som även det kommer påverka boendemiljön negativt. Dessa störningar kommer även upplevas under byggnation av tunneln.

Flera positiva yttranden kom in gällande spårdragning i tunnel under Kästa. Det är däremot viktigt att ytvatten och buller hanteras. Om befintlig kollektivtrafik behålls ses inget problem med att spårvägen inte stannar i Kästa utan passerar direkt till Flemingsberg. Även negativa åsikter gällande tunneldragning under Kästa inkom.

Ett yttrande är negativt inställt till alternativ B2 eftersom det skulle kännas otryggt med en hållplats långt ner under marken.

Oro för att tunnel under bostadsområdet i Kästa ska orsaka påverkan på grundvattennivåerna samt möjligheten att borra efter bergvärme alternativt att de befintliga bergvärmehålen blir påverkade.

Ett yttrande lyfter att spårvägen är mycket bra och välbehövlig på en i övrigt överdrivet trafikerad sträcka (Glömstavägen).

En hållplats i Kästa önskas för resor till och från Kästaskolan samt för att slippa byte till tunnelbanan. Hållplats önskas även i Glömsta bland annat för att nå Glömstaskolan. En enskild lyfter att det är viktigt att alla i hela Glömsta kan ta sig till en hållplats. Samtidigt är det viktigt att spårvägen passar in i naturen och att det gröna bevaras.

Flera personer vill ha hållplatser vid Glömstavägen och Gustav Adolfsvägen. Det finns även en önskan att utforma hållplatser så att byte till busslinjer blir lätt. Hållplats önskas vid Glömstahallen, en viktig plats för ungdomars idrottande.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Hållplats önskas vid Häggstavägen i Glömstadalen då den kan fungera som en entré till friluftsområdet Flottsbro och för att nå Sankt Botvids Begravningsplats. Området anses idag vara svårt att nå med kollektivtrafik.

Förslag inkom om dragning via Katrinebergsvägen ner till Glömstavägen alternativt längs med Tvärförbindelse Södertörn. På så sätt kan busshållplatsen vid Kästadalsvägen behållas. En önskan om att undvika spår som passerar vid Katrinebergsvägen och Resedavägen inkom också.

Önskan om att spårvägen ska gå längst med Glömstavägen så att boende i Vistaberg kan nyttja Spårväg Syd.

Ett yttrande framhäver att alternativ B2 är det mest lämpliga valet. Detta grundas på tidigare utredningar och befintligt samrådsmaterial. Uppfattningen är att B2 har förordats i alla tidigare utredningar. En samlokalisering med den kommande motorvägen längst med Glömstavägen kommer vara ett miljömässigt, resemässigt, upplevelsemässigt och socialt bättre alternativ för boende i Kästa, Vista, Glömsta och den planerade stadsdelen Loviseberg. Den kommande motorvägen anses dra upp ett långt och djupt sår i Glömstadalen.

Om Spårväg Syd dras parallellt med tvärförbindelsen i korridor B2 anses andra områden fredas från allvarliga negativa miljökonsekvenser. Målsättningen borde enligt yttranden vara att göra så få ingrepp som möjligt i boende-, rekreations-, natur- och kulturmiljöer. Vidare konstaterar yttrandet att samrådsunderlaget tar stor hänsyn till det ännu inte detaljplanerade stadsdelen Loviseberg. B1 anses försämra boendemiljön i Kästa och Tullinge med förlust av lugna platser och närhet till naturen.

Ett yttrande anser att det saknas en djupare analys av hur de förväntade sociala nyttorna ska uppnås. Det är viktigt att Glömsta-Vista binds samman med Kästa-Loviseberg. Det finns idag en mental och fysisk barriär vid Glömstavägen, framtida Tvärförbindelse Södertörn. Alternativ B2 och en hållplats i det nya centrumet bedöms kunna förbinda Glömstadalens norra och södra delar bättre än B1 samt att B2 bedöms vara mer gynnsamt för framtida Lovisebergsbor och näringsidkare.

Alternativ B2 anses ge ett socialt värde för Loviseberg, Glömsta och Vista medan B1 ger obetydliga sociala värden för Kästa. Det planerade centrumet för Loviseberg bör läggas i närheten av Tvärförbindelse Södertörn för att förbinda med bebyggelse i Glömsta och Vistaberg och centrumet är en naturlig plats att

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2024-06-05	TN 2022-1003
<i>Sektion Lokalbana Spårväg</i>	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

placera en hållplats för Spårväg Syd. Därav, argumenterar yttrande, är B2 också ett naturligt val även för utvecklingen av Loviseberg.

Alternativ B2 bidrar också till att uppfylla Spårväg Syds mål när det gäller att fånga upp många resenärer. Förslag ges att utreda möjligheten att placera två hållplatser längst med Glömstavägen. Ett resenärsunderlag efterfrågas och anses behöva ligga till grund för beslut om lokalisering. Yttranden förutspår att attraktionen för exploatering i Glömstadalen minskar när det finns en motorväg runt knuten och mindre natur. En ny spårväg kan däremot addera mycket värde för boende längst med hela sträckan.

Trafikförvaltningens kommentar

Den tidigare genomförda planeringsstudiens korridorer inrymdes i utredningsområdet för betydande miljöpåverkan. Denna korridor, längs med Katrinebergsvägen och Glömstavägen, har kraftigt försvårats av trafikplats Kästa, som ingår i Tvärförbindelse Södertörns laga kraftvunna vägplan, som upprättats av Trafikverket. Vid planeringsstudiens färdigställande fanns inte tillräcklig information om utformningen av Tvärförbindelse Södertörn. Trafikplats Kästa är i två våningar vid korsningen med Katrinebergsvägen. En spårsträckning längs Glömstavägen skulle innebära att spårvägen behöver korsa trafikplatsen genom en lång och mycket komplicerad tunnellsättning alternativt en storskalig bro med stora tekniska utmaningar. Trafikförvaltningen anser sammantaget att en passage av trafikplats Kästa skulle innebära ett mycket besvärligt och tekniskt komplicerat genomförande. Detta i kombination med att sträckningen inte möjliggör någon hållplats i den planerade stadsdelen Loviseberg, har medfört att alternativet har avfärdats från fortsatt utredningsarbete.

I arbetet med lokaliseringstudien genomförs utredningar om buller, stömljud och vibrationer. Dessa utredningar kommer ta fram förslag på bullerreducerande åtgärder för de områden riktvärden bedöms överskridas.

Arbete med spårvägens utformning, påverkan på fastigheter och mer detaljerade utredningar om omgivningspåverkan kommer att utredas vidare när lokalisering är vald.

Trafikförvaltningen noterar allmänhetens synpunkter och medskick vad gäller förordade korridoralternativ, önskade hållplatslägen och alternativa dragningar. Exakt placering av spårvägen, spårvägens utformning samt placering av

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2024-06-05	TN 2022-1003
<i>Sektion Lokalbana Spårväg</i>	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

hållplatser bestäms först i nästa planeringsskede, järnvägsplanen. Ungefärliga placeringar av hållplatser lyfts dock i lokaliseringsutredningen.

Projektet Spårväg Syd har en nära samverkan med aktuella parter så att kommande planering och genomförande av anläggningen anpassas till befintlig och planerad bebyggelse och infrastruktur på bästa möjliga sätt. Det gäller exempelvis i Huddinge kommun och planerna i Loviseberg och Flemingsberg samt Trafikverket och Tvärförbindelse Södertörn.

Som ett av underlagen till lokaliseringsutredningen har en social konsekvensbeskrivning (SKB) tagits fram. Denna kommer vidareutvecklas i kommande skeden. När olika alternativ studeras och utvärderas är social hållbarhet en väsentlig parameter för trafikförvaltningen.

Ytterligare underlag som tas fram till lokaliseringsutredningen är resande-prognoser som visar på beräknade restider samt bedömda resenärsunderlag för respektive delområde längs Spårväg Syds sträckning. Förutsättningar för dessa analyser ges från kommunal samt regional översiktsplanering.

7.1.6 Yttranden om Masmö/Krossen

Samråd om betydande miljöpåverkan

Inga yttranden kom in i samrådet om betydande miljöpåverkan.

Samråd om val av lokalisering

Flera yttranden menar spårvägen tillsammans med Tvärförbindelse Södertörn gör Masmö otrivsamt och även gör det svårare att bygga bostäder.

Ett yttrande önskar en hållplats vid Masmö tunnelbanestation/Vårby Haga och påpekar vikten av att bygga en gångvägsbro från Myrstuguberget över Botkyrkaleden till Masmö tunnelbanestation/spårvägens hållplats. Detta skulle minska bilberoendet och öka tillgängligheten till kollektivtrafik (särskilt för mindre rörliga grupper) till och från Myrstuguberget samt är i linje med Huddinge kommuns hållbarhetsmål. Personen upplyser även om att det tidigare funnits planer på en sådan bro när Myrstuguberget ritades samt att det redan ska finnas förberedda schakt för hissar och rulltrappor i berget ovan tunnelbanestationen.

Ett yttrande frågar hur spårvägen kommer att påverka in- och utfarten till Myrstuguberget.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

I ett yttrande uttrycks stor oro för störningar i samband med byggande av spårvägen i Masmo och att detta får stora kumulativa effekter då det pågår många andra projekt i området.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar allmänhetens synpunkter och medskick vad gäller önskade hållplatslägen, infrastruktur och befintliga underlag och förutsättningar.

I det fortsatta planerings- och projekteringsarbetet kommer åtgärder för att minska störningar under byggskedet samt omgivningspåverkan från den driftfärdiga anläggningen att hanteras fortlöpande.

Ett av projektmålen för Spårväg Syd är att *”Understödja långsiktigt hållbar stadsutveckling, inklusive nya bostäder och arbetsplatser, i och mellan de regionala stadskärnorna Flemingsberg och Kungens kurva-Skärholmen och det strategiska stadsutvecklingsläget Ålvsjö”*. Detta projektmål, inklusive ytterligare effektmål som lyfts i samrådshandlingen, innefattar en god och hållbar stadsutformning av Masmo i samverkan med Huddinge kommun, Trafikverket samt alla de som valt att yttra sig i de samråd som hålls.

7.1.7 Yttranden om Kungens kurva/ Skärholmen

Samråd om betydande miljöpåverkan

Inga yttranden kom in i samrådet om betydande miljöpåverkan.

Samråd om val av lokalisering

Viktigt att hållplatsen i Kungens kurva placeras så centralt som möjligt, nära IKEA, ICA kvantum, Heron City med flera butikscentra till för att öka tillgängligheten utan bil och begränsa biltrafik i området. Spårvägen måste ha hög turtäthet för att inte få obehaglig trängsel när människor kommer med sina shoppingpåsar. En hållplats vid IKEA önskas.

Yttranden om att låta spårvägen gå från Dialogvägen på bro över till Skärholmsvägen kom in. Detta anses vara den resväg som kortar ner restiden och är den sträckning som möjliggör att spårvägen kommer så nära tunnelbanan i Skärholmen som möjligt. En hållplats nära tunnelbanan utan att behöva korsa större vägar önskas.

En enskild anser att bytespunkten i Skärholmen är helt avgörande för att det överhuvudtaget ska vara meningsfullt att bygga spårvägen. Utformningen på

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

spårvägen bör tas fram först så att bussterminalen/terminalerna sedan kan utformas med utgångspunkt från spårvägen. En gemensam analys av flöden av fordon och resenärer bör ligga till grund för utformningen. Kortast möjliga gångväg bör säkerställas genom ett läge så nära Skärholmsplan som möjligt. Förslagsvis precis norr om korsningen med Smistavägen.

Vissa yttranden ser negativt på att använda befintliga körfält då risken för trafikstockning ökar där biltrafik redan är ett uppfattat problem. Ett yttrande är emot blandtrafik i Kungens Kurva eftersom trafiken är illa nog som den är och att få shoppingkunder kommer välja spårväg än bil. Ett yttrande som är emot dragning via Kungens kurva i helhet inkom. Ett yttrande anser att alternativet där spårvägen går längs med Ekgårdsvägen ska väljas, annars kommer inte boende i Segeltorp använda Spårväg Syd. Ett yttrande lyfter önskemål om att i stället bygga tunnelbana till Kungens Kurva. En enskild är positiv till spårvägen och menar att man äntligen på ett enkelt sätt kommer kunna ta sig från Fruängen till Kungens Kurva.

Ett yttrande anser att spårvägen inte kommer att bli ett praktiskt och tillgängligt alternativ för övervägande delen av Segeltorps befolkning. Yttranden anser att korridor F2 i delområde Skärholmen/Kungens Kurva med en hållplats nära Smista delvis kan förbättra situationen i Smista.

Oro för ökat buller lyfts från boende vid Lindholmsbacken i närheten av Skärholmsvägen som redan idag är påverkade av höga bullernivåer. Flera boende vid Lindholmsbacken lyfter även att korridor F1 kommer att innebära begränsad framkomlighet då det finns extremt begränsat med utrymme vid Skärholmsvägen.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar allmänhetens synpunkter och medskick vad gäller förordade korridoralternativ, önskade hållplatslägen och alternativa dragningar.

Exakt placering av spårvägen, spårvägens utformning samt placering av hållplatser bestäms först i nästa planeringsskede, järnvägsplanen. Detsamma gäller anslutningar till befintlig kollektivtrafik. Ungefärliga placeringar av hållplatser lyfts dock i lokaliseringsutredningen.

I arbetet med lokaliseringsutredningen genomförs utredningar om buller, stomljud och vibrationer. Dessa utredningar kommer ta fram förslag på bullerreducerande åtgärder för de områden riktvärden bedöms överskridas.

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2024-06-05	TN 2022-1003
<i>Sektion Lokalbana Spårväg</i>	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

Inom ramarna för lokaliseringsutredningen genomförs trafikanalyser som bland annat analyserar påverkan på biltrafiken från spårvägstrafiken, framför allt i korsningar och cirkulationsplatser.

För att Spårväg Syds mål om att ” Förstärka kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraft för tvärgående resor i stråket Flemingsberg – Skärholmen – Älvsjö ” ska klaras, kommer fördjupade trafikanalyser tas fram där exempelvis en lämplig turtäthet säkerställs utifrån prognostiserade resandeunderlag.

7.1.8 Yttranden om Skärholmsvägen

Samråd om betydande miljöpåverkan

Inga yttranden kom in i samrådet om betydande miljöpåverkan.

Samråd om val av lokalisering

En boende önskar en hållplats vid Björksåtravägen/Skärholmsvägen. Detta skulle gynna tillgången till naturreservatet, båthamnar och Sättra badplats och minska problemet med besökare som parkerar sina bilar på parkeringar och längs vägar. Den boende önskar även förbättrad busstrafik till området vid Alsåtravägen. Den boende lyfter att det vore bättre att dra spårvägen längs med Björksåtravägen och ned till Skärholmsvägen via Sättra idrottsplats. Det skulle ge positiva effekter för området utanför Sättra centrum.

Positiva yttranden gällande sträckning längs Skärholmsvägen inkom, där vikten av en hållplats vid Skärholmens centrum och Sättra poängteras.

Ett yttrande reagerar på att det byggts en betongmur för förbifarten 75 meter från busstorget i Skärholmen vilket skapat en getingmidja och bidrar till att spårvagn inte kan passera där. Skärholmsvägen är också för smal för att rymma en spårväg för att det är en utryckningsgata för polis och för att den rymmer en gång- och cykelbana. Gång och cykelbanan får inte påverkas.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar allmänhetens synpunkter och medskick vad gäller önskade hållplatslägen och alternativa dragningar.

Exakt placering av spårvägen, spårvägens utformning samt placering av hållplatser bestäms först i nästa planeringsstadium, järnvägsplanen. Detsamma gäller anslutningar till befintlig kollektivtrafik. Ungefärliga placeringar av hållplatser lyfts dock i lokaliseringsutredningen.

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2024-06-05	TN 2022-1003
<i>Sektion Lokalbana Spårväg</i>	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

Framtida behov av utveckling av kollektivtrafik inom Stockholms län utöver Spårväg Syd ses kontinuerligt över av trafikförvaltningen.

Det är längs många sträckor trånga passager inom utredningskorridoren och kommande projektering av anläggningen kommer i detalj se över förutsättningar och möjliga lösningar så att spårvägen anpassas till befintlig och planerad bebyggelse och infrastruktur på bästa möjliga sätt.

7.1.9 Yttranden om Sättra/Bredäng

Samråd om betydande miljöpåverkan

Inga yttranden kom in i samrådet om betydande miljöpåverkan.

Samråd om val av lokalisering

Inkomna yttranden förordar en hållplats nära Sättra centrum alternativt mellan centrum och friidrottsplatsen så att det går snabbt och enkelt att ta sig till fots vid byte mellan spårväg och tunnelbana eller buss. Det finns även önskemål om att hållplatsen ska placeras så att ingen större väg behöver korsas. Förslag på placering är mellan Skärholmsvägen och Eksättravägen, med ett gångfartsområde mellan hållplats och tunnelbana. Spåret föreslås gå på vänster sida om Skärholmsvägen från Kungens kurva. En enskild tycker att det är otroligt bra att det byggs en hållplats vid Sättra då pendlande till Flemingsberg och Älvsjö idag är väldigt begränsat.

Positiva yttranden för en sträckning genom Sättra industriområde inkom. Detta gör spårdragningen kortare och det finns alternativa kollektivtrafikmedel i andra delar. Det finns potential att bygga bostäder i industriområdet. Ett yttrande menar att en spårväg genom Sättra industriområde skapar dåliga förutsättningar för resande med tanke på angränsning till E4:an och begränsande korsningsmöjligheter. Sträckningen via industriområdet beskrivs även som mer otrygg då människor bara rör sig i området på dagtid. En hållplats i Sättra industriområde är inte tillgänglig för boenden och de som vill byta till tunnelbana.

Flertalet positiva yttranden om spårvägens dragning på Skärholmsvägen förbi Bredäng inkom. Där anses flest människor ha nytta av Spårväg Syd. En spårväg förbi Bredäng anses ge positiva effekter på dagens ansträngda kollektivmöjligheter och på livskvalitén för de boende i närheten. Flera yttranden lyfter att spårväg med hållplats i Bredäng skulle kunna minska segregationen och vidga den lokala arbetsmarknadsregionen. Flera yttranden

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

vill ha två hållplatser i Bredäng för att minska belastningen på tunnelbanan. Flera enskilda önskar att hållplatser placeras nära Sättra IP, Pingstkyrkan och Bredäng för att öka tillgängligheten med kollektivtrafik och minska bilköer, samt avlasta Bredängs tunnelbana och knyta ihop området med Skärholmen. Det lyfts även att barns säkerhet kring Sättras IP kommer förbättras om biltrafiken minskar när det finns kollektivtrafik till idrottsplatsen.

Ett förslag inkom om att förlägga hållplatsen vid Bredäng i anslutning till Sättra Idrottsplats i stället för i anslutning till ett bostadsområde. Detta skulle inte förvärra den bullersituation som idag råder för det aktuella bostadsområdet. Hållplatsen i Bredäng föreslås även förläggas på andra sidan Skärholmsvägen innan den vänder in mot Sättra industriområde. Detta skulle underlätta för de som arbetar i området.

Även negativa yttranden till dragning längst med Skärholmsvägen förbi Sättras IP inkom. Sträckningen anses vara en omväg.

Flera yttranden lyfte att en hållplats bör förläggas i nära anslutning till det nybyggda området Mälaräng. Området anses idag ha dåliga kommunikationer. En hållplats skulle uppmuntra att fler väljer kollektivtrafik samt minska bilberoendet. Det är positivt att koppla ihop Bredäng och Mälaräng. Sträckningen föreslås även förlängas till korsningen Bredängsvägen/Skärholmsvägen. Boende i detta område kommer öka och trycket på befintlig kollektivtrafik är redan överbelastat varför en hållplats nära Bredängsvägen anses behövas. Förslag om att placera hållplatsen vid Slättgårdsvägen, där Preemmacken ligger idag lyfts i ett yttrande.

Ett yttrande undrar varför det inte utretts som ett alternativ att dra spårvägen över E4-bron vid Bredängsavfarten. Det lyfts som fördelaktigt då det finns gott om utrymme på denna sida samt skulle kunna avlasta trafikläget samt skapa bra kommunikationer för de nya bostäderna som planeras längs sträckan.

En detaljerad utformning av spårdragningen efterfrågas.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar allmänhetens synpunkter och medskick vad gäller önskade hållplatslägen och alternativa dragningar.

Exakt placering av spårvägen, spårvägens utformning samt placering av hållplatser bestäms först i nästa planeringsskede, järnvägsplanen. Detsamma gäller anslutningar till befintlig kollektivtrafik. Ungefärliga placeringar av hållplatser lyfts dock i lokaliseringsutredningen.

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2024-06-05	TN 2022-1003
Sektion Lokalbana Spårväg	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

I arbetet med lokaliseringsutredningen genomförs utredningar om buller, stomljud och vibrationer. Dessa utredningar kommer ta fram förslag på bullerreducerande åtgärder för de områden riktvärden bedöms överskridas.

En spårvägssträckning över E4-bron vid Bredängsavfarten har tidigare utretts av trafikförvaltningen. Spårväg Syd har att förhålla sig till den i Sverigeförhandlingen ramavtalade sträckningen för spårvägen. Denna inkluderar en målsättning att kollektivtrafikförsörja Segeltorp. Denna målsättning är inte möjlig med en spårvägsdragning via E4-bron vid Bredängsavfarten, varför detta alternativ beskrivs i PM Bortvalda alternativ (se alternativ SFÄ15). Dokumentet finns tillgängligt på trafikförvaltningens hemsida.

7.1.10 Yttranden om Segeltorp/Fruängen

Samråd om betydande miljöpåverkan

I ett yttrande föreslås Fruängsgatan undvikas och att spårvägen i stället enbart trafikerar Vantörsvägen och Mickelsbergsvägen. Fler yttranden inkom om att nyttja Vantörsvägen för att komma till Älvsjö.

Det framkommer även ett förslag om att spårvägen, för att undvika Mickelsbergsvägen, istället går mellan E4/E20 och Elsa Brändströms gata. Spårvägen föreslås då ansluta till tunnelbanan på norra sidan av stationen. Vidare fortsätter spårvägen längs Elsa Brändströms gata till Fruängsgatan eller fortsätter längs E4/E20 mot spårvägen enligt ramavtal 6.

Samråd om val av lokalisering

Som ett förtydligande finns ett flertal alternativa korridorer inom delområdet. På sträckan mellan Smista allé och Fruängsgatan finns tre alternativa korridorer, I1-I3, som kan kombineras med två alternativa korridorer, I5-I6 på sträckan Fruängsgatan-Västertorps trafikplats. Utöver det finns en genomgående sträckning från Smista allé till Västertorps trafikplats, I4.

Allmänt om delområdet

Det ses som positivt att Segeltorp får en bättre koppling mot både Älvsjö och Skärholmen/Kungens kurva.

Flertalet synpunkter gällande buller, vibrationer och stomljud från spårvägen inkom från boende i Fruängen och Segeltorp. Oro för gnissel när tåget passerar i

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2024-06-05	TN 2022-1003
<i>Sektion Lokalbana Spårväg</i>	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

tätbebyggda områden. Det konstateras att många byggnader invid spåret inte är byggda enligt de nya bullernormerna och oro finns därför om ökade bullerstörningar.

Ett yttrande inkom om att låta Spårväg Syd passera samma sträcka som bussen idag trafikerar för att minska bullerstörningar.

Ett yttrande lyfter det som viktigt att Älvsjös/Långbros mål om att bevara villabebyggelse, tidstypisk för egnahemsperioden inte försvåras. Det lyfts även som viktigt att inte boende i Långbro blir avskurna av en spårväg.

Korridor I1

Flera yttranden är positiva till en spårväg via Segeltorps industriområde och längs Gamla Södertäljevägen. Trafiken på denna gata är lugnare och ett spår skulle därför inte påverka trafikflödena. Det finns en förhoppning att hastigheten på biltrafiken blir lägre med en spårväg. Trafiksäkerheten för barn uppfattas idag som låg i området. Ett yttrande lyfter att denna spårdragning skulle innebära mindre störningar för boende jämfört med en dragning via Häradsvägen-Vantörsvägen. Flera yttranden lyfter att det är positivt med en spårdragning som möjliggör en omvandling av Segeltorps industriområde vilket bidrar till stadsliv i det bostadsområde som planeras.

Ett antal enskilda önskar en hållplats i Segeltorp, vid Fruängsgården och vid Jakobslundsvägen. Korridorerna I2 och I3 innebär att det endast blir en hållplats i Segeltorp. Korridor I1 bedöms av yttrande medföra två hållplatser vilket därmed föredras. En hållplats i södra delen av Segeltorps industriområde bedöms möjliggöra byte till flera busslinjer. Ett yttrande lyfter som förslag att bussarna som stannar i Segeltorp centrum i stället ska stanna vid hållplatsen Mälarvägen då industriområdet blivit nya Segeltorp centrum.

Förslaget om att enkelrikta Gamla Södertäljevägen mellan Jakobslundsvägen och fram till kommungränsen lyfts som positivt eftersom det medför kraftigt minskad biltrafik.

Även negativa yttranden till att dra spårvägen längs Gamla Södertäljevägen inkom, där bland annat oro för bullerstörningar framkom. Spårdragningen anses ge för stor påverkan på boende i området och på framkomligheten. Området anses ha en komplicerad trafiksituation redan idag med förskolor och skolor på ena sidan Gamla Södertäljevägen och bostadsområden på andra. Att

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2024-06-05	TN 2022-1003
Sektion Lokalbana Spårväg	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

addera en spårväg som går i blandtrafik och ändra till enkeltrafikerad gata eller till och med avstängning av gator anses ge för stor påverkan.

En enskild lyfter att om buss 173 plockas bort kommer flera boende längs gamla Södertäljevägen tappa förbindelser då spårvägen inte följer hela gamla Södertäljevägen.

Flera yttranden lyfter specifikt bullerstörningar i Segeltorps industriområde där bostadshusen ligger uppe på en höjd. Bullerstörningar upplevs redan idag från industriområdet som ligger i dal. Oro finns för att det ska bli värre med en spårväg genom industriområdet.

En hållplats vid Segeltorps industriområde anses ligga för långt bort för många boende i Smista.

Oro lyfts för korsningen Gamla Södertäljevägen/Mälärvägen då denna korsning används av skolbarn för att ta sig till skolan. Säkerheten för barnen som måste korsa gata där bilar, spårväg, cyklar och gående samsas om gatan ifrågasätts. Rödljus efterfrågas i denna korsning så att spårvägen kan prioriteras.

En yttrande förordar att Tallåsgatan och Ada Nilssons gata borde kopplas bort från Gamla Södertäljevägen, samt att det bör utredas om även Malmvägen och Karin Boyes gata kan kopplas bort.

Korridor I2 och korridor I3

Några yttranden anser att spårvägen bör gå via Häradsvägen och Ada Nilssons gata, där en hållplats bör placeras, sedan vidare till Fruängsgatan och Mickelsbergsvägen. Flera yttranden anser att dragning via Häradsvägen och Ada Nilssons gata minskar påverkan på byggnader. Ett annat yttrande önskar också dragning via Häradsvägen men att spårvägen sedan följer Vantörsvägen upp på Fruängsgatan då byggnaderna där är byggda efter nya bullerkrav.

Flera yttranden framför kritik mot en dragning längst Vantörsvägen som redan upplevs som tungt trafikerad. Vägen uppfattas också som olycksdrabbad i dagsläget. Oro finns för påverkan på barnfamiljer och skolor/ förskolor. Bostäderna ligger nära vägen och det bedöms bli svårare för boende att nå sina lägenheter från gatan. Många portar har inte alternativ att ta emot varubud, flyttbilar, rullstolstaxi etc.

Flera enskilda önskar att spårdragning ska undvikas genom grönområdet mellan Häradsvägen och Vantörsvägen. Området upplevs som en oas för de

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2024-06-05	TN 2022-1003
Sektion Lokalbana Spårväg	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

boende och uppges användas flitigt, framför allt av barnfamiljer och av den närliggande förskolan. Lekparken vid Vantörsvägen beskrivs som mycket omtyckt och verksamheterna vid Vantörsvägen uppskattas av närboende i vardagen. En yttrande upplyser även om att marken vid förskolan upplevs som sank och blöt.

En enskild anser att korridor I2 och I3 begränsar all framkomlighet och kommer att förstöra naturen mer än vad som behövs.

Korridor I4 och korridor I5

Flera yttranden är positiva till en spårvägsdragning och en hållplats vid Elsa Brändströms gata. Flera yttranden konstaterade att det i dagsläget uppfattas som otryggt att rör sig längst med gatan, framför allt barn uppges känna sig otrygga i detta område i dagsläget. Spårvägen upplevs kunna göra dessa öde delar av Fruängen mer trygga. Det anses att denna sträckning kan undvika trafikpåverkan på Mickelbergsvägen och ytterligare yttrande anser att alternativet att låta spårvägen gå längst med E4 upplevs som ett säkrare alternativ för barn i stället för genom Fruängen, specifikt längst med Vantörsvägen.

En spårväg längst Elsa Brändströms gata anses innebära färre kurvor samt mindre höjdskillnader vilket borde bli både billigare och avge mindre störande ljud. Det lyfts också att det är färre bostäder längst med E4 vilka kan påverkas negativt.

En sträckning längs med E4 bedöms ha bättre förutsättningar att infoga spårvägen på ett lättare sätt än i de övriga alternativen, att området redan är påverkat av buller samt att det inte skulle påverka biltrafiken likt övriga korridorer. Det anses dock att spårvägen bör bidra till att mer bullerdämpning görs för boende invid E4/E20. Det bedöms också som positivt om spårvägen kan skapa mer distans till E4/E20. Sträckningen bedöms också som den snabbaste av korridorerna. Den grönska som måste tas bort upplevs endast bestå av mindre träd och sly som planterats på bullervallen mot E4. Det anses finns mer ”döyta” och det ses som positivt med möjlighet till en hållplats i norra delen av Fruängen centrum så att området kan utvecklas. Denna dragning anses skapa en naturlig förlängning av Fruängen centrum och bedöms stämma bra överens med hur Stockholms stad planerar för utvecklingen av Fruängen.

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2024-06-05	TN 2022-1003
<i>Sektion Lokalbana Spårväg</i>	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

Vidare ses det positivt att ha kollektivtrafik med hållplats nära till Mälarhöjdens idrottsplats. Det är en plats som är viktig för barn och ungdomar och används för fritidsaktiviteter dagligen. Det bedöms kunna uppmuntra barn i Älvsjö och Segeltorp att åka kollektivt till träningen.

Korridor I4 skulle även medföra en jämnare fördelning av passagerare. De som ska med Spårväg Syd går bakåt på tunnelbaneperrongen i Fruängen. Likt korridor I4 separerar korridor I5 buss och spårväg i Fruängen samt använder tunnelbanans station mer effektivt.

Det inkom även negativa yttranden över att dra spårvägen längst E4. Yttranden menar att bullernivåerna som resenärerna kommer utsättas för vid hållplatsen inte är rimliga och att det medför en dålig bytespunkt med långa gångavstånd och långt från service i centrum. Hållplatsen hamnar långt från bebyggelse i södra Fruängen samt Långbro. Dessutom krävs en ny entré till tunnelbanan, vilket anses vara dyrt och ge liten nytta. Gångavståndet från den nya tunnelbaneuppgången anses bara bli marginellt bättre och avståndet till busstationen blir längre. Eftersom det inte planeras fler bostäder i detta område anses det inte vara till nytta för många.

Flera yttranden anser att en spårväg längst Elsa Bergströms gata ger sämre tillgång till Fruängen centrum samt att de bedömer att bussterminalen skulle behöva flytta, med resultat att busstrafik kan innebära längre restid om den hamnar sämre lokaliserat.

En enskild lyfter att en dragning via Elsa Brändströms gata kan medföra stora förseningar eftersom gatan används för att avlasta E4 vid olyckor och det bildas lätt köer längst med gatan. Gatan upplevs också för trång för att rymma en spårväg. Flera negativa yttranden till spårväg längst med Elsa Brändströms gata påtalar att boende redan är väldigt påverkade av buller från E4 och att Spårväg Syd upplevs försämra bullersituationen ytterligare när spåret passerar nära bostäder.

Yttranden framför att det är viktigt att det blir en smidig lösning vid Brännkyrka brandstation så att utryckningsfordon kommer fram.

Det önskas en hållplats så att boende i Västertorp kan nyttja spårvägen. En hållplats vid trafikplats Västertorp bedöms ge ett stort upptagningsområde och föredras framför en hållplats på Mickelbergsvägen enligt ett yttrande. Det inkom även en önskan om att det i framtiden byggs en överdäckning av motorväg och spårväg.

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2024-06-05	TN 2022-1003
Sektion Lokalbana Spårväg	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

Korridor I6

Flera yttranden ställer sig positiva till spårdragning längs Fruängsgatan även om det skulle innebära en sträckning nära bostadshus och även om det blir längre restid och kostar mer än placering vid E4 längs korridor I4. En hållplats i anslutning till Fruängens centrum föredras av yttrande för att få bra byten mellan tunnelbana och bussar och stärka attraktionen för platsen. Resenärer når då handel och service i Fruängen centrum direkt. Hållplatsen hamnar mitt i Fruängen och får därmed ett välbefolkat upptagningsområde.

Det anses att en eventuell restidsförlust av gatuspår på Fruängsgatan bör jämföras med längre gångavstånd till tunnelbana och handel/service för avstigande i Fruängen med korridor I4. Centrum anses vara en otrygg plats som behöver befolkas. Det anses att en spårväg ska finnas i bebyggelsen där boende lever och jobbar och inte följa gamla "barriärer". Vidare anses det att Fruängens trafik skulle må bra av blandtrafik med spårväg. I ett yttrande påpekas också att fastighetsintrång skulle undvikas om spårvägen dras i befintlig gata genom Fruängen.

Ett yttrande anser att en hållplats i ett högre markplan än Fruängen centrum kan lösas med en storslagen trappa. Hissar kan installeras för att tillgänglighetsanpassa anläggningen. En central placering av hållplats är betydligt bättre för boende i till exempel Herrängen. En enskild lyfter också en inspirationsbild från Berlin som förslag på hur sträckan förbi Fruängen centrum kan se ut.

Flera negativa yttranden gällande dragning längst Mickelsbergsvägen kom in. Framkomligheten i Fruängen och till Fruängen Centrum kommer påverkas negativt av en dragning via Mickelsbergsvägen. Vägen och Fruängen generellt uppfattas redan som tungt trafikerad och oro finns för ökade bullerstörningar, luftföroreningar och stora framkomlighetsproblem samt risk för att allén och den lilla ekdungen som finns på Fruängssidan mitt emot infarten till Långbro-parken, måste tas bort. Insynsskydd längs Mickelsbergsvägen behövs eftersom fastigheterna ligger högre. Det finns redan goda bussförbindelser från Älvsjö station idag till området.

Flera yttranden lyfter även en oro över att Långbro park, som är ett viktigt rekreativområde, ska påverkas negativt. Enligt ett yttrande används Långbro-parken och Mickelsbergsvägen som en tillflykt från bullret från E4 av föräldrar med barn.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

En boende i Långbro lyfter en oro att spårvägen kommer att bidra med ökad otrygghet i Fruängens centrum och omkringliggande park- och villaområden och undrar vilka åtgärder som kommer att vidtas för att det ska undvikas.

Flera yttranden uttrycker oro för förlust av grönområden, ökad trafikstockning och sänkt livskvalité med en dragning längst Fruängsgatan. Ett negativt yttrande lyfter att en spårväg genom Fruängen kommer bli svårt då det anses vara för trångt.

Mellan korsningen Fruängsgatan/Elsa Brändströms gata och korsningen Fruängsgatan/Ellen Keys gata föreslås att stänga av Fruängsgatan för privat biltrafik och enbart tillåta buss och spårvagn. Det hade minskat biltrafiken genom centrala Fruängen och bytet vid Fruängens centrum hade blivit mycket bättre mellan bussar/tunnelbana/spårvagn.

Flera yttranden önskar en hållplats vid Långbroparken/Långbro värdshus för att få tillgång till dess rekreativsmöjligheter för boende och skolverksamheter. Hållplatser önskas även vid Västerängsvägen och vid korsningen brandstation/drivmedelsstation.

Trafikförvaltningens kommentar

De idéer som lyfts under samrådet om betydande miljöpåverkan ryms alla inom utredningsområdet för betydande miljöpåverkan och kommer att beaktas i det fortsatta arbetet.

Trafikförvaltningen noterar allmänhetens synpunkter och medskick vad gäller önskade hållplatslägen, korridorval och alternativa dragningar i samrådet om val av lokalisering.

Exakt placering av spårvägen, spårvägens utformning samt placering av hållplatser bestäms först i nästa planeringsskede, järnvägsplanen. Detsamma gäller anslutningar till befintlig kollektivtrafik. Ungefärliga placeringar av hållplatser lyfts dock i lokaliseringsutredningen.

Arbete med spårvägens utformning, påverkan på fastigheter och mer detaljerade utredningar om omgivningspåverkan inklusive påverkan på grönområden och parker kommer att utredas vidare när lokalisering är vald.

Trafikförvaltningen tillämpar riktlinjer avseende buller och vibrationer. Riktvärden ska innehållas vid byggnation och i driftskedet vad gäller buller, stomljud och vibrationer från Spårväg Syd. I kommande skeden kommer spårvägens utformning utredas vari det ingår att sträva efter god spårgeometri,

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2024-06-05	TN 2022-1003
<i>Sektion Lokalbana Spårväg</i>	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

som minskar risken för gnissel och spårskrik. Se vidare svar under avsnitt 7.1.3 *Buller, vibrationer och stomljud*.

Som ett av underlagen till lokaliseringsutredningen har en social konsekvensbeskrivning (SKB) tagits fram. Denna kommer vidareutvecklas i kommande skeden och lyfter bland annat frågor som trygghet, tillgänglighet och integrering i stadsmiljön utifrån spårvägens projektmål.

Inom ramarna för lokaliseringsutredningen genomförs trafikanalyser, både för effekter på ett antal områdens vägtrafik och för storskaliga förändringar i resmönster som följd av Spårväg Syd. Trafikanalyserna utreder även restider för spårvägen och prognoser för framtida resande.

7.1.11 Yttranden om Älvsjö

Samråd om betydande miljöpåverkan

En sträckning längs Älvsjövägen lyfts i yttranden både som positivt och negativt. De negativa synpunkterna berör framför allt påverkan på biltrafik, trafiksäkerhet samt trädalléer längs Älvsjövägen.

Samråd om val av lokalisering

Flera positiva yttranden till dragning längst Älvsjövägen inkom. Sträckningen ses bland annat som bra för framtida tillväxt av Älvsjöstaden samt att den ansluter till Kämpetorpskolan, sporthall och fotbollsplan, platser som det anses att det ska vara lätt för ungdomar att ta sig till. Det pekas också på att denna sträckning bedöms innebära kortare restid till Älvsjö, mindre störning för boende samt ge villaägarna tillgång till spårvägen. Det anses även skapa möjlighet till integration mellan villaägare och lägenhetsboende, vilket kan skapa ett inkluderande samhälle. Älvsjövägen upplevs idag som en social barriär.

Det upplevs hos en del yttrande finnas gott om plats på Älvsjövägen för spår och att spårvägen kan byggas inom befintligt gatuutrymme ses som positivt. En spårväg längst Älvsjövägen kan också hindra trafik från E4. Önskemål inkom om att lägga spårvägen mitt i gatan och inte bredvid gång- och cykelvägen. Om spårvägen läggs längs Älvsjövägen önskas av yttrande att lastbilar förbjuds på gatan samt att hastigheten för biltrafik reduceras till 30 km/h. Ett yttrande anser att spårvägen bör gå på den södra sidan av Älvsjövägen och att det vid varje hållplats bör finnas en god övergång till båda sidor av vägen.

Trafikförvaltningen

PM

Ärende/Dok. id.

Investeringsprojekt

2024-06-05

TN 2022-1003

Sektion Lokalbana Spårväg

Version 1.0

Infosäk. klass

K1 (Öppen)

Ett yttrande lyfter att korridor J1 längs Älvsjövägen upplevs vara den enda lösningen även om vissa avsnitt närmast Älvsjö kanske måste placeras i blandtrafik. Spårvägen längs Älvsjövägen önskas förläggas på södra sidan av Älvsjövägen i eget utrymme med grässpår för att smälta in i miljön på ett bra sätt.

En enskild, som generellt är positiv till en spårväg från Älvsjö ställer sig dock undrande till genomförbarheten i att dra spårvägen längst med Älvsjövägen. Vägen upplevs idag som trång och hårt trafikerad och det bildas ofta köer i rusningstrafik.

Det inkom även flera negativa yttranden om dragningen längs Älvsjövägen. Oro framförs över ökade bullernivåer, vibrationer, sättningar, luftföroreningar, ökade trafikstockningar, särskilt under rusning och framför allt på sträckan mellan Älvsjö rondellen och Älvsjökopplet. Älvsjövägen anses vara en viktig led som förbinder stora områden i Årsta-Vantör med E4.

Det finns även en oro för förlust av gång- och cykelväg och grönstrukturer i Älvsjö och Brännkyrka, samt trafiksäkerhet. Flera menar att cykel och gångbanor inte får begränsas.

Ett yttrande ställer sig frågande till varför spårvägen byggs så nära nybyggda lägenheter. Vägen uppges användas mycket av utryckningsfordon vars framkomlighet befaras störas av spårvägen.

En enskild menar att antingen spårvägen eller biltrafiken måste läggas i tunnel inom korridor J1. Flera yttranden föreslår att biltrafiken läggs i tunnel under Älvsjövägen och Spårväg Syd i markplan så att närmiljön kan bli bättre. Ett tunnelbyggande föreslås av en enskild finansieras med byggnationer av flervåningshus.

Kritik riktas mot korridor J1 då spårvägen kommer passera nära platser där barn vistas som Kämpetorspsskolan och Kämpetorpshallen. Oro uttrycks för barns säkerhet, då de använder Älvsjövägen för att gå till och från skolan.

Ett yttrande anger att det från ett Älvsjöperspektiv inte finns några fördelar eller nytta med Spårväg Syd. Det bedöms redan finnas förbindelser mellan Älvsjö, Fruängen, Skärholmen och Kungens Kurva. Spårvägen bedöms kunna göra Älvsjö centrum rörigare och otryggare och skapa ytterligare trafikproblem och buller.

Ett yttrande lyfter att marken är av lerjord och sjunker över tid och är därmed inte lämplig för spårväg. Flera yttranden berättar om störande markvibrationer

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

i de närbelägna radhusen och undrar hur markförhållandena kommer hanteras om en spårvagn går längst Älvsjövägen. Bullerplank längst med Älvsjövägen efterfrågas. Flera boende längst Älvsjövägen lyfter att buller och vibrationer från spårvägen kommer göra att de tvingas flytta. Kritik riktas mot målet om att riva sociala barriärer när konsekvenserna av spårvägen på Älvsjövägen gör att de inte kan bo kvar.

En enskild lyfter att spårvägen behöver byggas på ett skonsamt sätt då Älvsjö är utsatt för kraftig exploatering och anser att spårvägen byggs för andras behov än för de boende i Älvsjö.

Förslag inkom om att låta Spårväg Syd gå i tunnel mellan Fruängen och Älvsjö då det inte finns tillräckligt med utrymme ovanjord. På så sätt försvinner inte träd eller gång- och cykelbanor. Ytterligare en fördel är att biltrafik inte kan blockera spåren. Med Spårväg Syd under marken kan autonoma korta tåg med hög turtäthet användas. På hållplatserna kan glasväggar sättas upp som hindrar personer från att gena över spåren.

En enskild lyfter att det inte finns utrymme för den kraftiga stadsutveckling av Älvsjö som följer med spårvägen. Trädgårds- och villastaden ska också enligt stadens strategidokument värnas från ovarsam exploatering. Det anses därför inte finns några förutsättningar att utöka med spårtrafik.

Ett yttrande anser att J2 är det bättre alternativet om inte biltrafiken på Älvsjövägen kan förläggas i en tunnel under spårvägen i markplan. Flera positiva yttranden till spårväg längst Folkparksvägen inkom bland annat för att denna väg upplevs ha en mindre trafikmängd jämfört med Älvsjövägen. Korridor J2 tros gynna fler då det antas finnas ett större antal potentiella resenärer i området. Ett yttrande påpekar att Solberga fortsätter att expandera och att en spårväg genom området därför skulle vara lämpligt.

Folkparksvägen uppfattas av vissa som otrygg och en regelbunden trafik från spårväg skulle kunna avhjälpa detta. En spårdragning längst Folkparksvägen skulle också öka tillgängligheten till Västberga industriområde där det finns många arbetsplatser. Byggnader runt Folkparksvägen uppfattas inte som lika bullerkänsliga.

Ett yttrande anser att dragning längst Götalandsvägen är ett bättre alternativ än Älvsjövägen trots att även denna gata är högt trafikerad.

Flertalet negativa yttranden till en dragning längs med Folkparksvägen inkom. Bland annat påpekas att förlängningen i restid mellan Fruängen och Älvsjö inte

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2024-06-05	TN 2022-1003
<i>Sektion Lokalbana Spårväg</i>	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

är acceptabel och att detta leder till att spårvägen inte kommer kunna ersätta den busslinje som idag trafikerar sträckan. Om det blir aktuellt med korridor J2 måste busslinje 173 behållas mellan Fruängen och Älvsjö.

Dragningen genom Solberga anses inte tillföra något mervärde för andra resenärer än de som bor i Solberga. Folkparksvägen upplevs idag som överbelastad av biltrafik. Vidare anses gatuutrymmet för trångt och bedöms inte rymma en spårväg varken på Folkparksvägen eller Götalandsvägen.

Oro uttrycks att en spårväg längst Folkparksvägen skulle förändra områdets karaktär. Det framkommer även oro för bullerstörningar och förlust av grönytor när gatuutrymmet behöver vidgas. Folkparksvägen uppfattas inte ha samma potential som Älvsjövägen. Ett yttrande lyfter att boende längs Folkparksvägen redan har god förbindelse med bussar till Telefonplan. Denna förbindelse skulle bara störas av en spårväg.

Yttranden påpekar att samordning behöver ske med tunnelbanan så att bytespunkten vid Älvsjö blir en funktionell helhet. Flera yttranden föreslår att spårvägen går ner under jord innan bebyggelsen tätnar och därigenom undviker blandtrafik, för att sedan ansluta nära tunnelbanan så att en gemensam gångväg upp till pendeltågen kan skapas. En tunnel och hållplats under pendeltåget i Älvsjö anses kunna möjliggöra effektivt byte av färdmedel och separerar spårvägen från övrig trafik.

Kopplingen mellan spårvägens hållplats och stationen i Älvsjö centrum anses behöva trygghetssäkras och i möjligaste mån kunna ske under tak.

Flera önskemål om att hållplatsen vid Älvsjö ska förläggas i direkt anslutning till den befintliga stationen för ett smidigt byte.

Flera yttranden föreslår att ändhållplatsen placeras på parkeringen/torget i slutet av Johan Skyttesväg. Detta bland annat för att undvika att fler byggnader rivs. Flerfamiljshuset som ligger i hörnet Älvsjövägen/Johan Skyttes väg blir då ett naturligt stopp för spårvägen och fungerar även i fortsättningen som en barriär mot Älvsjövägens trafikbrus åt villasamhället. Flerfamiljshuset anses vara en viktig del för känslan i övergången mellan villaområdet och centrum. Korsningen Johan Skyttes väg/Älvsjövägen anses dessutom vara alldeles för hårt trafikerad och om en hållplats ligger en bit bort från denna kan resenärer röra sig mellan pendel och spårvägen på ett säkrare sätt.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Förslag inkom även om att hållplatsen vid Älvsjö centrum alternativt kan förläggas på andra sidan järnvägen i backen mot järnvägsstationen från Mässvägen.

Flera yttranden påpekar vikten av att flerfamiljshus i hörnet Älvsjövägen/ Johan Skyttes väg och som inhyser bland annat ett bageri och en restaurang inte rivs. Huset anses besitta mycket av Älvsjös historia, i detta hus låg bland annat biblioteket tidigare.

Ett yttrande vill inte att det rivs flera 100-åriga villor runt Älvsjö centrum. Personen anser att husen utgör ett starkt kulturhistoriskt arv till villastaden. Nya Älvsjöstaden med tätt planerat boende kan vara ett bra komplement, men utan villastaden söder om Älvsjövägen anses Älvsjöstaden vara en trist stenöken.

Flera enskilda lyfter att hållplatsen bör ligga öster om järnvägen, för att göra vägen mellan järnväg och spårväg så kort som möjligt. Detta skulle även möjliggöra en förlängning av spårvägen i östlig riktning.

En hållplats vid Kämpetorpsskolan samt Brännkyrka Brandstation önskas. Det framkommer även önskemål om hållplats i närheten av Hökmossen som boende där och i Hägerstensåsen lätt kan nå.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar allmänhetens synpunkter och medskick vad gäller önskade hållplatslägen, utformning av bytespunkt vid Älvsjö, korridorval och alternativa dragningar i samrådet om val av lokalisering.

Behovet av Spårväg Syd är utrett i flera omgångar och nyttor i form av nya resmöjligheter och strukturerande effekter för samhället är tydliga. Analyserna kommer fortsätta i kommande skeden. Trafikförvaltningen vill påpeka att projekt Spårväg Syd inte har rådighet över bebyggelseplaneringen intill spårväg Syd.

Exakt placering av spårvägen, spårvägens utformning samt placering av hållplatser bestäms först i nästa planeringsskede, järnvägsplanen. Detsamma gäller anslutningar till befintlig kollektivtrafik och lösningar för gång- och cykelvägar. Ungefärliga placeringar av hållplatser lyfts dock i lokaliseringstuderingen.

Arbete med spårvägens utformning, påverkan på fastigheter och mer detaljerade utredningar om omgivningspåverkan inklusive påverkan på

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

grönområden, luftkvalitet och trafiksäkerhet kommer att utredas vidare när lokalisering är vald.

Trafikförvaltningen tillämpar riktlinjer avseende buller och vibrationer. Riktvärden ska innehållas vid byggnation och i driftskedet vad gäller buller, stomljud och vibrationer från Spårväg Syd. Se vidare svar under avsnitt 7.1.3 *Buller, vibrationer och stomljud*.

Som ett av underlagen till lokaliseringsutredningen har en social konsekvensbeskrivning (SKB) tagits fram. Denna kommer vidareutvecklas i kommande skeden och lyfter bland annat frågor som trygghet, tillgänglighet och integrering i stadsmiljön utifrån spårvägens projektmål.

Inom ramarna för lokaliseringsutredningen genomförs trafikanalys, både för effekter på ett antal områdens vägtrafik och för storskaliga förändringar i resmönster som följd av Spårväg Syd.

7.1.12 Generella förbättringsförslag

Samråd om betydande miljöpåverkan

Flera synpunkter innehåller förslag på utformningen av spårvägen. Bland annat lyfts att spårvägen bör utformas stadsmässigt, likt Tvärbanan genom Hammarby sjöstad eller gamla spårvagnslinjer i innerstaden. Det förespråkas även att spårvägen byggs under mark eller på redan befintliga hårdgjorda ytor. Råd ges kring utformning, exempelvis i Fruängen.

Samråd om val av lokalisering

Flera yttranden vill att blandtrafik ska undvikas på grund av risken för trafikstockning och påverkan på biltrafik. Blandtrafik anses dock kunna fungera på gator som är mindre trafikerade. Förslag inkom att låta bilar köra på spårområdet i gatan när den inte trafikeras av tåg, där varningssystem kan styra trafiken för när tåg ska komma fram och när bilar kan köra.

Ytterligare yttranden framhäver att det är viktigt att spårvägens framfart inte hindras av biltrafik.

Ett yttrande lyfter att spårvägen inte bör inkräkta på befintlig bebyggelse samt i möjligaste mån tillvarata och bibehålla nuvarande grönområden. Ett annat yttrande vill att Spårväg Syd ska öka tillgängligheten till rekreativmiljöer.

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2024-06-05	TN 2022-1003
Sektion Lokalbana Spårväg	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

Önskan om att hållplatser ska överensstämma med dagens kollektivtrafik samt att så många som möjligt får nära till en hållplats. Önskemål om att kollektivtrafiken mellan Älvsjö och Kungens Kurva ska bli bättre.

För att minska negativa barriäreffekter föreslås spårvägen i flera yttranden ”gå i luften”, bland annat likt ett bifogat exempel från Shonan monorail i Japan. Spårvägen skulle då inte skära av för vare sig människor, bilar eller djur.

En enskild lyfte ett önskemål om att det bör finnas tillgång till dricksvatten på varje hållplats samt att hållplatserna ska vara uppvärmda på vintern.

Ett yttrande anser att det räcker att koppla spårvägen till tunnelbanestationerna i Masmö och Fruängen.

Åsikter gällande ändring av detaljplaner inkom där det efterfrågas att högre byggnader kan byggas längst med Spårväg Syd. Detta med förslag på hur detta ska förankras med boende i området.

Ett yttrande lyfter att busstrafiken bör ses över i arbetet med Spårväg Syd så att de som inte kommer att nå hållplatserna på Spårväg Syd även får en ökad framkomlighet med kollektivtrafiken. Den enskilda anser att Spårväg Syd bara kommer att sammankoppla centrala platser besökta av många personer. Det efterfrågas busstrafik från Solgård till Flemingsberg eller Huddinge centrum för att binda samman övriga platser med Spårväg Syd.

Flera yttranden önskar att det förtydligas var hållplatserna kommer att placeras längst med sträckan.

Ett yttrande påpekar att en eventuell indragning av busstrafik där spårvägen dras bedöms försämra kommunikationerna. Utan kompletterande busstrafik kommer många få längre till närmsta hållplats vilket bedöms leda till att färre väljer att åka kommunalt.

Ett yttrande lyfter förslag om att placera en väg mellan järnvägsspåren tillägnad eldrivna fordon som elcyklar och elskotrar, bussar och färdtjänst.

Förmaning om att inte låta kollektivtrafiken utarmas när spårvagn kommer. Spårvagnen uppfattas bara transportera folk till större arbetsplatser snarare än som service till boende i områdena den går igenom. Därför behöver befintliga busshållplatser behållas för att inte platser ska bli utan kollektivtrafik. Spårväg Syd anses vara ett komplement till den befintliga kollektivtrafiken.

En uppmaning om att fokusera på resenärers reseupplevelse och prioritera det framför vad som är lättast byggnadstekniskt lyftes i ett yttrande.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Ett yttrande vill att cykelvägar placeras längs med Spårväg Syd. Ett annat lyfter vikten av bra lösningar för gång- och cykeltrafik lyfts som viktigt och att detta måste säkerställas både under byggtid samt vid spårvägens färdigställande. Det är viktigt att utreda och säkerställa kompetens kring dessa frågor tidigt i projektet.

Råd inkom från en yttrande om att ställa en observatör mellan trafikplats Västertorp och Kontrollvägen vid rusningstid en eftermiddag. Den enskilda anser att övergången mellan Elsa Brändströms gata och början av Älvsjövägen kommer att bli svår.

Flera enskilda lyfter att det är viktigt att säkerställa att det är enkelt att byta mellan trafikslagen vid hållplatser.

Yttranden inkom där vikten att behålla eller skapa pendlarparkeringar i anslutning till Spårväg Syd poängteras. En enskild lyfter vikten av att anlägga tillräckligt med cykelparkeringar vid hållplatser. Bilparkeringar bör inte prioriteras och endast förläggas på redan ianspråktagen mark och inte inkräkta på grönytor.

Ett yttrande lyfter att det är viktigt att spårvägen anläggs så att den får en hög prioritet, t.ex. att banan får eget utrymme så långt som möjligt och att spårvägen utformas så att den smälter in bra i miljön. Exempelvis kan grässpår anläggas där det är möjligt och att enkel kontaktledning utan bärlina används. Där möjlighet finns bör infästning i byggnader användas så att stolpar undviks. Samordning med anläggning för gatubelysning bör alltid ske. Makadamspår bör endast användas i undantagsfall, t.ex. i tunnlar.

De nyanlagda spårvägarna i Lund, Tammerfors och Odense kan tjäna som goda förebilder för hur en modern spårväg ska gestaltas. Tvärbanans sektioner i Lövholmsvägen och genom Gröndal samt längs med Frösundaleden vid Solna centrum bör däremot tjäna som avskräckande exempel på hur man inte ska bygga.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar allmänhetens synpunkter och medskick vad gäller önskade hållplatslägen, utformning av spårväg och hållplatser, goda och mindre bra exempel och alternativa dragningar i samrådet om val av lokalisering.

Exakt placering av spårvägen, spårvägens utformning samt placering av hållplatser bestäms först i nästa planeringsskede, järnvägsplanen. Detsamma gäller anslutningar till befintlig kollektivtrafik och lösningar för gång- och

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2024-06-05	TN 2022-1003
<i>Sektion Lokalbana Spårväg</i>	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

cykelvägar. Ungefärliga placeringar av hållplatser lyfts dock i lokaliseringsutredningen.

I den mån det är tekniskt genomförbart kommer spårvägen placeras inom redan exploaterade ytor. En väsentlig del av Spårväg Syd planeras att lokaliseras i befintliga gatumiljöer för att komma nära resenärer. Omfattningen av gatuförlagd spårväg återstår dock att utreda i kommande skeden.

Inom ramarna för lokaliseringsutredningen genomförs trafikanalyser, både för effekter på ett antal områdens vägtrafik och för storskaliga förändringar i resmönster som följd av Spårväg Syd. Trafikanalyserna utreder även restider för spårvägen och prognoser för framtida resande.

7.1.13 Andra sträckningar av Spårväg Syd

Samråd om betydande miljöpåverkan

Inga yttranden kom in i samrådet om betydande miljöpåverkan.

Samråd om val av lokalisering

Ett förslag på hur spårvägen kan förlängas för att bättre nå Mälaräng kom in. Det innebär att låta spåret gå via Eksättravägen fram till Bredängsvägen, med en hållplats centralt i Mälaräng, för att sedan svänga ner mot Segeltorp.

Fler yttranden anser att spårvägen bör dras en längre bit innan den svänger ner till Fruängen för att låta Mälaräng få tillgång till spår.

Förslag om att svänga ner vänster om huset på Strömsåtragränd 10 eller vänster om huset på Murmästarvägen 41 lyftes. Förslaget bedöms öka tillgängligheten och attraktionen till området. Ytterligare ett yttrande anser att spåren svänger av över E4:an för tidigt. Spårvägen behöver gå närmare Mälaräng. Som det ser ut nu kommer de som bor och arbetar i Mälaräng ha långt till tunnelbanan och till Spårväg Syd.

Förslag om att spårvägen genom Fruängen går från Segeltorp, förbi rondellen Vantörsvägen, upp till E4 för att svänga ner mot Fruängens centrum, kanske på Ellen Keys gata med en hållplats vid busstorget för och till Mickelbergsvägen.

Ett yttrande menar att Fruängen redan har bra tillgång till kollektivtrafik och att spårvägen skulle göra större nytta via Västertorp. Förslag framförs därför om en hållplats i Fruängen nordväst om centrum, med fortsättning över E4an till Västertorpsvägen och sedan återigen över bron till början av Elsa Brändströms gata, förbi Brännkyrka brandstation och vidare som planerat till Älvsjövägen.

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2024-06-05	TN 2022-1003
<i>Sektion Lokalbana Spårväg</i>	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

Förslag lyfts om en alternativ spårdragning som går från Fruängsgatan till Mickelsbergsvägen och därefter svänger höger och fortsätter till Vantörsvägen. Spårvägen ska sen följa Vantörsvägen till Johan Skyttes skola och svänga upp på Svartlövsvägen till Älvsjövägen eller Folkparksvägen. Alternativet undviker den övertrafikerade rondellen vid Brännkyrka brandstation och den låga tunnelbanebron på Elsa Brändströms gata. Dessutom bedöms upptagningsområdet som mångdubbelt större än spårväg längs med E4.

Flera förslag om att i stället dra spårvägen längs med Smista allé mellan Kungens Kurva/Skärholmen och Segeltorp kom in. Området upplevs idag av flera som otryggt och kommunikationen längs Smista allé upplevs som undermålig idag med endast en buss som sällan går. Att dra spårvägen via Smista allé anses även ge spårvägen ett större upptagningsområde. Alternativt skulle spårvägen kunna gå längs med Gamla Södertäljevägen för att komma till Segeltorp.

Flera yttranden om önskemål att passera Segeltorp inkom. En hållplats i Segeltorp centrum, korsningen Häradsvägen/Gamla Södertäljevägen, önskas för skolungdomar, besökare till vårdcentralen och boende. Tillgängligheten med kollektivtrafik i området behöver öka. De busslinjer som trafikerar Segeltorp har idag begränsad turtäthet under större delen av dygnet och de passar inte ankomst- och avgångstider på tunnelbanan. Idag anses kollektivtrafiken vara alldeles för krånglig och tidskrävande.

Flera förslag inkom om att låta spåret gå på Kabelverksgatan, Götalandsgatan och Älvsjö centrum för att sen landa i Älvsjö pendeltågstation.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar allmänhetens synpunkter och medskick vad gäller önskade hållplatslägen och alternativa dragningar i samrådet om val av lokalisering.

Flera av de alternativ som lyfts har tidigare utretts av trafikförvaltningen och avfärdats av olika anledningar. De redovisas därför i PM Bortvalda alternativ tillsammans med en motivering till varför de inte längre är aktuella för fortsatt planering. Dokumentet var en del av samrådet om val av lokalisering och finns tillgängligt på trafikförvaltningens hemsida.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

7.1.14 Andra spårsträckningar i anslutning till Spårväg Syd

Samråd om betydande miljöpåverkan

Bland annat föreslås utbyggnad ske mot Gullmarsplan och via Örbyleden till tunnelbanan i Bandhagen, Hökarängen och Skarpnäck.

Samråd om val av lokalisering

Flera yttranden önskar en förlängning av Spårväg Syd. Detta för att öka tillgängligheten samt öka möjligheten för fler människor att kunna arbeta och pendla mellan Södertörnskommunerna. I sydlig riktning från Flemingsberg inkom flertalet önskemål om att Spårväg Syd ska förlängas till Visättra, Visättra idrottsplats, Tullinge, Tumba, Vistaberg och Huddinge centrum. Ett önskemål kom in om att förlänga spårvägen med hållplats till Fullersta och Fullersta bio. Ett yttrande föreslår en spårdragning runt Visättra förbi Ica, polisen, Björnkulla/Visättra ängar, Visättra centrum och så vidare till pendeltågsstationen i Flemingsberg. Ett yttrande påtalar att det idag känns otryggt för flickor och kvinnor att resa mellan Flemingsberg och Visättra och att förbindelserna idag är dåliga.

Yttranden önskar att spårvägen går ner till industriområdet vid Novavägen innan spåret fortsätter längs Glömstavägen. Det finns flera arbetsplatser i detta område samt att boende i Rosenhill och Vistaberg kan nyttja kommunikationen.

Från en markägare ges förslag på att spårvägen bör dras upp på Masmoberget, för att erbjuda kommunikationsmöjligheter till ett nytt önskat bostadsområde.

Önskemål framförs om att spårvägen ska förlängas till Telefonplan, Hagsätra, Högdalen centrum, Hökarängen, Örby, Sköndal, Årstaberg och Skarpnäck. Ett yttrande konstaterar att en förlängning till Hagsätra skulle göra det lättare att ta sig vidare till Älvsjö. Det har även inkommit flera förslag att förlänga spårvägen till Handens station i Haninge. Ytterligare förslag inkom även om att förlänga spårvägen till Länna, Enskede och Gladö kvarn.

Ett förslag på förlängning av spårdragningen går via Örby, Bandhagen, Hökarängen, norra Sköndal med avslut i Skarpnäck. Ytterligare förslag på förlängning av spårvägen går via Myrängen, Högmora och Farsta. Önskemål om spårväg till Stuvsta och Mälarhöjden framförs också.

Ett yttrande menar att det är en större nytta att förbinda Älvsjö och Fruängen med områden österut (exempelvis Farsta). Där anses inte finnas lika bra

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2024-06-05	TN 2022-1003
<i>Sektion Lokalbana Spårväg</i>	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

förbindelser i dagsläget. Alternativt kan spårvägen bygga på befintliga tunnelbanans röda linje från Fruängen vidare söderut.

Förslag på att förlänga spåret till att nå Västberga industriområde där många arbetsplatser finns lyfts även. Flera företag uppges planera flytt till Västberga industriområde och en spårväg dit skulle kunna underlätta resande och minska trycket på tunnelbanans röda linje.

Ett yttrande lyfter att det i stället bör vara två separata linjer av spårväg. En mellan Älvsjö och Haninge och en mellan Haninge och Skärholmen.

Att knyta samman Spårväg Syd med pendeltågslinjer, tunnelbanelinjer eller Tvärbanan önskas så att bland annat Tyresö, Sickla, Länna, Liljeholmen, Gullmarsplan, Stuvsta och Farsta strands pendeltågstation kan nås med tågtrafik. Spårvägen ska också kunna koppla ihop den gröna tunnelbanelinjen med nuvarande gröna linje som kommer övergå i blå linje som en del i förlängningen från Älvsjö. Flera förslag om att förlänga till Högdalens tunnelbanestation för att koppla samman med gröna linjen inkom.

Ett yttrande trycker på att det som behövs i Söderort är kopplingen mellan gröna och röda tunnelbanelinjen. Därför efterfrågas att Spårväg Syd ska koppla samman med tunnelbanan i Farsta strand, Hagsätra, Fruängen, Skarpnäck, Norsborg och Globen/Gullmarsplan. En pendeltågsstation i Högdalen önskas även för att lätt kunna nå Älvsjö.

Flera exempel på förlängning av Spårväg Syd inkom, där spårvägen passerar Örby, Östberga och gamla Enskede gård innan den når tvärbanan i Globen. I Globen föreslås den nerlagda stationen användas. Andre yttranden vill ha en dragning närmare Hägerstensåsen och Hägersten.

Ett yttrande lyfter att spårvägen bör gå som en ringlinje mellan Älvsjö – Fruängen – Segeltorp – Kungens kurva – Masmö – Flemingsberg – Visättra/Flemingsbergs industriområde – Solgård – Huddinge centrum/Storängen/Kommunalvägen-Segersminne/Stuvstakorset/Huddingevägen – Hagsätra – Örby – Älvsjö. Områden som idag är beroende av matarbussar för att ta sig till spårbunden trafik skulle få bättre tillgång till spårvägen (som Örby, Stensängen och Visättra). Redan på 1920-talet föreslogs det att spårvägen skulle dras söderut från Hagsätra/Rågsved till Huddinge.

Flera yttrande anser att spårvägen bör gå förbi Vårberg och Vårby gård. Förslag kom även in om att låta spåret gå ner mot Flemingsberg genom att passera

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2024-06-05	TN 2022-1003
<i>Sektion Lokalbana Spårväg</i>	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

Långsjön och gå väster om nuvarande järnväg. Detta för att korta ner restiden mellan Fruängen och Flemingsberg.

Ett yttrande lyfter ett förslag om att dra spårvägen från Huddinge centrum via Huddingevägen och Glömstavägen utan att passera Flemingsberg. Det skulle göra att Huddinge centrum får direkt kommunikation med tunnelbanan i Masmö. Boende i Glömsta och Vistaberg är idag hänvisade antingen till pendeltåg eller till bussar via Flemingsberg för att ta sig till tunnelbanan.

Det inkom även förslag om att dra spårvägen förbi Rikstens friluftsområde (Eklundshov) och ut till Lida Friluftsområde.

Ett yttrande lyfter förslag om att låta spårvägen passera Fittja för att skapa jobbmöjligheter och kollektiv kommunikation. En enskild lyfter att det vore värdefullt med hållplatser i Mälarhöjden och Fruängen då områdena har stort samröre men dålig koppling. En spårväg skulle minska barriäreffekten av E4 och underlätta för barn och unga att förflytta sig mellan områdena.

En enskild undrar varför inte spårvägen får en direkt förbindelse från Älvsjö till Flemingsberg. Det är väl inte meningen att Älvsjö och resenärer däremellan ska åka en "halvcirkel" innan de ankommer till Flemingsberg.

Ett yttrande lyfter att det är viktigt att spårvägen även skapar bytespunkter med blåa och gröna linjen för tunnelbanan samt Saltsjöbanan. Spårvägen behöver därmed fortsätta till Gullmarsplan och Sickla.

En enskild lyfter att en spårväg även bör dras mellan Tullinge, Tumba och Norsborg.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar allmänhetens synpunkter och medskick vad gäller förlängningar av Spårväg Syd samt alternativa dragningar i samrådet om val av lokalisering.

Spårväg Syd har att förhålla sig till den i Sverigeförhandlingen ramavtalade sträckningen för spårvägen. Om något av de förslag på sträckningar, som inte ligger inom de korridorer som samråd om val av lokalisering lyfter, skulle bli aktuellt för fortsatt planering så är det inte troligt att detta sker inom ramen för projekt Spårväg Syd.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

7.1.15 Resande med Spårväg Syd

Samråd om betydande miljöpåverkan

Inga enskilda yttranden inkom under samrådet om betydande miljöpåverkan.

Samråd om val av lokalisering

Flera enskilda anser att en tillförlitlig tidtabell ska prioriteras för spårvägen. Även önskemål om täta avgångar och nattrafik framförs. Spårväg Syd önskas ha en bättre tabellhållning än de bussar som trafikerar området i dagsläget.

Ett yttrande önskar att spårvägens framkomlighet ska säkerställas genom att gator som idag redan är trafikerade undviks så att punktlighet kan garanteras.

En enskild lyfter att närhet till hållplatser är viktigt men finns en smidig och effektiv spårväg, som möjliggör smidiga byten, så är det värt att ta sig en bit för att åka med den. Blandtrafik och skarpa svängar bör då minimeras för att detta ska bli verklighet. Om Spårväg Syd riskerar att hamna i bilköer föredras buss som transportmetod.

Sträckan längst Glömstavägen ombeds ha en turtäthet fyra gånger i timmen fram till klockan 21:00 och därefter två gånger i timmen fram till klockan 06:00. Nattrafik behövs för arbetare på Huddinge sjukhus samt till delar längst spårsträckan som idag upplevs ha dåliga kommunikationer nattetid så som Kästa.

Flera yttranden lyfter önskemål om spärrar vid hållplatserna så att konduktör inte ska behövas.

Önskemål om att analysera belastningen av tunnelbanans röda linje 13 och hur den påverkas av Spårväg Syd.

En enskild lyfter att eftersom spårvägen går igenom både utsatta områden och privilegierade områden är det viktigt att alla känner sig välkomna, att hållplatserna utstrålar samma charm längs hela linjen.

Utformning av vagnarna föreslås efterlikna tåg i Köpenhamn med utrymme för att ta med cykel ombord, för att underlätta cykelpendling. Det finns även förslag att efterlikna Lunds spårvagnar med stora glaspartier för en bättre reseupplevelse. En yttrande har också önskemål om många sittplatser på tågen.

Förslag inkom även om att Spårväg Syds linor ska spännas mellan husen genom Fruängen. Detta för att efterlikna Göteborgs lösning, och något som inte anses störa stadsbilden som kontaktledningsstolpar.

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2024-06-05	TN 2022-1003
<i>Sektion Lokalbana Spårväg</i>	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

Ett yttrande trycker på att det är viktigt med säkerheten på tågen och närheten till hållplatserna. Det önskas även tillgång till god service/butiker i anslutning till hållplatserna. Bussförbindelser som ansluter till Spårväg Syd ska finnas så att de som bor längre bort ska kunna dra nytta av förbindelsen.

Ett yttrande påpekar vikten av att lära från tidigare spårvägsprojekt. Yttrandet innehåller ett flertal förslag på saker som behöver beaktas i fortsatt planering, bland annat att inte underdimensionera signalsystemet, inte bygga för korta plattformar, 60 meter långa tågsätt bör medges från början, tillräckligt stora underjordiska stationer bör sprängas ut. SLs olika standarder för signaler mm behöver ensas till en gemensam standard så att spårvagnarna blir utbytbara mellan banorna. Det är viktigt att kunna låna in och ut fordon. Denna nya bana bör ha spåranslutning med övriga banor så att man kan flytta fordon utan att behöva använda lastbilstransport. Spåranslutning mot Västberga och Liljeholmen borde gå att ordna vid Älvsjö.

Kvalitet och god funktion bör prioriteras högt i upphandlingar och det vore positivt om en standardvagn köps in. Det är bra om förbindelsespåret mellan depån och banan är några hundra meter, det gör att rörelser från trafikspår mot depå inte blockerar pågående trafik. Hållplats vid depå bör ha tre spår där fordonsbyte kan ske. Att en sådan hållplats hamnar i anslutning till Skärholmen är också bra för att kunna sätta in extra avgångar som vänder där.

Spår vid ändhållplats får gärna vara så långa att dubbla tågsätt kan hanteras på samma spår. Överväg att bygga Älvsjö som en stor vändslinga runt Göta Landsvägen och Älvsjö Stationsgata. Det sparar plats i gaturummet och gör att ankommande och avgående spårvagnar inte blockerar varandra.

Välj de korridorer som ger genaste och snabbaste förbindelser, eftersom detta i första hand är en förbindelse mellan stora knutpunkter. Välj till exempel H2 och J1. Bygg ändpunkterna så att det går att bygga vidare i framtiden. Framför allt gäller det Flemingsberg, där en förlängning österut bör hållas möjlig med ett markreservat och byggt tekniskt avslut som inte kräver att befintlig bana rivs i stor utsträckning.

Ett annat yttrande lyfter att information om säkerhet saknas, om autobroms, lövhalka på spåren, samt hur olyckor där inte tåget går att stanna undviks.

Ett yttrande oroar sig för inom- och utomhusmiljö kopplat till vägdamm och avgaser då detta kan ha stor påverkan på boendes hälsa. Viktigt att det säkerställs att avgaser och vägdamm inte sugas in i husen.

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2024-06-05	TN 2022-1003
Sektion Lokalbana Spårväg	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar allmänhetens synpunkter och medskick vad gäller restider och turtäthet, utformning av spårväg och hållplatser, goda exempel och möjlig kravställning för upphandling av tåg.

Inom ramarna för lokaliseringsutredningen genomförs trafikanalyser, både för effekter på ett antal områdens vägtrafik och för storskaliga förändringar i resmönster som följd av Spårväg Syd. Trafikanalyserna utreder även restider för spårvägen och prognoser för framtida resande.

Exakt placering av spårvägen, spårvägens utformning samt placering av hållplatser bestäms först i nästa planeringsskede, järnvägsplanen. Detsamma gäller anslutningar till befintlig kollektivtrafik och lösningar för gång- och cykelvägar. Ungefärliga placeringar av hållplatser lyfts dock i lokaliseringsutredningen.

Arbete med spårvägens utformning, påverkan på fastigheter och mer detaljerade utredningar om omgivningspåverkan inklusive påverkan på luftkvalitet och trafiksäkerhet kommer att utredas vidare när lokalisering är vald.

7.1.16 Övriga yttranden

Samråd om betydande miljöpåverkan

Inga enskilda yttranden inkom under samrådet om betydande miljöpåverkan som sorterats under "övriga yttranden".

Samråd om val av lokalisering

Ett yttrande lyfter att vändande bussar från Förbifart Stockholm bör ha sin terminal i ett undre plan där de varken korsar spårvägen eller vägtrafiken på ytan.

Ett annat yttrande önskar mer båtlinjer som trafikerar Gröndal, Reimersholme och Hornstull.

Ett yttrande önskar kompletterande snabbtåg mellan Stockholm, Älvsjö och Flemingsberg.

Förslag inkom om att konstruera en cirkellinje av Tvärbanan med noder där buss och tunnelbana nås.

Ett yttrande önskar att underlaget även skulle vara tillgängligt på flera språk.

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2024-06-05	TN 2022-1003
<i>Sektion Lokalbana Spårväg</i>	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

Ett yttrande upplever att det är svårt att hitta material att ladda ner om projektet Spårväg Syd för att kunna läsa mer.

Ett yttrande hade önskat att samrådet genomförts i enkätform då det är svårt att hålla reda på alla gatunamn och alternativ. Det hade uppfattats som mer överskådligt och personen tror att det hade gjort att fler svar kommit in.

En yttrande trycker på vikten av att skriva ordentliga avtal med leverantörer. Under-underleverantörer och förseningar i byggnationen kostar pengar. Yttrandet trycker även på vikten med fasta priser och strikta deadlines.

En enskild önskar hastighetsreglera villaområdet runt Älvsjövägen till 40 km/h respektive 30 km/h.

Ett yttrande önskar att krav ska ställas på Trafikverket om samlokalisering med korridor B2. Yttrande är frustrerad att Tvärförbindelse Södertörn inte tagit hänsyn till kommande infrastruktursatsningar.

Ett yttrande är emot byggnation av tunnelbana i Älvsjö.

Ett yttrande menar att Spårväg Syd inte kommer ta bort behovet av existerande busslinjer t.ex. 173 och 163 som idag ger smidig kommunikation och önskar att turtäthet på dessa busslinjer inte minskar.

En enskild lyfter att syftet med Spårväg Syd verkar handla om de nya bostadsområden som Huddinge kommun planerar i närheten av Flemingsberg. Den enskilda anser att detta är ett politiskt prestigeprojekt med tveksamt värde för regionen.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar allmänhetens synpunkter och medskick vad gäller närliggande projekt och busslinjer som eventuellt kan beröras av Spårväg Syd. Synpunkter och återkoppling på genomgången samråd tas också i beaktande. Ytterligare underlag kopplat till Spårväg Syd kommer att tillgängliggöras på projektets hemsida vartefter planeringen fortgår.

Flera av ovanstående synpunkter ligger däremot utanför projekt Spårväg Syds möjlighet till påverkan likt planering av tunnelbana till Älvsjö samt önskemål om utökad sjötrafik.

Behovet av Spårväg Syd är utrett i flera omgångar och nyttor i form av nya resmöjligheter och strukturerande effekter för samhället är tydliga. Analyserna kommer fortsätta i kommande skeden. Trafikförvaltningen vill påpeka att

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

projekt Spårväg Syd inte har rådighet över bebyggelseplaneringen intill spårväg Syd.

7.2 Berörda myndigheter

7.2.1 Boverket

Samråd om betydande miljöpåverkan

Boverket yttrar sig inte under samrådet om betydande miljöpåverkan.

Samråd om val av lokalisering

I samrådet om val av lokalisering tackar Boverket för informationen men har inga synpunkter.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar Boverkets yttrande.

7.2.2 Elsäkerhetsverket

Samråd om betydande miljöpåverkan

Elsäkerhetsverket yttrar sig inte under samrådet om betydande miljöpåverkan.

Samråd om val av lokalisering

Elsäkerhetsverket har tagit del av föreliggande samrådsunderlag och har inga synpunkter i samrådet om val av lokalisering.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar Elsäkerhetsverkets yttrande.

7.2.3 Folkhälsomyndigheten

Samråd om betydande miljöpåverkan

Folkhälsomyndigheten meddelar att myndigheten inte utgör en instans för remisser gällande regionala och lokala planfrågor. Remissen lämnas därmed utan åtgärd.

Samråd om val av lokalisering

Myndigheten yttrar sig inte i samrådet om val av lokalisering.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar ovanstående.

7.2.4 Fortifikationsverket

Samråd om betydande miljöpåverkan

Fortifikationsverket meddelar att de står bakom Försvarsmaktens svar utan några tillägg.

Samråd om val av lokalisering

Fortifikationsverket hänvisar till Försvarsmakten gällande den samlade hänsynen avseende totalförsvarets verksamhet. Fortifikationsverket har inget att erinra i ärendet.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar ovanstående.

7.2.5 Försvarsmakten

Samråd om betydande miljöpåverkan

Försvarsmakten lyfter under samrådet om betydande miljöpåverkan att samråd bör ske med myndigheten i samband med den fortsatta lokaliseringsutredningen med anledning av att utredningsområdet berör ett påverkansområde för övrigt riksintresse för totalförsvarets militära del. Området syftar till att säkerställa att åtgärder ej vidtas som skulle skada riksintresse för totalförsvarets militära del enligt 3 kap. 9 § miljöbalken.

Samråd om val av lokalisering

Försvarsmakten har inget att erinra under samrådet om val av lokalisering.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar ovanstående och kommer fortsätta samråda med Försvarsmakten i kommande skeden.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

7.2.6 Havs- och vattenmyndigheten

Samråd om betydande miljöpåverkan

Havs- och vattenmyndigheten avstår från att lämna synpunkter på samrådsunderlaget. Det betyder dock inte att myndigheten tagit ställning i sakfrågan eller till handlingarna i ärendet.

Samråd om val av lokalisering

Havs- och vattenmyndigheten yttrar sig inte i samrådet om val av lokalisering.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar ovanstående.

7.2.7 Jordbruksverket

Samråd om betydande miljöpåverkan

Jordbruksverket meddelar att de inte kommer lämna några synpunkter i ärendet.

Samråd om val av lokalisering

Jordbruksverket meddelar att de inte kommer lämna några synpunkter i ärendet.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar detta.

7.2.8 Lantmäteriet

Samråd om betydande miljöpåverkan

Lantmäteriet meddelar att de enligt 2 kap. 2 § i lagen om byggande av järnväg inte har en uttalad roll i samrådsförandet avseende framtagandet av en järnvägsplan och har därmed inte några synpunkter att lämna.

Samråd om val av lokalisering

Lantmäteriet yttrar sig inte i samrådet om val av lokalisering.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar detta.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

7.2.9 Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Samråd om betydande miljöpåverkan

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) avstår från att yttra sig i ärendet.

Samråd om val av lokalisering

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) avstår återigen från att yttra sig i ärendet.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar detta.

7.2.10 Skogsstyrelsen

Samråd om betydande miljöpåverkan

Skogsstyrelsen påpekar att det är viktigt att vid planering och i det kommande arbetet beakta naturvärden för att eliminera negativ påverkan.

Samråd om val av lokalisering

I samrådet om val av lokalisering utvecklar Skogsstyrelsen sin mening något och lyfter att föreslagna korridorer påverkar registrerade nyckelbiotoper och högre naturvärden. De lyfter att spårvägen riskerar påverkan på ädla lövträd och då särskilt påverkan på ekbiotoper och värdetrakter med gamla träd som utgör viktiga spridningskorridorer i ett urbant landskap. Skogsstyrelsen menar att om ekmiljöer exploateras bör kompensationsåtgärder i form av ädellövskogsskötsel och nyanläggning krävas på lämpliga platser.

Trafikförvaltningens kommentar

Att beakta naturvärden är en viktig del i det fortsatta arbetet med planering och genomförande av Spårväg Syd. Korridorer i de områden där det finns risk för påverkan anses väl tilltagna för att finna en lösning där påverkan kan begränsas. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått utreds i kommande arbete.

7.2.11 SMHI - Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut

Samråd om betydande miljöpåverkan

SMHIs yttrande är avgränsat till hydrologi (enbart ytvatten) och meteorologi (inklusive luftmiljö och buller). SMHI ställer sig positiv till att spårvägen byggs.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

SMHI skriver att passager över vattendrag bör utformas så att naturliga hydrologiska förhållanden inte påverkas samt att tillrinning och avvattning av våtmarksområden inte störs. Vid planering av samhället bör hänsyn tas till det framtida klimatet. Vidare bör hänsyn tas till extrem nederbörd och översvämningar i framtida klimat, specifikt gällande konsekvenser för tunnlar.

Samråd om val av lokalisering

SMHI meddelar att de inte har något att tillägga utöver tidigare remissvar.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar de frågor som SMHI lyfter. Att beakta hydrologiska förhållanden och framtida klimat är en av många viktiga delar i det fortsatta arbetet med planering och genomförande av Spårväg Syd.

7.2.12 Statens fastighetsverk

Samråd om betydande miljöpåverkan

Statens fastighetsverk (SFV) har inga fastigheter inom planområdet och avstår därför från att yttra sig.

Samråd om val av lokalisering

Statens fastighetsverk yttrar sig inte i samrådet om val av lokalisering.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar detta.

7.2.13 Statens geotekniska institut

Samråd om betydande miljöpåverkan

Statens geotekniska institut (SGI) har studerat underlag från lokaliseringsutredningen och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning från oktober 2015. Synpunkterna utgår från miljögeotekniska frågor, geoteknisk omgivningspåverkan och geotekniska stabilitetsfrågor (ras och skred). Eftersom det inte framgår om det föreligger några geotekniska risker kopplade till ras och skred eller grundvatten-sänkningar, föreslår SGI att kommande underlag tydliggör om åtgärder kommer behövas eller inte.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Samråd om val av lokalisering

Under samrådet om val av lokalisering 2022 avstår SGI från att lämna synpunkter.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar detta och lyfter att områden känsliga för ras och skred kommer att utredas vidare i kommande skeden. Där det är aktuellt kommer också tillstånd för vattenverksamhet att sökas enligt 11 kapitlet miljöbalken.

7.2.14 Strålsäkerhetsmyndigheten

Samråd om betydande miljöpåverkan

Strålsäkerhetsmyndigheten lyfter att magnetfältsnivåerna bör redovisas för närliggande bostäder och andra platser där människor vistas varaktigt där magnetfältsnivån förväntas bli förhöjd.

Folkhälsomyndigheten är tillsynsvägledande när det gäller miljöbalken eftersom det i det här fallet avser miljöfarlig verksamhet som inte omfattas av tillståndsplikt enligt strålskyddslagen. Strålsäkerhetsmyndigheten anser därför att Folkhälsomyndigheten ska ges möjlighet att yttra sig i ärendet.

Samråd om val av lokalisering

Strålsäkerhetsmyndigheten lyfter i stort sett samma synpunkter som under samrådet om betydande miljöpåverkan.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar Strålsäkerhetsmyndighetens medskick inför kommande skeden. Påbörjad underlagsutredning kopplat till elektromagnetiska fält visar på nivåer långt under de riktvärden som är satta. Eventuella åtgärder kan bli aktuella i anslutning till likriktarstationer och där spårvägen passerar känslig teknisk apparatur som exempelvis i Karolinska Sjukhuset Huddinge. Folkhälsomyndigheten har givits möjlighet att yttra sig i ärendet.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

7.2.15 Svenska kraftnät

Samråd om betydande miljöpåverkan

Svenska kraftnät (SvK) informerar att de inom området har två 220 kV-ledningar med ledningsrätt för kraftledningarna som är av betydelse för rikets elförsörjning.

SvK kommer att förändra transmissionsnätet i det aktuella området under en längre period vilket innebär att det är viktigt med dialog i den fortsatta planeringen av spårvägen. I den fortsatta dialogen är det viktigt att planering och projektering sker i samverkan. Vidare anges i yttrandet krav vid korsning eller parallellgång med ledningarna.

Samråd om val av lokalisering

I delområde B förordar SvK inte alternativ B1 på grund av befintlig kraftledning med tillhörande ledningsrätt som riskerar att påverkas av spårvägen.

Inom delområde C har SvK en kraftnätsstolpe med ledningsrätt. Inga externa anläggningar får finnas inom 20 meter från närmaste stolpfundament eller stag. SvK pekar på att det är Spårväg Syds ansvar att visa vilket avstånd som behövs för att byggnation och efterföljande användning av spårvägen ska kunna utföras säkert.

Delområde D sammanfaller med SvK:s utredningsområde för tillkommande transmissionsnätsluftledning. Spårväg Syd behöver säkerställa att säkerhetsavstånd från luftledning till spårvägens kontaktledning inom korridor E är acceptabelt. SvK förordar alternativ F2 eftersom alternativet inte medför konflikt med SvK:s kraftledning inom delområdet. SvK förordar korridor H1 som följd av befintlig transmissionsnätsledning och planerade hållplatser längs med E4/E20.

SvK delger även allmän information kring elsystemet och dess förutsättningar tillsammans med bilagor till sitt yttrande.

Kommunicering utökad korridor D i Masmö

Svenska kraftnät har inga specifika synpunkter kring förslaget att utöka lokaliseringskorridoren i Masmö och ser fram emot fortsatt dialog och samråd med regionen i planeringsarbetet för Spårväg Syd.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen tackar för informationen och kommer att ha fortsatt dialog med Svenska kraftnät i det fortsatta arbetet med val av lokalisering och i kommande skeden.

I kommande skede ingår att utreda ändamålsenliga lösningar för genomförande- och driftskedet av Spårväg Syd i relation till befintliga och planerade ledningar som eventuellt kan påverkas.

7.2.16 Sveriges geologiska undersökning

Samråd om betydande miljöpåverkan

Sveriges geologiska undersökning (SGU) hänvisar till SGUs allmänna riktlinjer avseende infrastrukturemisioner. Bland annat påpekar SGU att vid val av anläggningsmetod har typ av jordart, jorddjup och bergart samt grundvattennivå betydelse ur en hållbar miljö- och kostnadssynpunkt. Vidare anser SGU att krossat berg eller morän ska användas i stället för naturgrus.

7.2.16.1 Samråd om val av lokalisering

SGU återkommer med liknande synpunkter som under samrådet om betydande miljöpåverkan.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar detta och tar med sig informationen i det fortsatta utredningsarbetet.

7.2.17 Tillväxtverket

Samråd om betydande miljöpåverkan

Tillväxtverket meddelar att de är en riksintressemyndighet för riksintresse industriell produktion. I berörda kommuner saknas riksintresseanspråk för industriell produktion. Tillväxtverket har därmed inga synpunkter i ärendet.

Samråd om val av lokalisering

Tillväxtverket yttrar sig inte i samrådet om val av lokalisering.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar detta.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

7.2.18 Trafikverket

Samråd om betydande miljöpåverkan

Trafikverket lämnar synpunkter i egenskap av sakägare, som ansvarig myndighet för den långsiktiga infrastrukturplaneringen och som ansvarig myndighet för riksintresse för kommunikationer.

Trafikverket föreslår förtydligande och utveckling av miljöaspekterna barriäreffekter och framtida klimat/klimatförändringar (ras och skred, översvämning). Dessa föreslås behandlas som enskilda betydande miljöaspekter.

Trafikverket anser att trafiksäkerhet och anpassning av hållplatser/stationsmiljöer och god arkitektur och utformning är viktiga frågor att lyfta i kommande samrådshandling. Projektets påverkan på riksintressen för kommunikationer och på den statliga infrastrukturen är av vikt. Det krävs en stor grad av samverkan i kommande arbete.

Samråd om val av lokalisering

Trafikverket berör i sitt yttrande myndighetens befintliga och planerade infrastruktur och det flertal av beröringspunkter som finns mellan dessa och Spårväg Syds alternativa korridorer. Lokaliseringsförslagen berör riksintresset för E4/E20, Västra Stambanan och framtida riksintresset Tvärförbindelse Södertörn.

Trafikverkets utgångspunkt är att intrång i befintlig och planerad infrastruktur ska undvikas. Där så ändå är nödvändigt för Spårvägs Syds lokalisering, utformning och genomförande anser Trafikverket att diverse avtal behöver tas fram för att reglera samverkan, tekniska lösningar och ekonomiskt ansvar.

Trafikverket saknar beskrivning över de olika alternativens påverkan på restid, antal resenärer samt klimatpåverkan.

Utformningen av Spårväg Syd får inte leda till att möjligheterna att hantera dagvatten och skyfall försämras i Trafikverkets anläggningar. Trafikverket efterfrågar förtydligande kring vilket klimatscenario som anläggningen projekteras för och önskar att Regionen redovisar påverkan vid ett 200-årsregn.

Trafikverket ser det som viktigt att samordna och säkerställa ansvarsfördelning för eventuella skyddsåtgärder för att uppnå en acceptabel ljudmiljö i de områden där anläggningar sammanfaller.

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2024-06-05	TN 2022-1003
<i>Sektion Lokalbana Spårväg</i>	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

Under byggskedet kommer det krävas välfungerande och samhällsekonomiskt effektiva trafikomledningar för samtliga trafikslag.

Trafikverket anser att det är av stor vikt att den fortsatta planeringen av bytespunkt Älvsjö tillsammans med tunnelbanans uppgångar genomförs ur ett helhetsperspektiv. Det är av största vikt att hänsyn tas till de begränsningslinjer som finns för att inte omöjliggöra järnvägens utveckling.

Trafikverket anser att Spårväg Syd ska passera Huddingevägen via en planskild korsning över Huddingevägen vid Flemingsberg. Hänsyn behöver tas till en möjlig breddning av Västra stambanan.

Inom delområdena för Masmö och Glömstadalen anser Trafikverket att vägplan för Tvärförbindelse Södertörn ska vara en planeringsförutsättning för Spårväg Syd. Det är avgörande att Spårväg Syd inte påverkar planerad ekodukt och åtgärder för att gynna gröna samband vid Gömmarbäcken inom Glömstadalen eller i Gömmarens naturreservat.

Vid Skärholmen/Kungens Kurva anser Trafikverket att valet av lokalisering inte får påverka möjligheten att bredda E20 genom Kungens Kurva till tre körfält i vardera riktningen. En lokalisering på Smistavägen får inte påverka trafikflödena och riskera köbildning ut på E4/E20. Hänsyn ska tas till bussrampen från Förbifart Stockholm mot Skärholmsvägen.

Trafikverket önskar i kommande skeden fördjupade dialoger i samband med att mer detaljerade underlag tas fram.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikverket lyfter viktiga miljöaspekter att utreda i kommande skeden. I pågående arbete med miljöredovisning hanteras bland annat ras och skred, barriäreffekter, klimatpåverkan samt översvämningsrisk. Översvämningsrisker utvärderas i detta skede utifrån resultat från kommunala skyfallskarteringar där karteringarna är gjorda för ett 100-årsregn med klimatfaktor.

Inom lokaliseringsutredningen genomförs trafikanalyser där bland annat restider och framtida resande utreds. Jämförelser mellan olika korridorer genomförs också.

Att beakta riksintressen för kommunikationer och den statliga infrastrukturen är en viktig del i det fortsatta arbetet med planering och genomförande av Spårväg Syd.

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2024-06-05	TN 2022-1003
<i>Sektion Lokalbana Spårväg</i>	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

Planeringen av ändhållplatsen i Älvsjö behöver samordnas med flertalet aktörer, inklusive Trafikverket. Korridoren kring Älvsjö centrum är väl tilltagen för att möjliggöra detta. Trafikförvaltningen noterar Trafikverkets inställning till väg 226.

Trafikförvaltningen ser fram emot en fortsatt fördjupad samverkan och dialog med Trafikverket så att kommande projektering av anläggningen kan anpassas till befintlig och planerad infrastruktur på bästa möjliga sätt.

7.2.19 Vattenmyndigheten Norra Östersjön

Samråd om betydande miljöpåverkan

Vattenmyndigheten Norra Östersjön yttrar sig inte i samrådet om betydande miljöpåverkan.

Samråd om val av lokalisering

Länsstyrelsen i Västmanlands län, som också är Vattenmyndighet för Norra Östersjöns vattendistrikt, avstår från att yttra sig i samrådet om val av lokalisering.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar detta.

7.3 Berörd länsstyrelse

7.3.1 Länsstyrelsen i Stockholms län

Samråd om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen i Stockholm avstår från att lämna yttrande i detta skede.

Samråd om val av lokalisering

Länsstyrelsen framför att de saknar en tydlig sammanställning över hur förslagen är förenliga med miljöbalkens bestämmelser och hur alternativen skiljer sig åt i fråga om miljöhänsyn och miljöpåverkan. Länsstyrelsen lämnar därför endast övergripande synpunkter på alternativen och vart det kan finnas särskilda utmaningar med att bygga en ny spårväg.

Länsstyrelsen anser att hänsyn bör tas till effekterna av ett förändrat klimat.

Det är positivt att trafikförvaltningen identifierat riskobjekt och områden utsatta för risk för översvämning till följd av skyfall samt avser hantera riskerna

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

i kommande planering. Länsstyrelsen anser att även riskområden för ras och skred och geotekniska riskera bör hanteras i kommande planering.

Det är positivt att trafikförvaltningen utreder urspårnings- och påkörningsrisk. Länsstyrelsen anser att det är viktigt att trafikförvaltningen beaktar framkomligheten för utryckningsfordon, både i normalläge och vid skyfall.

Det behöver framgå vilka kulturvärden som finns och hur alternativen kan påverka dessa.

I område B och C planeras markgående sträckning i anslutning till den planerade Tvärförbindelse Södertörn. Valet av korridor måste styras av risken för ytterligare skada genom tillkommande barriäreffekter m.m.

Ur naturvårdssynpunkt bedömer Länsstyrelsen att alternativ B1, H2, I4 samt J1 är att föredra. Beroende på vilket alternativ som väljs, kan det behövas ytterligare inventeringar och utredningar. Korridor I1 bör undvikas för att undvika skada på de naturminnesmärkta ekarna. Även på sträckan I4 finns en äldre ek med en stor vid krona som behöver beskäras kraftigt om det ska gå att passera.

Med föreslagen lokalisering av spårvägen förefaller det svårt att undvika intrång i Gömmarravinen. I det fortsatta arbetet behöver trafikförvaltningen analysera förutsättningarna för att inte försvåra Tvärförbindelsens åtgärder som syftar till att gynna de gröna sambanden.

Buller och vibrationsstörningar kommer att ge stora konsekvenser oavsett vilken av korridorerna som väljs och hänsyn behöver tas till människors hälsa.

Trafikförvaltningen behöver i ett tidigt skede undersöka och utreda eventuella föroreningar i mark och grundvatten så att utbyggnaden inte bidrar till att föroreningar sprids.

Samtliga riksintressen som riskerar att beröras ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller nyttjandet av anläggningen och skyddas enligt 3 kap. 8 § miljöbalken.

Flera av kvalitetsfaktorerna för de vattenförekomster som spårvägen passerar är klassificerade i den lägsta statusklassen. Det ställer höga krav på försiktighetsåtgärder. Det underlag som tas fram i nästa skede behöver analysera påverkan på berörda vattenförekomster och vid behov föreslå skyddsåtgärder.

Spårvägen går över flera vattendrag vilket innebär vattenverksamhet. Förläggning av spårvägen i tunnel innebär grundvattenbortledning vilket är

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

tillståndspliktig vattenverksamhet. De föreslagna korridorerna passerar också kända markavvattningsföretag vilket kan kräva omprövning av tillstånd.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar Länsstyrelsens synpunkter och medskick vad gäller miljöaspekter att utreda och beakta samt gällande förordade korridoralternativ. I miljöredovisningen som tas fram under lokaliseringsutredningsskedet hanteras flertalet miljöaspekter exempelvis klimatpåverkan, risk för ras och skred, kulturmiljö samt översvämningrisk. I miljöredovisningen görs bedömningar utifrån miljöbalkens bestämmelser samt hur alternativen skiljer sig åt i fråga om miljöhänsyn och miljöpåverkan.

Trafikförvaltningen har kännedom om Trafikverkets planerade åtgärder för gröna samband i Gömmarravinen och att inte försämra effekten av denna åtgärd utgör en förutsättning vid utformning av Spårväg Syds passage av ravinen.

Trafikförvaltningen avser att, i det fortsatta arbetet med projektering av sträckning för spårvägen, samverka med pågående och kommande projekt i anslutning till Spårväg Syd så att anläggningen kan anpassas och större kumulativa effekter minimeras.

Länsstyrelsens synpunkter om val av lokalisering är värdefulla inför trafikförvaltningens upprättande av lokaliseringsutredning och de samlade bedömningar som där ingår.

7.4 Berörda kommuner och kommunala bolag

7.4.1 Botkyrka kommun

Samråd om betydande miljöpåverkan

Botkyrka kommun är positiv till projekt Spårväg Syd och bedömer att projektet inte kommer att ha någon större miljöpåverkan inom Botkyrka kommun.

Kommunen lyfter vikten av fördjupad utredning av spårvägens fortsättning efter planerad ändhållplats i Flemingsberg. Kommunen ser stora behov av kapacitetsstark kollektivtrafik i riktning mot Tullinge och mot Riksten och efterfrågar att en utredning av denna sträcka påbörjas. Botkyrka kommun planerar och genomför utveckling av Riksten Friluftsstad söder om Tullinge, med totalt 3 000 nya bostäder fram till år 2030. Kommunen ser en möjlighet

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2024-06-05	TN 2022-1003
<i>Sektion Lokalbana Spårväg</i>	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

för en fortsättning av Spårväg Syd från Flemingsberg sydväst via Riksten och vidare mot Tumba.

Kommunen poängterar vikten av en god fortsatt kommunikation, särskilt mot boende och verksamma i Tullinge.

Samråd om val av lokalisering

Botkyrka kommun är positiva till Spårväg Syd. Kommunen kan i nuläget inte helt avgöra vilken av utredningskorridorerna som är att föredra utifrån ett strikt kommunalt perspektiv och efterfrågar förslag på placering av hållplatser inom delområdet.

Kommunen bedömer att alternativ B1 skulle innebära en hållplats närmare Tullinge än alternativ B2. Kommunen är angelägen om att anslutande gång- och cykelvägar till en ny spårvägs hållplats anordnas.

Kommunen bedömer vidare att utredningskorridor B1 innebär stora konsekvenser för boende i Tullinge villastad under såväl genomförandet som förvaltningsskedet. Kommunen lyfter att alternativ B1 kommer kräva nya detaljplaner och fastighetsändringar samt att det påverkar enskilda villaägare. Det finns troligen energibrunnar inom området som kan påverkas av tunnelbygget.

Kommunen önskar vid val av alternativ B1 att Vattenfalls kraftledning i samma sträckning markförläggs.

Som bilaga till kommunens yttrande har Tullingepartiet skickat med ett särskilt yttrande där de för fram att spårvägen bör dras vidare till Riksten. Partiet motsätter sig sprängning och masshantering i samband med bygg- och driftskede på grund av förväntade negativa konsekvenser för boende i Tullinge villastad.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar Botkyrkas långsiktiga planer och önskemål. Trafikförvaltningen ser fram emot fortsatt samverkan med Botkyrka i dessa och andra frågor. Anslutande gång- och cykelnät kräver samordning med Huddinge kommun. Trafikförvaltningen har inte rådighet över Vattenfalls luftledning i området, samverkan med Vattenfall är dock en förutsättning i det fortsatta arbetet.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

7.4.2 Huddinge kommun

Samråd om betydande miljöpåverkan

Huddinge kommun anser att samrådsunderlaget fångar upp de miljöaspekter som i nuvarande skede av planeringsprocessen bedöms som relevanta.

Huddinge förutsätter att det tas fram en ny separat social konsekvensanalys (SKA) eller social konsekvensbeskrivning (SKB) som även omfattar barnkonsekvensanalys (BKA) med kontinuerlig uppföljning av projektets mål.

Huddinge kommun vill särskilt trycka på vikten av att spårvägens lokalisering möjliggör förtätning och omvandling av befintligt bebyggda områden. Huddinge kommun anser också att det är viktigt att exploatering av naturmark som inte är utpekad som utvecklingsområde undviks så långt det är möjligt.

Samverkan mellan parterna i projektet är mycket viktig för att projektet ska kunna nå de gemensamt uppsatta målen. Huddinge kommun förutsätter att vägledning från kommunens experter och ansvariga kring specifika miljöfrågor beaktas i det fortsatta arbetet.

Huddinge kommun lyfter fram vikten av samspelet mellan bebyggelseplanering och spårvägen, och att det är angeläget att projektet integreras väl i nuvarande och planerad bebyggelse.

Slutligen lyfter Huddinge kommun att det vore idealt att en vägplan för nedsänkning av väg 226 kan samordnas med järnvägsplanen för spårvägen. Huddinge kommun förväntar sig att regionen verkar för att objekt väg 226, Flemingsberg (nedsänkning av väg) lyfts in i Länsplan 2022 - 2033. Ifall detta inte är möjligt finns risker för att genomförandet av Spårväg Syd försvåras, försenas och fördröjas.

Samråd om val av lokalisering

Huddinge kommun förordar korridorer enligt Sverigeförhandlingen, dvs korridor B1, korridor F1, korridor I1+I6 och korridor J1. Huddinge kommun anser att korridor I2 och I3 bör avfärdas som bortvalda alternativ. För Huddinge kommun innebär korridor H2 kortare restider mellan Skärholmen och Fruängen och bättre möjligheter för att begränsa markintrång i Huddinge kommun.

Kommunen kan i detta skede inte ta ställning till ifall de nya föreslagna korridorerna ska väljas i stället för Sverigeförhandlingens utredningskorridor. I det fall avtalet behöver frångås ska det bero på att avtalad korridor inte är

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2024-06-05	TN 2022-1003
<i>Sektion Lokalbana Spårväg</i>	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

teknisk och/eller ekonomiskt genomförbar eller att det finns uppenbara fördelar med en alternativ sträckning där systemaspekter också har beaktats.

Huddinge kommun anser att systemeffekter med avseende på förändringar i kollektivtrafiksystemet ska belysas och tas med i den fortsatta utvärderingen av genomförbarheten i projektet. Särskilt viktigt är bytespunkternas utformning, möjligheterna att förlänga spårvägen i båda ändar och att identifiera förutsättningarna för den busstrafik som påverkas. Spårvägen ska heller inte omöjliggöra framtida tunnelbaneutbyggnad till Kungens kurva.

Huddinge kommun vill särskilt trycka på vikten av att spårvägens lokalisering möjliggör förtätning och omvandling av befintliga bebyggda områden. Det är viktigt att fortsatt planeringsarbete sker i tät dialog med berörda kommuner och i samverkan med andra berörda intressenter. Särskilt gäller detta beröringspunkter med Tvärförbindelse Södertörn. Tvärförbindelsens skyddsåtgärder får inte påverkas.

Spårvägen sträckning genom Gömmarens naturreservat behöver utredas i nära dialog med kommunen. Största möjliga hänsyn ska tas till naturreservatets värden samt de sammantagna effekterna som spårvägen och Tvärförbindelse Södertörn tillsammans ger. Huddinge kommun förordar förläggning i utkanten av reservatet. Det finns också behov av fortsatta utredningar och kommunen lyfter flera aspekter som behöver hanteras i kommande skeden.

Spårvägen kommer att passera områden som är viktiga för natur- och kulturmiljön. Huddinge kommun vill särskilt framhålla Tingsvägen, Gamla Stockholmsvägen, Glömstadalen samt tysta naturmiljöer.

Huddinge kommun förutsätter fortsatt att det tas fram en ny separat social konsekvensanalys (SKA) med kontinuerlig uppföljning av projektets mål.

Huddinge kommun poängterar vikten av ett genomförande av nedsänkning av väg 226 i Flemingsberg.

Kommunen lyfter flera punkter de ser som viktiga för att nå effektmålen för spårvägen inom respektive delområde. Dessa punkter handlar bland annat om hänsyn till befintliga bostäder och cykelvägar, hänsyn till översvämningrisk och förorenad mark samt utformning och gestaltning av spårvägen. Spårvägens sträckning och utformning bör optimeras utifrån nuvarande förhållanden och framtida bebyggelseplanering. Huddinge kommun utgår från att alternativen inte innebär fysiska intrång på värdefulla fornminnen och kulturmiljöer.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Kommunen anser att Spårväg Syd inte ska omöjliggöra en anslutningsväg upp på Masmoberget för framtida bebyggelse.

Huddinge kommun informerar om att det finns höga halter av radon i berggrunden där det eventuellt ska anläggas en tunnel under naturreservatet.

Huddinge kommun anser att korridorerna genom delområde F, genom delområde H och korridor I1+I6 behöver kompletterande utredningar och att dessa bland annat ska belysa konsekvenser för bytespunkt Skärholmen, utformning av broar och annan ny infrastruktur, tillgängligheten för hållplatsen i Kungens kurva, konsekvenser för buss- och cykeltrafik, påverkan på verksamheter och hur fastighetsintrång på privata fastigheter i Huddinge kan begränsas.

Gällande korridor I1 + I6 (+I5) anger kommunen att spårvägen ska anpassas till planerad och möjlig stadsutveckling i Segeltorps industriområde.

Kommunicering utökad korridor D i Masmo

Huddinge kommun instämmer i att utredningskorridoren behöver utökas i aktuellt område.

Kommunen framhåller Masmo hållplats som en strategiskt viktig plats och bytespunkt. Samplanering behöver ske utifrån utvecklingsplan för Vårby samt intilliggande och angränsande projekt såsom pågående detaljplan för bostadsbebyggelse intill Masmo hållplats.

Särskild samverkan mellan Spårväg Syd (Region Stockholm), Tvärförbindelse Södertörn (Trafikverket) och Huddinge kommun anses nödvändig för att undvika ytterligare omtag och förseningar i de aktuella beröringspunkterna mellan Spårväg Syd och Tvärförbindelse Södertörn.

Kommande arbete i dessa delar behöver fortsatt utgå från en helhetssyn hur spårvägen anpassas till befintlig och kommande planering. Val av placering och lösningar för spårvägsanläggning och stadsmiljö behöver ske i nära samplanering och optimeras till en så bra helhetslösning som möjligt. Investeringskostnaden för både spårväg och intilliggande infrastruktur behöver optimeras och redovisas.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar Huddinges synpunkter och medskick vad gäller miljöaspekter att utreda och beakta samt gällande förordade korridoralternativ.

En nära samverkan med kommunen är nödvändig i det fortsatta arbetet med Spårväg Syd eftersom Huddinge dels är part i ramavtal 6, dels påverkas av, och påverkar, spårvägsplaneringen i aktuellt och kommande skeden. Spårvägen är beroende av kommunens exploateringsplaner på flera platser både vad gäller resenärsunderlag och hur anläggningen kan lokaliseras och utformas.

Detsamma gäller för relation och samspel mellan trafikslagen i berörda trafikmiljöer. Inom ramarna för lokaliseringsutredningen genomförs trafikanalyser, både för effekter på ett antal områdens vägtrafik och för storskaliga förändringar i resmönster som följd av Spårväg Syd.

Trafikförvaltningen ser fram emot en fortsatt samverkan och dialog med kommunen så att kommande projektering av anläggningen kan anpassas till befintlig och planerad bebyggelse och infrastruktur på bästa möjliga sätt. Gällande bland annat Tvärförbindelse Södertörn sker även en nära samverkan med Trafikverket.

Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkter med avseende på Gömmarens naturreservat och ser fram emot en fortsatt tät dialog för att landa i en lösning som tar största möjliga hänsyn till naturreservatets värden.

Trafikförvaltningen noterar Huddinges inställning till väg 226 samt förväntningar utifrån detta.

Som ett av underlagen till lokaliseringsutredningen har en social konsekvensbeskrivning (SKB) tagits fram. Denna kommer vidareutvecklas i kommande skeden. När olika alternativ studeras och utvärderas är social hållbarhet en väsentlig parameter för trafikförvaltningen.

En viktig del av det fortsatta arbetet med att utforma spårvägen är att arbeta med de mål som är satta för spårvägen, och som beslutats gemensamt med parterna.

Trafikförvaltningen noterar de punkter som Huddinge ser som viktiga för att nå effektmålen för spårvägen inom respektive delområde och tar med sig dessa i kommande arbete.

Trafikförvaltningen instämmer med Huddinge kommun om vikten av att Masmå hållplats behöver samplaneras med pågående projekt och integreras

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2024-06-05	TN 2022-1003
<i>Sektion Lokalbana Spårväg</i>	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

med torget och stadsmiljön med fokus på effektiva och attraktiva byten, trygghet och säkerhet. Förvaltningen ser fram emot fortsatt samverkan i dessa frågor.

Trafikförvaltningen ser fram emot en fortsatt tät samverkan mellan Trafikverket, Huddinge kommun och Region Stockholm beträffande beröringspunkterna mellan Spårväg Syd och Tvärförbindelse Södertörn.

7.4.3 Stockholms stad - Fastighetskontoret

Samråd om betydande miljöpåverkan

Fastighetskontoret förvaltar flertalet av de byggnader och anläggningar som Stockholms stad äger. Ett antal av fastighetskontorets byggnader och fastigheter berörs av föreslagen sträckning för Spårväg Syd, exempelvis kulturmiljöer i Älvsjö samt Brännkyrka brandstation. Vidare förvaltar Fastighetskontoret naturområden i Masmö, vilka innehåller nyckelbiotoper.

Fastighetskontoret påpekar att hänsyn måste tas till de värden och verksamheter som förekommer respektive bedrivs inom de fastigheter som fastighetskontoret förvaltar. De olika fastigheterna bedöms beröra följande miljöaspekter; risk, hälsa och säkerhet, kulturmiljö och naturmiljö.

Samråd om val av lokalisering

Fastighetskontoret yttrar sig inte i samrådet om val av lokalisering.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar informationen från Fastighetskontoret och beaktar de byggnader och fastigheter som omnämns i det fortsatta arbetet.

7.4.4 Stockholms stad – Kommunstyrelsen

Samråd om betydande miljöpåverkan

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, kulturförvaltningen, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, Hägersten-Älvsjös stadsdelsförvaltning och Skärholmens stadsdelsförvaltning är positiva till att en utbyggnad av Spårväg Syd sker i enlighet med Sverigeförhandlingens ramavtal 6. Stockholms stad skriver att Spårväg Syd kommer att möjliggöra bättre kommunikationer inom det aktuella området och komplettera såväl tunnelbana

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

som busstrafik när staden växer, vilket skapar nya möjligheter till stadsutveckling. Det kommer ha en positiv inverkan på Söderort att kopplas samman med fler delar av länet.

Stockholms stad lyfter att Spårväg Syd måste utformas till en välfungerande spårväg med god framkomlighet, det är viktigt att stadsutveckling och lokalisering samordnas för att åstadkomma hållbara stadsmiljöer. Stockholms stad anser att spårvägens dragning och utformning ska möjliggöra fortsatt stadsutveckling och tillföra kvalitéer. Stockholms stad vill dock understryka att det samtidigt är viktigt att även de andra trafikslagen får en god standard och framkomlighet. Dessa parametrar måste beaktas vid en avvägning av framtida markanvändning.

Stockholms stad anser att det är viktigt att social hållbarhet genomsyrar arbetet med Spårväg Syd. Det är angeläget att hållplatserna placeras så att de försörjer nya, täta stadsmiljöer, möjliggör förtätning av befintliga områden, tillgängliggör viktiga målpunkter samt minskar isoleringen av socialt utsatta områden. Ett exempel är bytespunkten i centrala Skärholmen som bör utformas så att byten mellan olika trafikslag blir enkla och effektiva, men också med bibehållen och förstärkt stadskvalité.

Stockholms stad delar regionens bedömning om att genomförandet av projekt Spårväg Syd kan antas innebära betydande miljöpåverkan. Stockholms stad delar också regionens uppfattning i frågan om avgränsning av miljöaspekter och att dessa bör bedömas och beskrivas i den fortsatta planeringsprocessen samt i arbetet med den specifika miljöbedömningen. Vidare anger Stockholms stad upplysningar och uppmaningar kring betydande miljöaspekter.

Samråd om val av lokalisering

I samrådet om val av lokalisering har stadsledningskontoret, exploateringskontoret, kulturförvaltningen, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltning och Skärholmens stadsdelsförvaltning inkommit med ett gemensamt kontorsyttrande. Samtliga medverkande i yttrandet är positiva till en utbyggnad av Spårväg Syd.

Stockholms stad lyfter specifikt att det är viktigt med en samordning med stadsutveckling och lokalisering av spårväg för hållbara stadsmiljöer. Det krävs väl fungerande bytespunkter och hållplatser. Kontoren lyfter även vikten av fortsatt dialog och att projektet finansieras inom ramen för vad som är avtalat.

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2024-06-05	TN 2022-1003
<i>Sektion Lokalbana Spårväg</i>	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

Det efterfrågas även en utvärdering av måloppfyllelse och en beskrivning av möjligheter och risker kopplat till samplanering av nya bostäder samt att det saknas resonemang kring påverkan på övrig trafik. Kontoren tycker att ett effektivt markutnyttjande måste eftersträvas för att kunna åstadkomma efterfrågad stadsutveckling.

Stockholms stad önskar att Spårväg Syd genomsyras av social hållbarhet och att beröringspunkter med andra projekt och befintliga anläggningar kartläggs för en god samordning. Kontoren lyfter att det är viktigt att titta på goda exempel som Hammarby Sjöstad där spårvägen både bildar stommen i stadsrummet och fungerar som en attraktiv och identitetsskapande kollektivtrafik.

Stockholm stad önskar att broar över E4/E20 förses med gång- och cykelbanor. Dessa behöver utformas med omsorg för att inte skapa nya barriärer och otrygga miljöer. Kontoren vill se en hög grad av cirkulation/återbruk av schaktmassor och andra material i projektet.

Stockholms stad det är viktigt att säkra en korridor som inte innebär allt för stora ingrepp i höga värden. Staden lyfter att det finns en ekologisk spridningsutredning för Fruängen vilken bör beaktas i den fortsatta planeringen. Kulturhistoriskt värdefulla träd bör bevaras i så stor utsträckning som möjligt. Eventuella träd som behöver flyttas under etableringsperioden ska återplanteras.

Stockholms stad lyfter också specifika synpunkter för de för staden aktuella korridorerna vilket sammanfattas nedan.

Korridor F1, längs Smistavägen, påverkar framkomligheten negativt för såväl busstrafik som biltrafik längs sträckan. Placeringen av hållplats, söder om Skärholmsvägen, ger en svårorienterad bytespunkt med långa gångavstånd. Vid anslutningen till Skärholmsvägen gör spårvägen intrång i fastighet där ett närsjukhus fått en tidig markreservation. Det framgår inte om utformningen fungerar med planerade bussramper från Förbifart Stockholm.

Stockholms stad anser att korridor F2, som innebär att spårvägen går på en bro över E4/E20, ger en gen dragning för spårvägen samtidigt som den möjliggör även nya effektiva kopplingar för busstrafiken. Brolösningen möjliggör också en anslutning för gång- och cykeltrafik över E4/E20 samt en bättre hållplats och bytespunkt i Skärholmen.

För att kunna ta ställning till och förorda korridorer F1 eller F2 anser staden att ytterligare utredningar behöver genomföras. Båda korridorerna kan påverka

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2024-06-05	TN 2022-1003
<i>Sektion Lokalbana Spårväg</i>	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

drivmedelsstationer och påverkar korsningar. Det är viktigt att finna trafiklösningar som fungerar för samtliga trafikslag. Kontoren lyfter att det i Skärholmen pågår en åtgärdsvalsstudie för busstrafiken. Samplanering mellan de olika kollektivtrafikslagen är viktigt.

Stockholms stad vill lyfta att spårvägen måste samplaneras med kommande stadsutveckling längs Skärholmsvägen och hålla en låg hastighet. Stor hänsyn bör tas till det så kallade Canon-huset inklusive markplanering.

Staden förordar korridor H1. Kontoren önskar att vändspåret vid Sättra utreds vidare för att kunna ta mindre plats i anspråk.

Stockholms stad lyfter att spårvägen i delområde I innebär stor påverkan på befintligt gaturum och trafiken längs gator. Det finns risker för stor påverkan på befintlig bebyggelse och kulturmiljö. Kontoren förordar att spårvägen går norr om Fruängen (korridor I4). Det förutsätter dock att trafikförvaltningen bygger en ny uppgång från Fruängens befintliga tunnelbanestation för korta byten.

Stockholms stad förordar korridor J1. Korridoren innebär den kortaste sträckningen till Älvsjö centrum samt ger större tillgänglighet till bostäder längs sträckan. Det är mycket angeläget att bytespunkten vid Älvsjö centrum blir gen och attraktiv för resenärerna. Fler alternativ för både placering och utformning närmare pendeltågsstationen bör utredas. Det är av stor betydelse att Älvsjö Gård inte påverkas av spårvägen. Staden anser att korridor J2 är direkt olämpligt. I övrigt kvarstår tidigare framförda samrådssynpunkter.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar Stockholms synpunkter och medskick vad gäller miljöaspekter att utreda och beakta samt gällande förordade korridoralternativ. Synpunkterna är viktiga i arbetet med att avsluta lokaliseringsskedet.

En nära samverkan med Stockholms stad är nödvändig i det fortsatta arbetet med Spårväg Syd eftersom Stockholms stad dels är part i ramavtal 6, dels påverkas av, och påverkar, spårvägsplaneringen i aktuellt och kommande skeden. Spårvägen är beroende av Stockholms stads exploateringsplaner på flera platser både vad gäller resenärsunderlag och hur anläggningen kan lokaliseras och utformas. Detsamma gäller för relation och samspel mellan trafikslagen i berörda trafikmiljöer.

Som ett av underlagen till lokaliseringsutredningen kommer en social konsekvensbeskrivning (SKB) tas fram, som sedan vidareutvecklas i kommande skeden. När olika alternativ studeras och utvärderas är social hållbarhet en

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

väsentlig parameter för trafikförvaltningen. En central aspekt inom dessa analyser är hur Spårväg Syd kan interagera med berörda bytespunkter.

Fokus i det fortsatta arbetet med att utforma spårvägen ligger på att de mål som är satta för spårvägen, som beslutats gemensamt med parterna.

7.4.5 Stockholms stad – Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Samråd om betydande miljöpåverkan

Skönhetsrådet (Rådet) välkomnar den planerade utökningen av kollektivtrafiken som med den föreslagna sträckningen kommer binda samman två linjer av tunnelbana och pendeltåg. Den planerade spårvägen kommer att bli ett högst påtagligt stadsbyggnadselement och det är därför viktigt att skapa nya värden i stadsmiljön.

Rådet skriver att allt som skapar barriärer, som skärmar och staket, bör undvikas så att spårvägen uppfattas som ett tillskott i stadsmiljön. I det fortsatta arbetet bör också kraft läggas på att hitta hållplatslägen som bidrar till att skapa platser och naturliga mötespunkter.

Rådet lyfter att en viktig fråga är nyttjandet av redan befintliga trafikytor kontra ianspråktagande av intilliggande mark. I första hand anser rådet att befintliga trafikytor i möjligast mån bör nyttjas, det vill säga att övriga trafikslag på vissa delsträckor får mindre utrymme. Detta för att freda naturmark eller trädalléer längs spårvägens sträckning. Särskild hänsyn bör också tas när spårvägsdragningen berör kulturhistoriskt värdefulla miljöer eller befintliga karaktärsfulla gaturum.

Samråd om val av lokalisering

Rådet yttrar sig endast över de delområden som rör Stockholms stad.

Rådet anser att lokalisering bör ske där spårvägen ger mest effekt vad gäller behov av kommunikation och möjlighet att binda samman områden. Rådet ser det som troligt att korridor F1 respektive H1 skulle nå fler arbetsplatser och boende och därmed göra mest nytta. Inom delområde I anser rådet att Fruängens centrum, tillsammans med stadens, skulle kunna stärkas med en dragning av spårvägen längs Fruängsgatan. Det bedöms innebära den bästa kopplingen mellan spårvagn, tunnelbana och buss. Det viktiga är att utveckla levande stråk och inte skapa en barriär i stadsrummet. Detsamma gäller för delområde Älvsjö där rådet ser att båda korridorerna innebär stora förändringar av stadsmiljön.

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2024-06-05	TN 2022-1003
<i>Sektion Lokalbana Spårväg</i>	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

Rådet vill framhålla att val av spårvagnssträckning måste diskuteras parallellt med val av gatusektion (staket, trafiksäkerhet, barriärer). Att enbart koncentrera sig på lokaliseringen för att senare inse att det inte går att skapa goda trafik-, stads- och gatumiljöer ser Skönhetsrådet som problematiskt.

Enligt rådet bör trafikförvaltningen söka en lösning som inte inbegriper rivning av byggnaden vid Älvsjö centrum och självklart bör ingrepp i naturen och fällning av träd, särskilt då äldre och skyddsvärda, undvikas. Rådet önskar också att trafikförvaltningen undersöker möjligheten att nyttja Kabelverksgatan, som utformats för att rymma spårbunden trafik, för att nå Älvsjö centrum.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar Skönhetsrådets synpunkter och medskick vad gäller miljöaspekter att utreda och beakta. Gestaltning och samspel med omkringliggande stadsdelar är viktiga aspekter att utreda i kommande skeden. Detsamma gäller barriärverkan och hur denna kan hanteras.

En väsentlig del av Spårväg Syd planeras att lokaliseras i befintliga gatumiljöer för att komma nära resenärer. Omfattningen av gatuförlagd spårväg återstår dock att utreda i kommande skeden.

Det är längs många sträckor trångt och påverkan på bland annat träd kan bli svårt att undvika. I fortsatt arbete kommer trafikförvaltningen arbete kontinuerligt med att begränsa spårvägens negativa omgivningspåverkan.

En spårvägssträckning längs Kabelverksgatan har tidigare utretts av trafikförvaltningen. Motiv till bortval av alternativet redovisas i PM Bortvalda alternativ som var en del av samrådet. Dokumentet finns tillgängligt på trafikförvaltningens hemsida.

7.5 Berörda organisationer och föreningar

7.5.1 Bostadsrättsföreningen Änglatrumpeten

Samråd om betydande miljöpåverkan

Bostadsrättsföreningen Änglatrumpeten yttrar sig inte i samrådet om betydande miljöpåverkan.

Samråd om alternativa lokaliseringar

Bostadsföreningen Änglatrumpeten motsätter sig korridor I2 då den kommer påverka Mälarhöjdens förskola i hög grad. Den bedöms även påverka det

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2024-06-05	TN 2022-1003
<i>Sektion Lokalbana Spårväg</i>	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

populära grönområdet bakom förskolan vilket nyttjas mycket av de boende i närheten för bland annat lek och hundpromenader. Det finns väldigt få grönområden kvar i närheten.

Bostadsrättsföreningen motsätter sig också korridor I3 då vägen är mycket trafikerad via avfarten till/från E4an. Spårvägen kommer även påverka infarter/utfarter för de boende samt till Shurgard/Mälardalens idrottshall/SL-infartsparkering som gör det svårt. Spårvägen kommer även innebära ökat buller längs Vantörsvägen.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar Bostadsföreningen Änglatrumpetens synpunkter angående val av lokalisering och tar med sig dem till arbetet med att slutföra lokaliseringsutredningen.

Trafikförvaltningen kan konstatera att föreningen lyfter relevanta sociala och trafikala aspekter samt miljöfrågor vilka får utredas vidare inom ramen för lokaliseringsutredningen samt i kommande skeden.

Utredningar om buller och vibrationer, samt åtgärder för att motverka de störningarna, har inletts i arbetet med miljöredovisningen. Detta arbete fördjupas i kommande arbete.

7.5.2 Brännkyrka hembygdsförening

Samråd om betydande miljöpåverkan

Brännkyrka hembygdsförening är verksamma i Brännkyrka och Vantör.

Hembygdsföreningen anser både i samrådet om betydande miljöpåverkan och samrådet om val av lokalisering att det saknas en behovsanalys eller trafikanalys som motiverar den sträckning som föreslås, det bör framgå bättre i kommande handlingar. Analysen måste beröra behovet av en tvärförbindelse via spår-bunden trafik över Södertörn. Den bör även lyfta att ingen spårväg planeras öster om stambanan och problematisering kring detta. Trafikanalysen bör även lyfta det transportarbete, särskilt bussförbindelserna, som hittills knutit ihop tunnelbane- och pendeltågssystemen fungerar samt hur Spårväg Syd skulle kunna påverka dessa transporter.

Hembygdsföreningen anser även att en sträckning parallellt med Älvsjövägen bör studeras. Ett alternativ som går från Älvsjö station via Folkparksvägen genom Solberga och utmed E4 fram till Fruängen och vidare föreslås.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Alternativet motiveras med att denna sträckning går genom ett tätare befolkat område.

Samråd om alternativa lokaliseringar

I sitt yttrande över val av lokalisering är hembygdsföreningen positiv till att ett alternativ via Folkparksvägen har kommit till men anser samtidigt att konsekvensbeskrivningen av alternativet inte är särskilt positiv och att Trafikförvaltningen endast pekar på problemen. Solbergas befolkning bedöms växa mer än kring området utmed Älvsjövägen och en spårväg genom Solberga skulle minska behovet av framtida trafiksatsningar. En koppling till Telefonplans t-bana bör ingå. Föreningen menar att korridor J2 kan skapa en anslutning vid Älvsjö station med bra omstigningsmöjligheter mellan de olika trafikslagen. Hembygdsföreningen anser att alternativ J2 bör utredas djupare för att inte riskera att avfärdas på för lösa grunder.

Vidare anser hembygdsföreningen att en spårväg längs Älvsjövägen kommer leda till att bebyggelsen runt spårvägen byts ut från villastad till storstadsbebyggelse, för att skapa tillräcklig efterfrågan på spårvagnsresor för att anläggningen ska vara lönsam, vilket inte är önskvärt.

Det poängteras att bevarandet av Älvsjö villastad, Långsjön och Älvsjöskogen är viktigt. Det är viktigt att spårvägen anpassas till Älvsjö villastad och de befintliga kulturhistoriska värdena och områdets karaktär.

Hembygdsföreningen lyfter problematiken med spårvägens barriäreffekter och andra miljöeffekter längs Älvsjövägen i korridor J1. Det är redan nu problem med buller, skakningar och annat.

Hembygdsföreningen påpekar att ett funktionshinderperspektiv bör finnas med i kommande handlingar.

Hembygdsföreningen lyfter att det skulle vara positivt med alternativ som innebär en hållplats för spårvägen invid Fruängens centrum.

Hembygdsföreningen kräver en ordentlig utredning om var ändpunkterna och hållplatsen/stationen för Spårväg Syd ska ligga så att Älvsjöskogen inte riskerar att påverkas.

Sammanfattningsvis anser hembygdsföreningen att alternativ J2 kombinerat med I4 bör vara det huvudalternativ som ska studeras i det fortsatta arbetet.

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2024-06-05	TN 2022-1003
<i>Sektion Lokalbana Spårväg</i>	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar hembygdsföreningens synpunkter. Förslaget om Folkparksvägen noteras och omhändertas i fortsatt planering. Korridor J2, tillsammans med övriga korridorer, utreds mer detaljerat inför färdigställandet av lokaliseringsutredningen.

Behovet av Spårväg Syd är utrett i flera omgångar och nyttor i form av nya resmöjligheter och strukturerande effekter för samhället är tydliga. Analyserna kommer fortsätta i kommande skeden. Trafikförvaltningen vill påpeka att projekt Spårväg Syd inte har rådighet över bebyggelseplaneringen intill spårväg Syd.

Trafikförvaltningen kommer i kommande skeden utreda hur Spårväg Syd kan samspela med befintliga kulturmiljöer och begränsa negativ omgivningspåverkan bland annat i miljöredovisningen i lokaliseringsutredningen och i arbete med gestaltning.

7.5.3 DHR Stockholmsavdelningen

Samråd om betydande miljöpåverkan

DHR (Delaktighet, Handlingskraft, Rörelsefrihet) Stockholmsavdelningen yttrar sig inte i samrådet om betydande miljöpåverkan.

Samråd om val av lokalisering

DHR Stockholmsavdelningen anser att det är av stor vikt att Spårväg Syd blir användbar och tillgänglig för alla. Det gäller både vagnar och perronger. Det är också av stor vikt att det kommer finnas tågvärdar ombord.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar DHR Stockholmsavdelningen synpunkter. Utformning av spårvägen är viktiga frågor för kommande planeringsskede. Trafikförvaltningen har att följa relevant lagstiftning och planläggningsprocess och behöver nogsamt utreda och hantera aktuella frågor i kommande skeden.

7.5.4 Friluftsförbundet Huddinge

Samråd om betydande miljöpåverkan

Friluftsförbundet Huddinge är positiva till samrådsförslaget. Organisationen vill framhålla behovet av att förena samhällsutveckling och de värden de står för

Trafikförvaltningen

PM

Ärende/Dok. id.

Investeringsprojekt

2024-06-05

TN 2022-1003

Sektion Lokalbana Spårväg

Version 1.0

Infosäk. klass

K1 (Öppen)

genom att bevara natur och tillgången av områden och miljöer för att kunna utöva olika typer av friluftsliv.

Positiva effekter bedöms av Friluftsfrämjandet vara större möjligheter att förflytta sig med kollektivtrafik till olika friluftsområden såsom Gömmarskogen och Flottsbroområdet, från olika delar av Huddinge och från pendeltåg. Det finns även ett minskat behov av att använda egen bil.

Negativa effekter bedöms av Friluftsfrämjandet vara bullerstörningar för närbelägna bostäder och möjliga bullerstörningar i Gömmarskogen.

Samråd om val av lokalisering

Friluftsfrämjandet Huddinge yttrar sig inte i samrådet om val av lokalisering.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar Friluftsfrämjandets synpunkter. Att hantera bullerstörningar från spårvägen är en viktig aspekt som utreds i projektet.

7.5.5 Funktionsrätt Stockholms län

Samråd om betydande miljöpåverkan

Funktionsrätt Stockholms län yttrar sig inte i samrådet om betydande miljöpåverkan.

Samråd om val av lokalisering

Funktionsrätt Stockholms län anser att funktionsrättskonventionen ska vara en given utgångspunkt i regionens samtliga dokument.

Funktionsrätt Stockholms län välkomnar den stora satsningen som det innebär att förbättra resmöjligheterna inom sydvästra Stockholm. Funktionsrätt Stockholms län uppmanar Spårväg Syd att i detta tidiga skede i processen att följa den handbok som föreningen tagit fram (FKB-handboken – Funktionsrätt Stockholms län (funktionsrattstockholmslan.se)). Det skulle kunna undvika dyra och svåra särlösningar längre fram i processen.

Funktionsrätt Stockholms län lyfter vikten av väl dimensionerade hissar som klarar av att ta permobiler. Det är också nödvändigt att det finns två hissar på varje plattform för att säkerställa en säker utrymning från tunnlarna, höga plattformar eller barriärskilda plattformar.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Spårväg Syd planerar att eventuellt ha plattformar som har en längd av endast 65 meter. Funktionsrätt Stockholms län vill påpeka att plattformen bör dimensioneras så att trängsel inte uppstår vid exempelvis rusningstrafik.

Planeringen av knutpunkter längs med Spårväg Syd måste anpassas efter alla människors behov av framkomlighet och komfort.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar Funktionsrätt Stockholms läns synpunkter och tar med sid dem i fortsatt arbete med lokaliseringsutredningen och senare skeden.

7.5.6 Hyresgästföreningen Vårby-Haga

Samråd om betydande miljöpåverkan

Hyresgästföreningen i Vårby-Haga påpekar vikten av att undvika buller från spårvägen. Det föreslås att spårvägen anläggs med omgivande gröngjord yta, likt utformningen av spårvägen i Lund.

Hyresgästföreningen anser att spårvägen bör läggas längs med nuvarande Glömstavägen, eftersom det inte skulle ge stora ingrepp i Gömmarens naturreservat.

Vidare tycker hyresgästföreningen att det är bra att det i anslutning till spårvägen byggs nya bostäder och att en spårvangsdepå placeras vid stenkrossen vid före detta Lindvretens trafikplats.

Samråd om val av lokalisering

Hyresgästföreningen i Vårby-Haga yttrar sig inte i samrådet om val av lokalisering.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar synpunkterna. Utredningar om buller och påverkan på naturområden, samt åtgärder för att motverka störningar och påverkan, har inletts i arbetet med miljöredovisningen. Detta arbete fördjupas i kommande arbete. Spårvägens utformning utreds i kommande skeden.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

7.5.7 Kungens Kurva Skärholmens fastighetsägare Ekonomisk Förening

Samråd om betydande miljöpåverkan

Kungens Kurva Skärholmens fastighetsägare Ekonomisk Förening (Föreningen) yttrar sig inte i samrådet om betydande miljöpåverkan.

Samråd om val av lokalisering

Föreningen ser mycket positivt på Trafikförvaltningens planer och lyfter att Spårväg Syd utgör en förutsättning för en positiv utveckling av Kungens Kurva-Skärholmen som en regional stadskärna.

Föreningen förutsätter en fortsatt nära dialog med Region Stockholm om den exakta placeringen av spårvägen, spårvägens utformning samt placeringen av hållplatser som berör Kungens Kurva-Skärholmen i kommande planeringsskede. Föreningen har valt att endast yttra sig över delområdet Kungens Kurva-Skärholmen och korridorerna F1 och F2 där de önskar kompletterande utredningar innan beslut om korridor kan tas. Dessa utredningar bör belysa:

- Konsekvenser för kopplingen mellan Kungens Kurva Skärholmen och ambitionen att minska barriärerna områdena emellan.
- Utformning av broar och annan ny infrastruktur.
- Påverkan på olika trafikslag i vägnätet i området.
- Påverkan på befintliga fastigheter och verksamheter.
- Möjligheterna till att öppna upp Spårväg Syd etappvis ifall tidsplanen för helheten inte kan hållas.

Föreningen önskar också att Region Stockholm verkar för ett genomförande av nedsänkning av väg 226 i Flemingsberg så att inte spårvägens genomförande försvåras, försenas och fördras.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar föreningens yttrande och tar med sig önskemål om kompletterande utredningar till slutförandet av lokaliseringsutredningen och till kommande skeden. I fortsatt arbetet med lokaliseringsutredningen görs mer detaljerade utredningar som syftar till att besvara flertalet frågor, bland annat flera av de som lyfts av föreningen. Arbeta med spårvägens utformning, påverkan på befintliga gator och trafik och mer detaljerade utredningar om omgivningspåverkan kommer att utredas vidare när lokalisering är vald. Frågor

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2024-06-05	TN 2022-1003
<i>Sektion Lokalbana Spårväg</i>	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

kring markbehov kommer vara en av många viktiga frågor att utreda och hantera inom arbetet med järnvägsplan.

För närvarande utreds inte etapplösningar för Spårväg Syd. I beslutad länsplan för Stockholms län ingår beslut om att inleda utredning kring väg 226.

Trafikförvaltningen ser fram emot fortsatt samverkan i kommande skeden.

7.5.8 Naturskyddsföreningen Huddinge

Samråd om betydande miljöpåverkan

Naturskyddsföreningen Huddinge är generellt positiva till satsningar på kollektivtrafik och i synnerhet spårbunden sådan, dock ställer de sig skarpt kritiska till att anspråk görs i Gömmarens naturreservat. Naturskyddsföreningen anser att områden med naturvärdesklass 1 inte ska exploateras samt att områden med naturvärdesklass 2 och 3 bör undvikas. Det är viktigt att projektet månar om biologisk mångfald och att befintlig natur, framför allt träd och barrskog, bevaras i största möjliga mån. Vidare poängteras att buller och vibrationer även påverkar djur- och växtarter och bör tas med i beaktande. Slutligen uppmuntras användning av fossilfritt stål och liknande material för att minska klimatpåverkan.

Samråd om val av lokalisering

Naturskyddsföreningen Huddinge lyfter fortsatt att de generellt är positiva till satsningar på kollektivtrafik och i synnerhet spårbunden sådan. Spårväg Syd ses som en bättre komplettering av Regionens transportsystem än Tvärförbindelse Södertörn. Naturskyddsföreningen är fortsatt kritiska till anspråk i Gömmarens naturreservat. Likt tidigare yttrande önskar föreningen att naturvärdesklassade områden ska prioriteras och att projekteringen ska måna om befintlig natur och biologisk mångfald. Buller behöver beaktas både under bygg- och driftskede. Föreningen uppmuntrar även fortsatt till användande av fossilfria, miljövänliga byggnadsmaterial och skonsamma byggmetoder.

Trafikförvaltningens kommentar

I arbetet med lokalisering av spårvägen har avvägningar gjorts utifrån att intrång i värdefull naturmark och klimatpåverkan ska minimeras. Avvägningar sker bland annat utifrån vad som är tekniskt genomförbart. I fortsatt arbete kommer behov av bullerskyddsåtgärder vid passage av naturområden, bland annat Gömmarens naturreservat, att utredas.

Trafikförvaltningen

PM

Ärende/Dok. id.

Investeringsprojekt

2024-06-05

TN 2022-1003

Sektion Lokalbana Spårväg

Version 1.0

Infosäk. klass

K1 (Öppen)

7.5.9 Naturskyddsföreningen Stockholm och Naturskyddsföreningen Stockholms län

Samråd om betydande miljöpåverkan

Föreningarna lyfter i yttrandet spårsträckningar från tidigare genomförd planeringsstudie år 2015.

Föreningarna förespråkar i yttrandet en spårdragning i befintlig körbana för att minimera intrång i vegetation.

Vid Glömstadalen förespråkas och bedöms en dragning av spårvägen längs med Katrinebergsvägen och sedan Glömstavägen generera minst miljöpåverkan. En spårdragning i skogen vid Loviseberg avstryks bestämt då det bedöms innebära en oerhört stor negativ påverkan på naturmiljö och arters spridning samt friluftsliv och historiskt landskap.

Föreningarna anser att den spårdragning som genererar minst total miljöpåverkan vid Masmö är dragningen via Solhagavägen. En tunnel genom Masmoberget skulle generera mycket stora miljökonsekvenser både direkt och indirekt då stora ytor tas i anspråk vid tunnelmynningarna för att få ut berg. Direkt öster om E4/E20 bedöms en spårdragning innebära risk för negativ påverkan på den hydrologiskt känsliga Gömmarbäcken, men risken kan reduceras med en väl vald brotyp.

Föreningarna lyfter att två stora spårvägsbroar över E4/E20 innebär mycket stor materialåtgång av bland annat cement, vilket innebär en klimatpåverkan.

För Älvsjö lyfter föreningarna problematik med placeringen av en ändstation utmed Älvsjövägen, då den bedöms innebära intrång i värdefulla trädmiljöer. Vidare lyfts att vibrationer kan bli ett särskilt problem där det är gammal sjöbotten som vid Älvsjövägen.

Föreningarna lyfter att biotopskyddade alléer längs bland annat Älvsjövägen ska undvikas.

Slutligen lyfts att depåläge Krossen innebär minst negativa miljökonsekvenser, även om det också kan innebära en del intrång i naturmark.

Samråd om val av lokalisering

Stockholms Naturskyddsförening hänvisar till tidigare lämnade yttranden (2015 och 2022) vid sidan av ett antal synpunkter under samrådet om val av lokalisering.

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2024-06-05	TN 2022-1003
<i>Sektion Lokalbana Spårväg</i>	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

Föreningen anser att Spårväg Syd kan komma att fylla en viktig funktion men att ett förslag med eldrivna BRT-bussar inte ska förkastas. Miljöbalken och de nationella miljömålen bör väga tungt när olika alternativ viktas.

Sammantaget lyfter föreningen följande synpunkter per delområde:

Naturskyddsföreningen bedömer att en spårsträckning på Hälsovägen sannolikt är den bästa lösningen och föreningen instämmer med samrådsförslagets lösning för delområde C, E och G.

Naturskyddsföreningen anser att alternativ B2 innebär ett mycket stort intrång i skogen vid Loviseberg och att det alternativet framstår som minst lämpligt av alternativet B1 och B2. Alternativ B1 innebär dock också kollision med höga värden. Föreningen förordar fortsatt en spårsträckning utmed Katrinebergsvägen och vidare utmed Glömstavägen.

Föreningen förordar en sträckning längs med Snickarkrogsvägen/Solhagsvägen och anser att samrådsförslagets lösning vid Masmö med en tunnel in i Masmoberget är olämplig.

Föreningen förordar korridor F2 då korridor F1 bedöms mycket mer resurskrävande med anläggande av ny bro, negativt ur klimatsynpunkt.

Korridor H1 bedöms kunna skapa större nytta i detta område med hållplats nära Sättra IP.

Korridor I3 kombinerat med korridor I6 ses av Naturskyddsföreningen som de bästa alternativen under omständigheterna även om även de innebär svårigheter och får negativa effekter på natur och miljö.

Föreningen anser sig behöva mer beslutsunderlag för att kunna ta ställning vad gäller alternativ J1 och J2. Föreningen anser att J2 ska utredas djupare.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar synpunkterna angående val av lokalisering och tar med sig dem till arbetet med att slutföra lokaliseringsutredningen. Naturskyddsföreningens medskick kring lokalisering och utformningar på planeringsstudien tas vidare i kommande skeden, i de delar som då kommer vara relevanta. Trafikförvaltningen kan konstatera att flera viktiga miljöaspekter lyfts. Ett flertal miljöaspekter utreds vidare inom arbetet med miljöredovisningen. Detta arbete fördjupas ytterligare i kommande skede.

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2024-06-05	TN 2022-1003
<i>Sektion Lokalbana Spårväg</i>	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

En korridor längs med Katrinebergsvägen och Glömstavägen inryms i utredningsområdet för betydande miljöpåverkan. Denna korridor, längs med Katrinebergsvägen och Glömstavägen, har kraftigt försvårats av trafikplats Kästa, som ingår i Tvärförbindelse Södertörns laga kraftvunna vägplan, som upprättats av Trafikverket. Vid planeringsstudiens färdigställande fanns inte tillräcklig information om utformningen av Tvärförbindelse Södertörn. Trafikplats Kästa är i två våningar vid korsningen med Katrinebergsvägen. En spårsträckning längs Glömstavägen skulle innebära att spårvägen behöver korsa trafikplatsen genom en lång och mycket komplicerad tunnellostning alternativt en storskalig bro med stora tekniska utmaningar. Trafikförvaltningen anser sammantaget att en passage av trafikplats Kästa skulle innebära ett mycket besvärligt och tekniskt komplicerat genomförande. Detta i kombination med att sträckningen inte möjliggör någon hållplats i den planerade stadsdelen Loviseberg, har medfört att alternativet har avfärdats från fortsatt utredningsarbete.

En BRT-lösning i Spårväg Syds sträckning har tidigare utretts parallellt med en spårvägslösning. Utkomsten av den parallella utredningen blev att spårväg blev det trafikslag som studerades vidare. Spårväg Syd har också att förhålla sig till Sverigeförhandlingen där spårväg anges som trafikslag att utreda.

7.5.10 PRO Fruängen-Västertorp

Samråd om betydande miljöpåverkan

PRO Fruängen-Västertorp (PRO) yttrar sig inte i samrådet om betydande miljöpåverkan.

Samråd om val av lokalisering

PRO förordar en dragnings längs med Elsa Brändströms gata eftersom färre då drabbas av trafikljud och färre kurvor. Det skapar också en ytterligare uppgång till tunnelbanan vilket är gynnsamt för de nya fastigheter som skall byggas i närheten. Dessutom ger det större närhet för boende på Västertorpsidan. Boende utefter Mickelbergsvägen har hittills varit mycket väl gynnade av kollektivtrafik med bussar.

Efter hållplats Fruängen är det ett sämre alternativ att dra spårvägen utefter Gamla Södertäljevägen där det redan är en mycket tät trafik och där bussarna har svårt att komma uppför backen i vinterhalka.

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2024-06-05	TN 2022-1003
Sektion Lokalbana Spårväg	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar synpunkter angående val av lokalisering och tar med dem till arbetet med att slutföra lokaliseringsutredningen. Arbeta med spårvägens utformning, påverkan på befintliga gator och trafik är viktiga frågor att utreda när lokalisering är vald. Utredningar om buller och vibrationer, samt åtgärder för att motverka de störningarna, har inletts i arbetet med miljöredovisningen. Detta arbete fördjupas i kommande arbete. Utformning av hållplatser och anslutningar till befintlig kollektivtrafik utreds i detalj i kommande skeden.

7.5.11 Resenärsföreningen kollektivtrafikant Stockholm

Samråd om betydande miljöpåverkan

Resenärsföreningen kollektivtrafikant Stockholm (resenärsföreningen) yttrar sig inte i samrådet om betydande miljöpåverkan.

Samråd om val av lokalisering

Resenärsföreningen är mycket positiva till en ny kapacitetsstark kollektivtrafik för Spårväg Syd och ser behov av ett så snabbt genomförande som möjligt. Föreningen tillstyrker en fortsatt planeringen av Spårväg Syd.

Sammanfattningsvis anser resenärsföreningen att:

- Spårväg Syd ska utökas med sträckning till Haninge Centrum varigenom spårvägen kan ersätta motorvägen Tvärförbindelse Södertörn.
- Vid byten mellan olika trafikslag längs Spårväg Syd ska enkelhet och bekvämlighet eftersträvas med största möjliga tillgänglighet oavsett funktionsvariation.
- Spårvagnarna bör förses med särskilda transportvagnar för cyklar och hjälpmedel av olika slag.
- Särskild vikt bör läggas vid planerade utredningar som gäller särskild miljöpåverkan så att skogar, vattentäkter och rekreationsområden med tillhörande biologisk mångfald inte skadas.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar synpunkterna angående Spårväg Syd. Utformning av spårvägen, inklusive hur byten mellan trafikslag kan ske, är viktiga frågor för kommande planeringsskede. Ett flertal miljöaspekter har börjat utredas inom arbetet med miljöredovisningen. Detta arbete fördjupas i kommande arbete. Trafikförvaltningen har att följa relevant lagstiftning och planläggningsprocess

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2024-06-05	TN 2022-1003
<i>Sektion Lokalbana Spårväg</i>	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

och behöver nogsnamt utreda och hantera sådan eventuell påverkan i kommande skede. Spårväg Syd har att förhålla sig till Sverigeförhandlingens intention för lokalisering av spårvägen varför en sträckning till Haninge inte utreds inom aktuell planeringsprocess.

7.5.12 Ryttarens samfällighetsförening

Samråd om betydande miljöpåverkan

Ryttarens samfällighetsförening består av 11 hushåll och bostäder i Segeltorp. Samfälligheten motsätter sig starkt Spårväg Syd i Segeltorp, på grund av energianvändning, avfallshantering, kemikalier och bullerpåverkan.

Samråd om val av lokalisering

Ryttarens samfällighetsförening yttrar sig inte i samrådet om val av lokalisering.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar Ryttarens synpunkter. De miljöaspekter som lyfts är viktiga att hantera i kommande skeden av planering, vid ett genomförande samt i ett framtida driftskede. Trafikförvaltningen anser inte att någon av de aspekter som Ryttaren lyfter är så pass omfattande och negativa att Spårväg Syd omöjliggörs.

7.5.13 Skopans samfällighetsförening

Samråd om betydande miljöpåverkan

Skopans samfällighetsförening består av 48 fastigheter i form av parhus på Fyrfatsvägen i Kästa. Föreningen äger skog som ligger inom korridoren i samrådsunderlaget. I yttrandet framgår att föreningen inte kommer ge upp skogen för Spårväg Syd genom förhandling.

Samfällighetsföreningen lyfter lokaliseringar från tidigare utredningar och saknar spåralternativet vid Glömstavägen-Katrinebergsvägen.

Samfällighetsföreningen belyser en oro kring buller, vibrationer och stömljud kopplat till när en tunnel och spårväg byggs och tas i drift. Samfällighetsföreningen lyfter även oro kopplat till yt- och grundvatten samt spårvägens påverkan på Glömstadalens fornlämningar, kulturvärden och naturmiljövärden kopplat till rekreation och naturupplevelser. Föreningen anser att spårvägen bör samlokaliseras med Tvärförbindelse Södertörn för att minimera påverkan i Glömstadalen.

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2024-06-05	TN 2022-1003
<i>Sektion Lokalbana Spårväg</i>	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

Föreningen efterfrågar en samordnad bullerutredning för Kästa, där Spårväg Syd, Tvärförbindelse Södertörn och byggandet av det nya bostadsområdet Loviseberg ingår. Vidare saknas en gemensam miljökonsekvensbeskrivning för de tre projekten.

Samråd om val av lokalisering

Skopans samfällighetsförening motsätter sig starkt korridor B1 som innebär omfattande negativa konsekvenser inom en rad områden, varav boendemiljön är ett. Korridoren kommer innebära stor påverkan både under byggskede och driftskede i form av framför allt buller, vibrationer och stomljud. Föreningen ser också risken för kumulativa negativa effekter med Tvärförbindelse Södertörn.

Föreningen förordar korridor B2 när det gäller nyttor som handlar om att binda samman olika stadsdelar och bostadsområden. Spårvägen bedöms kunna binda ihop Kästa/Loviseberg med Glömsta/Vinsta. Särskilt om en hållplats förläggs i det centrum nära Glömstavägen som Huddinge kommun har aviserat att de planerar för. Korridor B2 borde också bättre uppfylla resenärsunderlag och kunna skapa goda resvanor om en hållplats läggs närmare Glömstavägen. En hållplats mellan Loviseberg och Kästa i korridor B1 kommer inte ge några sådana mervärden.

Om Spårväg Syd dras parallellt med tvärförbindelsen hela vägen till Katrinebergsvägen i korridor B2 kan andra områden fredas från allvarliga negativa miljökonsekvenser. Föreningen hoppas och förväntar sig att Region Stockholm och Trafikverket medverkar till att en samlokalisering blir möjlig.

Korridor B2 bör innebära bättre förutsättningar för samtliga miljöaspekter som lyfts i samrådshandlingen jämfört med B1. Det minst dåliga i det här läget är att samlokalisera väg och spårväg, och undvika att dra spårvägen genom och under befintliga bostadsområden när det finns andra bättre alternativ.

Avslutningsvis vill föreningen framhålla att Gömmarens naturreservat behöver skyddas och att en spårvägsbro över Gömmarravinen är ett mycket olämpligt ingrepp i naturreservatet. Om Gömmaren får minskad attraktivitet är risken stor att de som då bor i närområdet i stället tar bilen till ett ostört naturområde längre bort.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar Skopans synpunkter avseende lokaliseringen av Spårväg Syd och kan konstatera att föreningen lyfter relevanta miljöaspekter

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

som utreds inom ramen för lokaliseringstuderingen samt kommer utredas vidare i kommande skeden.

Den tidigare planeringsstudiens korridor inryms i utredningsområdet för betydande miljöpåverkan. Denna korridor, längs med Katrinebergsvägen och Glömstavägen, har kraftigt försvårats av trafikplats Kästa, som ingår i Tvärförbindelse Södertörns laga kraftvunna vägplan, som upprättats av Trafikverket. Vid planeringsstudiens färdigställande fanns inte tillräcklig information om utformningen av Tvärförbindelse Södertörn. Trafikplats Kästa är i två våningar vid korsningen med Katrinebergsvägen. En spårsträckning längs Glömstavägen skulle innebära att spårvägen behöver korsas trafikplatsen genom en lång och mycket komplicerad tunnellsättning alternativt en storskalig bro med stora tekniska utmaningar. Trafikförvaltningen anser sammantaget att en passage av trafikplats Kästa skulle innebära ett mycket besvärligt och tekniskt komplicerat genomförande. Detta i kombination med att sträckningen inte möjliggör någon hållplats i den planerade stadsdelen Loviseberg, har medfört att alternativet har avfärdats från fortsatt utredningsarbete.

Utformning av Spårväg Syd utifrån vald lokalisering genomförs i kommande skeden. Detsamma gäller att fortsätta samverka med Trafikverket angående Tvärförbindelse Södertörn i aktuella beröringspunkter. Trafikförvaltningen instämmer i att det finns fördelar med att samförlägga infrastruktur, men bedömer att passage av Tvärförbindelse Södertörn i korsningen med Katrinebergsvägen inte är genomförbar, varför alternativet inte är aktuellt för fortsatt arbete.

Det saknas möjligheter att upprätta en gemensam miljökonsekvensbeskrivning för de projekten som Skopan föreslår, däremot finns andra möjligheter för att samordna planeringen. Spårväg Syd har att beakta andra närliggande planer i kommande skeden, både inom järnvägsplanearbete och inom arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen.

Spårvägens påverkan på skogsområden kommer minimeras i den mån det är tekniskt möjligt. Åtgärder som mildrar negativa konsekvenser på rörligt friluftsliv kommer utredas vidare i kommande skeden.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

7.5.14 Snättringe Sportklubb

Samråd om betydande miljöpåverkan

Orienteringsklubben i Huddinge, Snättringe Sportklubb, framför att den planerade dragningen av Spårväg Syd ska väljas så att Gömmarskogens naturreservat och skogen vid Flottsbro inte påverkas, samt att nya barriärer i form av spårväg eller större trafikleder förläggs så att maximalt med passager mellan naturområden bevaras över dessa.

Skogsområdena ligger i anslutning till en klubbstuga vid Källbrinks IP, varifrån klubbträningar för cirka 600 medlemmar utgår från flera gånger i veckan. Området används under hela året.

Samråd om val av lokalisering

Orienteringsklubben i Huddinge, Snättringe Sportklubb framför i samrådet om val av lokalisering i stort sett samma synpunkter som i samrådet om betydande miljöpåverkan.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar Snättringe Sportklubbs synpunkter. I kommande arbete ska den betydande miljöaspekten rekreation och friluftsliv behandla och bedöma den påverkan som Spårväg Syd har på naturområden kopplat till friluftsidrotter såsom orientering. Spårvägens påverkan på skogsområden kommer minimeras i den mån det är tekniskt möjligt. Åtgärder som mildrar negativa konsekvenser på rörligt friluftsliv utreds om så är nödvändigt.

7.5.15 Sopsug i Älvsjö samfällighetsförening

Samråd om betydande miljöpåverkan

Sopsug i Älvsjö samfällighetsförening yttrar sig inte i samrådet om betydande miljöpåverkan.

Samråd om val av lokalisering

I samrådet för val av lokalisering lyfter Sopsug i Älvsjö samfällighetsförening att det går en hel del rörledning till sopsugen i området och planeras för omfattande schakt får inte transporter av sopor från många av fastigheterna nära centrum äventyras. Envac har kartor över dessa.

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2024-06-05	TN 2022-1003
Sektion Lokalbana Spårväg	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar Sopsug i Älvsjö samfällighetsförenings information angående befintliga ledningar och tar med sig dem i kommande arbete.

7.5.16 Stockholms Orienteringsförbund

Samråd om betydande miljöpåverkan

Stockholms orienteringsförbund anser att den planerade dragningen av Spårväg Syd ska anpassas så att intrånget i Gömmarens naturreservat och Flottsbroområdet minimeras. Flottsbroområdet och Gömmarskogen ingår båda i distriktets viktigaste terrängområden för orienteringssporten. Förbundet påpekar att trycket på naturmark för exploatering i Stockholmsregionen är extremt hårt, vilket i förlängningen drabbar naturvärdena och även friluftsidrotterna negativt.

För att säkerställa friluftslivets och friluftsidrotternas tillgänglighet till alla de naturområden som berörs av spårvägssträckningen, behöver ett flertal lättillgängliga passager skapas för att minska barriäreffekterna.

Samråd om val av lokalisering

Stockholms orienteringsförbund ser positivt på att kollektivtrafiken i länet utvecklas, men menar också att kvarvarande naturområden ska bevaras i största möjliga mån. Detta för att boende ska ha rekreationsområden i sitt närområde, för att bevara den biologiska mångfalden och ur klimatsynpunkt.

Stockholms Orienteringsförbund menar därför att Spårväg Syd ska dras i redan exploaterade områden. Detta uppnås genom att sträckningen samordnas med Tvärförbindelse Södertörn. Förbundet önskar att spårvägen skapar så lite barriäreffekt som möjligt så att förbindelsen mellan Gömmarskogen och skogen vid Flottsbro inklusive Lovisedal förbättras. Stockholms Orienteringsförbund och RF/SISU Stockholm önskar få ytterligare möjligheter att påverka planeringen genom ett fysiskt möte med projektledningen för Spårväg Syd.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar Stockholms orienteringsförbunds yttrande. I kommande arbete ska den betydande miljöaspekten rekreation och friluftsliv behandla och bedöma den påverkan som Spårväg Syd har på naturområden kopplat till friluftsidrotter såsom orientering. Spårvägens påverkan på skogsområden kommer begränsas i möjligaste mån. Åtgärder som mildrar negativa

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

konsekvenser på det rörliga friluftslivet kommer utredas vidare i kommande skeden.

Trafikförvaltningen ser fram emot fortsatt samverkan i kommande skeden.

7.5.17 SSCO Stockholms studentkårer

Samråd om betydande miljöpåverkan

SSCO Stockholms studentkårer yttrar sig inte i samrådet om betydande miljöpåverkan.

Samråd om val av lokalisering

SSCO vill uttrycka sitt starka stöd till förslaget. Det är en mycket viktig utveckling för att binda ihop pendeltågs- och tunnelbanelinjerna och Kungens kurva och därigenom underlätta mobiliteten i området, inte minst till och från Campus Flemingsberg. Det underlättar breddad rekrytering och livslångt lärande.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar SSCO Stockholms studentkårer synpunkter.

7.5.18 Svenska kyrkan - Stockholms stift

Samråd om betydande miljöpåverkan

Stockholms stift ser i grunden positivt på projekt Spårväg Syd utifrån flera aspekter. Bland annat kopplat till Svenska kyrkans uppfattning och engagemang rörande hållbar utveckling.

Stiftet efterfrågar i den fortsatta planläggningen en detaljerad konsekvensanalys kring påverkan av församlingars kyrkobyggnader och miljöer, i de fall påverkan uppstår.

Samråd om val av lokalisering

Under samrådet om val av lokalisering hänvisar stiftet till tidigare yttrande och lyfter att de ser fram emot en tidig dialog utifall risker eller annan negativ påverkan för deras församlingars kyrkobyggnader och miljöer bedöms kunna uppstå på grund av Spårväg Syd.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar Stiftets synpunkter och avser inleda dialog med Stiftets, där så är nödvändigt.

7.5.19 Svenska Turistföreningen Stockholm lokalavdelning

Samråd om betydande miljöpåverkan

Svenska Turistföreningen (STF) Stockholm lokalavdelning lämnar synpunkter på sträckan Vårby-Gömmardalen.

I yttrandet lyfts att den gröna kilen Bornsjökilen har många stora och legitima intressen inom natur, rekreation och friluftsliv. Kilens funktion måste säkerställas. Inom Gömmarens naturreservat ska projektet undvika grönytor i markplan, framför allt lyfts att Gömmarbäckens dalgång är speciellt känslig.

Spårvägen förespråkas dras i tunnel under orörda grönområden. Om spårvägen dras i markplan förutsätts den hamna så nära E4 och befintlig bebyggelse som möjligt samt att en ekodukt anläggs för friluftsliv, rekreation, natur och djurliv.

Vidare lyfts att samrådsunderlaget saknar information om väl använda stigar och vandringsleder, bland annat Huddingeleden.

Samråd om val av lokalisering

STF lyfter att de även i detta skede av projektet vill att trafikförvaltningen tar en fortsatt stor hänsyn till grönområdena utmed tänkt sträckning, och då speciellt till Gömmarens naturreservat och Flottsbro's grönområden. Dessa grönområden ingår även i en av Stockholms gröna kilar, Bornsjökilen. STF märker av ett ökat antal besökare i Gömmaren och Flottsbroområdet och den positiva trenden tycks fortsätta. Huddingeleden som går i båda områden är populär. Flera motionsspår och vandringsstigar finns i båda områden och används flitigt. En gångpassage under Glömstaleden finns nu i trakten av Masmogård / Masmoberget. STF lyfter att den kan behöva breddas och kanske även kompletteras av en ekodukt i lämpligt läge så både människor och djur kan korsa leden inklusive Spårväg Syd.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar synpunkter och medskick kring miljöfaktorer att utreda vidare i kommande skeden. I det fortsatta arbetet med lokalisering av spårvägen har avvägningar gjorts utifrån att intrång i värdefull naturmark och friluftsområden ska minimeras. Faktisk utformning och lokalisering av Spårväg

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Syd återstår att utreda i kommande skeden. Påverkan på naturvärden, och andra värden, kan inte uteslutas helt med avseende på vad som är tekniskt genomförbart.

Trafikförvaltningen har att följa relevant lagstiftning och planläggningsprocess och behöver nogsamt utreda och hantera sådan eventuell påverkan som STF tar upp. Påverkan på Gömmarbäcken och Bornsjökilen är viktigt att utreda vidare i kommande skeden.

7.5.20 Sveriges Åkeriföretag

Samråd om betydande miljöpåverkan

Sveriges Åkeriföretag har inga synpunkter utan ser positivt på utbyggnaden av kollektivtrafiken. Ett medskick görs att om vägbanor måste korsas tågrälsen ska det vara möjligt för en lastbil med släp att kunna passera utan problem.

Samråd om val av lokalisering

Sveriges Åkeriföretag framför i samrådet om val av lokalisering i stort sett samma synpunkter som i samrådet om betydande miljöpåverkan.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar synpunkten och tar den vidare till det fortsatta arbetet.

7.5.21 Sättra Segeltorp företagsgrupp

Samråd om betydande miljöpåverkan

Sättra Segeltorp företagsgrupp ser Spårväg Syd som ett bra sätt att binda samman Stockholmsregionen i sydväst. Spårvägen som den nu gestaltas i samrådsunderlaget kommer att stärka näringslivet genom att sammanbinda stora arbetsområden som Flemingsberg, Kungens Kurva och Skärholmen.

Företagsgruppen anser att den föreslagna dragningen mellan Skärholmen och Fruängen kommer ge företagen bättre kommunikation. Men påpekar att det även är viktigt att hållplatser får lägen som betjänar Segeltorp och Smista Allé. Vidare är det viktigt att bron över E4/E20 snabbt kommer ner till gatunivå på Bredängssidan, så att trafiken på Murmästarvägen och Strömsättravägen inte hindras.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Samråd om val av lokalisering

I samrådet om val av lokalisering vidareutvecklar företagsgruppen sitt tidigare yttrande med att välja bansträckning enligt nedan:

Korridor F1 föredras då bro över E4/E20 bättre binder samman områdets delar och skapar en gemensam kärna i den regionala stadskärnan. Hållplatserna Kungens Kurva och Skärholmen är viktiga för handeln.

Korridor G ligger enligt företagsgruppen helt rätt. Hållplatsen i närheten av Sättra T-bana är viktig även för arbetsplatser och boende i Segeltorp då det finns en gång- och cykelbro över motorvägen.

Korridor H1 föredras före H2 i Sättra, då en hållplats nära Daisys servar företagsområdet och kommande byggnation i Mälaräng.

Korridor I4 föredras då den ger bra kommunikation till Smista Allé som alternativ till hållplatsen vid Sättra T-bana. Företagsgruppen önskar att hållplatsen får ett läge i anslutning till att banan når markläge efter bron över E4/E20. Hållplatsen norr om Fruängens centrum är viktig för omstigning till T-bana.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar synpunkter angående val av lokalisering och tar dem vidare i arbetet med att slutföra lokaliseringsutredningen. Både lägen för hållplatser och utformning av broar och liknande är föremål för utredning i kommande skeden.

7.5.22 Tallholmens samfällighetsförening

Samråd om betydande miljöpåverkan

Tallholmens samfällighetsförening yttrar sig inte i samrådet om betydande miljöpåverkan.

Samråd om val av lokalisering

Tallholmens samfällighetsförening lämnar synpunkter på delområde Kungens Kurva/Skärholmen. De anser att utrymmet längs med Skärholmsvägen är extremt begränsat och att det blir svårt att dra en spårväg inom korridor F1. Det gäller både framkomlighet och tillkommande ljudpåverkan. Den smidigaste och bästa lösningen i detta område är i stället att dra spårvägen enligt alternativ F2. Hänsyn behöver dock i båda fallen tas till bullerpåverkan då föreningen fått

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

indikationer på att buller och oljud redan idag överskrider de gränser som anses rimliga och därför kommer att få mätningar utförda under de närmsta åren.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar Tallholmens samfällighetsförenings yttrande och tar det vidare i arbetet med att slutföra lokaliseringsskedet. Frågor kring markbehov kommer vara en av många viktiga frågor att utreda och hantera inom arbetet med järnvägsplan.

Inom ramarna för lokaliseringsutredningen genomförs trafikanalyser, både för effekter på ett antal områdets vägtrafik och för storskaliga förändringar i resmönster som följd av Spårväg Syd. Lokaliseringsutredningen lyfter sedan dessa och gör en jämförelse mellan de olika korridoralternativ som lyfts.

Utredningar om buller och vibrationer, samt åtgärder för att motverka de störningarna, har inletts i arbetet med miljöredovisningen. Detta arbete fördjupas i kommande arbete.

7.5.23 Tullinge Tomt- och villaägareförening

Samråd om betydande miljöpåverkan

Tullinge Tomt- och villaägareförening (TTVF) yttrar sig inte i samrådet om betydande miljöpåverkan.

Samråd om val av lokalisering

TTVF ser positivt på genomförande av Spårväg Syd men är angelägna om att de boende i närområdet inte drabbas av negativ påverkan. TTVF vill trycka på skyldigheten till noggrann uppföljning så att man i ett så tidigt skede som möjligt genomför åtgärder som både följer lagar och förordningar och som är tillfredställande för berörda fastighetsägare.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar synpunkterna och tar dem vidare till det fortsatta arbetet. Trafikförvaltningen har att följa relevant lagstiftning och planläggningsprocess och behöver nogsamt utreda och hantera sådan eventuell påverkan i kommande skeden.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

7.5.24 Vårby-Fittja hembygdsförening

Samråd om betydande miljöpåverkan

Hembygdsföreningen yttrar sig gällande miljökonsekvenserna i området Vårby-Fittja med närmast angränsande områden.

Hembygdsföreningen accepterar inga som helst ingrepp i Gömmarens naturreservat.

Hembygdsföreningen skriver i yttrandet att Spårväg Syd kommer möjliggöra en ökning av biltrafik genom Glömstadalen då spårvägen bidrar till utbyggnaden av stadsdelen Loviseberg. Hembygdsföreningen föreslår att spårvägen, med syfte att minska biltrafiken, i stället går genom befintlig bebyggelse i Glömstadalen, där förtätning pågår och kollektivtrafiken är mycket eftersatt.

Hembygdsföreningen förespråkar en spårvagnsdepå vid stenkrossen vid före detta Lindvretens trafikplats.

Vid utbyggnaden av Tvärförbindelse Södertörn planeras en ekodukt i höjd med Myrstuguberget, hembygdsföreningen frågar hur spårvägen ska anpassas för att inte blockera ekodukten.

I Segeltorp bör särskild hänsyn visas till natur- och kulturmiljön kring gamla Södertäljevägen. De ålderdomliga ekarna får ej skadas eller fällas. Det lyfts även att särskild hänsyn ska tas till olika rinnande vatten.

Samråd om val av lokalisering

Hembygdsföreningen anser att en utbyggnad av Spårväg Syd inte kan ersätta befintliga busslinjer såsom linje 172 och 865.

Inom delområde B förordas en sträckning av Spårväg Syd genom den befintliga bebyggelsen vid Glömsta. I det fall Loviseberg byggs förordar hembygdsföreningen korridor B1. Den tunnel för spårvägen, som förordas förbi Loviseberg, bör då förlängas fram till den tunnel som B1 stakar ut under Kästa och Katrinebergsvägen.

Inom delområde C lyfter hembygdsföreningen att det är positivt med samnyttjande av tvärförbindelsens ekodukt. Den anser samtidigt att de båda projekten bör förläggas i tunnel inom samma avsnitt för att inte skapa ytterligare barriärer i det ekologiska sambandet i den gröna kilen mellan Gömmarskogen och Bornsjöområdet. Annars behöver ett antal ekodukter byggas över Spårväg Syd mellan Masmö och Flemingsberg.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Den fortsatta sträckningen av spårvägen inom delområde D bör ske längs Botkyrkaleden.

Hembygdsföreningen anser att Krossen är ett bra val för depåläge. Sumpskogen ska dock lämnas orörd. Arkeologiska inventeringar och undersökningar måste göra i området och längs hela sträckningen av Spårväg Syd. För att inte påverka Gömmarens naturreservat inom delområde E och D bör tunnel för Spårväg Syd förlängas under Gömmarbäckens ravin.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar synpunkter angående val av lokalisering och tar dem vidare i arbetet med att slutföra lokaliseringsutredningen. Föreningen lyfter viktiga miljöfaktorer att utreda i kommande skeden. Faktisk utformning av Spårväg Syd återstår att utreda i kommande järnvägsplaneskede. Påverkan på naturvärden, och andra värden, kan inte uteslutas. Trafikförvaltningen har att följa relevant lagstiftning och planläggningsprocess och behöver nogsamt utreda och i möjligaste mån begränsa Spårväg Syds omgivningspåverkan.

Tidigare korridor längs Glömstavägen inryms i utredningsområdet för betydande miljöpåverkan. Denna korridor, längs med Katrinebergsvägen och Glömstavägen, har kraftigt försvårats av trafikplats Kästa, som ingår i Tvärförbindelse Södertörns laga kraftvunna vägplan, som upprättats av Trafikverket. Vid planeringsstudien färdigställande fanns inte tillräcklig information om utformningen av Tvärförbindelse Södertörn. Trafikplats Kästa är i två våningar vid korsningen med Katrinebergsvägen. En spårsträckning längs Glömstavägen skulle innebära att spårvägen behöver korsa trafikplatsen genom en lång och mycket komplicerad tunnellsättning alternativt en storskalig bro med stora tekniska utmaningar. Trafikförvaltningen anser sammantaget att en passage av trafikplats Kästa skulle innebära ett mycket besvärligt och tekniskt komplicerat genomförande. Detta i kombination med att sträckningen inte möjliggör någon hållplats i den planerade stadsdelen Loviseberg, har medfört att alternativet har avfärdats från fortsatt utredningsarbete.

Genom Glömstadalen behöver trafikförvaltningen samordna planeringen av spårvägen med Huddinge kommuns planer.

Vad gäller Trafikverkets ekodukt är utgångspunkten att Spårväg Syd förläggs under ekodukten, samlat med övrig infrastruktur.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

7.5.25 Älvsjö AIK Innebandy

Samråd om betydande miljöpåverkan

Älvsjö AIK Innebandy yttrar sig inte i samrådet om betydande miljöpåverkan.

Samråd om val av lokalisering

Älvsjö AIK Innebandy är positiva till spårvägen och menar att den kommer underlätta för idrottande ungdomar att ta sig till idrottshall såsom Kämpetorp både från T-bana (Fruängen) samt pendeltåget.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar Älvsjö AIK Innebandys synpunkter.

7.6 Berörda ledningsägare

7.6.1 Ellevio AB

Samråd om betydande miljöpåverkan

Ellevio har flera anläggningar som påverkas i stora delar av utredningsområdet. Ellevio önskar därför inbjudan till yttrande för synpunkter och vidare informationsutbyte i fortsatt lokaliseringsutredning samt kommande järnvägsplaner och tillhörande detaljplaner.

Samråd om val av lokalisering

Ellevio lyfter återigen att de har flera anläggningar som riskerar att påverkas, och som Spårväg Syd behöver beakta i planeringsarbetet, i stora delar av utredningsområdet. Det finns risk att skador uppstår vid byggnation nära Ellevios anläggningar. Det är av yttersta vikt att detta inte sker då det kan påverka leveranssäkerheten negativt. Ellevios anläggningar är känsliga för vibrationer och sättningar som kan uppstå vid bland annat sprängning, borrning och spontning.

Åtgärder i Ellevio AB:s befintliga anläggningar utförs efter beställning till Ellevio AB samt bekostas av sökande.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen ser Ellevio som en självklar intressent att samverka med i det kommande arbete och ser fram emot fortsatt dialog.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

I kommande skede ingår att utreda ändamålsenliga lösningar för genomförande- och driftskedet av Spårväg Syd i relation till befintliga och planerade ledningar som eventuellt påverkas.

7.6.2 Skanova AB

Samråd om betydande miljöpåverkan

Skanova yttrar sig inte i samrådet om betydande miljöpåverkan.

Samråd om val av lokalisering

Skanova yttrar sig inte i samrådet om val av lokalisering.

Kommunicering utökad korridor D i Masmo

Skanova meddelar att de har markförlagda teleanläggningar inom området och önskar så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika ledningsflyttar.

Skanova önskar i ett tidigt skede medverka i planarbetet angående ledningsfrågor.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen tackar för informationen och ser Skanova som en viktig intressent att samverka med i kommande arbete och ser fram emot fortsatt dialog. I kommande skede ingår att utreda ändamålsenliga lösningar för genomförande- och driftskedet av Spårväg Syd i relation till befintliga och planerade ledningar som eventuellt påverkas.

7.6.3 Stockholm Vatten och Avfall

Samråd om betydande miljöpåverkan

Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) yttrar sig inte i samrådet om betydande miljöpåverkan.

Samråd om val av lokalisering

SVOA har befintliga anläggningar i samtliga delområden för Spårväg Syd och listar generella synpunkter inför det fortsatta utredningsarbetet. SVOA beskriver även översiktligt befintliga/planerade VA-anläggningar inom utredningskorridoren.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Kommunicering utökad korridor D i Masmo

SVOA har inte yttrat sig i samband med kommunikering om utökad korridor i Masmo.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen tackar för informationen och ser Stockholm Vatten och Avfall som en självklar intressent att samverka med i kommande arbete och ser fram emot fortsatt dialog. I kommande skede ingår att utreda ändamålsenliga lösningar för genomförande- och driftskedet av Spårväg Syd i relation till befintliga och planerade ledningar som eventuellt påverkas.

7.6.4 Sydvästra Stockholmsregionens VA-verksaktiebolag

Samråd om betydande miljöpåverkan

Sydvästra Stockholmsregionens VA-verksaktiebolag (Syvab) yttrar sig inte i samrådet om betydande miljöpåverkan.

Samråd om val av lokalisering

Himmerfjärdsverket är Sveriges 5:e största reningsverk. Verket ägs av Syvab. Syvab ägs av Stockholm Vatten AB, kommunerna Salem, Nykvarn och Botkyrka samt Telge i Södertälje AB. Från Mälarhöjden och ner parallellt nedanför E20 löper en 5,5 mil lång avloppsvattentunnel fram till Himmerfjärdsverket. Tunnelns längd och placering ger att den övre delen av tunneln ligger i närheten under den korridor inom vilken Spårväg Syd utreds. Hänsyn behöver således tas till tunnelns placering i förhållande till de arbeten som är tilltänkta för spårvägen.

Syvab förutsätter en kontakt och dialog med trafikförvaltningen i det fortsatta arbetet med Spårväg Syd.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen tackar för informationen och ser Syvab som en självklar intressent att samverka med i kommande arbete och ser fram emot fortsatt dialog. I kommande skede ingår att utreda ändamålsenliga lösningar för genomförande- och driftskedet av Spårväg Syd i relation till befintliga och planerade ledningar/tunnlar som eventuellt påverkas.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

7.6.5 Södertörns Fjärrvärme AB

Samråd om betydande miljöpåverkan

Södertörns Fjärrvärme AB (SFAB) har en betydande mängd ledningar och tillhörande anläggningar inom korridoren för Spårväg Syd, varav en del ledningar är kritiska för värme- och varmvattenförsörjning av stora delar av Huddinge kommun och Stockholms stad.

SFAB påpekar att genom att undvika ledningsomläggningar i så stor grad som möjligt samt placera de ledningar som måste läggas om i permanenta lägen direkt och undvika temporära ledningar samt god planering vid omläggningar av kritiska ledningar kan miljöpåverkan minimeras.

Samråd om val av lokalisering

I samrådet om val av lokalisering vill SFAB uppmana trafikförvaltningen att samordna eventuella ledningsomläggningar med Trafikverkets projekt Tvärförbindelse Södertörn. SFAB har för närvarande flera omläggningar som planeras p.g.a. Tvärförbindelse Södertörn.

Kommunicering utökad korridor D i Masmo

SFAB har inte yttrat sig i samband med kommunikering om utökad korridor i Masmo.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar informationen och ser fram emot fortsatt samverkan och dialog med SFAB i kommande skeden. I kommande skede ingår att utreda ändamålsenliga lösningar för genomförande- och driftskedet av Spårväg Syd i relation till befintliga och planerade ledningar som eventuellt påverkas.

Gällande Tvärförbindelse Södertörn vill trafikförvaltningen lyfta att en nära samverkan med Trafikverket sker i dagsläget kring flera punkter. Trafikförvaltningen avser att även lyfta frågan kring ledningsomläggningar i den fortsatta dialogen med Trafikverket.

7.6.6 Vattenfall Eldistribution AB

Samråd om betydande miljöpåverkan

Vattenfall Eldistribution har inom utredningsområdet elnätsanslutningar med ledningar för både luft och markkablar från spänningsnivå 77 kV till 0,4 kV.

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2024-06-05	TN 2022-1003
<i>Sektion Lokalbana Spårväg</i>	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

Vattenfall Eldistribution har inom området både regionnätsanläggningar och lokalnätsanläggningar med ledningar, kablar och stationer.

Vattenfall Eldistribution önskar att regionnätsledningarna får en minimal påverkan av Spårväg Syd. I yttrande framkommer säkerhetsbestämmelser vid arbete och etableringar kring ledningar och anläggningar.

Samråd om val av lokalisering

Vattenfall påpekar att detaljerna kring Spårväg Syds utredningskorridor behöver ses över kopplat till Vattenfalls anläggningar. Projekteringsavtal kan behövas för att hantera utredning och genomförande av ledningsarbeten.

Vattenfall informerar om att det pågår arbete med markförläggning av luftledning inom delområde A och B. inom detta arbete krävs lednings-samordning med Spårväg Syd,

Vattenfall lyfter också riktlinjer för anläggande av ny järnväg samt informerar trafikförvaltningen om arbetsgången vid bedömd påverkan på befintliga anläggningar.

Kommunicering utökad korridor D i Masmö

Vattenfall meddelar att de har befintliga markkablar som ser ut att påverkas av korridorens utökning i Masmö. Vattenfall informerar om att det är exploatörens ansvar att initiera och bekosta eventuella ledningsflyttar samt riktlinjer kopplat till detta.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar informationen och ser fram emot fortsatt samverkan och dialog med Vattenfall i kommande skeden. I kommande skede ingår att utreda ändamålsenliga lösningar för genomförande- och driftskedet av Spårväg Syd i relation till befintliga och planerade ledningar som eventuellt kan påverkas.

7.7 Övriga berörda

7.7.1 Ariem AB

Samråd om betydande miljöpåverkan

Ariem AB yttrar sig inte i samrådet om betydande miljöpåverkan.

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2024-06-05	TN 2022-1003
<i>Sektion Lokalbana Spårväg</i>	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

Samråd om val av lokalisering

Ariem AB äger fastigheterna Diagonalen 1 och Cirkeln 1 i Kungens Kurva. Utvecklingen av Kungens Kurva-Skärholmen som en regional stadskärna är beroende av att Spårväg Syd kommer till stånd. Ariem är därför mycket positiva till projektet.

Ariem vill belysa vikten av att sydöstra Kungens Kurva intill Kolartorp till exempel Ellipsvägen, Jägerhorns väg och Smistavägen vägs in i valet av lokalisering. Smistavägen kan spela en avgörande roll i arbetet med att överbrygga den barriär som E4/E20 idag innebär mellan Kungens Kurva och Skärholmen. Ariem står även bakom yttrandet från Kungens Kurva-Skärholmen fastighetsägarförening. Ariem ser fram emot fortsatt dialog med Region Stockholm i den kommande planeringsprocessen och beslut om val av lokalisering för Kungens Kurva-Skärholmen.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar Ariem AB:s yttrande och medskick vad gäller närliggande områden och tar det vidare i arbetet med att slutföra lokaliseringstuderingen. Trafikförvaltningen ser fram emot fortsatt samverkan i kommande skeden. Se även förvaltningens svar på yttrandet från Kungens Kurva-Skärholmen fastighetsägarförening.

7.7.2 HB Segmentet 1 genom Bonnier Fastigheter AB

Samråd om betydande miljöpåverkan

HB Segmentet 1 genom Bonnier Fastigheter AB (HB Segmentet) yttrar sig inte i samrådet om betydande miljöpåverkan.

Samråd om val av lokalisering

HB Segmentet anser att det är av stor vikt att korridor F1 och F2 inte innebär ytterligare inskränkning av aktuell fastighet än angivet i detaljplanen som vann laga kraft 2018-11-23 (Dnr 0126K-16761). Under genomförandetiden får det ej ske någon begränsning i nyttjande av fastigheten. Störande arbeten ska utföras på tider då det ej påverkar fastighetsägaren eller hyresgästernas verksamheter.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar yttrandet från HB Segmentet 1 genom Bonnier Fastigheter AB och tar det vidare i arbetet med att slutföra lokaliseringsskedet.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Frågor kring markbehov kommer vara en av många viktiga frågor att utreda och hantera inom arbetet med järnvägsplan.

Utredningar om buller och vibrationer, samt åtgärder för att motverka de störningarna, har inletts i arbetet med miljöredovisningen. Detta arbete fördjupas i kommande arbete.

7.7.3 Castellum AB

Samråd om betydande miljöpåverkan

Castellum AB yttrar sig inte i samrådet om betydande miljöpåverkan.

Samråd om val av lokalisering

Castellum lyfter att utredningskorridoren i delområdena Sättra/Bredäng Segeltorp/Fruängen passerar över Castellums fastigheter Visiret 2 och Visiret 4.

Castellum anser att den föreslagna lokaliseringen skulle innebära att en eller flera av Castellums fastigheter behöver lösas in för järnvägsändamål varvid ersättning ska utgå enligt expropriationslagens bestämmelser. Skadorna bedöms kunna uppgå till mångmiljonbelopp då hyresgäster behöver sägas upp. Utöver direkta skador på fastigheter anser Castellum att resterande fastigheter/verksamheter kommer påverkas negativt både under byggtid och drifttid till följd av negativ påverkan på trafikflöden och tillgänglighet.

Den föreslagna lokaliseringen bedöms även innebära störningar i form av buller och vibrationer. Aktuella byggnader har uppförts för att utgöra en bullerskärm mot bakomliggande bostadsbebyggelse. Spårdragningen kommer innebära ett avbrott i barriären mot E4/E20 som tillsammans med den tillkommande spårtrafiken kommer innebära störningar för omgivningen. Inom de aktuella fastigheterna finns även vibrationskänslig utrustning vilken bedöms påverkas.

Castellum anser att den föreslagna spårlokaliseringen ytterligare skulle förvärra en redan svår trafiksituation längs med Smista Allé genom ökad köbildning under byggskedet samt under driftskedet genom den bevakade övergången som krävs på grund av en korsande spårväg.

Castellum undrar var tidigare alternativa sträckning avseende passagen över Smista Allé inom delområde I har tagit vägen och önskar ta del av på vilka skäl denna har avfärdats.

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2024-06-05	TN 2022-1003
<i>Sektion Lokalbana Spårväg</i>	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

Castellum förordar ett alternativ där E4/E20 i stället passeras något norrut vid Bredängsavfarten mot Segeltorp/Fruängen där spåret då går över och längs med befintlig bro över E4/E20.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar Castellums yttrande och tar det vidare i arbetet med att slutföra lokaliseringsskedet. Frågor kring markbehov kommer vara en av många viktiga frågor att utreda och hantera inom arbetet med järnvägsplan.

I arbete med järnvägsplan är spårvägens utformning, påverkan på befintliga gator och trafik samt omgivning viktiga frågor att utreda när lokalisering är vald, utifrån de förutsättningar som då inställer sig. Detsamma gäller att utreda ändamålsenliga lösningar för genomförandeskedet av Spårväg Syd.

Utredningar om buller och vibrationer, samt åtgärder för att motverka de störningarna, har inletts i arbetet med miljöredovisningen. Detta arbete fördjupas i kommande arbete.

Redogörelse för bortvalda alternativ samt motiv till bortval finns i PM Bortvalda alternativ.

Trafikförvaltningen ser fram emot fortsatt dialog med Castellum.

7.7.4 Fabege AB m.fl

Samråd om betydande miljöpåverkan

Fabege AB m.fl yttrar sig inte i samrådet om betydande miljöpåverkan.

Samråd om val av lokalisering

Fabege AB och dess fastighetsägande dotterbolag förordar korridor J1 längs Älvsjövägen. Fabege har för avsikt att utveckla kontor och bostäder inom fastigheten Kabelverket 2 i enlighet med gällande detaljplan Dp 2018-18246-54. Den nya detaljplanen har beaktat en möjlig utbyggnad av Spårväg Syd i Älvsjövägen.

Fabege ser fram emot delaktighet i det fortsatta arbetet för att möjliggöra Spårväg Syd. Fabege lyfter också att Spårväg Syd inkluderas i det pågående detaljplanearbetet för Stadscentrum i Flemingsberg.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar Fabege AB med fleras synpunkt angående val av lokalisering och tar med sig den till arbetet med att slutföra lokaliseringsutredningen.

7.7.5 Glömsta Fastighets AB

Samråd om betydande miljöpåverkan

Glömsta Fastighets AB yttrar sig inte i samrådet om betydande miljöpåverkan.

Samråd om val av lokalisering

Glömsta Fastighets AB yttrar sig som ägare av fastigheten Masmö 1:7. Glömsta Fastighets AB menar att den södra delen av Gömmarens naturreservat i dagsläget är svårtillgänglig, illa underhållen och utsatt för starkt vägbuller och därför mycket lågt utnyttjad. Glömsta Fastighets AB önskar utveckla och bygga ut i anslutning till och inom naturreservatets gränser i de områden som idag ses som störda. Dessa planer förutsätter att spårvägen dras upp på Masmoberget för att erbjuda kommunikationsmöjligheter till de nya bostadsområdena. En sådan lösning skulle medverka till tre av de fyra olika målområdena för Spårväg Syd som anges i samrådshandlingen. En dragning på berget eliminerar också samordningsbehovet med vägbyggena i området. Glömsta Fastighets AB lyfter även fram en bilaga vilken redogör för sagda utvecklingsplaner.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar Fastighets AB synpunkter angående nytt förslag för spårvägens korridor i och i anslutning till Gömmarens naturreservat och tar dem vidare i arbetet med att slutföra lokaliseringsutredningen.

7.7.6 Hemsö Fastighets AB

Samråd om betydande miljöpåverkan

Hemsö Fastighets AB äger fastigheter i anslutning till Spårväg Syd, och ser byggandet av Spårväg Syd som en förutsättning för fortsatt positiv utveckling av områden längs spårvägen.

Hemsös har en tidig markreservation för utredning av ett sjukhus inom fastigheten Skärholmen 2:1. I alternativ F2 har en yta illustrerats som skär in i det tänkta området för sjukhuset. Det försvårar inplaceringen av sjukhuset och

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

skulle kunna omöjliggöra sjukhuset lokalisering hit. Hemsö anser att ett hållplatsläge utformat som exempelvis det i korsningen Lugnets allé/ Hammarby allé i Hammarby sjöstad skulle innebära en bra stadsmiljö och möjliggöra sjukhusets läge nära kollektivtrafiknoden.

Hemsö menar att Spårväg Syds dragning längs Hälsovägen inte får öka barriäreffekten. Åtminstone ska dagens enstaka övergångsställen bibehållas eller allra helst ökas i antal.

Hemsö förespråkar alternativ H1, och då med en hållplats så nära Sättra IP som möjligt.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar Hemsö Fastighets AB:s synpunkter angående val av lokalisering och tar med sig dem till arbetet med att slutföra lokaliseringsutredningen. Vad gäller ett eventuella framtida närsjukhus anser trafikförvaltningen att samverkan och gemensamt utredningsarbete är nödvändig för att nå lämplig helhetslösning. Arbete med spårvägens och hållplatsers utformning, påverkan på befintliga gator och omgivning är viktiga frågor att utreda när lokalisering är vald, utifrån de förutsättningar som då inställer sig.

Trafikförvaltningen ser fram emot dialog kring gemensamma beröringspunkter.

7.7.7 Hüge bostäder AB

Samråd om betydande miljöpåverkan

Hüge bostäder AB yttrar sig inte i samrådet om betydande miljöpåverkan.

Samråd om val av lokalisering

Hüge bostäder är generellt positiva till föreslagna lokaliseringalternativ för Spårväg Syds sträckning. För Hüge bostäder är Masmö/Vårby Haga och Flemingsbergs centrum de mest angelägna. Hüge bostäder anser att även Vårby Gård bör få tillgång till Spårväg Syd. Den planerade hållplatsen i delområde E bör därför kunna nås från Vårby Gård.

I delområde B föredras korridor B1 då den är genare, håller avstånd till Hugés fastigheter samt specifikt inte tar fastigheten Medicinaren 20 i anspråk där Hüge planerar för exploatering av cirka 175 bostäder.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Kommunicering utökad korridor D i Masmo

Huge bostäder AB har inte yttrat sig i samband med kommunikering om utökad korridor i Masmo.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar Huge bostäder AB:s synpunkter angående val av lokalisering och utformning av spårvägen och tar med sig dem till arbetet med att slutföra lokaliseringsutredningen. Frågor kring markbehov kommer vara en av många viktiga frågor att utreda och hantera inom arbetet med järnvägsplan.

När lokalisering är beslutad kommer utformningsfrågor och konsekvenser av utformning att utredas inom då aktuell korridor.

7.7.8 IKEA fastigheter AB

Samråd om betydande miljöpåverkan

IKEA Fastigheter AB (IKEA) yttrar sig inte i samrådet om betydande miljöpåverkan.

Samråd om val av lokalisering

IKEA ser positivt på Spårväg Syd, som med rätt utformning, kommer bidra med sammanlänkningen av Kungens Kurva och Skärholmen. Baserat på aktuellt material i samrådshandlingen anser IKEA att det är svårt att få en uppfattning och bedöma konsekvenser av de två alternativa sträckningarna F1 och F2. IKEA förutsätter att mer utredningar och djupare dialoger med aktörer i området ska genomföras för välgrundade beslut.

Kompletterande utredningar bör omfatta:

- Konsekvenser av de olika kopplingarna mellan Kungens Kurva och Skärholmen.
- Konsekvenser av utformning av broar och spårområde med särskilt fokus på rörligheten inom handelsområdet och synligheten för de verksamheter som finns i området.
- Konsekvenser för kundtrafik och varuleveranser i området.
- Konsekvenser för handelsaktörer både på lång sikt och på kort sikt. IKEA anser att det är viktigt att temporära lösningar under byggnation av Spårväg Syd måste utformas med omsorg och i dialog med aktörerna i området.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

IKEA ser fram emot fortsatt dialog och gemensam ambition om att Kungens Kurva ska fortsätta vara en destination för handel och upplevelser kompletterad med Spårväg syd.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar IKEA:s yttrande och tar med sig önskemål om kompletterande utredningar till slutförandet av lokaliseringsutredningen och till kommande skeden. Detsamma gäller att utreda ändamålsenliga lösningar för genomförandeskedet av Spårväg Syd. Trafikförvaltningen ser fram emot fortsatt samverkan i kommande skeden.

7.7.9 JM AB

Samråd om betydande miljöpåverkan

JM AB (JM) yttrar sig inte i samrådet om betydande miljöpåverkan.

Samråd om val av lokalisering

JM framför ett antal synpunkter angående delområde I, Segeltorp/Fruängen. JM förordar någon av korridorerna I2-I6.

JM anser att om spårvägen dras i korridor I1, antingen rakt igenom området eller på Mälarvägen, så finns det risk för negativa konsekvenser för kommande bostadsbyggnation bland annat på grund av minskad möjlighet till byggande, buller- och vibrationsproblematik, olycksrisk samt grundläggningsproblematik.

Vidare informerar JM om att det inom alternativ I1 finns stora lerdjup med inslag av sulfidhaltig lera, högt stående grundvatten med ett artesiskt tryck som också riskerar vara förorenat med avseende på tidigare verksamheter, samt naturlig förekomst av sulfidberg.

JM ser mycket fram emot bygget av spårvägen då den verkligen kommer att förbättra tvärförbindelserna i området.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar JM:s förordande av alternativ samt information kring förhållanden inom alternativ I1 och tar med detta till arbetet med slutförande av lokaliseringsutredningen. När lokalisering är beslutad kommer utformningsfrågor och konsekvenser av utformning att utredas inom då aktuell korridor.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

7.7.10 Karolinska universitetssjukhuset

Samråd om betydande miljöpåverkan

Karolinska universitetssjukhuset (Karolinska) ställer sig positiva till en utökad kollektivtrafik som kan minska bilåkandet. Vidare tillstyrks förslag om hållplatser som underlättar för arbetspendling och för besökare vilket kan minska bilåkandet. Karolinska universitetssjukhuset vill dock betona att i byggskedet ska hänsyn tas till att sjukhuset har olika verksamheter som inte tål vibrationer.

Samråd om val av lokalisering

Karolinska yttrar sig inte i samrådet om val av lokalisering.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar Karolinskas yttrande och tar vidare frågan om vibrationer och känslig verksamhet i kommande skeden.

7.7.11 Lokalpolisområde Skärholmen

Samråd om betydande miljöpåverkan

Lokalpolisområde Skärholmen har inget att erinra.

Samråd om val av lokalisering

Lokalpolisområde Skärholmen yttrar sig inte i samrådet om val av lokalisering.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar detta.

7.7.12 M5 Fastighets KB (Fastighets AB Balder)

Samråd om betydande miljöpåverkan

M5 Fastighets KB yttrar sig inte i samrådet om betydande miljöpåverkan.

Samråd om val av lokalisering

M5 Fastighets KB är fastighetsägare till Myren 5 och de lyfter att den planerade sträckningen av spårvägen skulle gå rakt över deras fastighet. Det skulle innebära att fastigheten skulle behövas tas i anspråk i sin helhet. Spårvägen skulle försvåra framkomligheten ytterligare längs Smista allé som redan idag är högt trafikerad. Befintlig byggnation utmed E4an utgör ett slags bullerplank för

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

de boende i Segeltorp som då skulle påverkas negativt om delar av dessa byggnader tas i anspråk.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar M5 Fastighets KB yttrande och tar det vidare i arbetet med att slutföra lokaliseringsskedet. Frågor kring markbehov kommer vara en av många viktiga frågor att utreda och hantera inom arbetet med järnvägsplan.

I arbete med järnvägsplan är spårvägens utformning, påverkan på befintliga gator och trafik samt omgivning viktiga frågor att utreda när lokalisering är vald, utifrån de förutsättningar som då inställer sig.

Utredningar om buller och vibrationer, samt åtgärder för att motverka de störningarna, har inletts i arbetet med miljöredovisningen. Detta arbete fördjupas i kommande arbete.

7.7.13 Micasa Fastigheter i Stockholm AB

Samråd om betydande miljöpåverkan

Micasa Fastigheter i Stockholm AB yttrar sig inte i samrådet om betydande miljöpåverkan.

Samråd om val av lokalisering

Micasa Fastigheter yttrar sig över delområde I Segeltorp/Fruängen. De äger tomträtten till Fruängsgården 1 med äldreboende som vård-och omsorgsboende och seniorboende. Korridor I4 förordas ej då denna stäckning ger långa gångavstånd. Det alternativ som direkt kommer påverka en av Micasas fastigheter är I1. Övriga stäckningar går inte direkt utmed Fruängsgården 1. Micasa Fastigheter ser att I3 är att fördras, då det innebär kortast avstånd till en hållplats för boende, besökare samt arbetare på Fruängsgården. Micasa förordar även korridor I5 som går förbi Fruängens centrum och vidare upp på Elsa Brändströmsgata till Västertorps trafikplats.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar Micasa Fastigheters synpunkter angående val av lokalisering och tar med sig dem till arbetet med att slutföra lokalisering-utredningen.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

7.7.14 Serena properties

Samråd om betydande miljöpåverkan

Serena properties yttrar sig inte i samrådet om betydande miljöpåverkan.

Samråd om val av lokalisering

Serena properties som äger Heron City i Kungens Kurva är över lag mycket positiva till Spårväg Syd och att Kungens Kurva kopplas ihop med Skärholmen. Serena properties önskar vidare information om hur korridor F1 och F2 kommer påverka Kungens Kurva när det kommer till trafiklösning, synlighet och tillgänglighet till fastigheterna. Serena properties kan i dagsläget inte bedöma påverkan på sin fastighet för de olika korridorerna och önskar ett fördjupat underlag för att kunna ta ställning till en acceptabel korridor. De anser att F2 ger en längre dragning i området men utan att få en extra hållplats. Serena properties önskar en hållplats i anslutning till det framtida bostadsområdet Viktoria. Båda alternativen kan bli bra för området men det finns samtidigt ohanterade risker.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar Serena properties yttrande och dess synpunkter angående hållplatser. Arbete med spårvägens utformning och påverkan på befintliga gator är viktiga frågor att utreda när lokalisering är vald. Fortsatt utredning genomförs för alla korridorer inför slutförande av lokaliseringsutredningen.

Trafikförvaltningen ser fram emot dialog kring gemensamma beröringspunkter.

7.7.15 Storstockholms brandförsvär

Samråd om betydande miljöpåverkan

Storstockholms brandförsvär (SSBF) rekommenderar fortsatt samverkan kring riskfrågorna. SSBF ser positivt på att risker som kan påverka och påverkas av spårvägen identifierats och att de ska utredas vidare och hanteras i det fortsatta arbetet.

Då det finns förslag på spårvägens lokalisering som kan påverka Brännkyrka brandstation behöver det säkerställas att räddningstjänstens verksamhet inte störs och att brandstationens funktion säkerställs. Detta gäller även ambulansen som har verksamhet inom Brännkyrka brandstation. Det behöver säkerställas att det alltid finns möjlighet till fordonspassage till och från brandstationen och

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

att körtider inte påverkas negativt. Med rätt åtgärder kan SSBF se att lokalisering i närheten av brandstationen är genomförbar och inte bör ge upphov till störningar.

SSBF förordar att spårvägen går på egen bana i så stor utsträckning som möjligt. Med spårväg på egen bana minskar troligtvis risker förknippat med påkörningsolyckor av andra fordon och oskyddade trafikanter. Om spårvägen vid några fall kommer att planeras för blandtrafik önskar SSBF att så kallade stopphållplatser undviks i så stor utsträckning som möjligt.

Om konflikt mellan spår och utrymning uppstår kan tekniska lösningar krävas för att möjliggöra en effektiv räddningsinsats.

Samråd om val av lokalisering

Storstockholms brandförsvaret (SSBF) rekommenderar fortsatt samverkan kring riskfrågorna men har inget ytterligare att kommentera utöver det som tidigare lyfts.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar informationen och ser fram emot fortsatt samverkan och dialog med SSBF i kommande skeden. En viktig förutsättning för Spårväg Syd och spårvägens genomförande är att Brännkyrka brandstations funktionalitet fortsatt säkerställs. Trafikförvaltningen tar vidare råd om utformningsfrågor till kommande skeden.

7.7.16 Södertörns brandförsvarsförbund

Samråd om betydande miljöpåverkan

Södertörns brandförsvarsförbund (SBFF) hänvisar till Storstockholms brandförsvares yttrande.

7.7.16.1 Samråd om val av lokalisering

I samrådet om val av lokalisering lyfter SBFF följande:

- Planera lokalisering av bansträckningen så att hänsyn tas till översvänningsrisker i samband med omfattande regn.
- Kontaktledningsfria områden bör övervägas där räddningsinsats med höjdfordon förväntas i anslutning till närliggande byggnaders fasader.

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2024-06-05	TN 2022-1003
<i>Sektion Lokalbana Spårväg</i>	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

- Vid planerade broavsnitt bör samordnad gångtrafik med spårväg undvikas och om så sker ordnas med tanke på suicidförebyggande åtgärder.

SBFF önskar även längre fram i planprocessen delta i dialogen om insats-tekniska frågor, riskfrågor samt frågor rörande brandskydd under byggtid.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar informationen och ser fram emot fortsatt samverkan och dialog med SBFF i kommande skeden. Att beakta hydrologiska förhållanden och framtida klimat är en av många viktiga delar i det fortsatta arbetet med planering och genomförande av Spårväg Syd. Trafikförvaltningen tar vidare råd om utformningsfrågor till kommande skeden.

7.7.17 Södertörns högskola

Samråd om betydande miljöpåverkan

Södertörns högskola ser ur ett tillgänglighetsperspektiv och med hänsyn tagen till hållbart resande positivt på utbyggnaden av Spårväg Syd. Bra förbindelser i väst-östlig riktning saknas i nuläget, att ersätta buss- och biltrafik från Masmö och Skärholmen är ett bra ekologiskt hållbart alternativ. En framtida utbyggnad österut till Haninge och Handen, skulle ytterligare kunna förstärka bra förbindelser i väst-östlig riktning.

Samråd om val av lokalisering

I sitt yttrande under samrådet för lokaliseringsutredningen utvecklar högskolan sitt yttrande med att intrång i kultur- och naturlandskap som exempelvis längs med Glömstavägen behöver beaktas noga. Högskolan önskar att en hållplats förläggs i direkt anslutning till lärosätet med en trafiklösning där av- och påstigande inte behöver korsa bilvägen i samma plan då vägen ofta trafikeras av utryckningsfordon.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar synpunkterna och tar med sig dem i slutförandet av lokaliseringsutredningen och under kommande skeden.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

7.7.18 Victoria Kungens Kurva AB c/o Fastighets AB Balder

Samråd om betydande miljöpåverkan

Victoria Kungens Kurva AB (VKK) yttrar sig inte i samrådet ombetydande miljöpåverkan.

Samråd om val av lokalisering

VKK ser mycket positivt på att Spårväg Syd planeras. VKK har svårt att bedöma de olika alternativen inom delområde F med aktuellt underlag. Det behöver studeras vidare hur vägtrafiken påverkas i Kungens kurva med de olika alternativen. VKK förordar den snabbaste sträckningen till tunnelbanan i Skärholmen, vilket verkar vara alternativ F1. Dock passerar spårvägen i båda alternativen Dialoggatan som gränsar till VKKs fastighet Diametern 2 där ny bebyggelse planeras med husfasader längs hela sträckan.

VKK förutsätter att spårvägen förläggs utan intrång på fastigheten Diametern 2 så att dagvatten kan lösas på ett effektivt sätt för den nya bebyggelsen. Om gatubreddens inte räcker till för spårvägen bör breddning ske på västra sidan av Dialoggatan.

Åtgärder för att reducera bullernivåer och vibrationer längs Dialoggatan bör utredas noggrant och med beaktande av att bostäder kommer finnas precis bredvid Dialoggatan. Bostäderna kommer behöva projekteras med beaktande av spårvägens bullernivåer, men bulleråtgärder vid ”källan” är alltid att föredra.

Hållplats(er) bör vara förlagda så att korta avstånd för boende prioriteras. VKK anser att dialog är värdefullt framöver.

VKK är medlemmar Kungens Kurva Skärholmens Fastighetsägare Ekonomisk Förening och står även bakom det remissvar som föreningen skickat in i detta ärende utifrån ett övergripande perspektiv för Kungens kurvas utveckling.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar synpunkter och tar med sig dem till arbetet med att slutföra lokaliseringsutredningen. Arbeta med spårvägens utformning och påverkan på befintliga gator är viktiga frågor att utreda när lokalisering är vald. Utredningar om buller och vibrationer, samt åtgärder för att motverka de störningarna, har inletts i arbetet med miljöredovisningen. Detta arbete fördjupas i kommande arbete. För närvarande utreds inte etapplösningar för Spårväg Syd.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana Spårväg

PM
2024-06-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-1003
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Trafikförvaltningen ser fram emot fortsatt samverkan i kommande skeden.

7.7.19 Vincero fastigheter

Samråd om betydande miljöpåverkan

Vincero fastigheter (Vincero) yttrar sig inte i samrådet om betydande miljöpåverkan.

Samråd om val av lokalisering

Vincero äger fastigheter i Segeltorp och ser positivt på utvecklingen av Spårväg Syd. Linjesträckningen längs med Häradsvägen (I2-I4) och österut förordas då bostäder planeras i området. Vincero önskar en grov tidplan för planering och genomförande samt ser fram emot fortsatt arbete och är beredda att bidra aktivt i kommande samarbetsforum.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar synpunkter angående val av lokalisering och tar med sig dem till arbetet med att slutföra lokaliseringsutredningen. Trafikförvaltningen ser fram emot fortsatt samverkan i kommande skeden.