



**Stadsledningskontoret
Exploateringskontoret
Stadsbyggnadskontoret
Miljöförvaltningen
Trafikkontoret
Hägersten-Liljeholmens sdf
Skärholmens sdf
Älvsjö sdf**

Gemensamt tjänsteutlåtande
SLK Dnr 123-1583/2015
EXPL Dnr E2015-02929
SBK Dnr 2015-17786
MF Dnr 2015-016038
TK Dnr T2015-02722
H-L Sdf Dnr 458-2015-1.5.1
SKH Sdf Dnr 1.5.3./624-2015
Älv Sdf Dnr 1.5.3.375-2015
Sida 1 (11)
2015-10-28

Handläggare
Stadsledningskontoret
Anton Västberg
Telefon: 08:508 293 05

Till
Kommunstyrelsen

Exploateringskontoret
Maria Jansson
Telefon: 08-508 265 16

Stadsbyggnadskontoret
Jenny Kihlberg
Telefon: 08-508 273 79

Miljöförvaltningen
Karl Malmberg
Telefon: 08-508 279 93

Trafikkontoret
Johanna Eriksson
Telefon: 08-508 262 36

Hägersten-Liljeholmens sdf
David Eriksson
Telefon: 08- 508 220 53

Skärholmens sdf
Sara Heppling Trygg
Telefon: 08- 508 240 16

Älvsjö sdf
Kajsa Pärke
Telefon: 08- 508 210 83

Samråd för Spårväg Syd

Remiss från Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting (SL-2013-5412).

Stadsledningskontorets förslag till beslut Kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen "Samråd för Spårväg Syd" hänvisas till vad som sägs i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens, trafikkontorets, Hägersten-Liljeholmens, Skärholmens och Älvsjö stadsdelsförvaltnings gemensamma tjänsteutlåtande.



2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Ingela Lindh
T.f. stadsdirektör

Håkan Falk
Förvaltningschef
Exploateringskontoret

Anette Scheibe Lorentzi
Förvaltningschef
Stadsbyggnadskontoret

Gunnar Söderholm
Förvaltningschef
Miljöförvaltningen

Lars Jolerus
Tf. Förvaltningschef
Trafikkontoret

Lars Arvidsson
Stadsdelsdirektör
Hägersten-Liljeholmens
stadsdelsförvaltning

Kerstin Sandström
Stadsdelsdirektör
Skärholmens stadsdelsförvaltning

Per Kjellander
Stadsdelsdirektör
Älvsjö stadsdelsförvaltning

Sammanfattning

Stockholms stad har mottagit ”Remiss av samråd för Spårväg Syd” från landstingets trafikförvaltning. Trafikförvaltning genomför en programstudie (fördjupad förstudie) om Spårväg syd som sträcker sig från Flemingsberg till Älvsjö och passerar bland annat Masmo, Kungens Kurva, Skärholmen och Fruängen.

Kontoren ser positivt på planerna för en ny kapacitetsstark kollektivtrafik i söderort. En satsning på kollektivtrafiken i söderort kan bidra till att öka tillgänglighet i området och skapa bättre förutsättningar för en stadsutveckling i enlighet med stadens bebyggelseplaner och strategier, ex översiktsplanen. Den är även viktig sett till sociala och sammanlänkande aspekter för de olika bostadsområden som berörs samt bidrar till att öka stadsdelarnas attraktivitet och till att förbättra möjligheterna att utveckla de berörda områdena.

Kontoren anser att Spårväg syd bör studeras även utifrån en satsning på BRT (Bus rapid Transit) och då för hela sträckningen och inte enbart en etapp som landstinget utrett. Först när spårvägssatsningen kan ställas mot en BRT i samma sträckning kan beslut tas över vilket som är att föredra att gå vidare med.

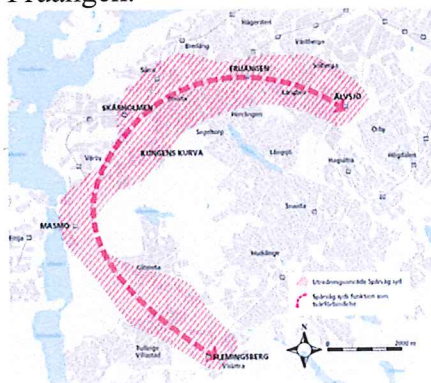
När det gäller landstingets beskrivning i programstudien av potential för bostadsutveckling längst med Skärholmsvägen vill kontoren föra fram att det är en övertolkning utifrån tidiga utredningar om bostadspotential för Skärholmsvägen och dessa ska inte sättas i samband med utbyggnaden av Spårväg syd.

Programstudien tar upp att staden förväntas medfinansiera projektet med hjälp av det exploateringsöverskott som uppstår när nya bostäder möjliggörs. Kontoren vill här poängtera att exploatering generellt sett i Stockholm inte genererar ekonomiskt överskott för kommunen. Landstinget är huvudman för kollektivtrafiken och har därför huvudansvaret för utbygganden av denna. En effektiv och attraktiv kollektivtrafik kräver ett bra och utvecklat samarbete mellan landstinget och berörda kommuner, men att skjuta över finansieringsansvaret på kommunerna är enligt kontoren inte acceptabelt.

Kontoren vill poängtera vikten av att planera för en kapacitetsstark kollektivtrafik som både anpassas gentemot nuvarande bebyggelse och som ger förutsättningar att skapa ny sammanhållen bebyggelse längs med denna sträckning. Det vill säga hur en kapacitetsstark kollektivtrafik kan bidra till att bygga stad och inte skapa nya barriärer.

Bakgrund

Spårväg syd är tänkt att gå mellan Flemingsberg och Älvsjö och passerar bland annat Masmo, Kungens kurva, Skärholmen och Fruängen.



Spårväg syd ska göra det lättare att resa i södra Stockholm. Det blir en tvärförbindelse som knyter ihop olika expansiva områden, och underlättar byten mellan spårväg, buss, tunnelbana, pendeltåg och regionaltåg. Spårvägen ökar även möjligheten att bygga nya bostäder längs sträckan.

2010 genomfördes en förstudie, och samråd med allmänheten ledde bland annat till att några sträckningsalternativ i Älvsjö avfärdades. Ytterligare samråd och dialog med berörda har hållits löpande genom åren. Trafikförvaltningen har under 2015 genomfört en så kallad programstudie, vilket innebär en fördjupad förstudie.

I programstudien har trafikförvaltningen bland annat studerat var spårvägen kan gå, hur människor påverkas, kostnader och lönsamhet, konsekvenser för miljön, spårvägens utformning samt möjliga platser för spårvagnarnas depå. Resultatet av studierna kommer tillsammans med synpunkter från allmänheten att utgöra underlag för politiska beslut för en eventuell fortsättning av arbetet med Spårväg syd.

Ärendet

Utredningen har remitterats av trafikförvaltningen i Stockholms läns landsting för svar senast den 15 november. På grund av den korta svarstiden besvaras ärendet med ett gemensamt tjänsteutlåtande direkt till kommunstyrelsen. Hela remissen går att läsa på: <http://www.sll.se/sparvagsyd/>.

Programstudien innehåller flera olika utredningar. Däribland en lokaliseringstudie där studierna kring spårvägens sträckning och perspektivet fördjupas och vidgas för att även försöka fånga in vilka andra värden, utöver resenärsnytta, som Spårväg syd kan tillföra. I enlighet med uppdraget från landstingets trafiknämnd har också en bedömning gjorts av hur Spårväg syd skulle påverkas av att under en övergångsperiod trafikera etapp 2 mellan Skärholmen och Älvsjö med BRT-fordon (Bus Rapid Transport).

För att tydliggöra Spårväg syds värde lägger lokaliseringstudien stor vikt vid att studera hur spårvägen kan bidra till en bebyggelseutveckling i sydvästra Stockholm som är förenlig med övergripande regionala mål om bostadsbyggande och attraktiva stadsmiljöer. Utredningen tar stöd i en löpande dialog som förts med bland annat Huddinge kommun och Stockholms stad och som resulterat i förslag på utökad bebyggelse utmed spårvägens sträckning.

Lokaliseringsutredningens bedömning är att en spårväg på hela sträckan mellan Flemingsberg och Älvsjö visar bättre måluppfyllelse än om BRT byggs på etapp 2 under en övergångsperiod. I arbetet med lokalisering och utformning av Spårväg syd måste samordning ske med ett flertal pågående projekt, bland annat Trafikverkets planer för Tvärförbindelse Södertörn och Förbifart Stockholm. Trafikverket har i skrivande stund inte presenterat någon föreslagen sträckning för Tvärförbindelse Södertörn, vilket innebär att spårvägens lokalisering genom Glömstadalen är föremål för fortsatta diskussioner. Fortsatt samordning behöver också ske med kommunernas bebyggelseplanering för att kunna åstadkomma täta, attraktiva stadsmiljöer i spårvägens närhet.

I lokaliseringsutredningen presenteras ett antal studerade sträckningar och depålägen. Tre av delsträckorna berör Stockholms stad direkt, Krossen – Skärholmen, Skärholmen – Fruängen och Fruängen – Älvsjö. Nedan presenteras dessa kort. På vissa sträckor finns flera lokaliseringsalternativ, medan det på andra delsträckor endast finns ett alternativ.



Studerade lokaliseringsalternativ på delsträckan Krossen - Skärholmen.

Mellan krossen och Skärholmen utredas två alternativa sträckningar enligt figur ovan.



Studerade lokaliseringsalternativ på delsträcka Skärholmen - Fruängen.

Mellan Skärholmen och Fruängen utreds tre alternativa sträckningar, två via Skärholmsvägen och en via Gamla Södertäljevägen, enligt figur ovan. De studerade alternativen är oberoende av val av sträckning på föregående delsträcka.



Studerad lokalisering på delsträckan Fruängen - Älvsjö.

Mellan Fruängen och Älvsjö har trafikförvaltningen kommit fram till sträckning enligt figur ovan.

Ekonomi

Trafikförvaltningen har beräknat kostnaden för att bygga spårväg på hela sträckan till mellan 4 200 och 5 000 miljoner kronor, beroende på val av sträckning.

I remissen kan läsas att delar av de samhällsekonomiska nyttor som spårvägen kan tillföra faller inom kommunernas ansvarsområden, vilket innebär att trafikförvaltningen anser att kommunerna bör stå för en del av projektets kostnader. Vidare menar trafikförvaltningen att den kommunala medfinansieringen är avgörande för att projektet ska kunna genomföras.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts gemensamt av stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret, Hägersten-Liljeholmens, Skärholmens och Älvsjö stadsdelsförvaltning.

Kontorens synpunkter och förslag

Kontoren ser positivt på planerna för en ny kapacitetsstark kollektivtrafik i söderort. En satsning på kollektivtrafiken i söderort kan bidra till att öka tillgänglighet i området och skapa bättre förutsättningar för en stadsutveckling i enlighet med stadens bebyggelseplaner och strategier, ex översiktsplanen.

En kapacitetsstark kollektivtrafik är även viktig sett till sociala och sammanlänkande aspekter för de olika bostadsområden som berörs. Den bidrar vidare till att öka stadsdelarnas attraktivitet och till att förbättra möjligheterna att utveckla de berörda områdena. En ny kapacitetsstark kollektivtrafikförbindelse är positiv för en fortsatt utveckling till ett mer jämlikt och hållbart Stockholm och söderort då den möjliggör bostads- och näringslivsetableringar.

Kontoren anser att Spårväg syd bör studeras även utifrån en satsning på BRT (Bus rapid Transit) och då för hela sträckningen och inte enbart en etapp som landstinget utrett. Fördelarna med detta är framförallt lägre investeringskostnader och snabbare genomförande. Nackdelarna främst att systemet är oprövat och inte ses som lika robust och pålitligt av exempelvis exploitörer. Först när spårvägssatsningen kan ställas mot en BRT i samma sträckning kan beslut tas över vilket som är att föredra att gå vidare med.

Nya bostäder

I Trafikförvaltningens lokaliseringsutredning skrivs att staden menar att Spårväg syd kan skapa möjlighet för cirka 6 000 – 8 000 bostäder vid Skärholmsvägen. Kontoren vill här föra fram att beskrivningen är en övertolkning utifrån tidiga utredningar om bostadspotential för Skärholmsvägen och dessa ska inte sättas i samband med utbyggnaden av Spårväg syd. Spårväg syd kan om den utformas rätt ge ett ökat mervärde i områdena men ur kollektivtrafiksynpunkt kommer tunnelbanan vid Sättra och Skärholmen fortfarande att ha störst betydelse. Utformningen kan till och med leda till minskat antal möjliga bostäder. Detta eftersom spårvägen ofta ianspråktar en stor del av gaturummet och då den kan upplevas som barriärskapande.

Finansiering

Gällande trafikförvaltningens text i kapitel 5.2 angående kommunernas medfinansiering anser kontoren att detta är felaktigt.

Kontoren vill poängtera att exploatering generellt sett i Stockholm inte genererar ekonomiskt överskott för kommunen. I takt med att staden växer och förtätas ökar utmaningarna att bygga nya bostäder. De markområden som kommer i fråga är oftast av komplicerad art vilket innebär höga kostnader för markberedning, konstruktioner, sanering etc. De förhållandevis få projekt som trots detta går med ekonomiskt överskott behöver täcka upp för alla de projekt som inte gör det. Om staden eller andra fastighetsägare ska vara med att bekosta ny infrastruktur riskerar det i förlängningen att kommunerna får ta en ökad del av investeringskostnaderna för infrastruktursatsningar framöver. Detta utan åtföljande inflytande.

Ett annat problem med att använda värdestegringsersättning, som det här kallas, är att endast nya fastigheter kan vara en del av detta. Det innebär att befintligt fastighetsbestånd inte bidrar till systemet och därmed får de nya fastigheterna ta hela kostnaden för en investering som genererar ökat markvärde även för de befintliga fastigheterna. Detta samtidigt som kostnaden för nyproduktion av bostäder redan idag är hög i storstäder, vilket kan minska intresset hos privata byggföretag att producera bostäder samt riskerar att ge ökade boendekostnader för de som sedermera kommer att bo i fastigheten.

Landstinget är huvudman för kollektivtrafiken och har därför huvudansvaret för utbyggnaden av denna. En effektiv och attraktiv kollektivtrafik kräver ett bra och utvecklat samarbete mellan landstinget och berörda kommuner, men att skjuta över finansieringsansvaret på kommunerna är enligt kontoren inte acceptabelt.

Staden har vid flera tillfällen försökt påbörja stadsutvecklingsprojekt längs med Skärholmsvägen men har varit tvungen att avsluta dessa beroende på svårigheten att klara en positiv projekt-ekonomi, bland annat på grund av stora kostnader kring nya gator och ledningsomläggningar. Det finns i dagsläget en förhoppning om en återuppstart av flera av dessa projekt, bland annat i samband med Fokus Skärholmen, stadens nya satsning på 4 000 lägenheter inom Skärholmen under en kort tid.

Alternativa dragningar

När det gäller föreslagna dragningar föredrar staden en dragning av en kapacitetsstark kollektivtrafik mellan Skärholmen och Fruängen via Skärholmsvägen, under förutsättning att spårvägen kan samplaneras med tillkommande bebyggelse. Med tanke på stadens höga målsättningar kring utbyggnad av bostäder i Skärholmens stadsdel är ett sannolikt scenario att bostäderna byggs före en kapacitetsstark kollektivtrafik. Dragning via Skärholmsvägen är enligt kontoren mer försvarbart ur såväl ett stadsbyggnads- perspektiv som ett resenärsperspektiv, bland annat utifrån antal målpunkter.

För sträckningen Skärholmen – Kungens Kurva redovisas två alternativ sträckningar. Staden har i dagsläget ingen klar ståndpunkt i val av alternativ utan konstaterar att frågan behöver utredas vidare. Det är dock viktigt att spårvägen inte skapar ytterligare barriäreffekter i ett redan utsatt område.

Kontoren konstaterar att alternativa dragningar mot Älvsjö torg utgår ur förslaget och ersätts med ett enda förslag till placering längst med Älvsjövägen. Staden ser positivt på förslaget genom att det möjliggör en framtida förlängning mot det planerade utbyggnadsområdet kring Älvsjö – Örby och mot Gullmarsplan. Det finns dock utmaningar i att skapa en attraktiv bytespunkt vid Älvsjö mot bussar och pendeltåg vilket behöver studeras närmare. Staden har stora pågående planarbeten i kvarteret Kabelverket och att alternativa dragningar via Kabelverket utgår förenklar den fortsatta planeringen för bostäder.

Kontoren anser att det är viktigt att en kapacitetsstark kollektivtrafik utformas så att den blir en väl integrerad del av stadsrummet, och inte förstärker barriäreffekterna. Detta gäller generellt men särskilt längst med Skärholmsvägen, Mickelsbergsvägen och Älvsjövägen.

Den kapacitetsstarka kollektivtrafikens avslut vid Älvsjö centrum ska möjliggöra en förlängning av densamma vidare mot sydost.

Övriga synpunkter

Det är viktigt att sträckningen ses i ett helhetsperspektiv i förhållanden till stomnätsplanen och att dess linjesträckningar samt den planerade kapacitetsstarka kollektivtrafiken uppdateras och anpassas till de pågående och planerade tunnelbaneutbyggnaderna och stadsutvecklingsprojekt så att det skapas ett sammanhållet och konkurrenskraftigt kollektivtrafiknät.

Den föreslagna sträckningen kommer troligtvis innebära betydande inskränkningar av kapaciteten på framförallt Älvsjövägen och det vore önskvärt att få dessa belysta. Detta för att kunna bibehålla rimlig framkomlighet och inte skapa oönskad trafik inne i närliggande villaområden.

Kontoren skulle gärna se ett tydligare fokus på att säkerställa att de centrala bytespunkterna längs spårvägen verkligen går att tillskapa på ett tillfredställande sätt vad gäller närhet och attraktivitet. Det gäller framförallt Skärholmen, Fruängen och Älvsjö.

Staden har i processen tydligt fört fram att det är positivt med en omgivningsanpassad kapacitetsstark kollektivtrafik och att den, om den utformas rätt kan bidra till att möjliggöra nya bostäder. I det sammanhanget är staden starkt kritiskt till att Trafikförvaltningen väljer att redovisa förslag där spårvägen går i egen banvall inom Stockholms stad. I det redovisade material finns förslag på egen banvall inom stora delar av Skärholmen.

Den kapacitetsstarka kollektivtrafiken behöver självklart utformas med en standard som ger bra förutsättningar för en fungerande trafik och attraktiva restider. Det finns flera bra internationella exempel och i arbetet med Kistagrenen som visar att en modern spårväg går att förena med höga ambitioner kring nya bostäder och attraktiva stadsmiljöer.

Staden ser positivt på ett depåläge vid Krossen i Huddinge kommun som ett huvudalternativ. Det föreslagna läget vid Skärholmens centrum är enligt kontoren mindre lämpligt och stöds ej av kontoren.

Hela den föreslagna sträckningen är exponerad för relativt höga bullernivåer och sträckan mellan Fruängen och Älvsjö är känslig för vibrationer på grund av att marken där består av lermark. Att åtgärda vibrationer i efterhand är både dyrt och komplicerat. Delar av sträckan mellan Fruängen och Älvsjö kommer att behöva åtgärdas oavsett om det blir spårvagn eller BRT på sträckan. Mer detaljerad utredning av buller och vibrationer kommer behöva göras när sträckningsalternativ och fordonstyp är fastslagna.

Kontoren anser att kontakten mellan Sätterskogen och Bornsjökilen som är en av Stockholms läns regionala gröna kilar påverkas av spårvägens dragning och bör redovisas tydligare.

Som svar på remissen ”Remiss av samråd för Spårväg Syd” hänvisas till vad som anförts i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens, trafikkontorets, Hägersten-Liljeholmens, Skärholmens och Älvsjö stadsdelsförvaltnings gemensamma tjänsteutlåtande.