

**Till**  
**Region Stockholm**

Ert Dnr: TN 2022-1003

## **Inbjudan till samråd om Spårväg Syd mellan Flemingsberg och Skärholmen**

### **Sammanfattning**

För att Stockholm ska vara en attraktiv stad måste hållbart resande, bostadsbyggande och stadsutveckling gå hand i hand. Fler ska kunna gå, cykla och åka kollektivt samtidigt som biltrafiken minskar. Vi ser därför positivt på utbyggnaden av Spårväg Syd mellan Flemingsberg och Skärholmen.

Vi vill samtidigt betona vikten av att spårvägen byggs ut i sin helhet i enlighet med Sverigeförhandlingens ramavtal 6. Stockholms stad har ett åtagande att bygga bostäder i anslutning till spårvägen, i enlighet med avtalet, och den södra delen av sträckningen är av stor betydelse för stadens stadsutveckling. Det är också viktigt för att stärka kopplingen mellan Älvsjö, Fruängen och Skärholmen.

Projektet står fortfarande inför ett flertal utmaningar som riskerar att bli både tids- och kostnadsdrivande, i synnerhet kopplat till ett beroende till Tvärförbindelse Södertörn. Det är därför viktigt att projektet arbetar kostnadsmedvetet och håller sig till den avtalade budgeten för objektet.

Vi vill också betona vikten av att bytespunkten i Skärholmen placeras på ett sådant sätt att resenärerna ges bästa möjliga förutsättningar till attraktiva och effektiva byten mellan spårvägen, tunnelbanan och buss. Det är viktigt för Skärholmens framtida utvecklingen men också för att spårvägen ska ett så attraktivt resemedel som möjligt.

### **Ställningstaganden**

#### **Övergripande synpunkter**

Av kommunfullmäktiges budget för år 2026 framgår det att fler ska kunna välja att gå, cykla och åka kollektivt samtidigt som biltrafiken ska minska. Spårväg Syd ökar förutsättningen för det i den sydvästra delen av Stockholm. Stockholms stad ser därför positivt på utbyggnaden av Spårväg Syd mellan Flemingsberg och

Skärholmen.

Stockholms stad vill poängtera att det är viktigt att hela spårvägen byggs ut mellan Flemingsberg och Älvsjö i enlighet med *Sverigeförhandlingen*, överenskommelsen *Ramavtal 6 – Storstad Stockholm*. I enlighet med avtalet ska staden bygga bostäder i anslutning till Spårväg Syd där spårvägens sträckning i sin helhet är en viktig betydelse för stadens stadsutveckling.

Stockholms stad kan konstatera att det finns faktorer längs med Spårväg Syds sträckning som riskerar att bli tids- och kostnadsdrivande. Spårsträckningen innehåller både komplicerade tunnlar och broar och ett beroende till Tvärförbindelse Södertörn för vilken förutsättningarna fortfarande är oklara. Stockholms stad vill härmed betona vikten av att projektet arbetar kostnadsmedvetet och håller den avtalade budgeten för objektet.

#### Spårlinjens och bytespunktens placering

Stockholms stad är positiva till att spårvägen placeras längs Smistavägen. Spårvägens placering längs Smistavägen kan dock komma att påverka korsningarna Skärholmsvägen/Smistavägen och Skärholmsvägen/Harholmsgatan (Förbifartens ramp till Skärholmsvägen). Det är viktigt att i det fortsatta arbete finna trafiklösningar som fungerar för samtliga trafikslag dels i dessa korsningar men också längs hela sträckan inom Stockholm.

Stockholms stad vill påminna om att korsningen Smistavägen-Skärholmsvägen ligger inom en privat fastighet, där vägen regleras genom servitut. Befintligt servitut bedöms inte omfatta spårväg, vilket innebär att rättigheten sannolikt behöver utvidgas eller ersättas. Detta behöver hanteras i dialog med berörd fastighetsägare, då marken inte står under kommunal rådighet.

Hållplatsens placering i Skärholmen är mycket viktig för platsens framtida utveckling. Stockholms stad vill betona vikten av att bytespunkten placeras så nära resenärernas målpunkter som möjligt och att bästa förutsättning ges till attraktiva och effektiva byten mellan tunnelbanan, buss och spårvägen vilket är en hållplatsplacering på eller under Skärholmsplan.

Spårvägens placering längs Smistavägen och hållplatsens placering på Skärholmsplan innebär många beroenden till befintlig infrastruktur och intressenter vilket är viktigt att ta hänsyn till. Bland annat planeras en ombyggnad av Skärholmsvägen och Skärholmsplan för att anpassa platsen till utökad busstrafik i samband med öppnandet av Förbifart Stockholm. Stockholms stad vill påtala vikten av fortsatt tät samverkan mellan projektet och

övriga trafikförvaltningen samt staden, för att tillsammans hitta de bästa lösningarna för platsen. Det är av stor vikt att bytespunkten hanteras som en helhet, där även busshållplatserna omfattas. Det är också viktigt att stor vikt läggs på att säkerställa trygga och tillgängliga resenärsmiljöer i hela bytespunkten. Vid val av hållplatsläge måste även möjligheterna till en framtida förlängning av spårvägen till Älvsjö beaktas.

### Miljö och kultur

Sträckan Kungens kurva – Skärholmen utgörs av en mycket starkt urbaniserad miljö med dominerande inslag av hårdgjorda ytor och barriärer i form av vägar. I den fortsatta projekteringen och utformningen av sträckan menar Stockholms stad att stor hänsyn bör tas till de träd och annan växtlighet som finns och målsättningen bör vara att stärka inslaget av grönska och övriga gröna värden.

Stockholms stad anser att sträckan är lämplig ur kulturmiljösynpunkt, men att påverkan på de kulturhistoriska värdena i Skärholmen behöver studeras och bedömas närmre när det finns en mer detaljerad utformning av bland annat spårsträckning och hållplatslägen med mera. Aktuell spårkorridor är i direkt anslutning till flera fastigheter som är grönmärkade i stadens kulturhistoriska klassificeringskarta. Grön klassificering innebär att Stadsmuseet i Stockholm har bedömt att fastigheten med bebyggelse har ett högt kulturhistoriskt värde och är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt.

### Stadens fastigheter i Huddinge kommun

Stockholms stad noterar att förslaget hållplatsläge för Kungens kurva södra har flyttats jämfört med det läge som redovisades i sammanvägd ståndpunkt för lokaliseringsutredningen (2024). I utredningen föreslogs ett läge söder om Kungens kurvaleden, i höjd med fastigheten Linjen 3. Det nu aktuella förslaget är istället beläget längre västerut, inom fastigheterna Polygonen 2 och Masmö 1:1 som ägs av Stockholms stad.

Stockholms stad vill upplysa om att befintlig stenkrossverksamhet inom fastighet Masmö 1:1 planeras vara kvar. Det föreslagna hållplatsläget riskerar därmed att omges av instängslade verksamhetsområden. Detta kan medföra bristande överblickbarhet och otrygga miljöer. Staden ser behov av att trygghetsaspekter analyseras särskilt, inte minst med hänsyn till att hållplatsen förväntas användas av ungdomar som reser till närliggande gymnasieskola.

### Befintliga och planerade VA-anläggningar

Stockholm Vatten och Avfall AB (SVOA) har i detta yttrande sett över respektive lokaliseringsområde och konstaterat att befintliga VA-anläggningar finns i samtliga delområden inom Stockholms stad och Huddinge kommun. Därmed kommer samordning mellan SVOA och Region Stockholm (Spårväg Syd) att krävas i kommande arbete med framtagande av planhandlingar samt genom hela projektet. Nedan återfinns generella synpunkter samt på en översiktlig nivå befintliga och/eller planerade VA-anläggningar inom lokaliseringskorridoren.

Flertalet av SVOAs befintliga VA-anläggningar tenderar att hamna i konflikt med Spårväg Syd där spårlinjen planeras ovan mark. Stockholms stads ståndpunkt är att så få anläggningar som möjligt bör flyttas ur ett miljö- och samhällsekonomiskt perspektiv. Detta gäller särskilt SVOAs större anläggningar så som huvudledningar. Samordning kommer att krävas mellan SVOA och Spårväg Syd genom hela projektet. Stockholms stad anser att projektet bör ansvara för denna samordning och ansvara för att utreda och presentera hållbara lösningar för SVOAs befintliga anläggningar. Det är av högsta vikt att samordning mellan alla berörda intressenter fungerar genom hela processen.

Den kollisionsutredning som Spårväg Syd har tagit fram mellan de båda parternas anläggningar behöver ligga till grund för kommande samordning under hela projektet.

#### Flemingsberg

SVOA har VA-ledningar parallellt och korsande med planerad spårlinje inom Hälsovägen. SVOA har även en tunnel som korsar under Hälsovägen. SVOA planerar även för nya huvudledningar som kommer att korsa Hälsovägen.

#### Kästa-Loviseberg

I spårlinjens föreslagna huvudalternativ för tunnel behöver hänsyn tas till befintliga VA-ledningar inom bebyggt område så att dessa inte tar skada vid vibrationsalstrande arbeten. Befintliga VA-ledningar finns i alla vägar inom den utökade lokaliseringskorridoren inom Kästa.

Inom planprogrammet för Loviseberg har SVOA en befintlig tunnel. Då spårlinjen planeras ovan mark sker inga kollisioner med tunneln, dock är det viktigt att tillämpa SVOAs riktlinjer för arbeten nära jord- och bergsanläggningar.

SVOA kommer att bygga ut nya VA-anläggningar i samband med planerade exploateringar inom Loviseberg. Samordning kommer därmed att krävas mellan projektet, Huddinge Kommun och SVOA. Den föreslagna utökade lokaliseringskorridoren inom Loviseberg påverkar inte SVOAs anläggningar.

#### Glömstadalen

Huvudalternativet för spårlinjen korsar en befintlig vattenledning i Häggstavägen, två huvudledningar i Masmovägen och en vattenledning i Myrstugevägen. SVOA har även en ledning längs med delar av Glömstavägen inom lokaliseringskorridoren. Detta kräver samordning i kommande planering och genomförande av spårvägen.

#### Masmo

SVOA har befintliga VA-ledningar i Snickarkrogsvägen och en befintlig avloppstunnel under Botkyrkaleden mot Myrstugevägen. SVOA planerar även för nya huvudledningar längs med Solhagavägen och Snickarkrogsvägen. Samordning mellan projektet och SVOA kommer att krävas under kommande planering och genomförande.

#### Kungens kurva södra

SVOA har befintliga VA-ledningar längs östra sidan av Dialoggatan samt VA-ledningar i Kungens kurva leden (längsgående och korsande). Vidare har SVOA en tunnel som korsar under Kungens kurva leden på två ställen inom lokaliseringskorridoren. SVOA planerar även för nya huvudledningar längs med Kungens kurvaleden och vidare sydväst inom spårvägens lokaliseringskorridor. Samordning mellan projektet och SVOA krävs i kommande planering och genomförande av dessa projekt.

#### Kungens kurva -Skärholmen

SVOA har två stycken huvudledningar längs med östra sidan av Smistavägen. SVOA har även befintliga VA-ledningar längs östra sidan av Ekgårdsvägen samt i Skärholmsplan och Skärholmsgången

Stockholm som ovan

Karin Wanngård  
Kommunstyrelsens ordförande