

Till
Stockholms läns landsting
Trafikförvaltningen
sparvagsyd@sll.se

2015-11-15

Remissvar över samråd för Spårväg syd från Naturskyddsföreningen i Stockholms län, Naturskyddsföreningen i Huddinge, Stockholms Naturskyddsförening och Söderorts Naturskyddsförening

Sammanfattning

- Positivt att Spårväg syd äntligen byggs, det behövs fler satsningar på kollektivtrafik i länet
- Om inte Spårväg syd kan komma igång ganska snart p.g.a. bristande finansiering bör en BRT-lösning ordnas mellan Älvsjö och Flemingsberg
- Spårväg syd kan medverka till såväl ekologisk som social hållbarhet i Stockholm och Huddinge
- Positivt att spårvägen dras på Älvsjövägen, här finns ett stort resandeunderlag
- Det finns fördelar med att Spårväg syd går i en nordlig båge mellan Skärholmen och Fruängen och passerar Sättra torg och Bredängs allé
- Spårvägen bör gå på Solhagavägen. Alternativet uppe på Masmoberget innebär att spårvägen gör intrång i Gömmarens naturreservat och en nyckelbiotop
- I Glömstadalen måste spårvägen dels kombineras med ekodukter/faunapasager eftersom Bornsjökilen går här, dels ta hänsyn till fornlämningsområden
- Spårvägen bör gå på Katrinebergsvägen alternativet Loviseberg innebär en dyr tunnel och att ett förhållandevis obrutet natur- och friluftsområde påverkas klart negativt
- Miljöbalken och de nationala miljömålen bör väga tungt när olika alternativ viktas

Allmänt om förslaget Spårväg syd

Spårväg syd fanns med i planeringen redan 2001, se RUF2001, och Spårväg syd ansågs då vara ett prioriterat projekt. Att Spårväg syd återigen är aktuellt är klart positivt anser Naturskyddsföreningen i Stockholms län, Huddinge Naturskyddsförening, Stockholms Naturskyddsförening och Söderorts Naturskyddsförening (nedan föreningarna). Emellertid finns spårvägsalternativ på delsträckorna som är klart bättre än andra spårvägsalternativ.

Naturskyddsföreningen i Stockholms län

www.naturskyddsforeningen.se/stockholm

Kansli
Norrbäckagatan 80
113 41 Stockholm

Telefon & e-post
Tel: 08-644 52 70
kansli.stockholm@naturskyddsforeningen.se

Bankgiro & org.nr
5650-1844
80 20 16 – 31 38

Föreningarna anser att miljöbalkens krav på hushållning av värdefulla naturmiljöer, liksom de nationella miljömålen, bör väga tungt när olika alternativ jämförs. Att Spårväg Syd kan medverka till såväl ekologisk som social hållbarhet ställer sig föreningarna bakom. Tidsaspekten (att ta sig från A till B) är viktig, men inte viktigast, vid anläggande av Spårväg syd, då det finns skäl att lägga stationer nära tätbebyggda områden där exempelvis tillgång till bil inte är en självklarhet. Att låta spårvägen passera flera ställen med ett rikt utbud av service och utbildning kan också underlätta för människor att smidigt och miljösmart ta sig mellan olika serviceinrättningar samt skolor.

Nedan ges bl.a. synpunkter på olika delsträckor inom samrådet Spårväg syd. I texterna beskrivs förordade alternativ men i bilaga 2 visas också de förordade alternativen med röda pilar.

Om investeringar saknas för spårväg bör BRT-bussar sättas in

Spårväg syd kommer kosta många miljarder att bygga samtidigt som pengarna till kollektivtrafiken är mycket begränsade idag. I princip alla trängselskattpengar kommer gå till Förbifart Stockholm istället för att gå till kollektivtrafik vilket innebär att många kollektivtrafiksatsningar sannolikt inte kan genomföras förrän på lång sikt. Stockholms läns landsting skriver själva på hemsidan att: "idag finns varken beslut eller medel avsatta för att fortsätta med Spårväg syd". Hur snabbt Spårväg syd kan realiseras är därför oklart.

Med hänvisning till ovanstående anser föreningarna att det betydligt billigare kollektivtrafikalternativet, "Bus Rapid Transit"-lösning (BRT), bör finnas med som ett alternativ på hela sträckan Älvsjö-Flemingsberg. I underlagen till Spårväg Syd, Programstudie/Lokaliseringsutredning (sid. 40-42), finns ett avsnitt om BRT med, men då föreslås att etapp två (2) görs till BRT innan etapp två (2) kan stå klar som spårväg. Här framhålls dock av föreningarna att om inte pengar finns till att sätta igång med vare sig etapp ett (1) eller två (2) ganska snart så bör arbeten utmed hela sträckan Älvsjö – Flemingsberg att påbörjas med inriktning BRT. Detta för att komma igång med den samman-hängande kollektivtrafik som utlovats.

Synpunkter på "delsträcka Älvsjö-Fruängen"

Föreningarna anser att det är en stor framgång att spårdragningen mellan Älvsjö – Fruängen nu endast innehåller ett alternativ och att detta alternativ till stor del går på Älvsjövägen. Det tidigare alternativet med en spårdragning genom norra Älvsjöskogen/Vantörsvägen innebär betydande miljöpåverkan på natur- och rekreationsvärden. Spårdragningen på Älvsjövägen innebär ett stort resandeunderlag, jämfört med det tidigare spårvägsalternativet Älvsjöskogen/Vantörsvägen, och trafikmiljön blir samtidigt lugnare på Älvsjövägen troligtvis. Om trafikmiljön på Älvsjövägen kan bli liknande den i Hammarby sjöstad är oklart men det är positivt om Älvsjövägen får en annan karaktär än idag.

Synpunkter på "delsträcka Skärholmen – Fruängen"

Alternativ Skärholmsvägen – förordat alternativ

Föreningarna bedömer att det finns fördelar med att Spårväg syd går i en nordlig båge mellan Skärholmen och Fruängen, istället för att ta den genaste vägen genom Smista. Alltså förordar föreningarna att spårvägen dras norr om E4/E20 via Sättra torg och Bredängs allé. Fördelarna ur miljösynpunkt bedöms här utifrån att det finns ett stort resandeunderlag längs föreningarnas förordade sträckning. Många boende i Skärholmen, Sättra och Bredäng

bedöms vara i stort behov av ökad kollektivtrafik och då vore det negativt ur miljösynpunkt att dessa stadsdelar får långt till Spårväg syd ifall det sydligaste spåralternativet vinner.

Ett starkt argument som talar för att Spårväg syd bör gå i en nordlig båge mellan Skärholmen och Fruängen är dessutom att detta spåralternativ är extra positivt ur perspektivet social hållbarhet. Föreningarna bedömer att det finns ett stort värde i att Spårväg syd passerar ett flertal stadsdelar och på så vis underlättar resandet mellan olika stadsdelar som fågelvägen inte ligger speciellt långt ifrån varandra.

Tidsförlusten mellan Skärholmen – Fruängen, som uppstår med ovan förordad spårvägsdragning, bedöms av oss inte bli ett avgörande problem för attraktiviteten med Spårväg syd. Att spårvägen måste gå över E4/E20 på en bro två gånger är inte optimalt ur ekonomisk synvinkel, men kostnaderna bör ses i ett väldigt långt tidsperspektiv. Sammantaget överväger de ovan nämnda fördelarna med att Spårväg syd går i en nordlig båge mellan Skärholmen – Fruängen.

Synpunkter på "delsträcka Glömsta–Krossen"

Alternativ Solhagavägen – förordat alternativ

Föreningarna bedömer att det finns flest fördelar med att Spårväg syd i Huddinge går via Solhagavägen. Detta alternativ innebär sannolikt minst miljöpåverkan, jämfört med två andra alternativen på delsträckan Glömsta–Krossen. Solhagavägen är en bred gata med parkeringar och utrymme finns här för att dra en spårväg. Exploateringen blir begränsad när spårvägen dras i gatan, i princip enbart redan exploaterad mark tas i anspråk, vilket är en stor fördel. Spårvägen bör dock utformas med stor hänsyn till närboende på Solhagavägen som kan uppfatta bullret från tvärbanan negativt.

Alternativ tunnel genom Masmoberget

Näst bästa alternativ på delsträckan Glömsta–Krossen är en tunnel genom Masmoberget. En tunnel har fördelar genom att inte ta någon markyta ovan jord i anspråk och bullret stängs inne i tunneln. Stora sprängningsarbeten kommer emellertid att ske med detta alternativ och stora volymer sten behöver transporteras bort vilket innebär en extra miljöbelastning. En nackdel med tunnel genom Masmoberget är att hydrologin kan försämrats i området vilket skulle kunna inverka negativt på naturreservatet uppe på Masmoberget.

Alternativ spårväg uppe på Masmoberget

Alternativet som innebär att tvärbanan går uppe på Masmoberget innehåller klart flest nackdelar på delsträckan Glömsta–Krossen, anser föreningarna. En spårdragning uppe på Masmoberget skulle skära igenom naturreservatet Gömmaren och innebära en betydande miljöpåverkan i en regionalt skyddsvärd skogsmiljö. Flora och fauna kommer att påverkas väldigt negativt och detta alternativ leder till fragmentisering av ett större natur- och friluftsområde. Den gamla skogen uppe på Masmoberget, där spårvägen föreslås enligt detta alternativ, har Skogsstyrelsen klassat som s.k. nyckelbiotop (d.v.s. högsta naturvärdesklassning), se karta i bilaga 1. Vidare bedömer föreningarna att alternativ Masmoberget inte är förenligt med miljöbalken och det kolliderar dessutom med de nationella miljömålen "Ett rikt växt- och djurliv" och "Levande skogar". Miljökonsekvens-beskrivningen (se sidan 106) stärker bilden av att detta alternativ inte bör realiseras. Mot bakgrund av att det finns två andra alternativ för spårvägen (delsträcka Glömsta–Krossen) med klart mindre

miljöbelastning finns inget skäl att gå vidare med alternativet om en spårväg uppe på Masmoberget, anser föreningarna.

Synpunkter på "delsträcka Flemingsberg–Glömsta"

Föreningarna vill betona att Glömstadalen redan idag utgör en svag länk för en av Storstockholms gröna kilar, Bornsjökilen¹, och därför är det väsentligt att SL anstränger sig för att inte ytterligare försvaga de ekologiska spridningskorridorerna mer än absolut nödvändigt vid anläggning av Spårväg syd. Detta kan ske med exempelvis ekodukter/landskapsbroar över spårvägen och faunapassager under spårvägen. Spårvägen bör dras så den gör så liten påverkan som möjligt i landskapet genom att minimera intrång i åkermark och samtidigt ta stor hänsyn till de olika fornlämningsområden som finns nära Glömstavägen.

Alternativ Katrinebergsvägen –förordat alternativ

Föreningarna bedömer att det finns minst nackdelar med att Spårväg syd går enligt alternativ "Katrinebergsvägen", alltså att spårvägen viker av norrut och passerar öster om värmeverket och därefter längs Katrinebergsvägen ner till Glömstadalen. Denna spårdragning gör sannolikt lite markintrång och är mindre resurskrävande vid exploateringen jämfört med alternativ Loviseberg. I alternativ Katrinebergsvägen offras tyvärr Glömstadalens mycket stora natur- och kulturvärden, vilket är djupt beklagligt. Men i valet mellan pest och kolera bedömer föreningarna att detta ändå är det minst dåliga alternativet.

Alternativ Loviseberg

Alternativet som innebär att spårvägen dras västerut i en tunnel under Kästa, för att sedan gå ovan mark i skogsmiljö förbi Loviseberg, har flera nackdelar. Söder om Glömstadalen finns ett förhållandevis obrutet skogsområde som används som natur- och friluftsområde. Hur höga naturvärdena är i denna skog är oklart men här finns sannolikt förutsättningar för en rik biologisk mångfald. Att spränga en tunnel under Kästa är oerhört kostsamt och innebär stor energiåtgång för att frakta ut de väldiga mängder berg som måste forslas ut ur tunneln. Dessutom medför tunneldelen risk för grundvattenpåverkan, enligt miljökonsekvensbeskrivningen.

Mårten Wallberg
Ordf. Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Staffan Winter
Ordf. Söderorts Naturskyddsförening

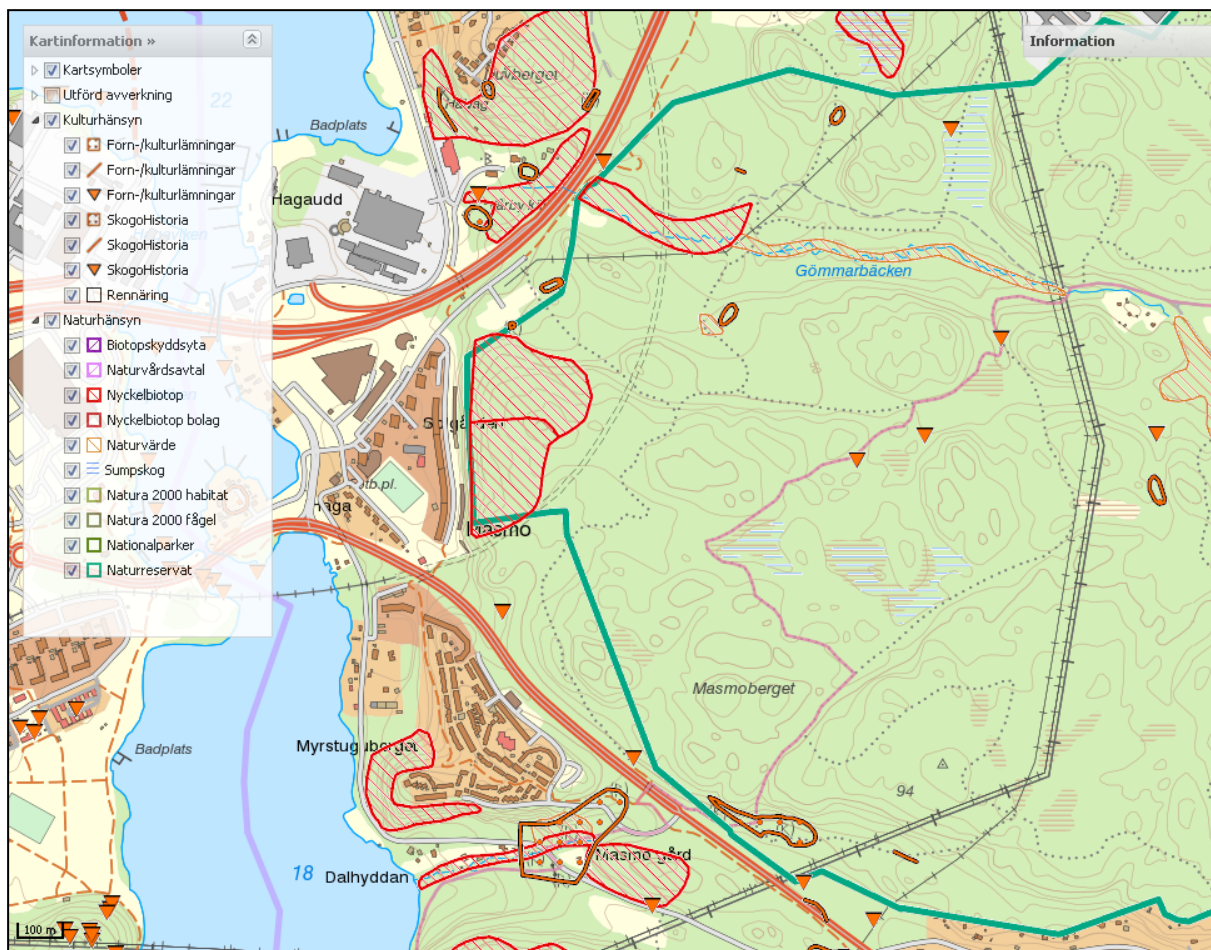
Beatrice Sundberg
Ordf. Stockholms Naturskyddsförening

Kerstin Lönngren
Naturskyddsföreningen i Huddinge
remissansvarig

¹ Läs mer om Storstockholms gröna kilar här <http://www.trf.sll.se/vart-uppdrag/mark-vatten-och-gronomraden/gronstruktur/upplevelsevarden/>

Bilaga 1.

Skogsstyrelsen har klassat västligaste delen av Gömmarens naturreservat som nyckelbiotop, rödstreckat område på kartan. Alternativ spårdragning uppe på Masmoberget kommer genomkorsa en mycket skyddsvärd skogsmiljö med både naturreservat (blågrön gräns på kartan) och nyckelbiotop.

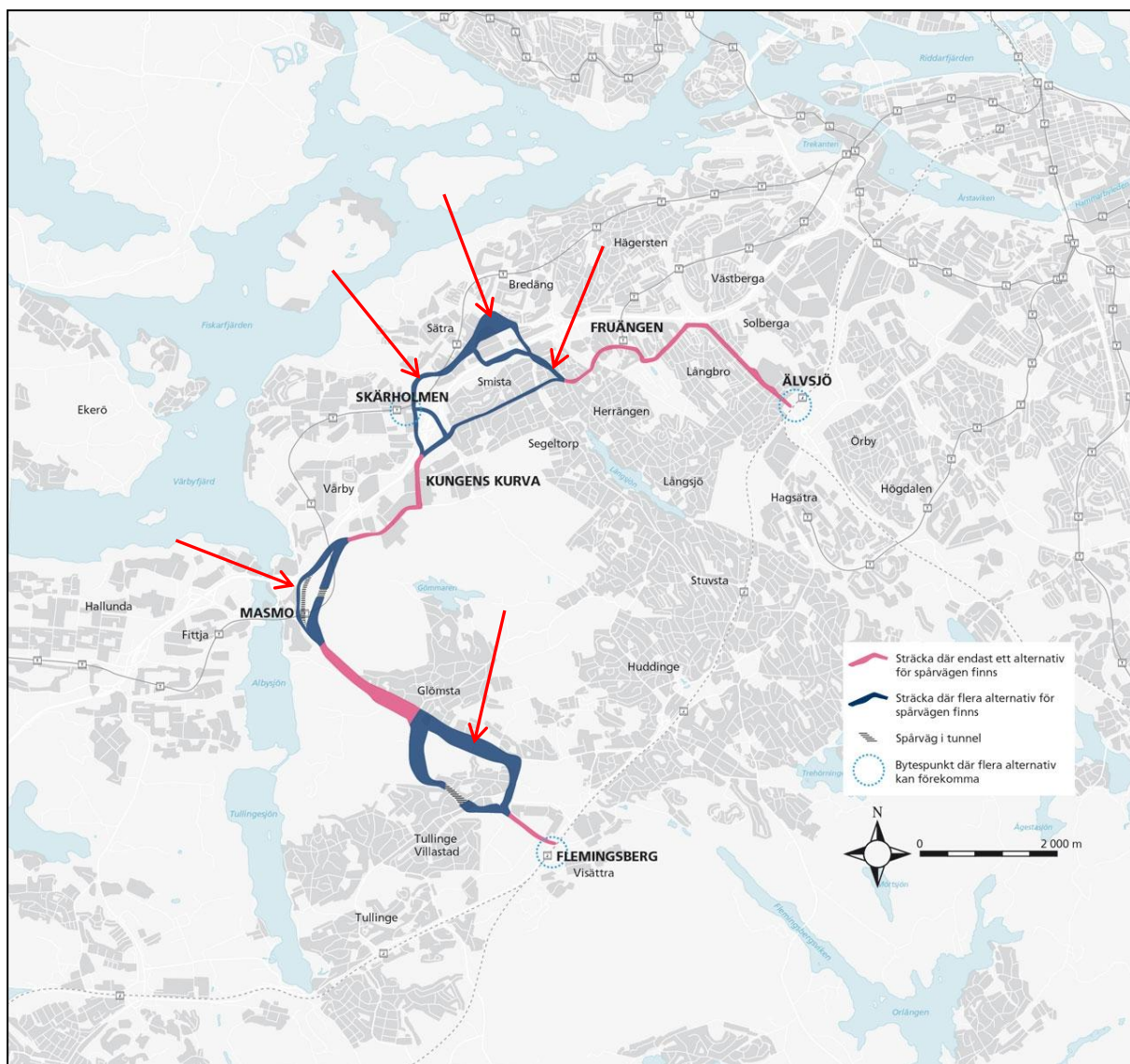


Kartkälla: Utsnitt ur Skogsstyrelsens webbkarta/Skogens pärlor

www.skogsstyrelsen.se/skogensparlor

Bilaga 2.

Karta över Spårväg syd med förordade spårdragningar synliggjorda med röda pilar.



Kartkälla: SLL/Spårväg syd. Redigerad med röda pilar.