

Handläggare
Monica Hector
Telefon: 0850829765**Till**
SvF Spårväg Syd

Spårväg Syd, samråd om betydande miljöpåverkan, TN 2020-0642

Med anledning av Region Stockholms remiss av rubricerat ärende vill Skönhetsrådet anföra följande.

Ärendet

Planeringen av Projekt Spårväg Syd omfattar i detta skede utredning och planering av ca 17 km ny spårväg mellan Älvsjö och Flemingsberg via Fruängen, Skärholmen, Kungens kurva och Masmö. Totalt tillkommer ca 16 hållplatser och en depå på sträckan. Den planerade snabbspårvägen ingår i den s.k. Sverigeförhandlingen som blev klar 2017. Syftet med utredningen som utfördes i samband med förhandlingen var bl.a. att arbeta för utökad kollektivtrafik i Stockholm Göteborg och Malmö samt att öka bostadsbyggandet. Genomförandet av Projekt Spårväg Syd sker som ett gemensamt samarbetsprojekt mellan Region Stockholm, Stockholms stad och Huddinge kommun.

Spårväg Syd kommer att byggas främst i urbana miljöer men berör också naturområden. Spårdragningen kommer att behöva göras i komplicerade trafikmiljöer, i tunnelsträckor samt kulturhistoriskt intressanta miljöer och spårvägen kan antas medföra betydande miljöpåverkan. De tre samarbetsparterna har beslutat om ett samordnat förfarande med järnvägsplan och detaljplan, där järnvägsplan är den ledande processen eftersom den ger en tydlighet i genomförandet för allmänheten och enskilda som särskilt berörs.

Skönhetsrådet välkomnar den planerade utökningen av kollektivtrafiken som med den föreslagna sträckningen kommer binda samman två linjer av tunnelbana och pendeltåg. Spårvägen kommer bidra till bättre kommunikation mellan de berörda stadsdelarna och Huddinge kommun. Utredningsområdet för Spårväg Syd sträcker sig genom områden av olika karaktär vilket redovisas i samrådsunderlaget. Spårvägen behöver anpassas till hur omgivningen ser ut och för Spårväg Syd finns tre spårvägstyper som är aktuella längs sträckan: spår på egen banvall, spår i eget utrymme samt spår i blandtrafik. I spårsträckningen som rör Stockholms stad är banvall troligen inte aktuell. Projektet räknar

inte heller med att tunnlar kommer att behövas. I detta skede när den slutliga sträckningen ännu inte tagit form kan rådet endast framföra mer allmänna synpunkter på projektet.

Den planerade spårvägen kommer att bli ett högst påtagligt stadsbyggnadselement och det är därför viktigt att skapa nya värden i stadsmiljön. I Stockholm kan spårdragningen vid Valla gärde få tjäna som exempel på när planeringen inneburit att man skapat en barriär mellan bostadsområdena Valla och Årsta. Likaså har spårdragningen längs Karlsbodavägen utformats så att den uppfattas som en barriär i stadsrummet. Sträckningen genom Gröndal tjänar däremot som ett gott exempel på hur spårväg kan bli ett bra inslag i stadsmiljön. Spårvägar är inte bara ett sätt att transportera passagerare från en punkt till en annan – rätt planerat och utfört kan spårvägen dessutom skapa struktur i mer upplösta stadsmiljöer. Spårvägen i Lund kan också tjäna som ett gott exempel på hur man kan utnyttja möjligheterna att integrera spårvägen i stadsmiljön med relativt enkla gestaltungsgrepp. Det torde f.ö. finnas fler goda exempel på väl planerade och redan byggda spårvägar i stadsmiljö i Europa att hämta inspiration från. Allt som skapar barriärer som t.ex. skärmar och staket bör således 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. I denna del har förstås Stockholms stad en viktig uppgift att utifrån i sina egna stadsplaneringsprocesser skapa goda förutsättningar för detta.

En viktig fråga som också måste diskuteras och hanteras är nyttjandet av redan befintliga trafikytor kontra ianspråktagande av intilliggande mark. I första hand anser rådet att befintliga trafikytor i möjligast mån bör nyttjas, d.v.s. att övriga trafikslag på vissa delsträckor får mindre utrymme. Detta för att freda naturmark eller trädalléer längs spårvägens sträckning. I beslutsunderlagen bör det således finnas rapporter som visar framtida trafikscenarier – kommer biltrafiken att minska och vad betyder det i så fall på de delsträckor där naturvärden står mot behovet av trafikflödet. Särskild hänsyn bör också tas när spårvägsdragningen berör kulturhistoriskt värdefulla miljöer eller befintliga karaktärsfulla gaturum så att de ingrepp förändringarna innebär i så liten utsträckning som möjligt upplevs som störande eller direkt ovarsamma.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet

10535 Stockholm
Telefon 0850829765
Växel 08-50829000
monica.hector@stockholm.se
stockholm.se/skonhetsradet

Digitala signaturer

Detta dokument har signerats digitalt av följande personer

Namn	Datum
Inga Margareta,Varg	2022-01-26
Magnus Henrik Erkki,Nerlund	2022-01-26