

## **Spårväg syd – en infrastrukturensatsning för hela Södertörn och södra Stockholm**

Spårväg syd är en viktig infrastrukturensatsning för hela Södertörn och södra Stockholm och en förutsättning för att den önskade utvecklingen av Stockholmsregionen till en flerkärning region med regionala stadskärnorna ska bli av. Spårväg syd har stöd i Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010-2021, RUFS 2010, Södertörns utvecklingsprogram och Söderortsvisionen.

### **Spårväg syds strukturerande effekter och exploateringsförutsättningar**

Stockholms län har haft och förväntas även under de närmaste 20 åren ha en stark positiv utveckling i befolkningsantal, sysselsättning och ekonomi. Enligt RUFS 2010 alternativ hög kommer befolkningen på Södertörn att öka från cirka 440 000 till nästan 540 000 invånare till år 2030 – en ökning med nästan 100 000 invånare. Dessa siffror är sannolikt i underkant då befolkningstillväxten i länet redan är avsevärt högre än RUFS alternativ hög. En följd av detta är att det idag råder bostadsbrist i stora delar av Stockholmsregionen. Utöver denna kraftiga befolkningstillväxt kommer ytterligare 50 000 invånare att tillkomma endast i de södra delarna av Stockholms stad d.v.s. en total befolkningsökning på Södertörn och södra Stockholm med 150 000 invånare till år 2030. En sådan befolkningsökning för med sig en ökad efterfrågan av transporter samtidigt som regionen har högt ställda krav på minskad klimatpåverkan. Detta ställer stora krav på infrastrukturen och på vilket sätt som transporterna sker.

Spårvägen är en ytterst viktig pusselbit för att denna önskade utveckling ska bli av. Spårtrafik ger inte bara bra kollektivtrafik idag utan utgör även ett långsiktigt löfte om en god kollektivtrafik i framtiden, ett löfte som buss aldrig kan erbjuda. Detta är en avgörande faktor för spårvägens strukturerande effekt. En spårväg medför ökade investeringar och exploateringar vilket andra spårinfrastrukturensatsningar tydligt visat, både gällande ytterligare arbetsplatser och bostäder. Men spårvägen medför inte endast att nya företag attraheras till regionen utan även att befintliga i större utsträckning väljer att behålla sin lokalisering. Spårväg syd är en förutsättning för att uppnå målet om att vidareutveckla en flerkärning och tät region.

Stockholmsregionen behöver ytterligare förtätning, utöver de regionala stadskärnorna och strategiska tyngdpunkterna, för att klara den kraftiga befolkningstillväxten. En spårväg ger en långsiktighet och attraktivitet för kommande exploateringar samtidigt som regionen erbjuder ett transportmedel med minimal klimatpåverkan.

### **Knyta samman regionala stadskärnor och tyngdpunkter**

Spårväg syd knyter ihop ett flertal områden av stor vikt för utvecklingen av södra Stockholm och Södertörn. Flemingsberg och Kungens kurva - Skärholmen är utpekade som regionala stadskärnor i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFS 2010). Syftet med den flerkärniga strukturen är att motverka gles och spridd bebyggelse som ger dåligt underlag för kollektivtrafik. Fruängen, Älvsjö och Skärholmen är tre tyngdpunkter utpekade i Stockholms stads översiktsplan. Tyngdpunkterna ska leda till en bättre balans mellan stadens delar där det finns möjligheter till fler bostäder och arbetsplatser. En nyckel är att vidareutveckla högklassiga kommunikationer till och mellan tyngdpunkterna.

## **Utveckling och förverkligandet av den regionala stadskärnan Kungens kurva - Skärholmen**

Den utpekade regionala stadskärnan Kungens kurva - Skärholmen ligger på var sin sida om E4/E20 och inom en tioårsperiod kommer Förbifart Stockholm att erbjuda goda förbindelser till och från området. Området är Skandinaviens största handelsplats med 30 miljoner besökare årligen, en omsättning på 7,3 miljarder och 2 000 arbetsplatser. Om samtliga planer i den fördjupade översiktplanen för Kungens kurva genomförs kan ytterligare 10 000 – 15 000 arbetsplatser tillkomma.

Kungens kurva - Skärholmen har ett utmärkt läge vid E4/E20 som erbjuder goda kommunikationer med bil, buss och anslutning med tunnelbanans röda linje för att ta sig till och från området. E4/E20 innebär också en svårighet vad gäller att knyta samman de olika delarna av den regionala stadskärnan. Till och inom Kungens kurva är dock kollektivtrafiken undermålig. Spårväg syd skulle på ett avgörande sätt förbättra kollektivtrafiken i området. Detta skulle inte bara medföra positiva effekter för möjligheten att åstadkomma ett hållbart resande i området utan även skapa förutsättningar för en vidareutveckling av den regionala kärnan. Det är nämligen trafikkapaciteten som sätter begränsningen för ytterligare exploateringar i Kungens kurva - Skärholmen. Spårväg syd skulle öka kapaciteten och möjligheten för fler företagsetableringar och fler arbetstillfällen i Kungens kurva - Skärholmen. I arbetet med den fördjupade översiktplanen för Kungens kurva kommer det prövas om det är möjligt att även bygga bostäder i området. En viktig faktor för om det är möjligt är om man kan få till en bra kollektivtrafik i området.

Det saknas ett attraktivt och tydligt transportalternativ mellan Skärholmen på Stockholmssidan och Kungens kurva på Huddingesidan och delarna behöver knytas samman tydligare. Spårväg syd skulle lösa detta.

## **Utveckling och förverkligandet av den regionala stadskärnan Flemingsberg**

Flemingsberg är ett område med akademisk täthet och ett av norra Europas mest betydelsefulla områden inom Life Science – både forskning och industriell verksamhet. Här finns Karolinska Institutet Science Park, Karolinska Institutet och Kungliga Tekniska Högskolan. I Flemingsberg ligger även Karolinska Universitetssjukhuset Huddinge, kommunens största arbetsgivare och en viktig målpunkt för regionen. I anslutning till sjukhuset ligger Södertörns högskola, som har runt 15 000 studenter.

I RUFS 2010 lyfts Flemingsberg fram som ett av de viktigaste utvecklingsområdena där kommunikationer, nya arbetsplatser och bostäder samlas. Idag rör sig cirka 40 000 personer per dygn i området – en siffra som förväntas ha fördubblats till år 2030. Den fördjupade översiktplanen för Flemingsberg visar på möjligheten att bygga 5 000 nya bostäder och 20 000 arbetsplatser; en utveckling som kräver en utvecklad kollektivtrafik.

En spårväg är ett attraktivt stadsbyggnadselement som tillsammans med rätt utformad bebyggelse kan skapa attraktiva miljöer med förutsättningar för arbetsplatser, upplevelser och folkliv. Att stärka och höja utbildningsnivåerna är ett viktigt mål för regionens fortsatta attraktivitet och tillväxt. Spårväg syd skulle förbättra tillgängligheten till den högre utbildning som finns i Flemingsberg och bidra till att höja utbildningsnivåerna.

### **Långsiktigt hållbart resande**

Spårvägen ersätter busstrafik och erbjuder ett miljömässigt hållbart resande. Spårtrafik har visat sig vara mer attraktivt än busstrafik varför det finns goda förutsättningar för att öka andelen kollektivtrafikresor. Flera studier visar spårtrafikens attraktivitet till exempel ”Värdering av stadskvaliteter i Stockholmsregionen” (TMR 3:2011) där det framgår att närhet till spårstation är en av sju identifierande stadsbyggnadsfaktorer som tillsammans förklarar mer än 90 % av prisvariationerna på lägenheter i Stockholmsregionen. Motsvarande effekt för närhet till väginfrastruktur eller busskollektivtrafik saknas.

Utan åtgärder som markant förbättrar kollektivtrafiken kommer biltrafiken att öka i takt med befolkningsökning och ökat antal arbetsplatser. Därmed kommer luftkvaliteten att försämrats i området. För att öka andelen kollektivtrafikresenärer är spårväg ett alternativ, då spårbunden trafik är att föredra ur luftkvalitetssynpunkt. Spårtrafik är det energieffektivaste transportslag som finns.

### **Frigör livschanser och stärk sammanhållningen**

RUFS 2010 pekar ut sex strategier för att nå sina mål och visionen om Europas mest attraktiva region. Spårväg syd bidrar inte bara till uppfyllandet av strategin om att vidareutveckla en flerkärnig och tät region utan även strategierna: frigör livschanser och stärk sammanhållningen. Spårväg syd kommer att stimulera investeringar och skapa förutsättningar för fler arbetsplatser, bostäder och service med en ökad variation i bostadsutbudet, fler attraktiva mötesplatser och förbättrade möjligheter för alla individer att röra sig i regionen. Detta sammantaget kommer lyfta områden som idag ligger efter gällande hälsa, utbildning och arbete.

### **Tvärförbindelser**

Regionala stadskärnor förutsätter goda tvärförbindelser och det är viktigt att utformningen av spårvägen möjliggör eventuella framtida förlängningar från både Älvsjö och Flemingsberg. Arbetsmarknadsregionen för de regionala stadskärnorna blir större med bra tvärförbindelser och skapar förutsättningar för en expansion av stadskärnorna. Kollektivtrafiken i Stockholmsregionen är uppbyggd kring navet i centrala Stockholm där pendeltåg och tunnelbanan sammanstrålar vilket ger bra förutsättningar för att resa i nord-syd. De öst-västliga förbindelserna i de centrala och halvcentrala delarna i Stockholm fungerar tillfredsställande, inte minst sedan Tvärbanan togs i drift.

I Söderort och på Södertörn svarar busstrafiken för den öst-västliga kollektivtrafiken, förutom vid omstigningspunkterna Årstaberget och Farsta Strand där det finns möjlighet att byta mellan olika spårbundna alternativ. Tvärförbindelserna i Söderort och på Södertörn kommer att utredas ytterligare i den stamnätsutredning som SL har påbörjat.

Spårväg syd kommer att erbjuda ett antal omstigningspunkter mellan olika färdslag vid ett flertal platser och utgör ett välkommet komplement av tvärförbindelserna i Söderort och på Södertörn.

### **Mindre sårbarhet**

Kapacitetstaket i pendeltåg och tunnelbana är uppnått och vid förseningar och inställda turer blir effekterna stora, särskilt utefter pendeltågslinjerna där tågen ersätts av buss och det inte finns alternativa resvägar. Spårväg syd erbjuder ett alternativ vid störningar och kan minska förseningarna.

Daniel Dronjak Nordqvist  
Huddinge kommun

Martina Mossberg  
Haninge kommun

Katarina Berggren  
Botkyrka kommun

Boel Godner  
Södertälje kommun

Fredrik Saweståhl  
Tyresö kommun

Lennart Kalderén  
Salem kommun

Anna Ljungdell  
Nynäshamn kommun

Ann Johansson  
Nykvarn kommun