



PROGRAMSTUDIE

SPÅRVÄG SYD FLEMINGSBERG - SKÄRHOLMEN - ÄLVSJÖ

SOCIAL KONSEKVENSBESKRIVNING

samrådshandling, oktober 2015



Stockholms läns landsting

Trafikförvaltningen

Strategisk utveckling

Samrådshandling för Programstudie Spårväg syd

Oktober 2015

Diarienummer: SL-2013-5412

Version: 0.2

Projektledning:

Helena Hjertstrand Sandberg, SLL Trafikförvaltningen, projektledare

Johan Johansson, Sweco, biträdande projektledare

Medverkande:

Ylva Preutz Papantoni, SLL Trafikförvaltningen, delprojektledare Social hållbarhet

Åsa Lindgren, Sweco, analys

Edit Knutas, Sweco, redaktör

Hanna Assargård, Sweco, layout och illustrationer

Referensgrupp:

Evert Kroes, SLL Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, strategisk planerare

Anna Pontusson, SLL Trafikförvaltningen, strategisk planerare

Sara Nordenskjöld, SLL Trafikförvaltningen, samhällsplanerare

Veronica Aasa, SLL Trafikförvaltningen, kommunikatör

Terese Billberg, Tyréns, miljöexpert

Övriga:

Deltagande från Huddinge kommun, Stockholms stad och Trafikverket

Förord

Trafikförvaltningen har fått i uppdrag av trafiknämnden att fortsätta utreda Spårväg syd genom en programstudie. Tidigt i projektet beslutades att ett delprojekt om social hållbarhet och framtagandet av en social konsekvensbeskrivning (SKB) var nödvändigt för att komplettera de samhällsekonomiska analyserna.

I förstudien för Spårväg syd (AB Storstockholms Lokaltrafik, 2012) framkom att den tänkta spårvägen inte skulle bli samhällsekonomiskt lönsam. En samhällsekonomisk kalkyl räcker inte för att beskriva alla effekter som en investering har på samhället. Vissa effekter går att kvantifiera men inte att värdera i pengar, medan andra effekter även är svåra att kvantifiera.

Under den senaste tiden har flera rapporter och tidsningsartiklar redogjort för ökade klyftor i länet. Individer med olika bakgrund möter allt mer sällan varandra. Den mest dramatiska förändringen är att den ekonomiska segregationen ökar påtagligt. Delar av Huddinge kommun och Stockholms stads stadsdel Skärholmen pekas ut som några av de delar av Stockholm vars invånares ekonomi ökar allra minst (Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, 2014). För att bryta den här utvecklingen är det viktigt att skapa förutsättningar för att utveckla sammanhållningen och tilliten, samt att frigöra livschanser.

I den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 2010 (Regionplane- och trafikkontoret, 2010), pekas ett antal regionala stadskärnor ut. För att

stärka utvecklingspotentialen i dessa områden finns ett behov av att den regionala tillgängligheten till stadskärnorna förstärks och att de länkas samman med varandra. Två av dessa kärnor är Flemingsberg och Kungens kurva-Skärholmen.

För att särskilt belysa de sociala effekterna av Spårväg syd har trafikförvaltningen för första gången tagit fram en SKB, och i den här rapporten är det helt och hållet människan som står i fokus. SKB Spårväg syd utgör en del av programstudien för Spårväg syd.

1 Innehållsförteckning

LÄSANVISNING

SKB Spårväg syd är uppbyggd på följande sätt:

- **Kapitel 1** ger en sammanfattning av hela rapporten.
- **Kapitel 2** går igenom bakgrund, förutsättningar, syfte och mål för SKB Spårväg syd.
- **Kapitel 3** är ett teoretiskt avsnitt om sociala konsekvensbeskrivningar och social hållbarhet.
- **Kapitel 4** beskriver de sociala förutsättningarna för Spårväg syd.
- **Kapitel 5** berättar om arbetsprocessen för SKB Spårväg syd.
- **Kapitel 6** tar upp de viktigaste resultaten av det som framkommit under de dialoger och möten som hållits.
- **Kapitel 7** redogör för vilka sociala konsekvenser Spårväg syd bedöms få lokalt i områdena.
- **Kapitel 8** redogör för vilka sociala konsekvenser Spårväg syd bedöms få regionalt.
- **Kapitel 9** tar upp de sociala konsekvenserna av om Spårväg syd inte blir av, samt de sociala konsekvenserna av en BRT-lösning på en delsträcka.
- **Kapitel 10** sammanfattar de viktigaste slutsatserna.
- **Sist** ligger ordlista, referenslista, bildförteckning samt bilaga.

1 Sammanfattning7

2 Inledning11

2.1 Bakgrund12

2.2 Förutsättningar nyttor och samhällsekonomi ..12

2.3 Avgränsning SKB Spårväg syd.....12

2.4 Styrande dokument.....14

2.5 Syfte och mål med SKB Spårväg syd16

2.5.1 Nedbrutna mål för SKB Spårväg syd 16

3 SKB och social hållbarhet.....19

3.1 Social konsekvensbeskrivning – vad är det?20

3.2 Sociala aspekter och effekter.....20

3.2.1 Sammanhållning och möten 21

3.2.2 Delaktighet och engagemang 21

3.2.3 Vardagsliv, hälsa och trygghet 23

3.2.4 Jämlikhet och jämställdhet 24

3.3 Andra faktorer som påverkar den sociala hållbarheten26

3.3.1 Spårfaktorn och spårvägens strukturerande egenskaper..... 26

3.3.2 Socialt kapital – vad är det? 26

3.3.3 Samhällsinvestering leder till ökat socialt kapital 26

4 Socialt hållbar planering för Spårväg syd ...29

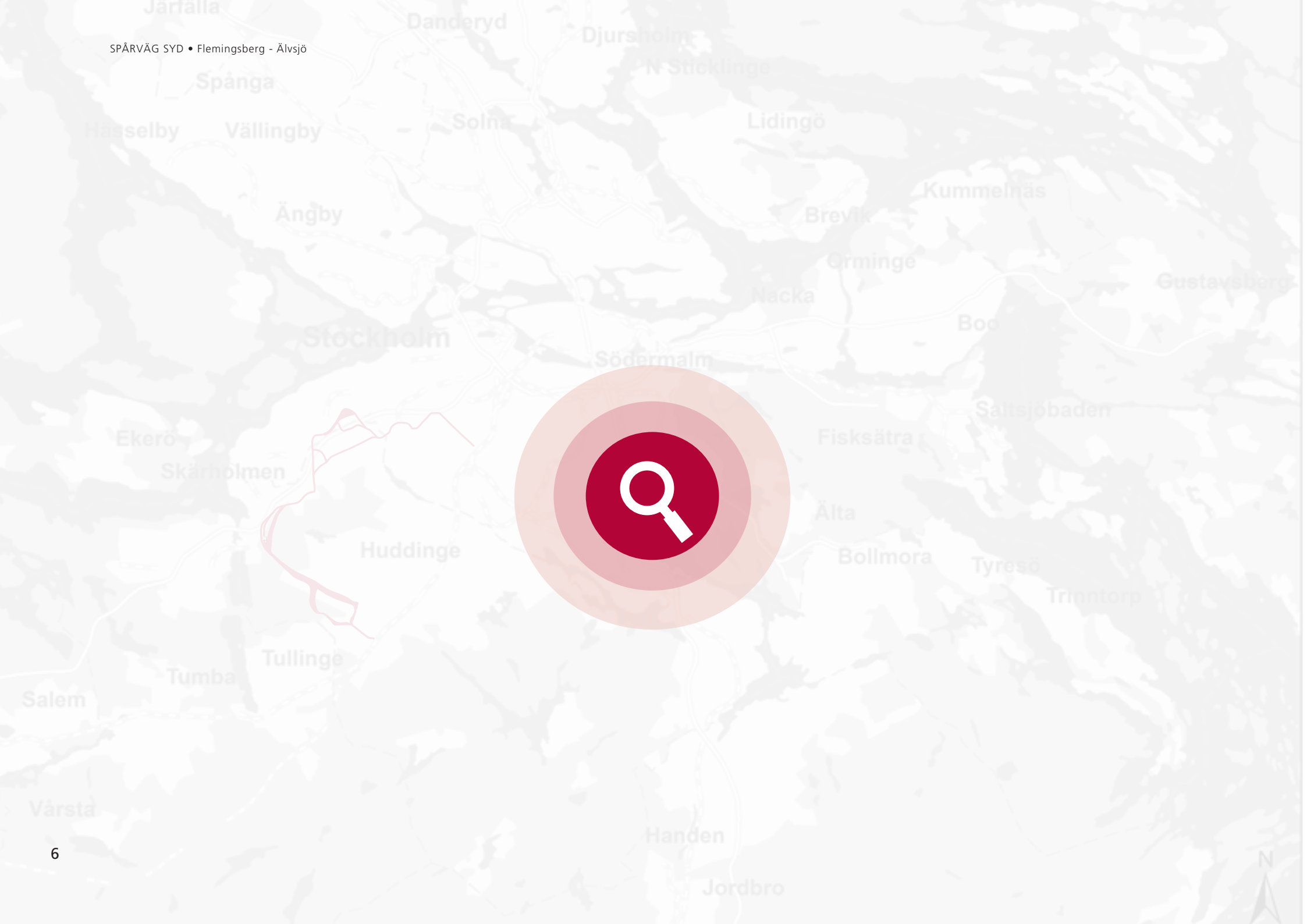
4.1 Beskrivning av området30

4.2 Busstrafik idag.....33

4.3 Statistik för området.....34

4.4 Området i framtiden.....37

5 Arbetsprocessen för SKB Spårväg syd	39		
5.1 Insamling bakgrundsmaterial	40		
5.2 Dialog och möten	40		
5.2.1 Varför valdes olika dialogformer?	40		
5.3 Litteratur och rapporter	42		
5.4 Statistik	42		
5.5 Samarbete med andra delprojekt	42		
5.6 Lärande process	42		
5.7 Genomförda moment	43		
5.7.1 Genomförda moment- hur och varför?	44		
6 Vad kom fram av dialogerna?.....	47		
6.1 Sammanfattning av de olika momenten	48		
6.2 Vad kom fram på Open Space-workshop?	54		
6.3 Viktiga ord från grundskoledialogen	55		
7 Hur påverkas områden längs Spårväg syds sträckning?	59		
7.1 Påverkan generellt – sociala aspekter	60		
7.1.1 Påverkan - sammanhållning och möten	60		
7.1.2 Påverkan - delaktighet och engagemang	60		
7.1.3 Påverkan - vardagsliv, hälsa och trygghet	61		
7.1.4 Påverkan - jämlikhet och jämställdhet	61		
7.2 Lokal påverkan – olika områden	62		
7.2.1 Påverkan i Flemingsberg (regional stadskärna)	62		
7.2.2 Påverkan i Glömsta	62		
7.2.3 Påverkan i Masmö	63		
7.2.4 Påverkan i Kungens kurva (regional stadskärna)	63		
7.2.5 Påverkan i Skärholmen (regional stadskärna)	63		
7.2.6 Påverkan i Segeltorp	65		
7.2.7 Påverkan i Fruängen	65		
7.2.8 Påverkan i Älvsjö	65		
7.3 Alternativskiljande sträckningar	66		
7.3.1 Glömsta	67		
7.3.2 Masmö	68		
7.3.3 Skärholmen- Fruängen	69		
7.4 Sociala konsekvenser av förändrat kollektivtrafiknät – spårväg istället för buss	70		
7.5 För- och nackdelar med och utan Spårväg syd-lokalt resenärsperspektiv	71		
8 Hur påverkas regionen?	73		
8.1 Sociala effekter för regionen	74		
9 Vad händer socialt om Spårväg syd inte byggs?	77		
9.1 Sociala konsekvenser av nollalternativ	78		
9.2 Spårväg eller BRT	78		
10 Slutsatser sociala konsekvenser	81		
10.1 Sammanfattning slutsatser sociala effekter Spårväg syd	82		
10.2 Slutsatser - påverkan lokalt	82		
10.2.1 Flemingsberg	82		
10.2.2 Glömsta – båda spårsträckningsalternativen (Katrinebergsvägen och Loviseberg)	83		
10.2.3 Masmö – Solhagavägen	83		
10.2.4 Masmö – uppe på Masmoberget	84		
10.2.5 Kungens kurva	84		
10.2.6 Skärholmen	84		
10.2.7 Alternativ Skärholmsvägen norra	84		
10.2.8 Alternativ Skärholmsvägen/Smista allé	85		
10.2.9 Segeltorp - Alternativ Gamla Södertäljevägen ..	85		
10.2.10 Fruängen	85		
10.2.11 Älvsjö	85		
10.3 Förordade spårsträckningar - socialt perspektiv ..	85		
10.4 Slutsatser - påverkan regionalt	86		
10.5 Kommande arbete med sociala frågor i Spårväg syd	86		
10.5.1 Om och hur?	86		
11 Ordlista	88		
12 Referenslista & bildförteckning	93		
13 Bilaga- Områdesbeskrivning	96		



Kapitel 1

SAMMANFATTNING

1 Sammanfattning

Programstudie Spårväg syd- Social konsekvensbeskrivning (omnämns i rapporten som SKB Spårväg syd) är en del i utredningen av att besvara frågan om Spårväg syd bör byggas. I SKB:n studeras de sociala effekterna som Spårväg syd medför på både lokal och regional nivå. De sociala frågorna är komplexa att belysa och analysera när det handlar om ett så stort geografiskt område och många olika aspekter och effekter.

Sett till både lokala och regionala konsekvenser ger Spårväg syd i stort sett enbart positiva effekter för den sociala hållbarheten. Barriäreffekter kan ofta överbryggas genom god fysisk planering. Det uppnås genom fokus på den sociala hållbarhetsdimensionen och människan genom hela planeringsprocessen och byggskedet.

Spårväg syd bedöms ha stor sammanhållande och sammankopplande effekt både fysiskt och socialt. Den sociala hållbarheten bedöms påverkas positivt av de effekter som spårvägen ger i form av strukturerande egenskaper, status, nya resmöjligheter samt underlag för nya arbetsplatser, exploateringar och målpunkter. Till detta kommer de positiva effekterna för det sociala kapitalet (tilliten till samhällsfunktioner och mellan människor) som den satsning som investeringen i sig ger. Lokalt kan Spårväg syd få vissa negativa konsekvenser i form av barriäreffekter och eventuellt försämrade busstrafik.

Där alternativskiljande sträckningar finns förordas i denna rapport ett alternativ i ett av fallen. Det gäller passagen förbi Masmö. I de övriga fall där det finns olika sträckningsalternativ är det inte lika tydligt vilken sträckning som ger störst positiva sociala effekter. I

SKB:n belyses istället både för- och nackdelar med dessa.

Gällande sträckningen genom Glömsta finns förutsättningar att hitta lösningar som gynnar social hållbarhet för båda de föreslagna alternativen. Området är oexploaterat och Spårväg syd kan planeras integrerat med bebyggelsen och övrig infrastruktur.

I Masmö bedöms de sociala fördelarna vara större om spårvägen dras via alternativ Solhagavägen vid den befintliga tunnelbaneentrén än att dra den uppe på Masmöberget. Befintlig bebyggelse nås bättre genom den nedre sträckningen, och även möjligheten för boende i norra Botkyrka att nå spårvägen via gång- och cykel förenklas.

För alternativen av sträckning efter Skärholmen (Skärholmsvägen eller Gamla Södertäljevägen) finns för och nackdelar med båda alternativen. De sammankopplande effekterna som uppnås genom att dra spårvägen längs Gamla Södertäljevägen genom Segeltorp är en fördel, samtidigt som resenärsunderlaget är mindre än i alternativ Skärholmsvägen.

Både socialt och gällande resmöjligheter är bedömningen som görs att det är bättre med spårväg längs hela sträckan än att bygga BRT (Bus Rapid Transit) på etapp två, sträckan Skärholmen – Älvsjö. Det extra byte som skulle tillkomma i Skärholmen gör att de sammankopplande effekterna av spårvägen till stor del uteblir. Dessutom är tanken att BRT-systemet enbart skulle finnas som en övergångslösning under en förhållandevis

kort tid, och det skulle därför inte vara hållbart varken ekonomiskt eller resvanemässigt. Det tar en tid innan ett nytt resealternativ är invant för resenärerna och en konvertering från BRT till spårväg på sträckan skulle ge stora störningar och kräva ersättningstrafik under flera års tid. Det finns också en risk att medborgare skulle uppfatta investeringen som bortkastad.

Om spårväg syd inte byggs bedöms många av de positiva sociala effekter som uppkommer av spårvägen att utebli. Kommande exploateringar kommer även utan spårvägen att kunna medföra positiva effekter, men dessa effekter kommer ha svårare att sprida sig utanför sitt absoluta närområde. Flera av de planerade exploateringarna har Spårväg syd som en förutsättning, och kommer sannolikt inte att bli av om spårvägen inte byggs.

SKB Spårväg syd utgör en delutredning inom programstudien för Spårväg syd, och har förankrats successivt i projektet genom arbetsprocessen. Genom arbetet med SKB:n har de sociala frågorna kommit in även i de andra delutredningarna, och denna medvetandegrad har i viss mån påverkat arbetet och diskussionerna i övriga delutredningarna.

En viktig del i arbetet med SKB Spårväg syd har varit dialog med allmänheten samt med grundskoleelever och gymnasieungdomar.

GENERELLA SLUTSATSER

I listan nedan beskrivs de viktigaste generella slutsatserna gällande Spårväg syd:

- Spårväg syd som investering bedöms få en positiv inverkan för det sociala kapitalet i sydvästra Stockholm. Genom en stor infrastrukturinvestering visar samhället att områdena längs Spårväg syds sträckning är värda att satsa på.
- På en övergripande nivå kan Spårväg syd vara en bidragande faktor för ökat socialt kapital.
- Spårväg syd bidrar genom sin sträckning till att öka möjligheten för möten mellan människor från olika socioekonomiska grupper.
- Spårväg syd bidrar till ökade resmöjligheter.
- Spårväg syd bidrar till en tydlig struktur för kollektivtrafiken vilket underlättar för resenären att förstå var den går.
- Spårväg syd gör så att områden med olika socioekonomisk status kopplas samman på ett tydligare sätt än de gör med busstrafik.
- Spårväg syds hållplatser utgör lokala mötesplatser och bidrar till fler rörelser lokalt och därmed ökad social övervakning.
- Spårväg syd bidrar till förbättrad tillgänglighet för resenärer med funktionsnedsättning, barn och äldre.
- Spårväg syd förenklar möjligheten att nå rekreationsområden.

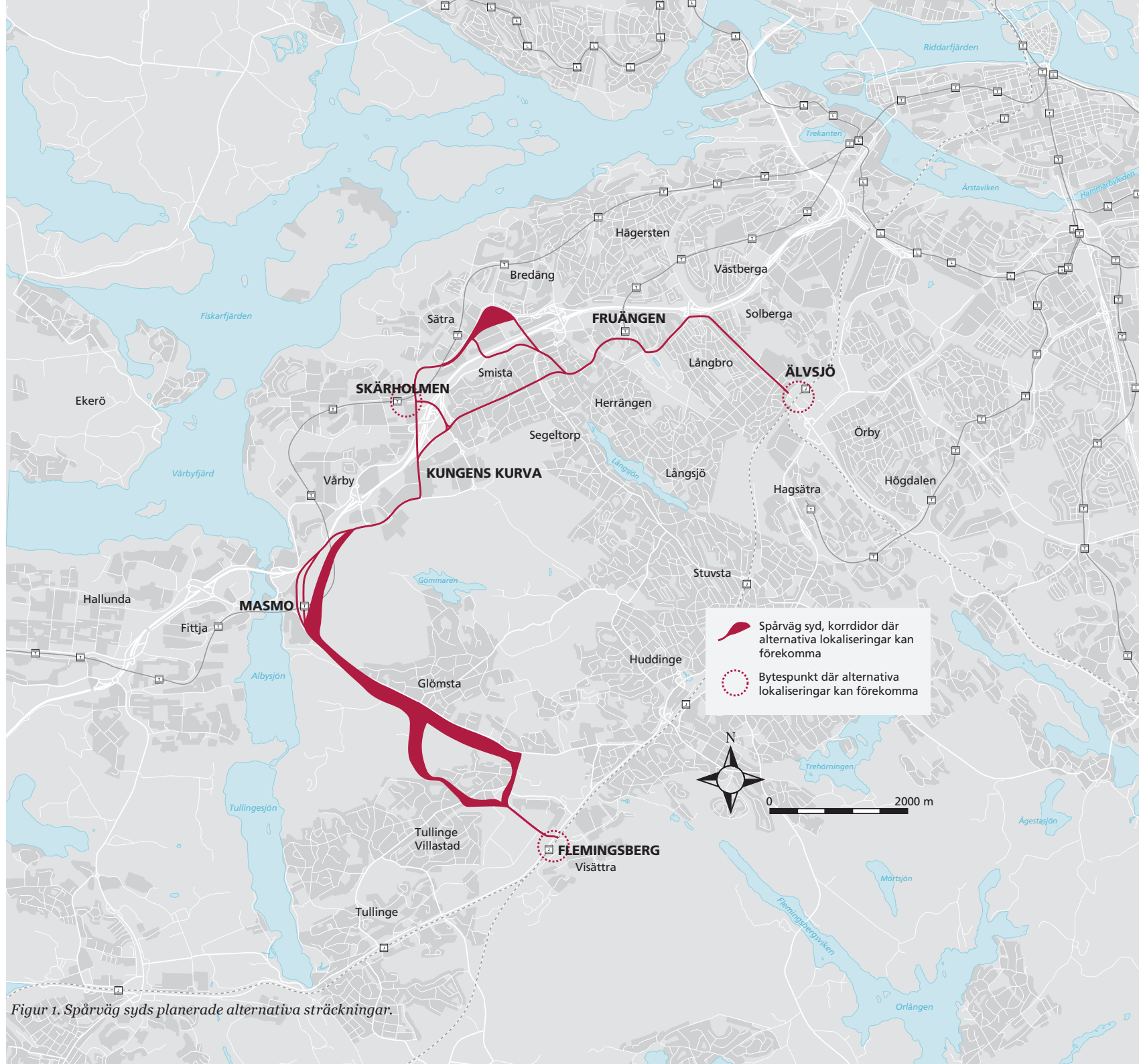
REGIONALA SLUTSATSER

I listan nedan beskrivs de viktigaste regionala slutsatserna gällande Spårväg syd:

- Spårväg syd ger ökad balans i regionen. Det vill säga möjlighet till utjämning av antal arbetsplatser, och chans till nya bostäder i södra delen av Stockholm jämfört med norra.
- Spårväg syd förbättrar möjligheten för nya arbetsplatser i sektorn.
- Spårväg syd förbättrar möjligheten att bättre nå arbetsplatser utanför sektorn. Detta genom de förbättrade kopplingarna till pendel, -och regionaltåg.
- Spårväg syd ger förutsättningar för en fungerande, effektiv och tydlig kollektivtrafik vilket är viktigt för fungerande vardagspendling och ökad regional tillgänglighet.
- Spårväg syd knyter ihop regionen och kopplar till pendeltåg, och regionaltågstationer.
- Spårväg syd bidrar till ökade möjligheter för män och kvinnor att resa på lika villkor och på så sätt nå en potentiell arbetsmarknad.
- Spårväg syd bidrar genom sin sammankopplande effekt och sin inverkan på människors vardagsliv och möjlighet att nå målpunkter och fritidsaktiviteter, till att skapa förutsättningar för ökad delaktighet i samhället.

LOKALA SLUTSATSER

- Flemingsberg: Investeringens betydelse är viktig för området, och nya effektiva kopplingar till målpunkter och arbetsplatser förbättrar resmöjligheterna.
- Glömsta: Spårväg syd är en viktig förutsättning för exploatering av området.
- Masmo: Förutsättningarna för att göra Masmo till en attraktiv bytespunkt ökar.
- Kungens kurva: Tillgängligheten till Kungens kurva för de som inte vill eller har möjlighet att resa med bil ökar.
- Skärholmen: Kopplingen mellan Kungens kurva och Skärholmen förbättras. Flemingsberg, Fruängen och Älvsjö får förbättrade kopplingar till Skärholmen.
- Segeltorp: Förutsatt att Spårväg syd dras denna sträcka så förbättras kopplingen till Skärholmen avsevärt. Detta bedöms påverka det överbryggande sociala kapitalet.
- Fruängen: Förbättrade kopplingar framförallt till Kungens kurva-Skärholmen samt till pendeltåget i Älvsjö.
- Älvsjö: Förbättrade kopplingar framförallt till Kungens kurva-Skärholmen samt till tunnelbanan i Fruängen.



Figur 1. Spårväg syds planerade alternativa sträckningar.

Kapitel 2

INLEDNING

2 Inledning

2.1 Bakgrund

I den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUF5 2010 (Regionplane- och trafikkontoret, 2010), pekas ett antal regionala stadskärnor som har stark utvecklingspotential ut. För att tillvarata denna utvecklingspotential finns det behov av att tillgängligheten till stadskärnorna förstärks och att de länkas samman med varandra. Två av dessa kärnor är Flemingsberg och Kungens kurva-Skärholmen i södra Stockholm. I Stockholms översiktsplan – Promenadstaden (Stockholms stad, 2010) är också Älvsjö och Fruängen utpekade som framtida stadsutvecklingsområden. I Huddinges Översiktsplan 2030 (Huddinge kommun (2), 2014) finns Glömsta och Loviseberg utpekade som ett område med goda förutsättningar för att skapa en ny stadsdel, och delar av Segeltorp pekas ut som förtätningssområde.

2012 genomfördes en förstudie för Spårväg syd (AB Storstockholms Lokaltrafik, 2012) som studerade hur dessa stadskärnor skulle kunna länkas samman på ett effektivt sätt. Förstudiens slutsats var att en investering i spårväg inte är motiverat utifrån ett samhällsekonomiskt och kapacitetsmässigt perspektiv. Dock skulle spårvägen kunna vara motiverad utifrån ett långsiktigt socialt och strukturerande perspektiv. Förstudien beskrev översiktligt de sociala och strukturerande effekterna. 2013 gjordes också en utredning gällande BRT (Bus rapid transit) för hela Spårväg syds sträckning (Trafikförvaltningen (2), 2013).

Trafiknämnden fattade beslut om fortsatt utredning av spårväg med utgångspunkten att spårväg är en bättre

grund för satsningar på nya bostäder och arbetsplatser och därmed utveckling av områdena runt spårvägen än busstrafik. För att få ett bra beslutsunderlag, i programstudien, där spårvägens sociala och strukturerande effekter beskrivs och värderas på ett tydligare sätt, genomförs en social konsekvensbeskrivning (SKB).

Genom att arbeta med sociala konsekvenser tar trafikförvaltningen inte bara sitt ansvar för kollektivtrafiken som fysisk förbindelse mellan olika platser utan är även med och bidrar till samhällsutvecklingen i stort.

Inom programstudien finns flera projektmål uppsatta, och det projektmål som SKB:n framförallt svarar mot gäller att Spårväg syd ska bidra till ökad jämlikhet och förstärkt socialt kapital i regionen. Detta ska uppnås genom att förstärka kopplingen mellan områden och bryta sociala barriärer, möjliggöra och uppmuntra delaktighet i planeringen, öka resenärernas upplevda trygghet samt erbjuda högsta möjliga tillgänglighet till hela resan för alla resenärsgupper.

Den sträckning som utreds är Flemingsberg till Älvsjö, via Glömsta, Masmö, Kungens kurva, Skärholmen, Segeltorp och Fruängen.

2.2 Förutsättningar för sociala nyttor och samhällsekonomi

För infrastrukturinvesteringar görs samhällsekonomiska bedömningar som tar hänsyn till många parametrar och det går att sätta ett värde på en mängd olika saker, till exempel miljöpåverkan, restider, minskade gång-

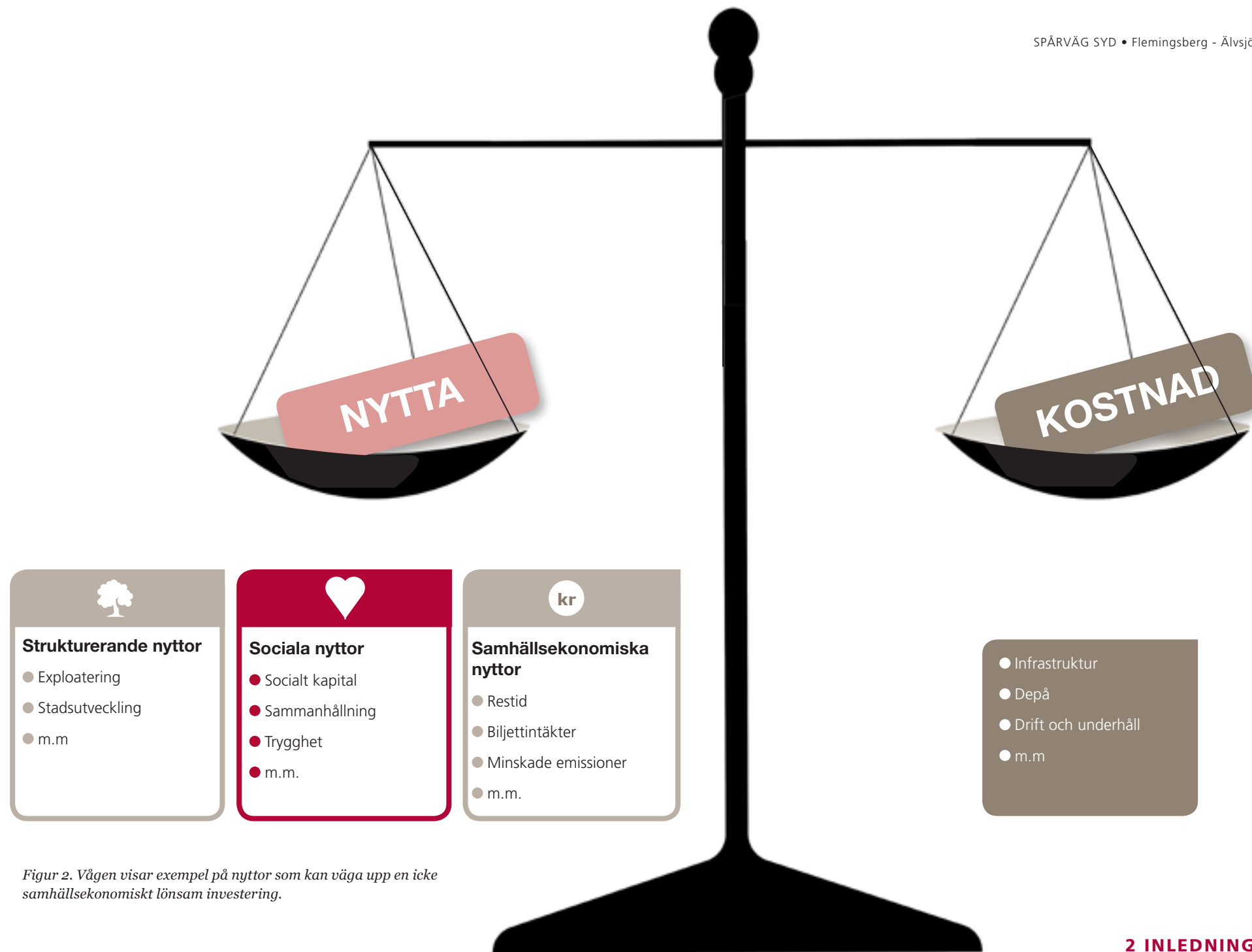
avstånd, ökad turtäthet med mera. När det gäller de samhällsekonomiska konsekvenserna och dess effekter görs bedömningar och värderingar för hur stor påverkan en investering har. Enkelt sett så sätts detta sedan i relation till den faktiska kostnaden av projektet, och ett samhällsekonomiskt värde för en ny investering kan räknas fram. Om nyttorna är större än kostnaderna så anses projektet lönsamt.

De samhällsekonomiska kalkyler som används idag beräknar tyvärr inte värdet av sociala nyttor, såsom ökad sammanhållning, demokrati, jämlikhet och förbättrad livskvalitet. Även dessa parametrar bidrar dock till en större samhällsekonomiskt nytta på längre sikt. Det är dessa nyttor SKB:n ska visa på.

2.3 Avgränsning SKB Spårväg syd

SKB Spårväg syd studerar och beskriver de sociala konsekvenserna av att bygga spårväg på sträckan Flemingsberg till Älvsjö. Jämförelser och skillnader med den befintliga busstrafiken görs, och även de sociala skillnaderna av att anlägga BRT istället för spårväg på en del av sträckan tas upp.

SKB Spårväg syd tar inte hänsyn till hur Spårväg syd bör utformas, och genomförs för att uppnå så stor social nytta som möjligt. Dessa aspekter har diskuterats i flera av de andra delprojekten, men behöver studeras vidare även under genomförandefasen. Det kan bland annat handla om tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, trygghet, utformningen av bytespunkter, hur de barriärer som spåret utgör kan överbryggas samt trafiksäkerhet.






Figur 2. Vågen visar exempel på nyttor som kan väga upp en icke samhällsekonomiskt lönsam investering.

2.4 Styrande dokument

Utvecklingen i Stockholmsregionen grundar sig till stor del i RUFS 2010 (Regionplane- och trafikkontoret, 2010) både när det gäller fysisk struktur och sociala frågor. Det övergripande styrande dokumentet inom Trafikförvaltningen är Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län (TFP) (Trafikförvaltningen, 2012), vilket i sin tur till stor del grundar sig på RUFS 2010. Med hänsyn till detta så ligger utgångspunkten för SKB Spårväg syd framförallt i dessa två dokument.

Utöver TFP och RUFS 2010 är trafikförvaltningens Strategi för hållbar utveckling (Trafikförvaltningen (1), 2013) och Jämställdhetsintegrering i Stockholms län (Länsstyrelsen, 2014) viktiga att förhålla sig till.

För ytterligare fördjupning gällande social hållbarhet hänvisas till Riktlinjer Social hållbarhet (Trafikförvaltningen, 2015). I dessa riktlinjer finns beskrivet vad social hållbarhet innebär och hur trafikförvaltningen ska hantera social hållbarhet i olika sammanhang, samt en sammanställning av styrande dokument gällande social hållbarhet.

Dokument	Vad?	Uppsatta mål & strategier relaterade till social hållbarhet	Relevans för SKB Spårväg Syd
	<p>RUFSS 2010 är Stockholmsregionens regionala utvecklingsplan och beskriver möjlig och önskad utveckling i regionen utifrån både fysiska och sociala perspektiv. RUFSS 2010 definierar åtta regionala stadskärnor varav Flemingsberg och Skärholmen-Kungens kurva är två av dem.</p>	<p>Två av de uppsatta målen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - En öppen och tillgänglig region. - En region med god livsmiljö <p>Två av de uppsatta strategierna:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stärka sammanhållningen - Frigöra livschanser 	<p>Stockholmsregionen ska präglas av öppenhet och mångfald samt vara sammanhållen och integrerad. Invånarna ska ha lika möjligheter till utveckling oavsett bakgrund. Det ska finnas ren luft och rent vatten samt en hälsosam, trivsamt, trygg och vacker miljö. Alla ska känna sig trygga och det ska råda en stark social sammanhållning. Tillgängligheten, rörligheten, det sociala kapitalet samt sammanhållningen mellan regionens olika delar ska stärkas, fler mötesplatser ska skapas. Hinder som motverkar att människor kan tillvarata sin fulla livspotential och förverkliga sina livschanser ska motarbetas. RUFSS 2010 definierar flera regionala stadskärnor i länet, två av dessa är Kungens kurva-Skärholmen och Flemingsberg.</p>
	<p>Trafikförsörjningsprogrammet (TFP) är ett övergripande styrdokumentet för kollektivtrafiken i Stockholms län. Det beskriver mål för upphandlad och kommersiell kollektivtrafik. TFP utgör underlag för vilken kollektivtrafik samhället ska tillhandahålla via upphandling.</p>	<p>Övergripande mål:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Attraktiva resor - Tillgänglig och sammanhållen region - Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan 	<p>Attraktiviteten och tillgängligheten inom kollektivtrafiken ska öka och kollektivtrafiken ska vara förstahandsval för alla resenärer, även för personer med funktionsnedsättning. En förutsättning för att målen om tillgänglighet, jämlikhet och jämställdhet ska kunna infrias är att anlägga ett vardagslivsperspektiv, det vill säga en helhetssyn på hela resan där alla byten med mera ska fungera för alla resenärer. Kollektivtrafiken bidrar till en sammanhållen regionen samt stärker flerkärnigheten. En väl utvecklad och tillgänglig kollektivtrafik är en förutsättning för att mål om jämlikhet, jämställdhet och andra socialt hållbara mål ska kunna uppnås. Kollektivtrafiken ska vara effektiv och ha en låg negativ inverkan på miljön och på människors hälsa.</p>
<p>STRATEGI FÖR HÅLLBAR UTVECKLING</p> <p>Trafikförvaltningen</p>	<p>Trafikförvaltningens strategi för hållbar utveckling beskriver övergripande principer för de vägval som behöver göras i arbetet med att utveckla kollektivtrafiken mot de hållbarhetsmål som anges i TFP samt i Stockholms läns landstings övriga policier och måldokument.</p>	<p>Strategier:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Trafikförvaltningens (TF) målsättningar och krav avseende miljö, hälsa och socialt ansvar ska beaktas i affärsprocessens alla steg. - TF ska förebygga och minska negativ påverkan på människors hälsa och miljö. - TF ska verka systematiskt för socialt ansvarstagande enligt internationellt vedertagna konventioner. - TF ska beakta olika gruppers förutsättningar i kollektivtrafiken för att bidra till ökad jämlikhet och jämställdhet. 	<p>När kollektivtrafiken utvecklas ska hänsyn tas till miljö och människors hälsa. Trafikförvaltningen ska även ta ett socialt ansvar och arbetar för att grundläggande mänskliga rättigheter och arbetsvillkor uppfylls vid produktionen av varor och tjänster.</p>
	<p>I Jämställdhetsintegrering i Stockholms län - En kartläggning görs en genomgång av insatser och behov av jämställdhetsintegrering i Stockholms län utifrån de fyra nationella jämställdhetspolitiska målen.</p>	<p>Mål:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Jämn fördelning av makt och inflytande - Ekonomisk jämställdhet. - Jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet – kvinnor och män ska ta samma ansvar för hemsarbetet och det är viktigt att kunna kombinera familjeliv med avlönat arbete. - Mäns våld mot kvinnor ska upphöra – alla har rätt till kroppslig integritet. 	<p>Trafikförvaltningen kan bidra genom att exempelvis hålla breda dialoger med jämn representation av kvinnor och män från olika socioekonomiska grupper, etnisk bakgrund och ålder vilket har beaktats i arbetet med SKB Spårväg syd. För att bidra till den ekonomiska jämställdheten behöver trafikförvaltningen erbjuda välfungerande attraktiv kollektivtrafik som underlättar både mäns och kvinnors resande. Genom att förenkla vardagslivet kan en jämnare fördelning av det oavlönade arbetet i hemmet åstadkommas, och ökad trygghet kan förhoppningsvis bidra till att minska mäns våld mot kvinnor.</p>

2.5 Syfte med SKB Spårväg syd

Syftet med SKB Spårväg syd är att belysa de sociala nyttor som inte kommer fram av en samhällsekonomisk bedömning, samt ge en samlad beskrivning av området och livet i området idag inför att kunna skapa en kollektivtrafik som bidrar till ökad jämlikhet och jämställdhet såväl lokalt som regionalt.

Syftet är även att SKB:n ska beskriva de sociala konsekvenserna på lokal och regional nivå som Spårväg syd leder till. Genom analys av dessa konsekvenser syftar SKB:n till att förklara om och varför Spårväg syd behövs, samt påverka val av sträckningsalternativ så att de positiva sociala effekterna maximeras och de negativa minimeras.

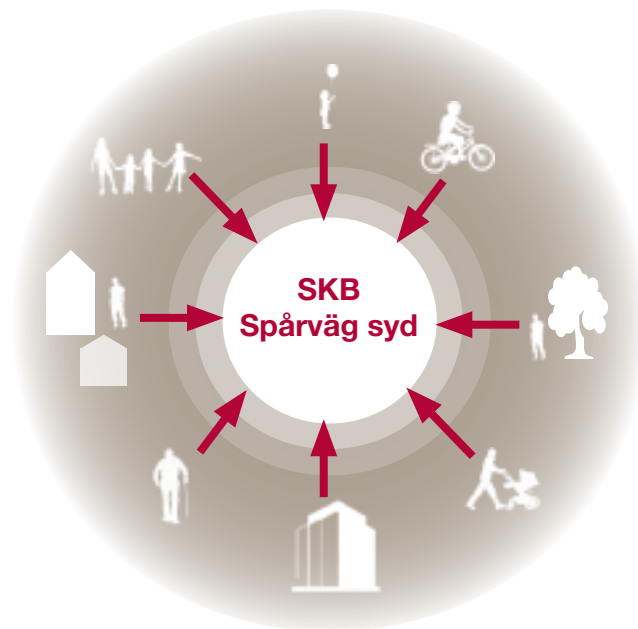
2.5.1 Mål för SKB Spårväg syd

Genom att visa på de sociala effekterna, såväl positiva som negativa, av Spårväg syd ska SKB Spårväg syd utgöra en del i underlaget inför framtida beslut om Spårväg syd.



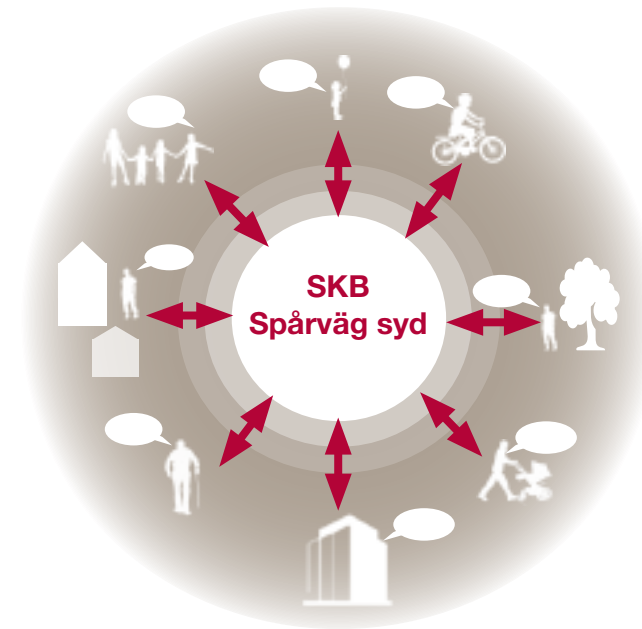
1. Informera

Människor i närområdet blir informerade och känner sig delaktiga i utvecklingen av Spårväg syd.



2. Beskriva

Att beskriva områdena längs Spårväg syds föreslagna sträckning samt samla in och analysera material om områdena utmed den aktuella sträckan utifrån sociala aspekter.



3. Genomföra dialog

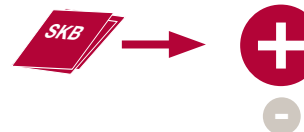
Att genomföra dialog med resenärer, boende och övriga intressenter i området för att samla in medborgarnas perspektiv och åsikter.

4. Bedöma



Att bedöma Spårväg syds påverkan på människors liv, både positivt och negativt.

5. Påverka



Att beskrivningen blir ett underlag som påverkar utvecklingen av projekt Spårväg syd så att de positiva effekterna ökar och de negativa effekterna samtidigt minskas.

Figur 3. Figuren visar de mål som funnits för arbetsprocessen med SKB Spårväg syd.



Hässelby

Vällingby

Solna

Lidingö

Angby

Brevik

Kummelås

Orminge

Nacka

Stockholm

Södermalm

Några jätte stora fönster

alla spårvagnar är

olika färger.

på varje vagn finns det en

liten "postvagn"

Smilies på utsidan!

Salem

Vårsta

Hälsö

Jordbro

Kapitel 3

SKB OCH SOCIAL HÅLLBARHET

3 SKB och social hållbarhet

3.1 Social konsekvensbeskrivning – vad är det?

En social konsekvensbeskrivning (SKB) utgår från människors olika livssituationer och behov när en fysisk förändring ska genomföras. Syftet är att öka kunskapen om platsen och identifiera viktiga sociala aspekter som systematiskt tas med i planeringsprocessen.

Den sociala konsekvensbeskrivningen kopplar samman de fysiska och ekonomiska perspektiven med de sociala konsekvenser, nyttor och eventuella negativa effekter, som en infrastrukturinvestering har.

Sociala konsekvensbeskrivningar är en förhållandevis ny typ av studie i infrastrukturutredningar i Sverige. Däremot finns lång erfarenhet av till exempel barnkonsekvens-, jämställdhets-, hälso- och trygghetsanalyser. En SKB innehåller bland annat dessa perspektiv.

LÄSTIPS

Mer att läsa om social hållbarhet och sociala konsekvensbeskrivningar finns bland annat i:

Kön i trafiken (Sveriges Kommuner och Landsting, 2013).

SKA. Social konsekvensanalys – människor i fokus 1.0 (Göteborgs stad, 2011).

Riktlinjer Social hållbarhet (Trafikförvaltningen, 2015).

En SKB är inte enbart en beskrivning av de sociala effekterna utan gynnar också medborgarnas delaktighet i det aktuella projektet och samhällsutvecklingen i stort eftersom ett systematiskt dialogarbete som sträcker sig längre än det lagen kräver ingår i arbetet.

3.2 Sociala aspekter och effekter

Det finns en rad sociala aspekter och effekter som är viktiga att tänka på och ta hänsyn till i en SKB. Arbetet med SKB Spårväg syd har avgränsats och följande aspekter har bedömts vara relevanta:

- möjligheten att nå nya målpunkter, till exempel utbildning och arbetsplatser genom förbättrad lokal och regional tillgänglighet
- möjligheter till självständig rörelse för barn, unga, äldre och personer med funktionsnedsättning
- vardagsresande med snabba och smidiga byten så att pendling till och från arbete, service, offentliga samhällsfunktioner och fritidsaktiviteter fungerar
- folkhälsa, främst i form av vardagsmotion samt tillgång till grönytor och rekreation
- delaktighet i samhället och demokrati
- olika grupper ska känna sig inkluderade i samhället, det kan gälla till exempel kön, könsidentitet eller könsuttryck, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funktionsnedsättning, sexuell läggning eller ålder
- sammanhållning genom ökad förståelse för olika gruppers och individers behov och möjlighet till möten
- jämlikhet och jämställdhet där lika rättigheter och möjligheter för olika grupper att resa ges
- trygghet i den offentliga miljön



3.2.1 Sammanhållning och möten



Sammanhållning handlar om de chanser som uppstår för människor att kunna mötas när områden är bättre länkade till varandra.

Kollektivtrafik binder ihop områden lokalt och regionalt, skapar möjligheter till samspel och möten, kopplar samman områden med olika identitet och bidrar till kunskaper om andra områden och andra människor. Kollektivtrafik bidrar också till en mer likvärdig tillgång till bostäder, arbete och fritid (Hansson, 2013). I en sammanhållen stad finns en förståelse för andras villkor genom att människor korsar varandras stråk, där vävs alla delar i livet samman och består av tillitsfulla relationer som ger goda förutsättningar för människor att utvecklas (Larberg, 2014).

Kollektivtrafikens betydelse är inte bara att människor ska kunna ta sig till och från olika platser, utan är även ett offentligt rum där människor kan ses och mötas. Dessa möten sker dels i fordonen, men till stor del också i den omkringliggande miljön på väg till och från hållplatsen med mera. Kollektivtrafiken skapar också förbindelse mellan andra typer av offentliga mötesplatser, som till exempel kulturella och politiska aktiviteter.

Ett möte behöver inte innebära att två (eller flera) människor pratar med varandra, utan det räcker att de möts genom att de vistas på samma plats vid samma tidpunkt och därmed ser varandra eller åker gemensamt i kollektivtrafiken. Det är mötet i sig, och medvetandegörandet av att människor med andra bakgrunder och sociala förutsättningar ser varandra, som ger en viktig sammanhållande effekt (Lindberg, 2010).

En spårväghållplats är en varaktig samlingsplats, vilket kan bidra till att öka den fysiska sammanhållningen i närområdet. Jämfört med busshållplatser blir en spårväghållplats med plattform, belysning, skyltning, spår och kontaktledning ett tydligare inslag i miljön.

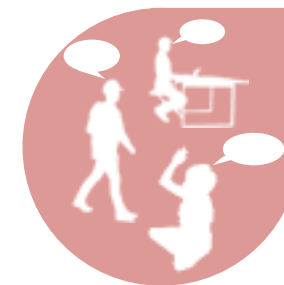
Det har också visat sig att det är viktigt att binda ihop områden med olika socioekonomiska förutsättningar med varandra. En sammanlänkning av två områden med stora skillnader bedöms ge större positiva sociala konsekvenser än om två lika områden binds samman, genom att det överbryggande sociala kapitalet förstärks (se avsnitt 3.3.2). Det är även viktigt att de regionala kärnorna kan nås av människor från olika områden (Modin, 2013).

Motsatta förhållandet till sammanhållning är barriärer. Fysiska barriärer begränsar människors vardagliga möjligheter att träffa och möta människor från andra socioekonomiska sammanhang. Barriärer separerar områden och hindrar utvecklingen av en sammanhållen stad, och den likvärdiga tillgången till bostäder, arbete och fritidsaktiviteter.

Sociala barriärer i samhället kan ha flera olika orsaker och bygger ofta på en känsla. Det kan handla om att inte känna sig delaktig eller att inte ha tillgång till en plats eller grupp. En känsla av utanförskap och att inte vara välkommen. En väl utformad kollektivtrafik är ett sätt att bryta sociala barriärer och skapa en sammanhållen stad. Ofta sammanfaller sociala barriärer med fysiska barriärer (Larberg, 2014).

En ytterligare faktor som påverkar uppdelning och åtskillnad i staden är privatbilismen (Hansson, 2013). Det är flera faktorer som påverkar bilanvändning, till exempel hur samhället är planerat, vilka resmöjligheter som erbjuds på ett enkelt sätt, vanor, bekvämlighet och ekonomisk möjlighet.

3.2.2 Delaktighet och engagemang



Delaktighet består av både upplevd och aktiv delaktighet. Aktiv delaktighet bidrar till ett hållbart samhälle med engagerade medborgare som bryr sig om sitt område och tar ansvar för sig själv och sina medmänniskor.

Upplevd delaktighet kan handla om känslan av att kunna påverka sin vardag genom sin delaktighet. Inom forskningen kring arbetstillfredsställelse finns en tydlig koppling mellan upplevd delaktighet, inflytande och tillfredsställelsen på arbetet (Ängsås, 2012).

Delaktighet i samhället är en förutsättning för hur människor uppfattar samhällsfunktioner och sina medmänniskor. Det kan finnas både fysiska och sociala hinder för människor att delta i samhället eller ta del av olika typer av service. En åtgärd som samhället kan göra för att underlätta deltagande och öka tillgängligheten till service och aktiviteter är att investera i kollektivtrafik, cykel och gång.

Ytterligare parametrar som påverkar möjligheten och viljan att delta i olika sammanhang är hälsa, sysselsättning och ekonomi. För att skapa ett socialt hållbart samhälle krävs att alla dessa delar samverkar. I socioekonomiskt svagare områden är tillgång till god service extra viktig, eftersom det skapar möjligheter att integreras och bli en aktiv medborgare.

Ett socialt hållbart samhälle har hög tillit, vilken skapas bland annat genom upplevd och praktisk möjlighet att delta i samhällsfunktioner och med sina medmänniskor. Människors engagemang i föreningar och organisationer både lokalt och regionalt är starkt knutet till tillit (Modin, 2013). En annan grundpelare för delaktighet i samhället är tillgången till arbete.

Delaktighet genom dialog där medborgare får påverka planeringen bidrar till att skapa förtroende och tillit till samhället. Sett ur samhällsperspektiv så är den kunskap som invånarna bidrar med mycket värdefull. Det finns inget bättre sätt att tillgodogöra sig den lokalkännedom som invånarna besitter.



Figur 4. Bild från en av de genomförda grundskoledialogerna. Eleverna fick tänka fritt kring olika frågeställningar rörande Spårväg syd.

3.2.3 Vardagsliv, hälsa och trygghet



En viktig del i människors liv är en fungerande vardag. Det måste finnas möjlighet att på ett smidigt, snabbt och enkelt sätt ta sig till och från arbete, skola, service och fritidsaktiviteter. Här har kollektivtrafiken en viktig roll både för regionala resor och pendling, men också för att frigöra livschanser. Även attraktiva gång-, -och cykelmöjligheter är viktigt.

Människors hälsa påverkas positivt när de har stort inflytande över sin livssituation. För områden med höga ohälsotal är det därför viktigt med god service och högkvalitativ kollektivtrafik, eftersom det skapar förutsättningar för friare val i livet.

Att skapa möjligheter för människor att ha ett liv i balans där arbete, fritid, social samvaro och vila blandas så att möjligheter till återhämtning ges är viktigt. Viktiga arenor för att skapa sådana tillfällen är gröna miljöer, lekparker, kulturutbud, platser för möten och samvaro (Stockholms läns landsting och Karolinska Institutet, s. 24, 2011).

En människas aktiviteter kan delas in i frivilliga, sociala, nödvändiga, planerade och spontana. Den fysiska miljön har olika betydelse beroende av vilken typ av aktivitet människan ska göra. De frivilliga och sociala aktivite-

terna sker i större utsträckning om den fysiska miljön uppmuntrar till utevistelse (Gehl, 1996). En sammanställning som SIKKA (numera Trafikanalys) gjort visar att de som åker kollektivt även går och cyklar i genomsnitt 2 km per dag medan de som åker bil endast går och cyklar i genomsnitt 0,5 km per dag (Näringsdepartementet, 2003).

Spårväg som kollektivtrafikslag anses ofta tryggt och präglas av hög resenärsnöjdhet (Trafikförvaltningen, 2014). Förutsatt att resandeunderlag finns så skapar kollektivtrafik mötesplatser som är befolkade, och befolkade platser bidrar i sin tur till ökad trygghet.

Människor väljer inte alltid det snabbaste resalternativet med kollektivtrafik (Tyréns, 2014). För vissa människor (eller i vissa situationer) är det andra parametrar som påverkar valet av färdväg. Det kan vara att slippa ett byte eller att välja en mer trygg eller tillgänglig resa.



Figur 5. Bild från platsobservation i Skärholmen.

3.2.4 Jämlikhet och jämställdhet



Ur ett samhällligt perspektiv är ett sätt att öka jämställdheten, jämlikheten och delaktigheten i samhället att satsa på kollektivtrafikinvesteringar (Centrum för folkhälsa, 2005).

För områden med lågt bilinnehav är det extra viktigt med kollektivtrafik för att kunna vara aktivt delaktiga i samhället. Genom en jämlik och jämställd tillgång till färdmedel och trafiksystemet förbättras människors möjligheter att på lika villkor delta i samhället. Det ska också vara möjligt att aktivt kunna välja att inte använda bil helt eller delvis, vilket även är positivt ur både folkhälso- och miljöperspektiv.

Att knyta ihop olika typer av områden med varandra skapar bra förutsättningar för ett mer jämlikt och hållbart samhälle. Ofta är det människors brist på arbete som skapar ekonomiska begränsningar som i sin tur påverkar möjligheten att delta i samhällsfunktioner, vilket påverkar jämlikheten.

Kollektivtrafik där olika människor möts ger goda förutsättningar att koppla socialt isolerade områden till andra områden och därmed finns även möjlighet att delvis bryta det sociala utanförskapet.

Kvinnor och mäns rörelsestrukturer, och därmed

möjligheten att fysiskt nå arbetsmarkanden eller andra aktiviteter ser ofta olika ut. Kvinnor, framförallt i vissa områden, rör sig mer lokalt och arbetar oftare närmare hemmet. Behovet av att ha tillgång till kollektivtrafik är lika för män och kvinnor, men vilka resmöjligheter som behöver finnas kan se olika ut. Eftersom kvinnor generellt arbetar mer deltid och tar ett större ansvar för hemarbetet finns ett behov av att resa utanför högtrafikperioderna (kl. 6-9 och kl. 15-18). Kollektivtrafik som är anpassad till de olika behov (målpunkter, bra turtäthet under olika tider på dygnet, placering av hållplatser) som män och kvinnor har bidrar till ökad jämställdhet (Sveriges Kommuner och Landsting, s. 71 ff, 2013).



Figur 6. Bild från en av de genomförda gymnasiedialogerna. Besöket inleddes med en presentation av Spårväg syd.

3.3 Andra faktorer som påverkar den sociala hållbarheten

3.3.1 Spårfaktorn och spårvägens strukturerande egenskaper

Det finns uppfattningar om att kollektivtrafikresandet ökar när busstrafik ersätts av spårtrafik, till exempel spårväg. Det begrepp som brukar användas för att beskriva detta kallas för spårfaktor.

Det finns en del forskning kring begreppet (bland annat Bengtsson och Strömberg, 2012) men det är svårt att hitta en entydig beskrivning av det, samt att få en tydlig bild av möjliga effekter som spårfaktorn ger. Det verkar dock som att det är en kombination av faktorer som gör att resandet ökar. Vilka faktorer som påverkar resandet hur i olika situationer är dock svårt att bedöma. Efter som förutsättningarna och den fysiska strukturen skiljer sig från fall till fall så påverkar spårfaktorn resandet olika mycket i olika situationer.

Några parametrar som tros påverka är (Sweco, 2013):

- Spårväg är tydligare och mer strukturerande i den fysiska miljön än buss.
- Områden knyts tydligare till varandra genom att spåret som har sin bestämda sträckning. Det är också lättare att förstå vilka hållplatser som finns längs en spårvägslinje än en busslinje.
- Spårvägen är beständig och resmöjligheterna ser lika dana ut över tid.

- Även ovana, - och sällanresenärer har lättare att uppfatta vilka resmöjligheter som finns och var hållplatserna ligger med en spårväg jämfört med buss.
- Genom att spårvägen syns bättre i stadsmiljön så marknadsför den hela tiden sig själv på ett annat sätt än busslinjer gör.
- Komforten för resenärerna är ofta bättre än för resa med buss. Gropar, gupp eller oförutsägbara svängar förekommer inte med spårburen trafik.
- Tillgängligheten för resenärer med funktionsnedsättning är generellt bättre vid spårväghållplatser än busshållplatser, och även tillgängligheten ombord är oftast bättre.
- Mer utrymme ombord för barnvagnar, rullstolar och rollatorer.

3.3.2 Socialt kapital – vad är det?

Socialt kapital beskriver graden av tillit (förtroende) mellan människor och, -eller offentliga institutioner. Det sociala kapitalet kan delas in i tre delar vilket illustrationen på nästa sida visar.

Ett välfungerande demokratiskt samhälle har ett relativt högt socialt kapital. Tilliten ökar när människor får tillfälle och möjlighet att mötas i den offentliga miljön (Modin, 2013).

Avgörande för att stärka sammanhållningen i en region är att det finns tillit mellan människor, vilket också

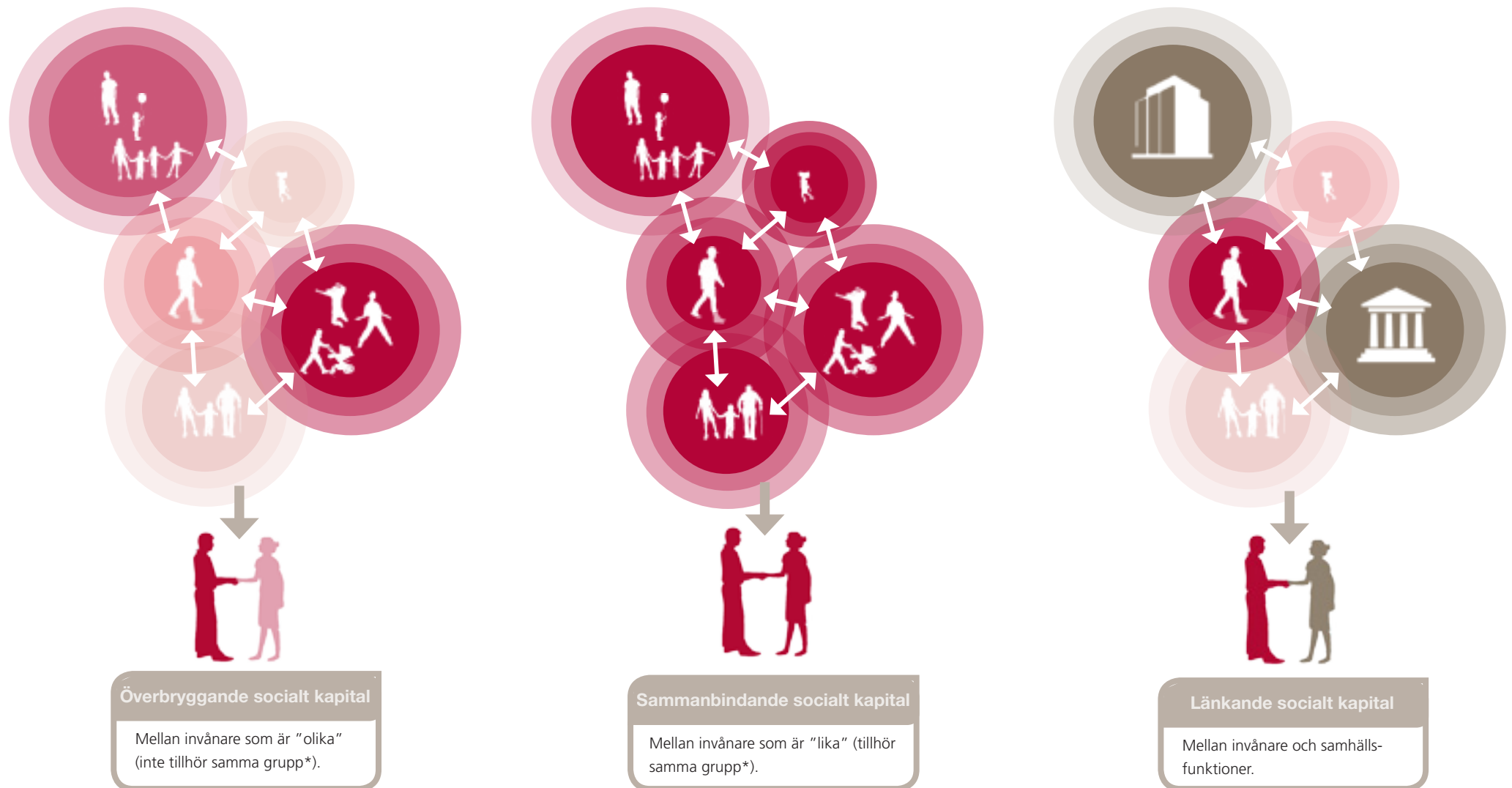
kallas socialt kapital. Regionen måste också identifiera och stödja platser och verksamheter som har betydelse för invånarnas sociala kapital. Gällande Stockholm ger strukturen för bostäder och kommunikationer god tillgänglighet till regionens centrum, men det finns brister i infrastrukturen mellan andra delar av regionen. Bostadsområden och livsmiljöer kan bli mer jämlika om den översiktliga planeringen fångar upp erfarenheter från människor med olika livsstilar och förutsättningar (Stockholms läns landsting, s. 24 ff, 2010).

3.3.3 Samhällsinvestering leder till ökat socialt kapital

En viktig del i att stärka det sociala kapitalet kan vara att satsa på ett område genom investering i till exempel ny infrastruktur. Genom en större investering visar samhället att det berörda området är viktigt, och genom det skapas en del av de förutsättningar som krävs för ökad tillit till samhällsfunktioner. Även sammanhållningen kan öka genom investering.

Det är ofta svårt att härleda förändringar i det sociala kapitalet till specifika fysiska åtgärder, men genom att aktivt arbeta för att förbättra de sociala förutsättningarna inom en rad områden kan det sociala kapitalet öka (Modin, 2013).

För bästa resultat gällande ökat socialt kapital behöver den planerade investeringen anpassas till de sociala förutsättningarna på platsen.



Figur 7. Förklaring av begreppet socialt kapital (Modin, 2013). *Med grupp avses invånare som har liknande intressen och eventuellt identitet, och till exempel har sin kontakt genom någon förening.

ANKTER

us
entral
plats
formering
örgerkontor
tek
medelsbutiker
nasium
skola

splatsområden

Haga

Attnäs



Värberg

Haga

Attnäs



Bredäng

Örnsjö

Jakobstorp

Örnsjö

Årstad

Årstad

Årstad



Hägersten

Bredäng

Västertorp

Frånånger

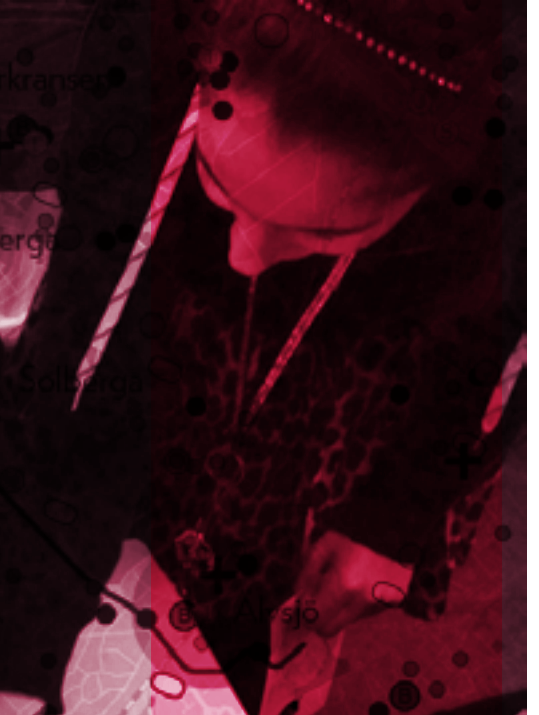
Örnsjö

Örnsjö

Årstad

Årstad

Årstad



Sommarskrans

Västberg

Solby

Långsjö

Långsjö

Långsjö

Långsjö

Långsjö

Långsjö

Långsjö

Kungens kurva

Långsjö

Hagsätra

Stuvsta

Örnsjö

Kapitel 4

SOCIALT HÅLLBAR PLANERING FÖR SPÅRVÄG SYD

4 Socialt hållbar planering för Spårväg syd

4.1 Beskrivning av området

Fokus inom SKB:n har lagts på ett antal utvalda platser längs sträckan. Platserna har bedömts vara stora bytes-, -eller målpunkter. Flemingsberg och Kungens kurva-Skärholmen är utpekade regionala stadskärnor enligt RUFSS 2010 (Stockholms läns landsting, 2010).

Älvsjö och Fruängen är stora bytes-, -och målpunkter. Områdena är viktiga stadsutvecklingsområden som ligger mycket centralt i regionen.

De geografiska områden som ingår i analysen är:

- Flemingsberg (regional stadskärna)
- Glömsta
- Masmö
- Kungens kurva-Skärholmen (regional stadskärna)
- Segeltorp
- Fruängen
- Älvsjö

Spårväg syd sträcker sig mellan områden av olika karaktär när det gäller den fysiska strukturen, invånarnas socioekonomiska situation, befolkningstäthet och strukturerande målpunkter. Rapporten Segregation i Stockholmsregionen (Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, 2014) beskriver läget och utvecklingen av segregationen i länet generellt och bekräftar denna bild. En mer omfattande beskrivning av områdena finns i Bilaga – Områdesbeskrivning, samt i delrapport Gestaltungsavsikter.

Den planerade sträckningen av Spårväg syd går igenom

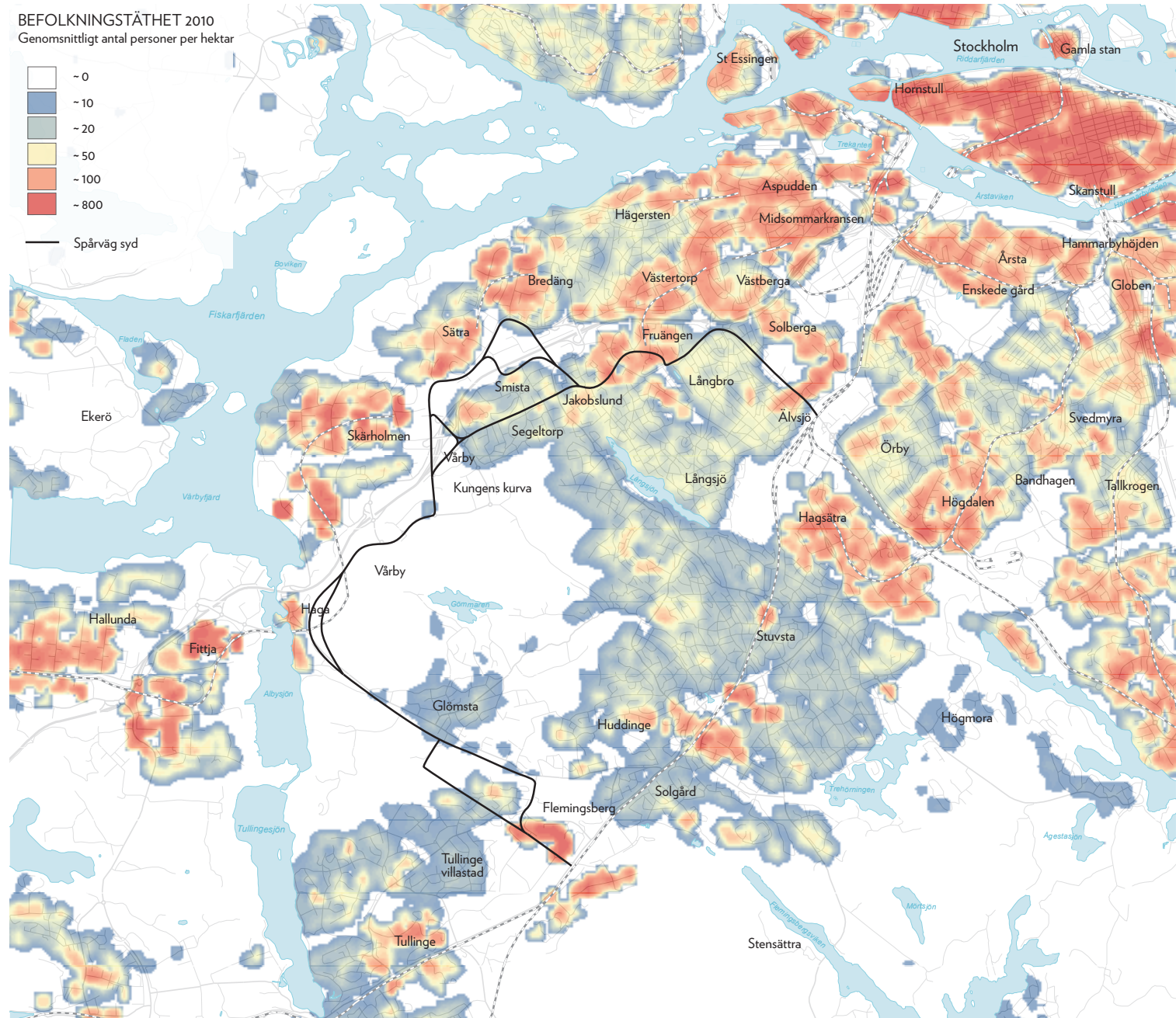
områden med blandad bebyggelse. Vissa områden är trafikseparerade med breda gator och stora flerfamiljshus medan andra områden är äldre och består av villabebyggelse med smala gator.

Kartan nedan visar vilken befolkningstäthet olika områden i sydvästra Stockholm har. Flera områden längs Spårväg syds planerade sträckning har relativt låg täthet. Spårväg syd ger potential för utveckling av flera områden längs sträckningen genom tätare befolkning med både nya bostäder och arbetsplatser. Kartan visar också tydligt att genom att förlänga spårvägen över järnvägen i Flemingsberg så nås det tätbefolkade området Visättra. I de områden där befolkningstätheten är hög (vilket kan bero både på bebyggelsestruktur men också på familjestorlek) skapas det ett större resandeunderlag.

I flera av områdena finns stora och viktiga målpunkter som sätter stor prägel. Förutsättningarna att kunna ta sig till vissa av dessa målpunkter är olika för människor i olika områden, och beroende på om de har tillgång till bil eller inte. Kungens kurva med bland annat Ikea är en stor och viktig målpunkt som framförallt är ett bilburet område.

Det finns dock stora målpunkter längs sträckan som har god kollektivtrafik redan idag och dit möjligheterna att ta sig utan bil är goda. Det är exempelvis Huddinge sjukhus och Södertörns högskola, båda i Flemingsberg. Även Skärholmen, Fruängen, Älvsjö och Masmö går enkelt att nå med kollektivtrafik. Problemet med dagens kollektivtrafik (framförallt

befintlig spårinfrastruktur) är att den går radiellt in mot Stockholm city och effektiva tvärförbindelser skulle kunna förstärkas.



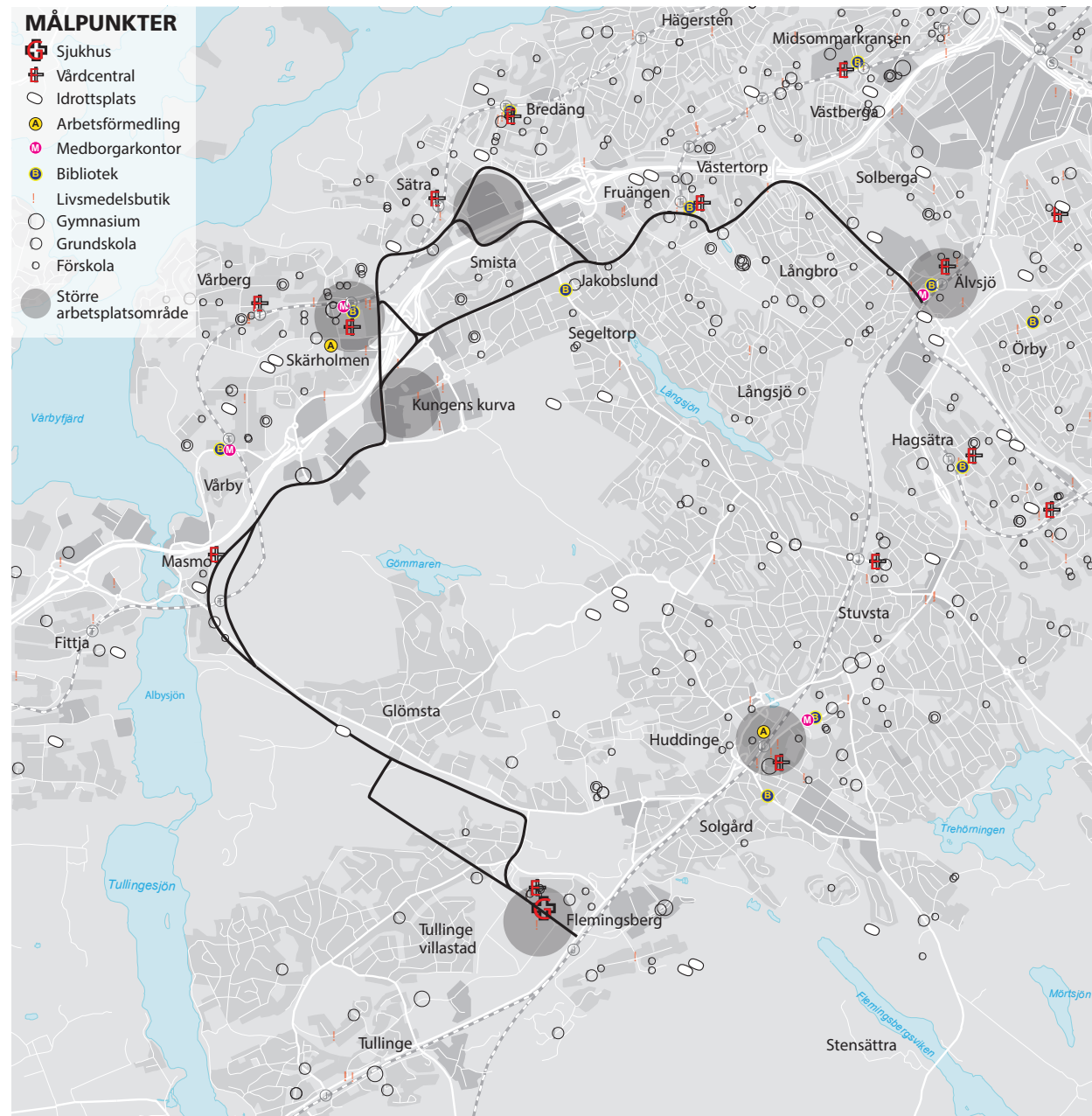
Figur 8. Kartan visar vilken befolkningstäthet (totalbefolkning, det vill säga dag- och nattbefolkning) det är i olika områden längs Spårväg syds sträckning.

Kartan till höger visar målpunkter av olika slag längs Spårväg syds tänkta sträckning, samt i sydvästra Stockholm i allmänhet. Kartan är framtagen för att visa var det finns koncentrationer av målpunkter och hur Spårväg syd bidrar för att koppla samma dessa. Av kartan framgår att många av de större målpunkterna, såsom arbetsplatsområden, sjukhus, kluster av livsmedelsbutiker och annan samhällsservice nås via Spårväg syds planerade sträckning. Förskolor, skolor, idrottsplatser och livsmedelsbutiker har lokala funktioner i sina närområden och ligger spridda över hela kartbildens. Längs Spårväg syds södra halva (etapp 1) finns utvecklingspotential att skapa nya målpunkter.

Tunnelbanan utgör en viktig länk genom Sättra, Skärholmen, Masmö och Fittja (i norra Botkyrka). Pendeltåget utgör på motsvarande sätt en viktig länk genom Älvsjö, Huddinge och Flemingsberg.

I området längs Spårväg syds tänkta sträckning finns både sociala och fysiska barriärer. E4/E20, järnvägen och Älvsjövägen är exempel på fysiska barriärer, men även ett grönområde kan utgöra en fysisk barriär. Ett exempel på en fysisk barriär som sammanfaller med en social barriär är E4/E20 mellan Skärholmen och Segeltorp. Områdena åtskiljs fysiskt av motorvägen och socioekonomiskt och kulturellt är de också olika.

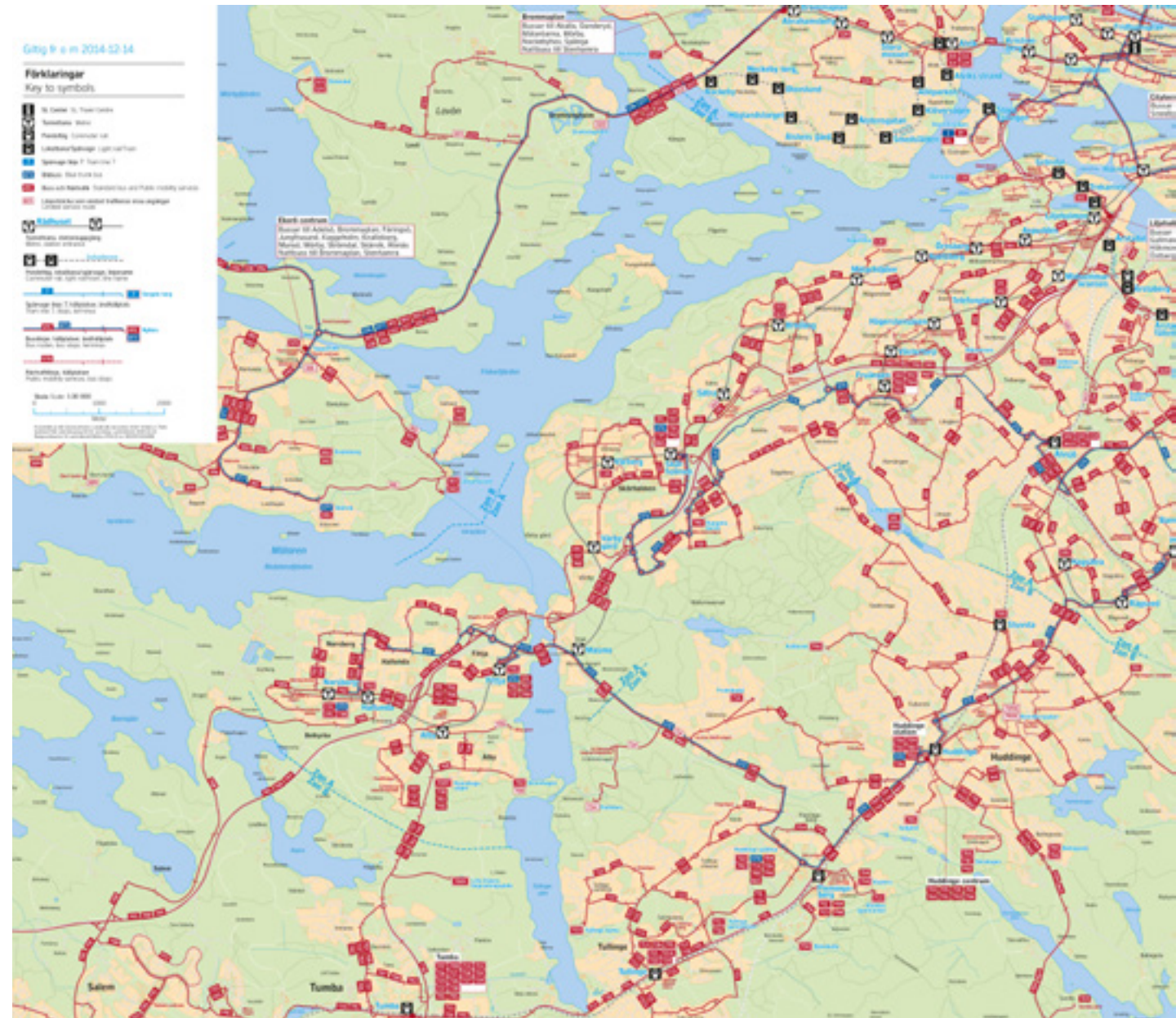
Figur 9. Kartan visar vilka målpunkter som finns längs Spårväg syds planerade sträckning.



4.2 Busstrafik idag

Genom den busstrafik som trafikerar i områdena kring Spårväg syds tänkta sträckning finns möjlighet att resa med kollektivtrafik i området redan idag. Sammantaget täcker denna busstrafik upp motsvarande Spårväg syds sträckning, men det är ingen av linjerna som omfattar helheten. En utmaning med busstrafik jämfört med spårburen trafik är möjligheten att kommunicera var bussen går, och vart den tar dig.

- 172 Norsborg – Hallunda C – Fittja – Huddinge sjh – Huddinge stn – Högdalen - Gubbängen - Hökarängen - Norra Sköndal - Skarpnäck
- 173 Skärholmen – Kungens kurva – Fruängen – Älvsjö stn – Bandhagen – Norra Sköndal - Skarpnäck
- 703 Fruängen – Segeltorp – Snättringe - Stuvsta stn – Huddinge C - Sörskogen
- 707 Tumba stn – Eriksbergs ind.-omr. - Alby - Fittja - Vårby gård - Skärholmen - Ikea - Segeltorp - Fruängen
- 710 Skärholmen – Ikea - Upplevelsecenter - Kungens kurva ind. - Segeltorp - Snättringe - Stuvsta stn - Huddinge C - Sörskogen
- 737 Tumba stn – Alby – Fittja – Heron City – Ikea – Skärholmen
- 740 Kungens kurva - Ikea - Skärholmen - Vårby gård - Masmo - Huddinge sjh - Huddinge stn
- 865 Handen – Lissma – Balingsnäs – Huddinge sjh - Skärholmen



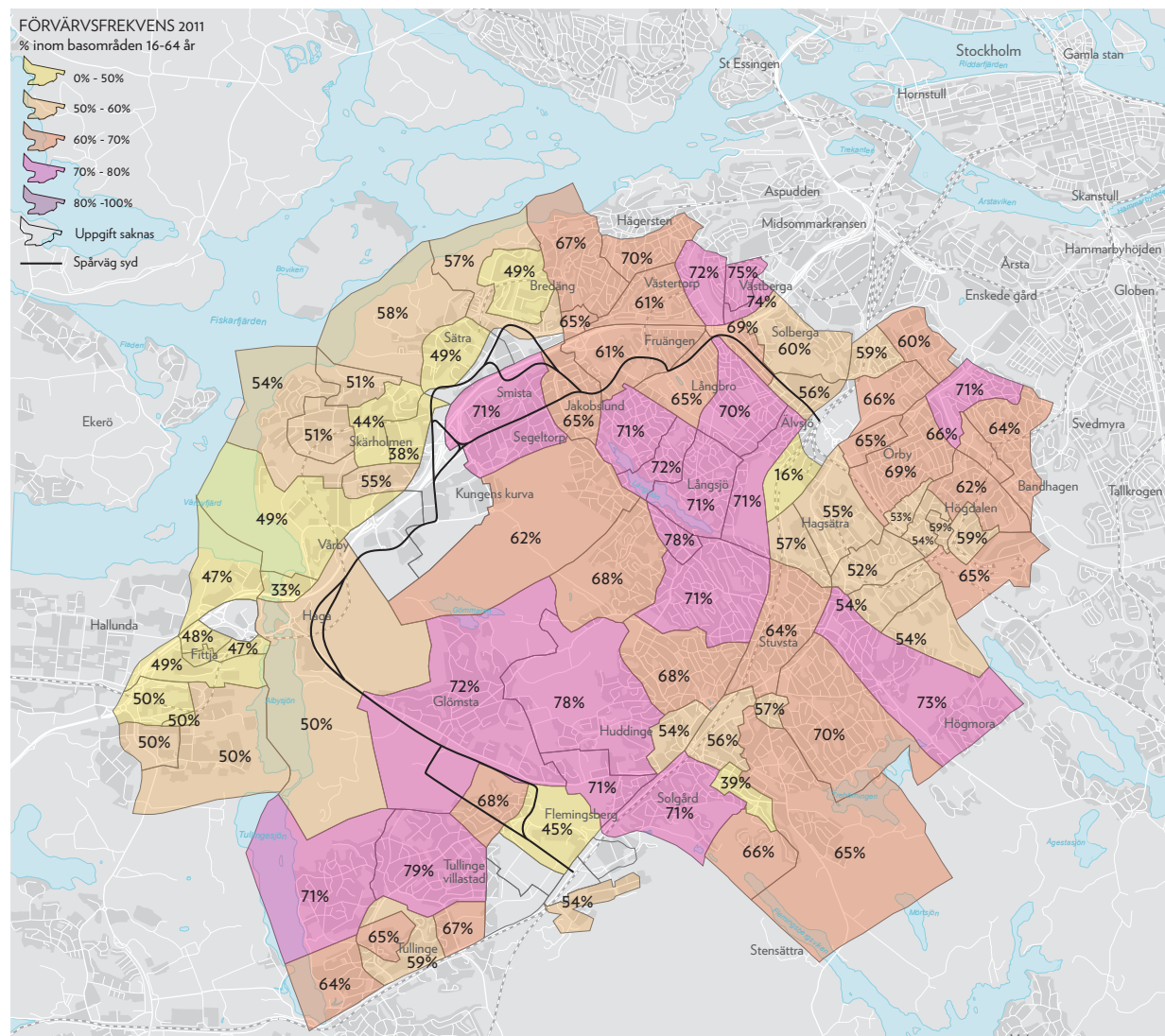
Figur 10. Karta som illustrerar busstrafiken i området 2015 (hämtad från <http://sl.se/resources/maps/geographics/2015/7521.Soderort.2015.html>)

4.3 Statistik för området

Det finns många parametrar som kan användas för att beskriva hur de sociala aspekterna (som nämns i avsnitt 3.2) i ett område fungerar. SKB Spårväg syd har valt att redovisa tre variabler, sysselsättningsgrad (förvärsfrekvens i kartan), utbildningsnivå och valdeltagande. Sysselsättningsgrad och utbildningsnivå (tillsammans med andel med försörjningsstöd) har använts under de senaste decennierna för att följa den socioekonomiska boendesegregationen (Stockholms läns landsting, 2013). Sysselsättningsgraden är ett mått på om individer i ett område dagligen befinner sig i socialt sammanhang på arbetsplatsen eller inte. Utbildningsnivå kan ses som ett mått på områdets utvecklingspotential vad gäller det sociala kapitalet. Valdeltagande är en av indikatorerna för att följa upp arbetet med RUFSS 2010 (Stockholms läns landsting) och är ett mått på om invånarna har förtroende till myndigheter och den politiska styrningen.

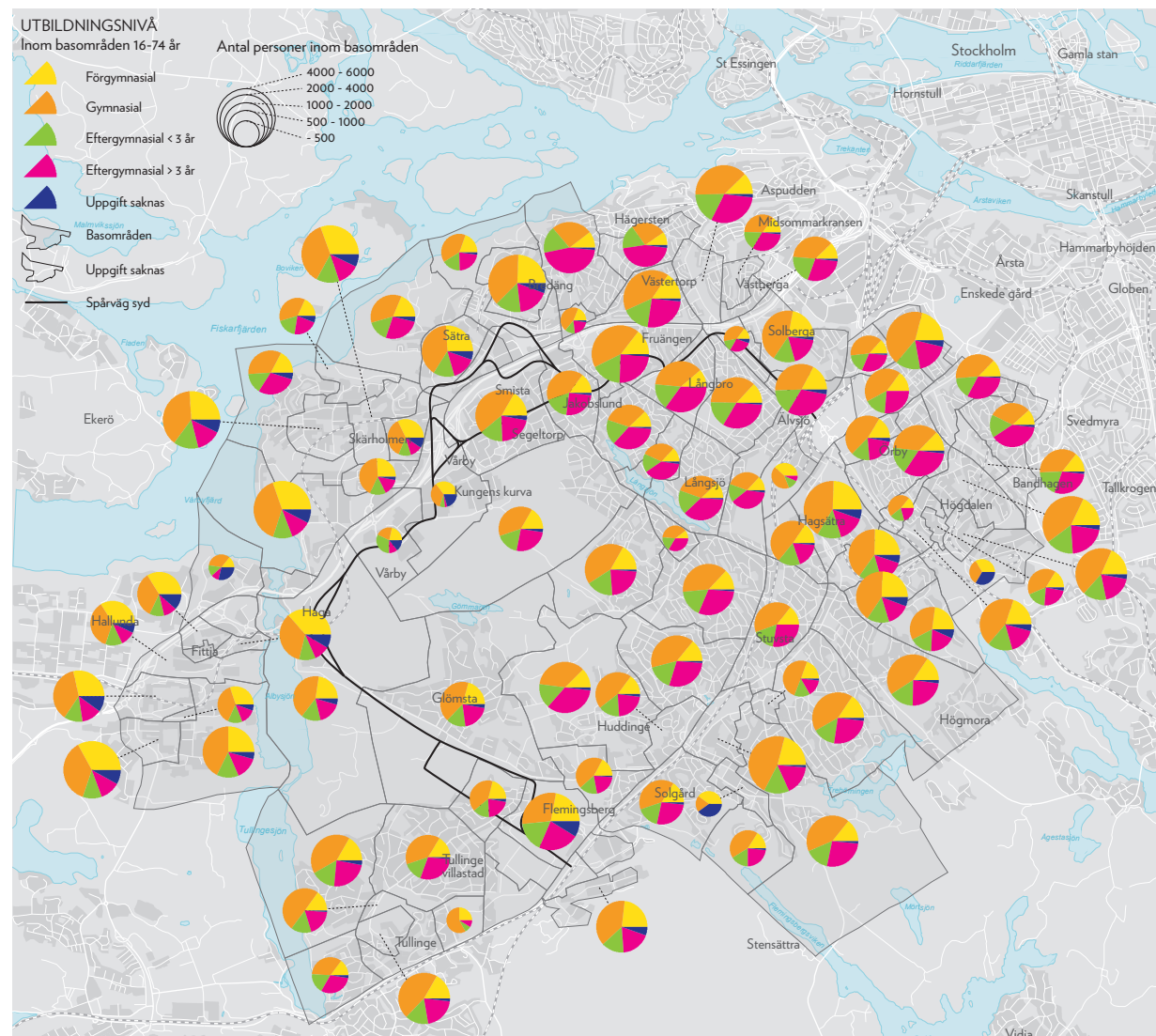
I flera av områdena som Spårväg syd är tänkt att passera är det sociala utanförskapet stort. Det kan bland annat ses genom graden av sysselsättningsgrad och utbildningsnivå längs sträckan. Spårväg syds tänkta sträckning kommer att passera genom områden där sysselsättningsgraden varierar. Flemingsberg, Masmo och Skärholmen är de områden där sysselsättningsgraden är

Figur 11. Kartan visar vilken förvärsfrekvens det är i olika områden längs Spårväg syds sträckning. Kartan visar nattbefolkning, därför är Kungens kurva och området väster om Kungens kurva blanka eftersom de i huvudsak är arbetsplatsområden. De innehåller i princip uteslutande verksamheter och få bostäder.



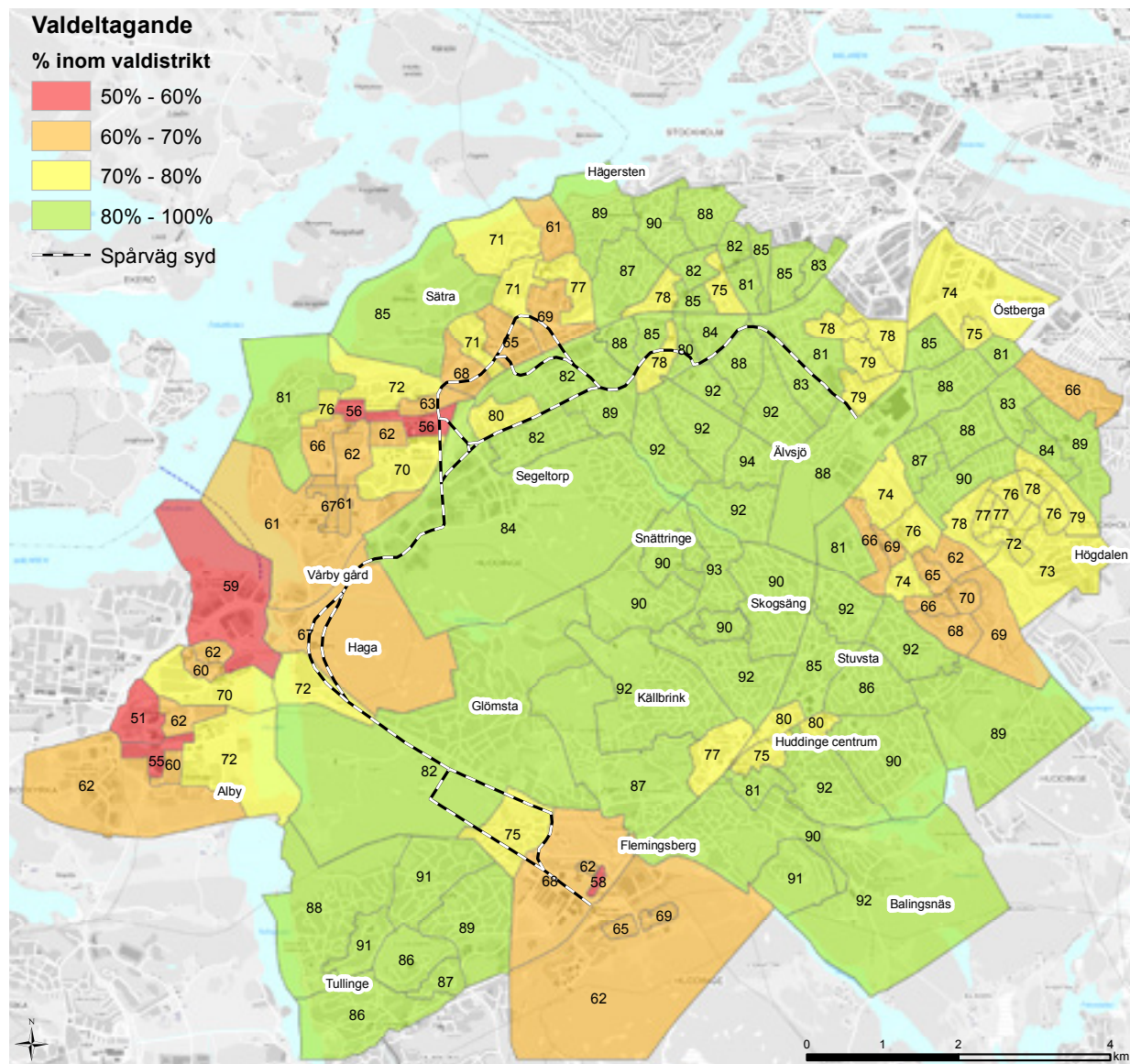
lägst (cirka 40-50 procent) medan sysselsättningsgraden i Glömsta, Segeltorp och delar av Älvsjö ligger på cirka 70 procent. Fruängen ligger på ett snitt omkring 60 procent och för Kungens kurva saknas uppgifter.

Gällande utbildningsnivå kan ses att andelen som har eftergymnasial utbildning (framförallt längre än tre år) är större kring Segeltorp, Fruängen och Älvsjö medan denna andel är mindre i Masmo och Skärholmen. Flemingsberg och Glömsta har liknande fördelning av utbildningsnivå och båda områdena har en relativt hög andel invånare med eftergymnasial utbildning.



Figur 12. Kartan visar vilken utbildningsnivå det är i olika områden längs Spårväg syds sträckning.

Den lokala delaktigheten i de regionala stadskärnorna Flemingsberg och Kungens kurva-Skärholmen är idag relativt låg. Valdeltagandet visar på att omkring 60-70 procent röstade i riksdagsvalet 2014. Liknande situation finns längs det sträckningsalternativ som går längs Skärholmsvägen. I Glömsta, Masmö, Segeltorp och Fruängen ligger valdeltagandet på omkring 70-85 procent, och i delar av Älvsjö ligger det på uppåt 90 procent.



Figur 13. Kartan visar valdeltagandet till riksdagsvalet 2014 i olika områden längs Spårvägs södra sträckning.

4.4 Området i framtiden

Stockholm och Huddinge växer och det planeras både för nya bostäder, arbetsplatser, infrastruktur och målpunkter i det aktuella området längs Spårvägs syds sträckning. Nedanstående avsnitt är avstämt med Huddinge kommun och Stockholms stad.

I och kring Flemingsberg kommer det att exploateras med nya bostäder, arbetsplatser och service. Fram till 2030 planeras det att tillkomma cirka 5000 bostäder samt skapas en utvecklad kollektivtrafikknutpunkt. Arbetsplatsutvecklingen är kraftig och beredskap finns för 10 000 - 20 000 nya arbetsplatser. Flemingsberg planeras för att utgöra en kollektivtrafikknutpunkt på Södertörn med ett resecentra och blandad stadskarakter. Utbildningsväsendet är ett stort inslag i Flemingsberg. Huddinge kommun arbetar även med hur utvecklingen ska se ut efter år 2030 då de kraftiga infrastruktursatsningar som görs förväntas vara på plats. Dessa möjliggör ytterligare expansion.

Glömsta är tänkt att utvecklas till ett tätbebyggt område med nya bostäder, målpunkter och service. I Loviseberg och Glömstadalen planeras en ny stadsdel med omkring 6000-7000 nya bostäder. Den nya stadsdelen kommer att innehålla ett lokalt centrum. Spårvägens tillkomst och Tvärförbindelse Södertörns utformning är avgörande för att möjliggöra denna stadsdel. Viss exploatering kommer sannolikt att tillkomma oavsett ny infrastruktur.

I och omkring Masmö kommer det att tas fram en

strukturplan. Området är tänkt att få ett tillskott av cirka 500-1500 bostäder. Beroende på utformning av Tvärförbindelse Södertörn kan det komma att bli ytterligare bebyggelse på sikt. Masmö utgör en av kommunens lokala centrum, och önskan är att utveckla serviceutbudet.

Kungens kurva-Skärholmen ska enligt RUFSS 2010 (Stockholms läns landsting, 2010) utvecklas till att bli en regional stadskärna och det planeras för bostäder och nya målpunkter på Kungens kurva-sidan. Ambitionen är att knyta ihop Kungens kurva och Skärholmen för att minska barriäreffekterna av E4/E20 och andra statliga vägar i området. I Kungens kurva finns potential för en kraftig bostadsutveckling men fram till 2030 förväntas endast ca 1000-2000 nya bostäder tillkomma. Arbetet med området för att öka nattbefolkningen (det vill säga boende i området) pågår.

För området kring Skärholmens centrum finns idéer om eventuell utbyggnad, men Stockholms stad är i ett tidigt planeringsskede och inga detaljer finns framtagna.

Kring Skärholmsvägen togs ett planprogram fram 2006, men det har ännu inte resulterat i någon större utbyggnad då intresset från byggherrar varit för litet. Spårväg syd skulle kunna hjälpa till att göra området mer attraktivt.

För Segeltorp finns planer på att utveckla det lilla centrumet och förtäta bland annat längs Häradsvägen. Huddinge kommun arbetar också med omvandling och utveckling av områden, vilket uppskattas medföra omkring 2500 bostäder till år 2030.

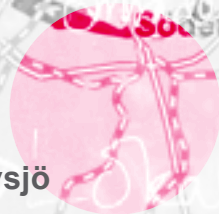
Fruängens centrum kommer att utvecklas. Utformningen kommer att påverkas av om Spårväg syd byggs eller inte. Stockholm stad inväntar dragningen av Spårväg syd innan de fördjupar planerna.

I närheten av Älvsjö centrum och Kämpetorpsskolan (i stadsdelen Solberga) ligger ett större planområde där det planeras för cirka 1500 bostäder, samt lokaler, utbyggd skola, ny förskola, parker, idrottshall och bollplan. Utbyggnaden beräknas ta omkring tio år och byggstart av den första etappen planeras till 2016.

I Älvsjö finns även planer på att utveckla området sydöst om pendeltågsstationen till ett tätt och stort bostadsområde. Programarbete för området pågår (2015), och plansamråd beräknas till våren 2016. Programområdet ligger runt Stockholmsmässan, Huddingevägen och Magelungsvägen, och sträcker sig mot Örby i öster, Örby slott i norr, Älvsjö centrum i väster och Hagsätra i söder. Inom området planeras för cirka 7000-10 000 bostäder samt ett stort antal arbetsplatser.

4 aspekter
3 nivåer
7 områden

3 olika slags underlag



Kapitel 5

ARBETSPROCESSEN FÖR SKB SPÅRVÄG SYD

5 Arbetsprocessen för SKB Spårväg syd

5.1 Insamling bakgrundsmaterial

Arbetet med att samla in material till SKB Spårväg syd har bestått av tre delar; dialog och möten, statistik samt litteraturstudie av tidigare framtagna rapporter och undersökningar. Det största fokus har legat på dialog och möten. Syftet med det har varit att få till bredare och öppnare dialog än traditionellt. På så sätt kan en jämnare representation hos deltagarna uppnås, och totalt sett fås ett bredare perspektiv i det insamlade underlaget.

Den informationen och kunskap som kommit fram ligger till grund för den analys som görs i kommande avsnitt.



Figur 14. Beskrivning av ungefärlig fördelning av insamlad information och fakta i arbetet med SKB Spårväg syd.

5.2 Dialog och möten

Eftersom detta är trafikförvaltningens första SKB syftar arbetet inte bara till att utreda de sociala konsekvenserna för Spårväg syd, utan även till att inspirera och öka kunskapen kring de sociala aspekternas påverkan och betydelse för ny kollektivtrafik i allmänhet. Samt att hitta lämpliga metoder att föra medborgardialog på. Medborgardialog är en viktig förutsättning för att hänsyn till de sociala aspekterna inom hållbar utveckling ska kunna tas i planeringsprocessen.

I det dialogarbete som genomförts har fokus legat på aspekterna rättvisa och jämlikhet. Mycket av grunden för de mänskliga rättigheterna och ett fungerande och attraktivt samhälle ligger i dessa aspekter. Genom dialog med medborgare och resenärer tas dessa rättigheter tillvara, och olika synpunkter och synsätt kommer fram och kan påverka planeringsprocessen.

5.2.1 Varför valdes olika dialogformer?

Inom arbete med SKB Spårväg syd har målsättningen hela tiden varit att hitta metoder för att få så många samhällsgrupper som möjligt att komma till tals, och även att nå andra grupper än de som traditionellt sätt engagerar sig i samråd och andra dialogformer. Traditionella samråd är ofta uppbyggda kring information och envägskommunikation, och det är också vanligt att enbart ett fåtal av besökarna får möjlighet att uttrycka sina åsikter.

Projekt SKB Spårväg syd kom tidigt fram till att flera olika dialogformer skulle genomföras. Det beslutades att Open Space skulle vara en av dem. Beslut kring vilka övriga uppsökande dialoger som skulle väljas avvaktades tills det stod klart vilka grupper som hade deltagit på Open Space-workshop, och vilka som inte hade det.

Open Space-workshop är en kreativ och inkluderande metod där deltagarna själva får sätta agendan och välja vad de vill prata om. En annan fördel med Open Space-workshop är att det är enkelt att samla in information om ålder, kön och varifrån deltagarna kommer. Utifrån informationen om deltagande på Open Space-workshop kunde kommande dialogformer anpassas för att nå de grupper som inte kommit till tals.

Valet av lokal att hålla Open Space-workshop i var noga genomtänkt. Det var viktigt att platsen skulle ligga centralt i förhållande till Spårväg syds tänkta sträckning, vara inbjudande och även ligga nära befintlig kollektivtrafik. Det blev Stadsteatern i Skärholmen.

Efter Open Space-workshopen var det tydligt att kvinnor i alla åldrar, barn och unga samt personer från Flemingsberg och övriga Huddinge, Masmö och Skärholmen inte varit representerade i någon större utsträckning. Då beslutades att välja vykortsdialog och två typer av skoldialoger (grundskoledialog samt gymnasiedialog, se avsnitt 5.7) som komplement.



Figur 15. Teckning som gjordes under en av grundskoledialogerna.

5.3 Litteratur och rapporter

Genom att ta del av en mängd litteratur och rapporter som berör social hållbarhet och andra sociala perspektiv såsom jämställdhet i kollektivtrafiken, socialt kapital och utanförskap har relevant information kommit fram. Även kommunala medborgarundersökningar gällande exempelvis trygghet, livsvillkor, hälsa, lokala utvecklingsprogram, styrdokument och strategier har utgjort underlag i utredningen. En del av materialet har varit kopplat till områdena längs den tänkta spårvägssträckningen medan annat underlag har varit av mer allmän karaktär.

Studerad litteratur och rapporter ger en tydlig bild av att social hållbarhet är en komplex och viktig fråga som har stor koppling till fysisk utveckling och struktur. Social hållbarhet har hittills inte haft en framträdande roll i samhällsplaneringen och är ett perspektiv som bör utvecklas och få ökad tyngd. Litteraturen har visat att socialt kapital är en samlingsfaktor för social hållbarhet.

5.4 Statistik

Den statistik som utgjort underlag inom arbetet med SKB Spårväg syd är bland annat förvärvsfrekvens, långtidsarbetslöshet, utbildningsnivå, valdeltagande, ungdomsarbetslöshet, befolkningstäthet, ohälsotal, inkomst, befolkningsutveckling och bilinnehav.

Den insamlade statistiken visar tydliga mönster gällande situationen i de olika områdena. Statistiken bekräftar också konsekvenserna av fysiska och sociala barriärer

och som exempel kan E4/E20 som separerar Skärholmen och Segeltorp nämnas.

5.5 Samarbete med andra delprojekt

Det har under hela arbetsprocessen funnits ett strukturerat samarbete mellan delprojekten inom projekt Spårväg syd. Den sociala hållbarheten har varit en given beståndsdel genom hela arbetet i programstudien. De sociala frågorna har tagits upp och varit en del i diskussionen på interna workshops och i tvärarbetsgrupper mellan olika delprojekt, i dialoger med kommunerna och Trafikverket samt i styrgruppen, projektgruppen och referensgruppen.

Genom detta arbetssätt har de sociala frågorna kontinuerligt påverkat utredningen och utvecklingen av Spårväg syd. Det gäller både allmänt hållna sociala frågor och mer platsspecifika förutsättningar.

Framförallt så har medvetenheten om de sociala frågorna ökat bland de övriga deltagarna i projektet, vilket har gjort att de sociala frågorna funnits med i tanken även i de andra delutredningarna.

5.6 Lärande process

Arbetet med SKB:n är en lärande process för trafikförvaltningen och övriga inblandade parter i projektet. För trafikförvaltningen som organisation har processen kring framtagandet av SKB:n varit betydande. Resultatet sträcker sig därför längre än det som framkommit gäl-

lande social hållbarhet för Spårväg syd.

Arbetsprocessen har utvecklats under projektets gång. I grunden för arbetet ligger de förväntningar, både från intressenter, politiker och från tjänstemän, som finns på SKB:n. Genom dessa förväntningar har arbetet tagit form och utvecklats successivt.

Metod och arbetsprocess för insamling av underlag har pågått integrerat med framtagandet av mål. Vartefter att information och kunskap samlats in så har analysen kunnat göras, för att slutligen samlas i denna rapport.

Ett exempel på anpassat arbetssätt är valet av dialogformer som beslutades successivt (se avsnitt 5.2.1).

5.7 Genomförda moment



MOMENT

- | | | | | | | | |
|---|--|--|---|---|--|--|---|
| <p>Digital enkät</p> <p>En digital enkät gav möjlighet för invånare och elever att lämna synpunkter.</p> | <p>Platsobservationer</p> <p>Genom att vistas i olika områden längs sträckan har observationer om hur livet ser ut på olika platser gjorts.</p> | <p>Open Space</p> <p>Open Space är en särskild form av samrådsmöte där deltagarna själva väljer vilka frågeställningar som ska diskuteras. Open Space hölls i Skärholmen.</p> | <p>Möten med experter</p> <p>Möten med experter, tjänstemän och forskare. Syftet var att samla in lokal information om områdena, dess möjligheter och problem.</p> | <p>Grundskoledialog</p> <p>Grundskoledialogen syftade till att ta reda på vad barn och unga tycker om det aktuella området idag, och vad de tycker om en framtida spårväg.</p> | <p>Gymnasiedialog</p> <p>Gymnasiedialogen syftade till att ta reda på vad unga tycker om det aktuella området idag, och vad de tycker om en framtida spårväg.</p> | <p>Vykortsdialog</p> <p>Förtryckta och förfrankade vykort med Spårväg syd-motiv och ett antal frågor på baksidan delades ut till invånare. Vykorten fanns även att ta på flera medborgarkontor.</p> | <p>Öppen mailbox</p> <p>Möjlighet har funnits att skicka in sina synpunkter eller frågor via mail.</p> |
|---|--|--|---|---|--|--|---|

PROCESS



5.7.1 Genomförda moment- hur och varför?

Digital enkät

För att nå medborgare tidigt under processen via andra kanaler än fysiska möten genomfördes en digital enkät gällande Spårväg syd.

Enkäten fanns på trafikförvaltningens webbplats under cirka tre veckor i mars 2014 och riktades till alla från 15 år och uppåt. Enkäten innehöll 15 frågor, varav sju öppna.

Frågorna gällde bland annat resvanor, vilka faktorer som resenärer värderar högst när det gäller kollektivtrafik samt om de hört talas om Spårväg syd tidigare och vad de tycker om olika sträckningsalternativ.

Undersökningen är inte statistiskt kvalitetssäkrad.

Platsobservationer

För att få en tydligare bild av de områden som Spårväg syd passerar har platsobservationer genomförts på utvalda platser.

De områden som besökts är Flemingsberg, Masmo, norra Botkyrka, Kungens kurva, Skärholmen och Älvsjö.

Open Space

En Open Space-workshop genomfördes på Skärholmens Stadsteater med inbjudna från hela området kring Spårväg syd.

Inbjudan riktade sig till människor i hela området utmed Spårväg syds sträckning och annonsering skedde i lokaltidningar, på anslagstavlor och medborgarkontor, samt via mail till lokala organisationer i området.

Open Space är en metod som bygger på att deltagarna i workshopen får skapa sin egen agenda, visa respekt inför varandras åsikter och prioriteter samt tillsammans skapa rapporter för varje punkt på agendan.

Under workshopen fick deltagarna markera vilken målpunkt inom Spårväg syds sträckning som de ansåg vara mest intressant att åka till. Deltagarna fick också markera från vilket område de kom samt uppge sitt kön och ålder. Uppgifter om deltagarna användes sedan för att välja vilka medborgargrupper och dialogformer som behöver prioriteras i det vidare arbetet med SKB Spårväg syd.

Möte med experter

Möte med experter, forskare och tjänstemän på bland annat Skärholmens och Älvsjö stadsdelsförvaltningar, Huddinge kommun, Kungliga tekniska högskolan samt Tillväxt- och regionplaneförvaltningen har genomförts.

Mötena syftade till att få ökad kunskap om områdena, få insikt i vad som är planerat, vad SKB Spårväg syd behöver ta hänsyn till i utredningen samt att få in tips på ytterligare intressenter.

Bland annat diskuterades vilka sociala hållbarhetsindikatorer som är relevanta för Spårväg syd och som skulle tas med för att processas och diskuteras i projektet.

Vilken statistik som rekommenderas att samla in diskuterades också med flera experter.

Grundskoledialog

Grundskoledialoger genomfördes på Annerstaskolan (Flemingsberg), Myrstugubergets friskola (Masmo), Västerholms friskola (Skärholmen) och Kämpstorpskolan (Älvsjö) med elever från 6-15 år.

På grundskolorna genomfördes dialogerna i klassrum eller motsvarande lokal för att kunna ta emot elever och prata om Spårväg syd. Besöken inleddes med en kort presentation om Spårväg syd och varför besöket genomfördes. Upplägget av dialogen varierades något beroende på elevernas ålder.

På väggen sattes en stor karta över Spårväg syd upp, och där fick eleverna markera den stationen som de helst skulle vilja åka till.

Eleverna fick också skriva sina synpunkter och idéer på stora ark där olika frågeställningar tagits upp. Ett exempel på frågeställning var "Hur vill du att Spårväg syd ska bli?"

Eleverna fick även fritt rita spårvagnar och hållplatser. Foton från de olika besöken finns dokumenterade.

Gymnasiedialog

Gymnasiedialoger genomfördes på Transport- och fordonsgymnasiet (Skärholmen), IT-gymnasiet Södertörn (Flemingsberg) och St Botvids gymnasium (Botkyrka).

Eleverna samlades och en presentation av projekt Spårväg syd genomfördes. Eleverna ställde frågor kring till exempel restid, när spårvägen ska byggas och hur ofta den kommer att gå.

Efter det fick eleverna svara på en digital enkät med frågor kring hur ofta de åker kollektivtrafik, vad de tycker om kollektivtrafiken och hur de vill att Spårväg syd ska bli.

Vykortsdialog

För att kompensera för ojämn representation vid tidigare dialoger delades förtryckta och förfrankerade vykort ut i Flemingsberg, Masmo, norra Botkyrka, Skärholmen och Älvsjö. Vykorten lades också ut på bibliotek och medborgarkontor.

För att nå ut besöktes områdena, och vykortet delades ut på plats. I samband med detta fördes också många samtal med invånarna. Kvinnor i olika åldrar, barnfamiljer och ungdomar prioriterades särskilt. I de fall vykortet delades ut personligen kunde vykortet samlas in direkt, men de gick också att posta i efterhand.

På baksidan av vykortet fanns ett par frågor om Spårväg syd samt även möjlighet att lämna egna synpunkter och kommentarer. Frågorna byggde framförallt på vad deltagaren ansåg vara viktigast med Spårväg syd och hur denska kunna bli så bra som möjligt.

Öppen mailbox

För att allmänheten hela tiden ska ha en kanal där de kan framföra synpunkter och ställa frågor finns en Spårväg syd-specifik e-postadress.

E- postadressen går att hitta på SL:s och Stockholms läns landstings hemsidor.



Kapitel 6

VAD KOM FRAM AV DIALOGERNA?

6 Vad kom fram av dialogerna?

6.1 Sammanfattning av de olika momenten

En sammanfattning av det som framkom genom de dialoger och andra moment som genomförts i processen att samla in underlag från medborgare och resenärer redovisas i rutorna på följande sidor. Resultaten från Open Space-workshopen redovisas utöver i rutan i detta avsnitt även i avsnitt 6.2.

Dialogarbetet har till stor del dokumenterats genom det material deltagarna gemensamt tagit fram under dialoger och möten.



Digital enkät



Cirka 600 fullständigt ifyllda enkäter skickades in, samt ungefär lika många delvis ifyllda.

Nedan följer en sammanfattning av vad som framkom i enkätsvaren:

- De svarande kom framförallt från Huddinge och Stockholm, men även en liten andel från Botkyrka.
- 52 procent anger att de kommer resa mycket eller ganska ofta med Spårväg syd.

Viktigaste frågorna att ta hänsyn till i planeringen:

- Låt spårvägen gå ofta.
- Placering av hållplatserna.
- Närhet till annan SL-trafik.

Övriga synpunkter som kom fram:

- Många tycker att sträckningsförslaget ser bra ut.
- Den mest föredragna sträckningen efter att spårvägen passerat Skärholmen är den via Smista allé.
- Flera svarande oroar sig för att en spårväg skulle bullra mycket.

”Jag reser ofta sträckorna Sättra-Flemingsberg och Sättra- Fruängen vilket i dagsläget är krångligt och tidskrävande. **En utbyggd spårtrafik är absolut nödvändigt för oss som reser utan bil.**”

Platsobservationer

Nedan följer en sammanfattning av vad som framkom under platsobservationerna:

Flemingsberg: Kollektivtrafiken används flitigt. Området karaktäriseras av höjdskillnader. Två huvudsakliga målpunkter observeras, Flemingsbergs pendeltågsstation och huvudentrén till Huddinge sjukhus på Hälsovägen. Få cyklister observeras.

Masmo: Det är få människor som rör sig i området på dagtid. Generellt observerades få målpunkter, cyklister och parkerade cyklar. Trots tunnelbana uttrycker flera i området att det skulle vara jättebra med spårväg som binder ihop området med andra och nya områden och målpunkter.

Norra Botkyrka: Kollektivtrafiken är flitigt använd av befolkningen och tunnelbanan är strukturerande för området. Ett ganska jämt flöde av människor under dagen observerades i de lokala centrumen i Fittja och Hallunda.

Kungens kurva: Ett bilburet område där även merparten av de lokala rörelserna sker med bil. Dagtid sker rörelser, men efter stängning är området relativt öde. Ingen spårbusstrafik finns i området.

Skärholmen: Ett myller av människor från olika områden och i olika ålder möts här. Det finns många olika syften med besöken i Skärholmen. Området kollektivtrafikförsörjs i huvudsak av tunnelbana och buss.

Älvsjö: Idag är området kring Älvsjö station till stor del en bytespunkt, men intill stationen ligger Stockholmsmässan. Området håller också på att utvecklas till en plats med fler målpunkter. Pendeltåg och bussar är strukturerande för området. En hel del cyklister observerades. Här finns Stockholms första cykelparkeringshus.

*Kompletterande busstrafik finns i alla områden.

Open Space

På den Open Space-workshop som arrangerades på Stadsteatern i Skärholmen deltog cirka 70 personer för att diskutera och bidra med sina åsikter om Spårväg syd.

Det kom fler män än kvinnor. Representationen var störst från Segeltorp, Sättra och Bredäng medan det var ytterst få deltagare från Flemingsberg, Masmo och Skärholmen.



Övervägande andel av deltagarna var över 60 år gamla

Kreativa och spännande diskussioner pågick under seminariet utifrån ämnen som deltagarna själva tagit upp. Det fanns ett stort intresse för Spårväg syd och ett genuint engagemang för hela området.

Nedan följer en sammanställning av vad som framkom under workshopen:

- Spårväg i området är bra. Det visar på satsningar på området och höjer områdets status.
- Att knyta ihop olika slags områden är bra för integrationen.
- Se till att också satsa på bra cykelförbindelser och cykelparkeringar.
- Smidiga bytespunkter är viktigt.

"Fortsätt och förläng spårvägen efter Älvsjö och Flemingsberg."

"Kommer två etapper att underlätta eller försvåra för resenärerna?"

Möte med experter

Nedan följer en sammanställning av vad som framkom under mötena:

- Bra att satsa på tvärförbindelse i söderort, det utjämnar balansen i regionen.
- Att koppla ihop olika slags områden är bra.
- Utvecklingen av bostäder bör ske i kombination med kollektivtrafik.
- Att koppla ihop potentiell arbetskraft med arbetsplatserna är viktigt.
- Viktiga faktorer att studera är; Jämlikhet, sammanhållning, social inkludering, hälsa och livskvalitet.
- Det låga bilinnehavet och den höga arbetslösheten i flera områden gör Spårväg syd ännu viktigare i denna sektor.

"Det händer mycket i Skärholmen nu. Trygghetshöjande åtgärder är viktigt."

"Områdena i Huddinge är olika på många sätt. Att koppla ihop dessa områden genom kollektivtrafik skapar rättvisare möjligheter för invånarna."

Grundskoledialog

De flesta elever och lärare var mycket intresserade och engagerade. De ställde många frågor.

Nedan följer en sammanfattning av vad som framkom under dialogerna:

Många framförde att de tror att det kommer att bli bra med Spårväg syd. Flera uttryckte att det är "fint" med spårväg, och de hellre vill ha spårväg än buss.

Kungens kurva-Skärholmen sticker ut som den mest populära målpunkten i området.

En återkommande synpunkt var också att eleverna önskar en färgglad spårväg.

" Dra den **vidare till Visättra** - vi vill till IP!"

"Det är många som inte har tillgång till bil här så **kollektivtrafiken är jätteviktig, men dyr.**"

"Spårväg är **bättre än buss** för den fastnar inte i köer, och den har många dörrar."

Gymnasiedialog

Nedan följer en sammanfattning av vad som framkom under dialogerna:

- Överlag fanns ett ifrågasättande av nyttan med spårväg jämfört med buss.
- Fler tjejer än killar tyckte att spårväg är bättre och tryggare än buss.
- Viktigt att den går ofta.
- Bra att spårvägen knyter ihop olika stadsdelar.
- Spårväg är nytt, fräscht och bättre för miljön.

Endast ett fåtal elever fyllde i den digitala enkäten, men de svar som inkom visade att eleverna är flitiga kollektivtrafikresenärer och att de oftast reser med det trafikslag som finns närmast. Det vill säga att de som bor utmed tunnelbanan framförallt använder tunnelbana och de som bor längst pendeltåg mestadels reser med pendeltåg.

"Det är bra med kollektivtrafik. Det är **miljövänligare** och det blir mindre biltrafik. En nackdel är att den **bara kan gå en viss sträcka** och vissa får långt till stationen."



Figur 16. Bakgrundsfoto från en av grundskoledialogerna.

Vykortsdialog



75%



25%

Nedan följer en sammanfattning av vad som framkom under vykortsdialogen:

- Stort intresse för Spårväg syd.
- Viktigt att det skapas trygga miljöer.
- Smidiga bytesplatser framhävs som viktigt. Kungens kurva och Skärholmen är de mest populära målpunkterna.

De mest frekvent förekommande orden på vykorten:

- Snabb och effektiv
- Trygg och trafiksäker
- Trevlig och bekväm
- Gå ofta och hela dygnet
- Göra det lättare att nå olika platser

"Spårvägen skulle göra **Masmo** till en **viktig bytespunkt**, det skulle bli en mycket mer **levande plats** då."

"Det vore fantastiskt med en **spårväg till Kungens kurva och Skärholmen**, jag handlar allt där och det är så **trångt på bussen med barnvagn**."

Öppen mailbox

Sedan 2014 har cirka 30 synpunkter och frågor kommit in. Det har rört både mer övergripande frågeställningar såsom behovet av en spårväg, och mer detaljerade frågor om exempelvis placering av spår på specifika sträckor. Både positiva och negativa åsikter har framförts.

Nedan följer några av de synpunkter som varit återkommande:

- Bra att koppla samman de två ändstationerna Älvsjö och Flemingsberg.
- Det är viktigt med noggranna prioriteringar; kanske är buss ett lämpligare alternativ som kan anpassas till resten av samhällsutvecklingen över tid.

"Hur långt från **min tomt** kommer spåren placeras och **hur mycket buller** och **vibrationer** kommer spårvägen medföra?"

"**Ikea** borde få en hållplats!"

6.2 Vad kom fram på Open Space-workshop?

Under Open Space-workshopen som hölls i Skärholmen kom många synpunkter om förändrade, förlängda och helt nya linjesträckningar fram. Deltagarna såg möjligheter till ytterligare förgreningar och kopplingar mot områden relativt långt bort från Spårväg syds planerade sträckning, såsom Tyresö och Haninge. Det pratades också om att den föreslagna sträckningen inte når det tätbefolkade området Visättra i Flemingsberg, samt att det vore bra med en koppling över spåren i Älvsjö så att de båda sidorna knyts samman. En förhoppning som diskuterades var möjligheten för Spårväg syd att bli så attraktiv att den även attrahera invånare som inte bor i direkt anslutning till spårvägen, till exempel att boende i Långbro park väljer att resa med spårvägen från Fruängen.

En annan fråga som kom upp gällande spårsträckning var att inte enbart planera med utgångspunkt i det som är enklast ur tekniskt perspektiv, utan att planera för den sträckning som ger störst nytta.

Många synpunkter rörde de stora mål och bytespunkterna, Flemingsberg, Kungens kurva-Skärholmen och Älvsjö. Till exempel så framkom ett tydligt önskemål om att göra Skärholmen till en smidig bytespunkt mellan alla tre trafikslag (tunnelbana, spårväg och buss). En hållplats vid Ikea sågs som ett måste.

Även en del mer tekniskt inriktade frågor diskuterades. Det rörde bland annat spår på egen banvall eller i

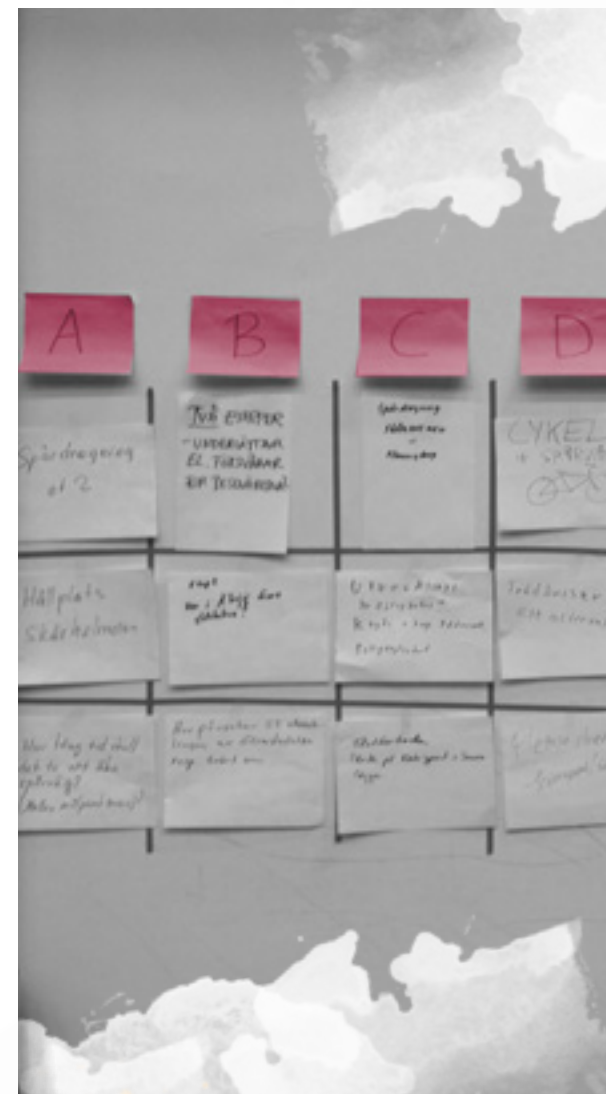
blandtrafik, möjligheten till att ha trådbuss istället för spårväg, samt att låta olika typer av fordon och trafikslag trafikera samma spårssystem.

Under Open Space-workshopen diskuterades också möjligheten med ökad cykling. Det kom fram att bra och smidig cykelparkering vid hållplatserna är viktigt och möjligheten att ta med cykeln på spårvägen lyftes också. Det skulle öka Spårväg syds yttäckning ytterligare eftersom räckvidden med cykel är stor. Deltagarna önskade också utbyggnad av cykelbanor längs Spårväg syds sträckning.

Många synpunkter gällde utbyggnaden av Spårväg syd kopplat till andra stadsutvecklingsfrågor. Exempelvis att en spårväg kan möjliggöra för fler bostäder och arbetsplatser samt överbrygga barriäreffekter.

En aspekt som framkom tydligt var vikten av att få till snabba resor som konkurrerar med bilen. Detta dels för att göra kollektivtrafiken attraktiv för befintliga resenärer men också för att locka över bilister att börja resa kollektivt. Någon föreslog så kallade skip stop-tåg (alltså att vissa avgångar inte stannar på alla hållplatser) till förmån för kortare restid.

Gällande Glömsta lyftes frågan om Spårväg syd både som en möjlighet för utveckling av området, men också som ett hot mot det stora grönområde som finns där idag. Spårväg syd skulle dock ge en förbättrad kollektivtrafikkoppling till friluftsområdet Flottsbro (med bland annat skidbacke vintertid och bad sommartid).



Figur 17. Fotot visar några av de ämnen som diskuterades på den Open Space-workshop som hölls i Skärholmen.

6.3 Viktiga ord från grundskoledialogen

Nedan redovisas de ord som kom upp flest gånger då eleverna fick "brainstorma" kring olika frågeställningar i de grundskoledialoger som genomfördes.

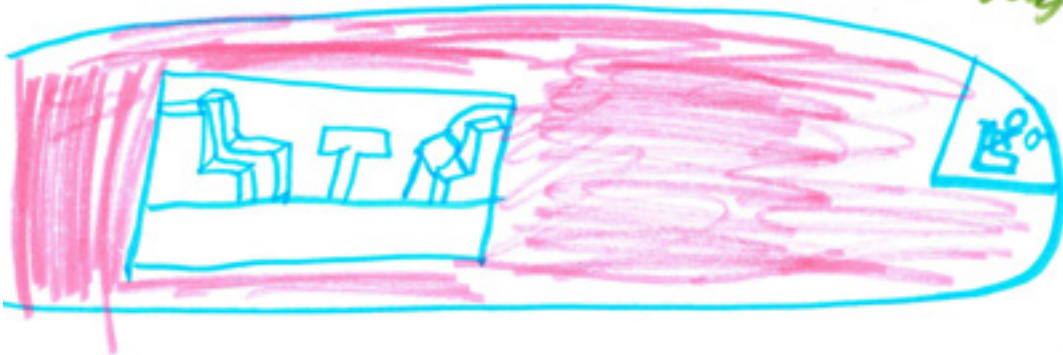


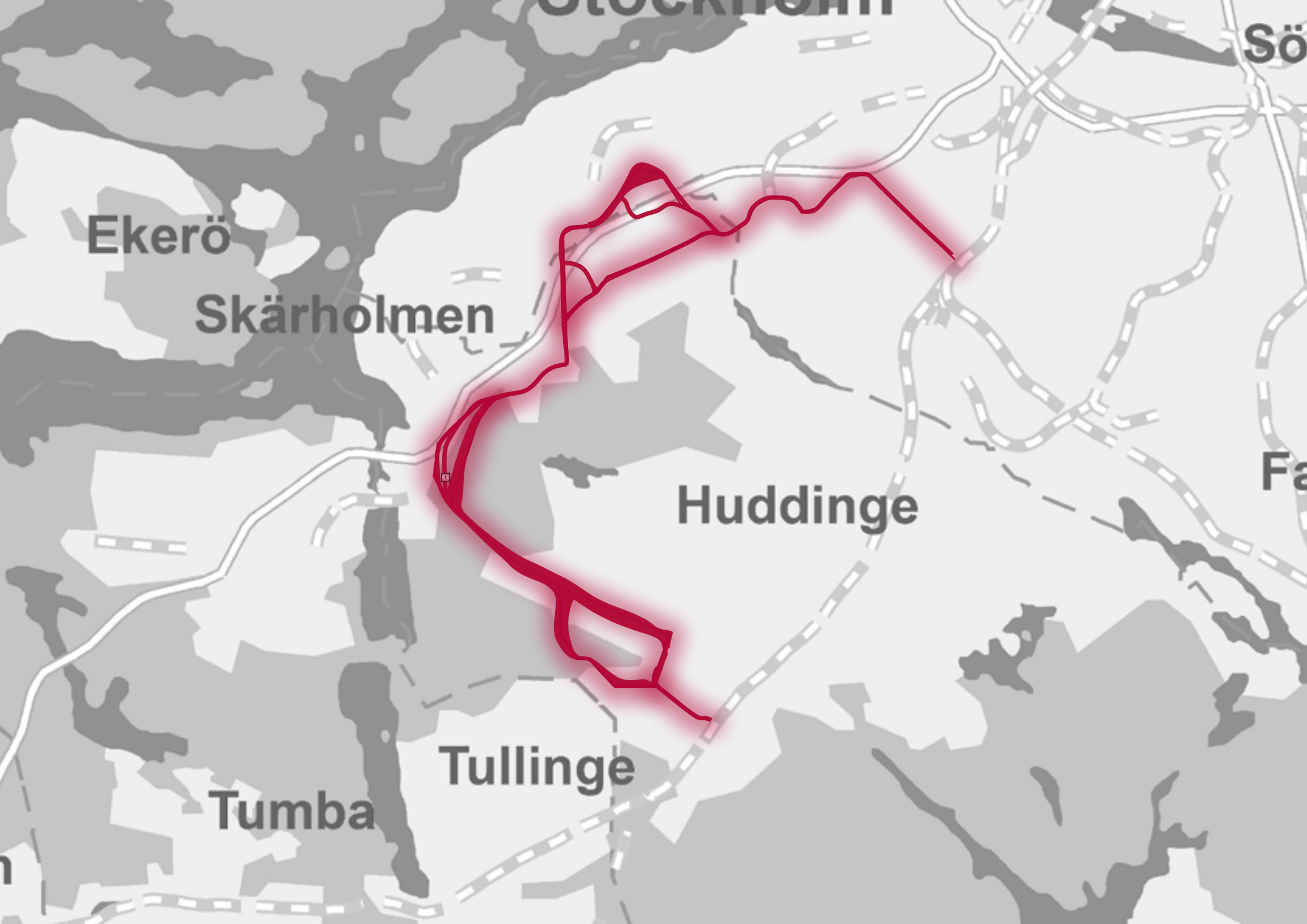
Figur 18. Ovan visas de ord som förekom oftast i den övning där eleverna i grundskoledialogen fick tänka fritt kring olika frågeställningar gällande Spårväg syd.



Figur 19. Teckningar som gjorts i samband med grundskoledialogen. Eleverna fick fritt rita hur de önskar att Spårväg syd ska se ut.

Jag tycker att man kan ha en matvagn.
 Mellan sätterna så ~~det~~ finns det ett bord.
 Jag skulle också vilja ha färger. Ett önskemål är att ha olika färger för vage vagn.





Ekerö

Skärholmen

Huddinge

Tullinge

Tumba

Sö

Fa

STOCKHOLM

Kapitel 7

HUR PÅVERKAS OMRÅDEN LÄNGS SPÅRVÄG SYDS STRÄCKNING?

7 Hur påverkas områden längs Spårväg syds sträckning?

7.1 Påverkan generellt – sociala aspekter

De sociala effekterna av Spårväg syd är både lokala, regionala och sammankopplande. För att skapa socialt hållbara samhällen är samspelet mellan fungerande närmiljöer och övergripande strukturer viktigt.

Analysen av de sociala konsekvenserna bygger på ett antal sociala aspekter (se avsnitt 3.2) och ska utreda både positiva och negativa effekter i och mellan de områden som Spårväg syd passerar. Den påverkan som uppstår ska bedömas både lokalt och regionalt.

7.1.1 Påverkan - sammanhållning och möten

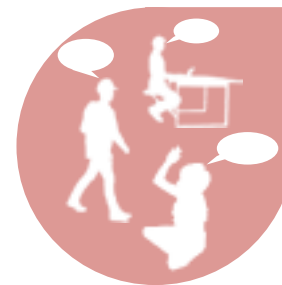


Spårburen kollektivtrafik mellan viktiga mål-, och bytespunkter har stor betydelse för människorna längs Spårväg syds planerade sträckning.

De förändrade resmöjligheterna och den ökade potentialen för spontana möten och sammankoppling av olika typer av områden är positivt för sammanhållningen, vilken i många fall är dålig idag.

Eftersom områdena längs Spårväg syds sträckning karaktäriseras av olika funktioner; offentliga platser och institutioner, arbetsplatser, service, vardagsaktiviteter, grönområden med mera (se målpunktskartan i avsnitt 4.1) får också spårvägen olika effekt på de olika platserna. I vissa fall är det den lokala sammanhållningen inom området som påverkas mest, medan det i andra fall är sammankopplingen med närliggande områden som ger störst effekt. Hur stor påverkan Spårväg syd får lokalt inom de olika platserna beror också på hur busstrafiken i området förändras med anledning av Spårväg syd. I vissa fall kommer spårvägen att utgöra ett komplement till busstrafiken, men i andra fall kan den ersätta buss- trafik.

7.1.2 Påverkan - delaktighet och engagemang



De förbättrade pendlingsmöjligheterna som Spårväg syd ger ökar den potentiellt nåbara arbetsmarknaden, vilket i sin tur kan förbättra människors möjligheter och komma i kontakt

med samhällsfunktioner på ett aktivt sätt. På lång sikt skulle Spårväg syd kunna bidra till att människor längs sträckan ges möjlighet att få bättre ekonomi eftersom ny kollektivtrafik förbättrar möjligheterna att nå arbetsplatser och andra målpunkter, samt skapa fler arbetstillfällen i området.

Delaktigheten inom områden längs Spårväg syds planerade sträckning skiljer sig stort. Att koppla ihop områden med låg respektive hög delaktighet med varandra skapar möjligheter att överbrygga sociala barriärer, vilket kan bidra till en totalt sett högre delaktighet och tillit till samhället.

7.1.3 Påverkan - vardagsliv, hälsa och trygghet



Spårväg syd bedöms påverka människors vardagsliv genom att erbjuda möjlighet till nya resvanor, nya målpunkter, förbättrad tillgänglighet till service, smidigare byten och nya kontakter.

Spårväg syd ger också många invånare som inte har bil bättre tillgång till offentliga funktioner och service.

Under dialogen som förts i områdena utmed sträckan har framkommit att de flesta hellre vill ha spårväg än buss. Många har svårt att motivera varför men hänvisar till att det känns bättre och att spårväg har högre status än buss. Flera förklarade med att det rent praktiskt är bättre genom att det är lättare att komma av och på, bra med flera dörrar, mer utrymme ombord, mer pålitligt och att personal ombord gör att trygghetskänslan ökar. Flera äldre uttryckte ett behov av smidig kollektivtrafik med lågt placerade säten (det vill säga direkt på golvet, inte på podester). Några äldre uttryckte att sätena i bussarna är för placerade för högt och svåra att ta sig upp på. Dialogen har också visat att människor vill vara där andra människor är, vilket kräver attraktiva, tillåtande, välkomnande och omsorgsfullt utformade miljöer.

På lång sikt kan Spårväg syd förhoppningsvis bidra till flera gröna stadsmiljöer eftersom förutsättningar för minskat bilanvändande kommer att ges. Dessutom knyter Spårväg syd samman promenadområden vilket skapar förutsättningar för rekreation. Under grundskoledialogen i Flemingsberg framkom behov av spårväg för att kunna åka med hela klasser till exempelvis grönområdet i Glömsta och Flottsbro. Idag måste skolan beställa extrabussar för att kunna komma dit.

Flera områden utmed sträckan får lågt resultat i trygghetsmätningar, ofta på grund av att rädslan för att bli utsatt för brott. Statistik visar dock att dessa områden inte är de "farligaste" områdena vad gäller olika typer av våldsbrott, vilka är mer förekommande i innerstaden (Stockholms stad, 2011). En annan nyligen genomförd undersökning visar att områden i söderort med sociala utmaningar upplevs mer positiva av dem som bor i dem än av personer som inte bor där. En ökad inflyttning och ökad kännedom om områdena hos grupper från andra bostadsområden skulle alltså sannolikt få fler att ta del av en positiv berättelse om dessa områden. (Tillväxt, miljö och regionplanering, 2014).

7.1.4 Påverkan - jämlikhet och jämställdhet



Spårväg syd kopplar ihop områden där bland annat arbetskraftsreserv finns, med områden där många arbetsplatser finns.

Det påverkar möjligheten för människor som är i behov av arbete att smidigare nå arbetsplatser, vilket kan öka benägenheten att ta ett jobb längre bort från bostaden.

Att satsa på Spårväg syd är positivt ur ett jämställdhetsperspektiv då det generellt är så att kvinnor upplever kollektivtrafiken mer otrygg. Genom att ge kvinnor ökade resmöjligheter som är anpassade efter deras behov så kan Spårväg syd bidra till ökad jämställdhet.

Genom dialogen har framkommit att Spårväg syd passerar igenom områden som är delvis socialt isolerade. Här finns till viss del inte de ekonomiska förutsättningarna att ta sig utanför det lokala bostadsområdet. Ny förbättrad kollektivtrafik genom de aktuella områdena skapar nya möjligheter och frihet för barn och unga att resa lokalt, samt att exempelvis välja en skola i ett annat område. En begränsning kan dock vara den ekonomiska möjligheten att ge sitt barn ett SL-kort. Den grundskole-

dialog som genomförts visade på ett exempel där skolan delar ut SL-kort till alla sina elever så att alla elever har samma möjligheter att ta sig utanför sitt närområde oavsett familjeekonomi. Detta kan ses som en del i utbildningen, ger ökad kunskap och förutsättningar för integration.

7.2 Lokal påverkan – olika områden

För att se vilka sociala effekter Spårväg syd ger lokalt och i kopplingen mellan områdena den passerar har den insamlade kunskap som framkommit under de olika delarna av arbetet analyserats. Det är information som kommit ur de dialoger som förts med medborgare och elever, faktabaserad kunskap som kommit ur rapporter, undersökningar, statistik samt samtal med experter och tjänstemän.

7.2.1 Påverkan i Flemingsberg (regional stadskärna)

De sociala konsekvenser som Spårväg syd bedöms ge i Flemingsberg handlar till stor del om investeringens betydelse. För ett område med de sociala och ekonomiska förutsättningar som Flemingsberg har är det extra viktigt att samhället visar att det satsas på området. Spårvägen är en faktor som kan bidra till att höja statusen. Genom att investera i ny spårburen kollektivtrafik visar samhället att området är viktigt. De genomförda dialogerna visar på att det är relativt vanligt att invånare i Flemingsberg inte har möjlighet att köpa SL-kort, utan

istället går till exempelvis Huddinge centrum för att handla. Många tycker att utbudet i Flemingsberg är för dåligt.

De nya kopplingar och resmöjligheter som Spårväg syd ger bedöms kunna påverka vardagslivet för boende i Flemingsberg genom att jämställdheten, vardagliga kontakter samt tillgång till samhällsfunktioner, fritidsaktiviteter och grönområden ökar.

Att koppla samman Flemingsberg med andra typer av områden skapar möjligheter till samspel och lokala möten mellan människor. I Flemingsberg finns stor potential för ökad sammanhållning genom en ny och modern kollektivtrafik-tvårförbindelse samt varierad bebyggelse med både bostäder och arbetsplatser. Kring Flemingsbergs centrum finns flera tätbefolkade områden till exempel Grantorp på nordvästra sidan och Visättra på sydöstra sidan. Om även dessa områden knyts ihop förbättras möjligheterna att skapa högre sammanlänkande socialt kapital (tillit mellan invånare som tillhör samma grupp). Idag separeras områdena av två barriärer i form av järnvägsspår och Huddingevägen. Visättra kollektivtrafikförsörjs idag av buss.

Idrottsplatsen i Visättra är en viktig målpunkt för många ungdomar. En förlängning till Visättra (eller enbart över järnvägen, via Regulatorbron) skulle hjälpa till att ytterligare överbrygga järnvägen som barriär och skapa goda förutsättningar för Flemingsberg att utvecklas som regional stadskärna. Önskemål om koppling till Visättra framkom på Open Space-workshopen och genom grundskoledialogen. Barn och ungdomar från andra områden

längs Spårväg syds planerade sträckning åker till idrottsplatsen och ishallen (Visättrahallen) för fritidsaktiviteter. Eleverna sa också att spårväg är bättre än buss då de har stora väskor med sig på väg till idrottsaktiviteter.

Spårväg syd bedöms påverka Flemingsberg positivt trygghetsmässigt, eftersom en välplanerad kollektivtrafik leder till tätare närvaro av människor på viktiga platser under en stor del av dygnet. Idag är det många som undviker kollektivtrafiken när det är mörkt på grund av otrygghet (Huddinge kommun (1), 2012).

Bilinnerhavet i Flemingsberg är relativt lågt jämfört med andra områden i regionen, och Spårväg syds bidrag till nya resmöjligheter bedöms få relativt stor effekt (Huddinge kommun (1), 2014).

7.2.2 Påverkan i Glömsta

Eftersom planeringen av Glömstas utveckling pågår finns det stora möjligheter att utforma området integrerat med Spårväg syd och på så sätt skapa goda förutsättningar för kollektivtrafiken.

De sammanhållande konsekvenserna av Spårväg syd mellan områdena Flemingsberg och Glömsta bedöms som betydande. Tillsammans med utvecklingen av Glömsta och framtida planer för Flemingsberg skapar Spårväg syd goda möjligheter för ökat överbryggande socialt kapital (tillit mellan invånare som inte tillhör samma grupp). I utvecklingen av både Flemingsberg och Glömsta är det viktigt att bygga bostäder av varierande typer och storlekar och med blandade upplåtelseformer.

På så sätt finns det möjlighet att bo kvar i området även om behov av att byta bostad uppstår.

För att skapa ett sammanlänkat och integrerat område är det viktigt att ta tillvara den kunskap och de idéer som finns i och i närheten av området idag. Exempelvis så bör invånarna i Grantorp (Flemingsberg) få delta i planeringsprocessen.

På Open Space-workshopen kom det fram att deltagarna såg både möjligheter och hot med spårvägen. Möjligheter för utveckling av området, men hot mot grönområdet.

7.2.3 Påverkan i Masmö

Gällande Masmö finns stor potential för att utveckla området som attraktiv bytespunkt mellan tunnelbana och spårväg. Masmö ligger avgränsat och saknar idag målpunkter utöver de bostäder och den skola (Myrstugubergets friskola) som finns i området. Masmö nås framförallt av tunnelbana och bil, men även en del buss- trafik via hållplats på Botkyrkaleden. Spårväg syd skulle ge området förbättrade kopplingar till exempelvis Kungens kurva. Dialogerna i Masmö visade att området är påverkat av de fysiska barriärerna som området omsluts av, människor vill ha nya sätt att ta sig till platser. Dialogen visar också att invånarna vill att samhället satsar på Masmö och visar att man tror på området i framtiden.

För boende i norra Botkyrka är Spårväg syds hållplats i Masmö viktig då den ger norra Botkyrka förbättrad koppling till exempelvis Kungens kurva, Fruängen och

Älvsjö. Troligtvis kommer många att ta sig till Masmö med tunnelbana, för att där byta till Spårväg syd. Gång- och cykelmöjligheterna mellan Masmö och norra Botkyrka behöver utvecklas för att bli attraktiva. Beroende på hur busstrafiken förändras med anledning av Spårväg syd så riskerar delar av norra Botkyrka att få försämrade koppling till Flemingsberg. Idag kan Huddinge sjukhus nås utan byte via stombusslinje 172. Det är viktigt att i den kommande planeringen ta hänsyn till detta.

Bilnehavet i Masmö är relativt lågt jämfört med andra områden i regionen, och Spårväg syds bidrag till nya resmöjligheter bedöms få relativt stor effekt. (Huddinge kommun (1), 2014).

En satsning på att koppla ihop Masmö och norra Botkyrka skulle skapa möjligheter att öka sammanhållningen över kommungränserna. Den relativt svaga socioekonomiska gruppen som en stor del av befolkningen i dessa områden tillhör gör att effektiv och utvecklad kollektivtrafik får stor betydelse för utvecklingen.

7.2.4 Påverkan i Kungens kurva (regional stadskärna)

Kungens kurva är idag ett bilburet område. Spårväg syd skulle påverka möjligheten för en del av dagens bilresenärer att byta till kollektivtrafik istället, och på så sätt öka andelen kollektivtrafikresenärer. Huddinge kommuns resvaneundersökning för Kungens kurva visar att relativt många kan tänka sig att lämna bilen hemma om det fanns bättre kollektivtrafik (Huddinge kommun (2), 2012).

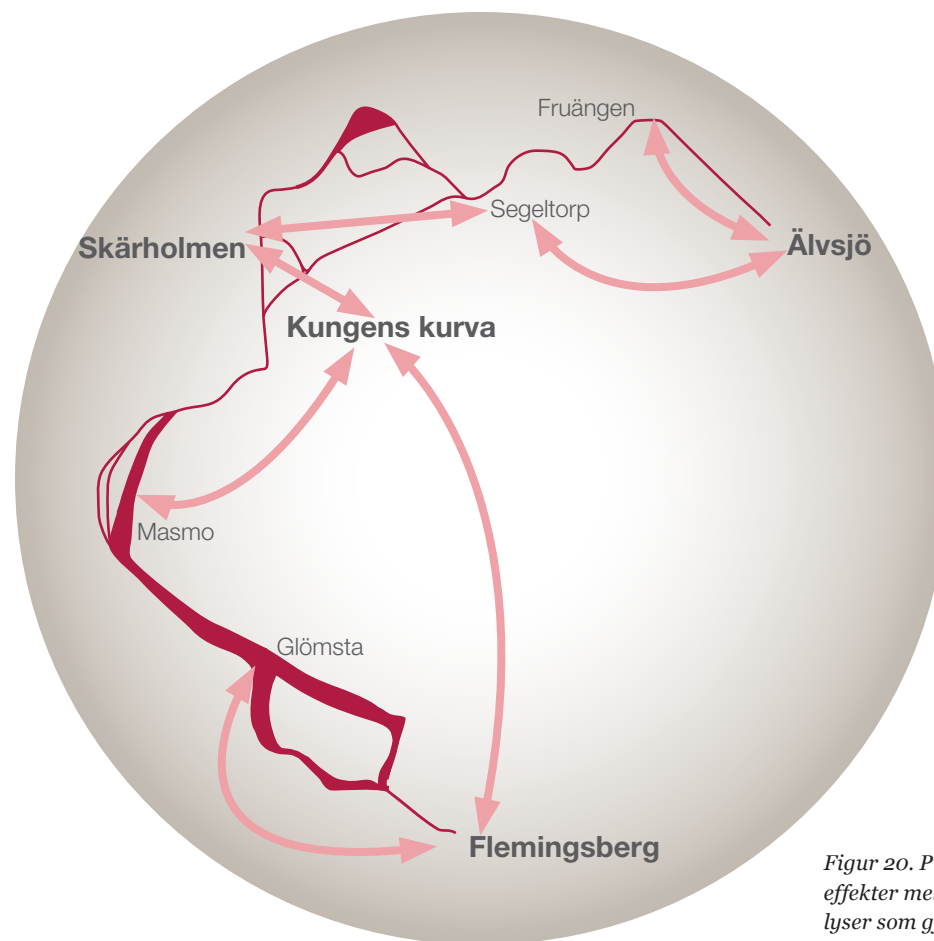
Den lokala sammanhållningen skulle också gynnas om bättre cykel och gångmöjligheter skapades. De genomförda dialogerna visar på ett stort önskemål om en hållplats vid Ikea. Enligt dialog med Ikea så är de positiva till förbättrad kollektivtrafik, men de värnar också möjligheterna att nå varuhuset med bil.

Mellan Kungens kurva och Skärholmen finns E4/E20 som en stora fysisk barriär, vilken Spårväg syd skulle hjälpa till att överbrygga.

Genom dialogen med både grundskoleelever och gymnasieungdomar samt genom Open Space-workshopen som genomfördes (där framförallt vuxna deltog) har framkommit att Kungens kurva-Skärholmen är den målpunkt som är överlägset mest populär i området, oavsett om man kommer från Älvsjö, Skärholmen, Vårberg, Masmö, Flemingsberg eller Visättra. Bedömningen är därför att en stor del av resorna kommer att börja eller sluta i Skärholmen eller Kungens kurva.

7.2.5 Påverkan i Skärholmen (regional stadskärna)

Att fysiskt koppla ihop Kungens kurva med Skärholmen genom spårburen kollektivtrafik skapar goda möjligheter för flera människor att ta sig mellan målpunkterna eftersom de idag tydligt separeras av motorvägen E4/E20. Gång-, -och cykelkoppling under motorvägen finns. Det ger också en förutsättning för att kunna skapa en regional stadskärna. Den busstrafik som förbinder området idag ger inte samma strukturerande och tydliga känsla av sammankoppling. Under Open Space-workshopen



Figur 20. Pilarna visar de kopplingar och andra sociala effekter mellan områden som framträder tydligast i de analyser som gjorts inom arbetet med SKB Spårväg syd. Pilarna representerar att det finns viktiga effekter (både socialt och resemissigt) mellan områden, men innebörden av dessa effekter är olika från fall till fall.

framkom att deltagarna önskar att Skärholmen utformas till en smidig bytespunkt mellan olika trafikslag.

E4/E20 utgör även en barriär mellan Skärholmen och Segeltorp. Dessutom är Skärholmen och Segeltorp olika i sin karaktär när det gäller många faktorer som till exempel resmönster, deltagande i samhället, sysselsättningsgrad, och hälsa. Vid sammankopplingen av Skärholmen och Segeltorp bryts både fysiska och sociala barriärer, och spårvägen skapar spontana mötesplatser för människor med olika social bakgrund. Sammankopplingen kan bidra till att delaktigheten och tilliten i Skärholmen ökar.

Enligt vad som framkommit under de genomförda skoldialogerna och vid ett möte med Skärholmens stadsdelsförvaltning är bilinnehavet i Skärholmen relativt lågt, och Spårväg syds bidrag till nya resmöjligheter bedöms få relativt stor effekt.

7.2.6 Påverkan i Segeltorp

Segeltorp kollektivtrafikförsörjs idag av buss genom området. Närmaste tunnelbanestation är Fruängen. Idag är Segeltorp till stor del ett bilburet område och spårväg genom området skulle förbättra förutsättningarna för människor att utnyttja kollektivtrafiken i sina vardagliga resor istället. I Segeltorp finns idag få offentliga platser för människor att mötas naturligt. Spårväg syd skulle kunna bidra till att öka de spontana mötena. Genom Open Space-workshopen och den digitala enkäten framkom att det finns intresse av att Spårväg syd ska dras genom Segeltorp.

De sammanhållande sociala konsekvenserna bedöms bli relativt stora i Segeltorp. I och med sammankopplingen med Skärholmen skapas sociala sammanlänkande och överbryggande effekter eftersom människor från olika socioekonomiska grupper skulle få vardagliga kontakter och mer jämlika möjligheter att mötas genom kollektivtrafiken. En negativ konsekvens är sannolikt att det krävs markinträng på privata fastigheter längs Gamla Södertäljevägen.

7.2.7 Påverkan i Fruängen

För Fruängen skulle Spårväg syd innebära sammanhållande konsekvenser lokalt eftersom området får en lokal spårburen kollektivtrafik med fler hållplatser, utöver tunnelbanan som finns idag. Kopplingar till områden med människor från olika sociala situationer skulle öka.

Fruängen bedöms bli en ännu viktigare bytespunkt för kollektivtrafik i och med Spårväg syd. Attraktiviteten till Fruängen ökar troligtvis eftersom enkla smidiga kopplingar med Älvsjö och Kungens kurva-Skärholmen utvecklas i och med Spårväg syd.

7.2.8 Påverkan i Älvsjö

Älvsjö är ett stadsutvecklingsområde där spårvägen skulle bli en strukturerande tvärförbindelse som skulle länka ihop området och människorna bättre, och skapa förutsättningar för spontana möten.

Älvsjövägen utgör en tydlig gräns som delar upp området. Statistik och dialog visar på skillnader gällande delaktighet, arbetslöshet och socioekonomi på norra

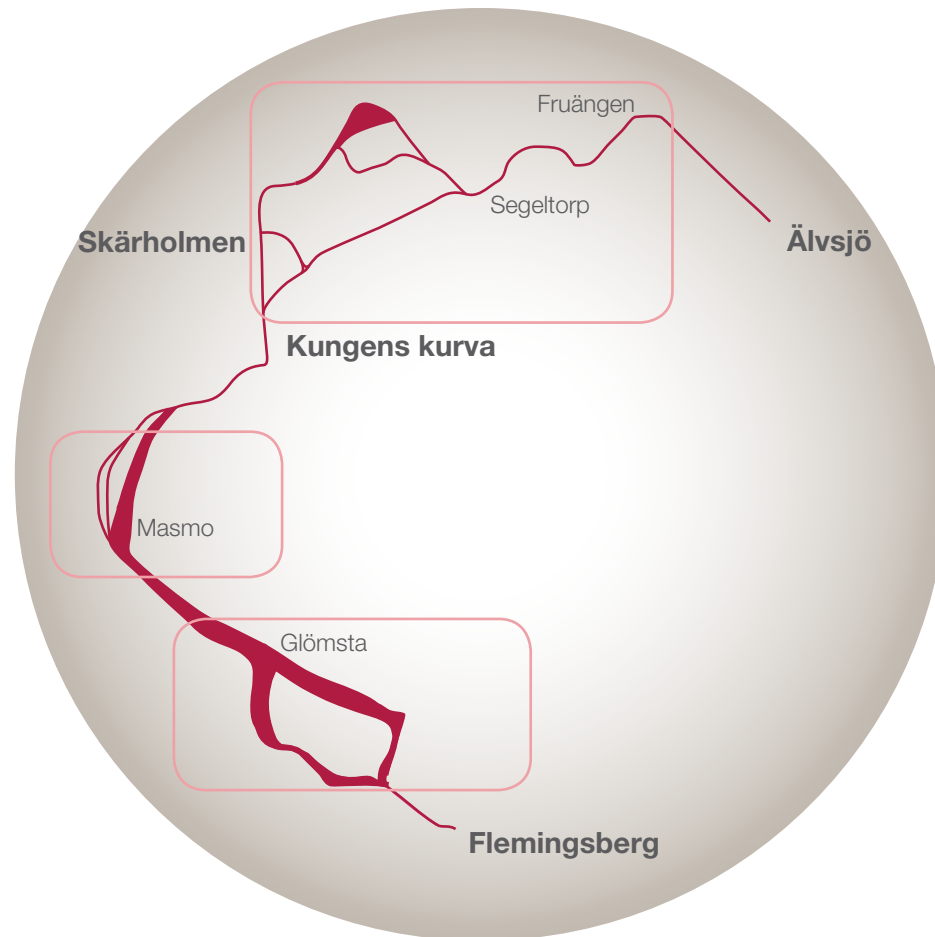
respektive södra sidan. Om Spårväg syd byggs finns det risk för att Älvsjövägen som fysisk barriär kommer att förstärka skillnaderna mellan områdena. Det kommer därför att vara viktigt att jobba med överbryggande fysisk utformning för att förhindra barriäreffekten. Samtidigt är spårväghållplatser där människor norr och söder om Älvsjövägen träffas spontant positivt för sammanhållningen av området. Under Open Space-workshopen framfördes önskemål om att förlänga spårvägen över järnvägen.

Vid Kämpetorpsskolan på Älvsjövägen planeras en av Spårväg syds hållplatser. Dialog har genomförts på Kämpetorpsskolan och den visar att många av eleverna bor på andra sidan Älvsjövägen och behöver ta sig över eller under vägen (gångpassage under vägen finns) flera gånger varje dag. Eleverna upplever idag Älvsjövägen som en barriär och tar upp hur viktigt det är att en hållplats för spårvägen utformas så att en säker miljö uppnås. Kämpetorpsskolan ska dessutom utökas och kommer att inrymma många fler elever än den gör idag. Dessutom kommer en ny fotbollsplan och idrottshall att byggas intill den utbyggda skolan.

7.3 Alternativskiljande sträckningar

På tre ställen utmed den planerade Spårväg syd finns det idag olika alternativa spårdragningar:

- genom Glömsta
- förbi Masmö
- mellan Skärholmen och Fruängen



Figur 21. Rutorna i illustrationen visar de områden där det finns alternativskiljande sträckningsförslag för Spårväg syd.

7.3.1 Glömsta

Genom Glömsta finns två alternativa korridorer studerade. Antingen alternativ Loviseberg (2) eller alternativ Katrinebergsvägen (1).

Eftersom Glömsta kommer att utvecklas framöver så finns goda förutsättningar för att hitta fungerande lösningar oavsett vilken korridor som väljs. Spårvägen, kommunens bebyggelseplaner och trafikverkets planer för Tvärförbindelse Södertörn måste anpassas till varandra. Samverkan är mycket viktigt för lyckad stadsutveckling.

Enligt Huddinge kommuns planer för utveckling av området så medger alternativ Loviseberg (2) bättre möjligheter till en tät bebyggelsestruktur med centrumbildning än vad alternativ Katrinebergsvägen (1) gör.



GLÖMSTA ALTERNATIV 1



Det finns goda förutsättningar för att hitta fungerande lösningar oavsett vilken korridor som väljs, men alternativ Katrinebergsvägen passerar inte lika centralt genom Glömsta och förutsättningarna för tät bebyggelse är därför sämre.

GLÖMSTA ALTERNATIV 2



Alternativ Loviseberg ger bättre förutsättningar för en tätare bebyggelsestruktur med centrumbildning än vad alternativ Katrinebergsvägen gör.

7.3.2 Masmø

I Masmø finns tre alternativa sträckningar. Det första alternativet innebär att spårvägen dras nedanför Masmøberget via Solhagavägen (1). Det får på så sätt smidiga kopplingar till både buss, cykel och gång. Kopplingen till befintlig tunnelbaneentré kommer att ligga nära spårvägen.

Det andra alternativet innebär att spårvägen dras uppe på Masmøberget (2), där en redan befintlig men inte öppnad tunnelbaneentré finns.

Detta alternativ skapar relativt få positiva sociala konsekvenser eftersom funktionella och sammankopplande lösningar med gång, cykel och busstrafik till befintlig bebyggelse inte kan skapas.

Det tredje alternativet är att gå i tunnel genom Masmøberget (3).

Huddinges planer att utveckla Masmø till en attraktiv bytespunkt med lokal service får ännu bättre förutsättningar i och med Spårväg syd. Alternativ Solhagavägen (eller i tunnel genom Masmøberget) kommer tydligt att bidra till fler människor i Masmø, och alternativen skapar möjligheter för ökad fysisk koncentration.



MASMO ALTERNATIV 1



Smidiga kopplingar till buss, cykel och gång. Bättre förutsättningar att utveckla Masmø till en attraktiv bytespunkt med lokal service vilket ger fler människor i rörelse. Detta kan leda till ökad trygghet.

MASMO ALTERNATIV 2



Befintlig tunnelbaneuppgång som inte används idag kan nyttjas.



Funktionella och sammankopplande lösningar med gång, cykel och busstrafik till befintlig bebyggelse saknas. Sämre gång- och cykelkoppling till Botkyrka.

Oklart om och i vilken omfattning ny bebyggelse kommer att skapas uppe på Masmøberget.

MASMO ALTERNATIV 3



Smidiga kopplingar till buss, cykel och gång. Bättre förutsättningar att utveckla Masmø till en attraktiv bytespunkt med lokal service.



Spåret förläggs i tunnel och stör därmed inte de boende i samma utsträckning som i alternativ 1.

7.3.3 Skärholmen- Fruängen

Kopplingen mellan Skärholmen och Fruängen har tre alternativ. Alternativ Skärholmsvägen norra (1) innebär att spårvägen dras utmed Skärholmsvägen och sedan över E4/E20 innan Bredäng.

Sträckningen längs Skärholmsvägen dras genom ett område med något fler målpunkter och ett större resenärsunderlag än alternativet längs Gamla Södertäljevägen (2). Alternativet kopplar också ihop Skärholmen och Sättra med Fruängen, vilket är två ganska olika områden (olika bebyggelsetyper (se Bilaga- Områdesbeskrivning) och olika socioekonomiska grupper som lever här (se statistikkartor i avsnitt 4.3). En del av denna sträckning går i stort sett parallellt med tunnelbanan. Ett mellanalternativ är att dra spårvägen via Skärholmsvägen en bit, men sedan ta sig över E4/E20 och gå längs Smista allé, innan den går vidare mot Fruängen (3).

I det tredje alternativet dras spårvägen från Skärholmen över E4/E20 direkt efter Skärholmen för att gå utmed Gamla Södertäljevägen (genom Segeltorp) till Fruängen (2).

Sträckningen skapar möjligheter för att öka det länkande sociala kapitalet eftersom den kopplar ihop olika slags områden. Segeltorp är framförallt ett villaområde och Skärholmen består av flerbostadshus. Områdena befolkas till stor del av invånare från olika socioekonomiska grupper (se Bilaga- Områdesbeskrivning, samt statistikkartor i avsnitt 4.3). Dessutom förbättras kollektivtrafiken (som idag sker med buss) genom Segeltorp



avsevärt.

De överbyggande sociala effekterna bedöms bli tydligast om alternativ Gamla Södertäljevägen väljs. Att koppla ihop Segeltorp med Skärholmen skapar möjligheter till spontana möten mellan människor från olika typer av områden, vilket kan bidra till underlag för ett ökat överbyggande socialt kapital (mellan invånare som inte tillhör samma grupp).

SKÄRHOLMEN-FRUÄNGEN ALTERNATIV 1

- + Fler arbetsplatser och målpunkter nås än i de övriga alternativen.

SKÄRHOLMEN-FRUÄNGEN ALTERNATIV 2

- + Alternativet bedöms ge störst ökning av överbyggande socialt kapital.
- Mindre resandeunderlag och färre målpunkter än övriga alternativ. En konsekvens är att markinlösen från fastighetsägare kommer att behöva ske längs vägen. Detta kan upplevas negativt av de boende.
-

SKÄRHOLMEN-FRUÄNGEN ALTERNATIV 3

- Det stora arbetsplatsområde som ligger mellan Skärholmen och Sättra nås enbart delvis med denna sträckning.

7.4 Sociala konsekvenser av förändrat kollektivtrafikenät – spårväg istället för buss

Trafikanalyserna är gjorda för flera olika tänkta markanvändningar (exploateringsgrad) och ny planerad infrastruktur, samt ett antal olika sträckningsalternativ för Spårväg syd. För att anpassas till de nya förutsättningarna har dagens busstrafik justerats på olika sätt i de olika analyserade alternativen.

Resultaten visar i flera fall på något förbättrade restider (upplevd restid) men det är inga stora restidsvinster. I ett par av analyserna förekommer också förlängda restider i vissa områden. Detta beror främst på reduceringar i busstrafiken, vilket i praktiken leder till att resor i vissa relationer får fler byten (vilket ger stora utslag i trafikanalyser) och att det blir längre avstånd till hållplats för boende i vissa områden.

Gällande de sociala frågorna kan enbart ett resonemang föras i detta skede. De antaganden om reduceringar i busstrafiken som är gjorda för olika utredningsalternativ gällande spårsträckning är grova och det är sannolikt att det är andra förändringar i busstrafiken som blir aktuella i praktiken. I samband med att beslut om Spårväg syd tas behöver ett helhetstänk för hur kollektivtrafiksystemet i området ska se ut göras. Beroende på vilket spårsträckningsalternativ som väljs krävs olika anpassningar för busstrafiken.

Trafikanalyserna visar systemförändringar i stora drag, men hur den enskilde resenären påverkas lokalt och

socialt kommer inte fram. De förändringar som framförallt kan bli påtagliga är avståndet till närmaste hållplats, och vilka resmöjligheter som kommer att finnas.

För att ta reda på de lokala förändringarna måste skillnaden i gångavstånd till hållplats, samt vilka resmöjligheter som finns för de boende i olika områden längs Spårväg syds sträckning studeras för varje plats. Denna analys är för tidig att göra i detta skede. Det finns för många alternativ att titta på och för många osäkerheter kring förutsättningarna för spårvägen för att en meningsfull genomgång av detta ska kunna göras.

Spårväg syd kommer att bidra med nya och förbättrade möjligheter i vissa relationer, men beroende på hur busstrafiken förändras (läggs om eller minskas) så kan det, trots de generella förbättringarna som spårvägen ger, bli lokala försämringar för resenärer till och från vissa områden (se avsnitt 7.5).

När spårvägens sträckning lagts fast behöver de mer lokala förutsättningarna kopplat till den



Figur 22. Befintlig busshållplats i Kungens kurva. Skiss på spårväghållplats av elev i grundskolan.

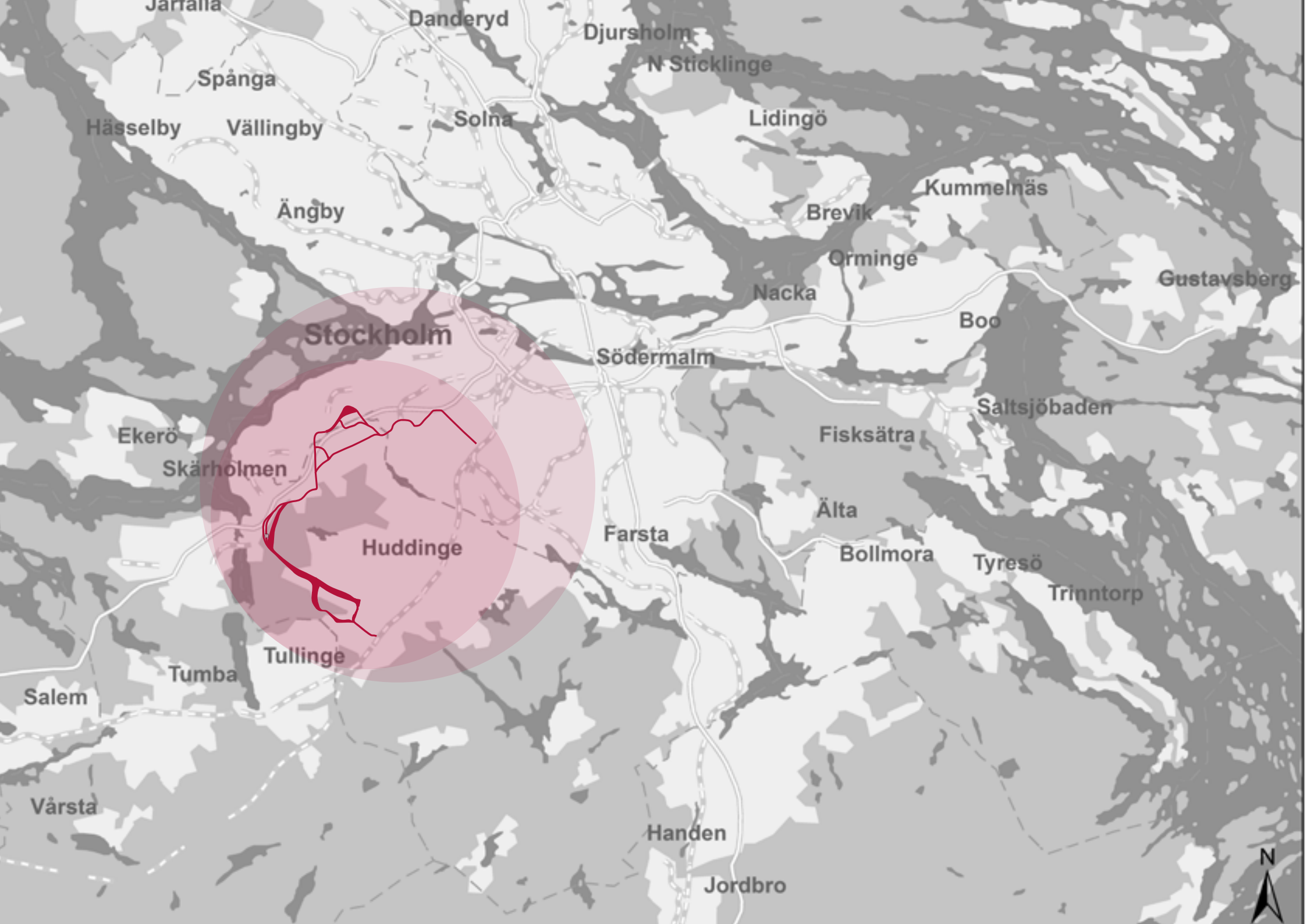
sociala hållbarheten studeras närmare. Till exempel hur långt människor från olika områden fått till hållplatser för buss respektive spårväg och hur tillgängligheten och trygghet utvecklas.

7.5 För- och nackdelar med och utan Spårväg syd-lokalt resenärsperspektiv

Spårväg syd kan förändra förutsättningarna för resenärerna både positivt och negativt på samma gång. Sett ur lokalt perspektiv så kan spårvägen upplevas som en försämring, medan den i ett större perspektiv förbättrar resmöjligheterna.

I tabellen till höger görs en genomgång av några av de förutsättningar som påverkas.

	Utan Spårväg syd	Med Spårväg syd
 <p>Tillgänglighet för resenärer med funktionsnedsättning</p>	<p>Oförändrat jämfört med idag på hållplatser och vid på- och avstigning. Förutsättningarna i bussar är generellt svårare gällande tillgänglighet.</p>	<p>Förbättringar på hållplatser, vid på- och avstigning samt i fordonen.</p>
 <p>Gångavstånd</p>	<p>Sannolikt generellt något kortare gångavstånd jämfört med om spårvägen byggs. Hållplatserna ligger ofta tätare för buss.</p>	<p>Hållplatserna kommer att ligga glesare än längs de flesta busslinjer vilket gör att gångavståndet generellt blir längre till spårvägs-hållplatserna.</p>
 <p>Upplevd trygghet</p>	<p>Eftersom gångavstånd till busshållplatser kan hållas korta så kan tryggheten till och från hållplatsen upplevas som bättre. Däremot är den upplevda tryggheten på hållplatsen ofta inte så bra. Det kan upplevas ensligt och ensamt på en busshållplats, särskilt kvällstid.</p>	<p>Eftersom gångavstånd till spårväghållplatser blir längre så kan tryggheten till och från hållplatsen upplevas som sämre. Däremot är den upplevda tryggheten på hållplatsen ofta bättre än på en busshållplats. Det är ofta många resenärer som väntar tillsammans, och spårväghållplatser ligger generellt mer synliga och är bättre upplysta än busshållplatser.</p>



Kapitel 8

HUR PÅVERKAS REGIONEN?

8 Hur påverkas regionen?

8.1 Sociala effekter för regionen

Spårväg syd medför även påverkan regionalt. Den påverkar utvecklingen av de regionala stadskärnorna och andra stadsutvecklingsområden och ger konsekvenser för människor i sydvästra Stockholm och i regionen i stort.

Effektiv kollektivtrafik är en förutsättning för en fungerande arbetsmarknads- och utbildningsregion. I utvecklandet av de två regionala stadskärnorna Flemingsberg och Kungens kurva-Skärholmen spelar Spårväg syd en betydande roll. För att förverkliga en flerkärnig region, vilket har kommit överens om inom ramen för RUFUS 2010 (Stockholms läns landsting, 2010) är det viktigt att denna struktur förstärks genom kollektivtrafikens utveckling. Genom att skapa flera centrumkärnor sprids resandet i regionen ut, och det finns också möjlighet för många invånare att nå ett regionalt centrum närmare sitt hem än om alla måste ta sig till city.

Spårväg syds funktion på regional nivå handlar till stor del om att spårvägen knyter an till två viktiga pendeltågsstationer, Flemingsberg söderut och Älvsjö norrut. Kopplingen till Flemingsberg möjliggör också att byten till och från regionaltåg vilket ger en förbättrad regional tillgänglighet för många människor i sydvästra Stockholm och på Södertörn.

En inomregional skillnad som finns beskriven i RUFUS 2010 är att ungefär två tredjedelar av regionens arbetsplatser är lokaliserade norr om Saltsjö-Mälarsnittet medan enbart omkring 50 procent av den arbetsföra befolkningen (16-64 år) bor på den norra sidan (Stock-

holms läns landsting, 2010). Resultatet från en statistisk analys visar att kontorshyran ökar ju fler boende som når området inom 30 minuter med kollektivtrafik. Det betyder att även hög boendetäthet i kollektivtrafiknära lägen kan lyfta ett kontorsområdes hyresnivå (Stockholms läns landsting, 2012). Spårväg syd skulle bidra till att skapa förutsättningar för de boende i berörda befintliga och planerade bostadsområden att kunna ta sig till flera kontorsområden inom 30 minuter, vilken i sin tur kan leda till att kontorsområden som nås med Spårväg syd kommer att bli mer attraktiva. Samtidigt ger Spårväg syd förutsättningar för förtätning av de berörda bostadsområden som till stor del härstammar från miljonprogrammet (Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, 2015).

Spårväg syd som investering visar att samhället satsar på sydvästra Stockholm. Socialt bidrar detta till att skapa stolthet och förtroende för områdena lokalt men också samhället i stort, men också skapa mer attraktiva bostads- och arbetsplatsområden.

På regional nivå är det framförallt de sammanhållande effekterna som skapar mest socialt överbryggande kapital (tillit mellan invånare som inte tillhör samma grupp). Olikheten mellan områdena gör att de sociala effekterna av ny varaktig kollektivtrafik blir strukturerande och ökar möjligheterna för människorna i regionen att samspela, mötas, lära om och av varandra. De nya målpunkter som Spårväg syd bidrar till att skapa kan hjälpa till att binda samman regionen genom att människor från olika delar och områden får anledning att besöka dessa platser. Spårväg syd kan på så sätt bidra till att förbättra

situationen gällande utanförskap och olikheter mellan områden i regionen.

Till exempel så är de två regionala stadskärnorna Flemingsberg och Kungens kurva-Skärholmen inte tydligt kopplade till varandra idag. Båda kärnorna är redan idag stora och attraktiva målpunkter i form av handel, utbildning, arbetsplatser och samhällsservice, men spårvägen möjliggör ytterligare utveckling. På lång sikt kan tillväxten i områdena kring spårvägen öka eftersom spårburen kollektivtrafik påverkar arbetsmarknadseffekterna positivt (Modin, 2013). Detta skulle vara positivt för hela sydvästra Stockholm.

Spårväg syd bidrar också till att förbättra den regionala tillgängligheten till den stora målpunkten och regionala stadskärnan Kungens kurva-Skärholmen, och gör på så sätt tillgången mer likvärdig oavsett tillgång till bil. De genomförda dialogerna med både grundskoleelever, gymnasieungdomar och vuxna visar att spårvägen skulle fylla en mycket viktig funktion för socialt hållbara transporter i den sydvästra delen av regionen.

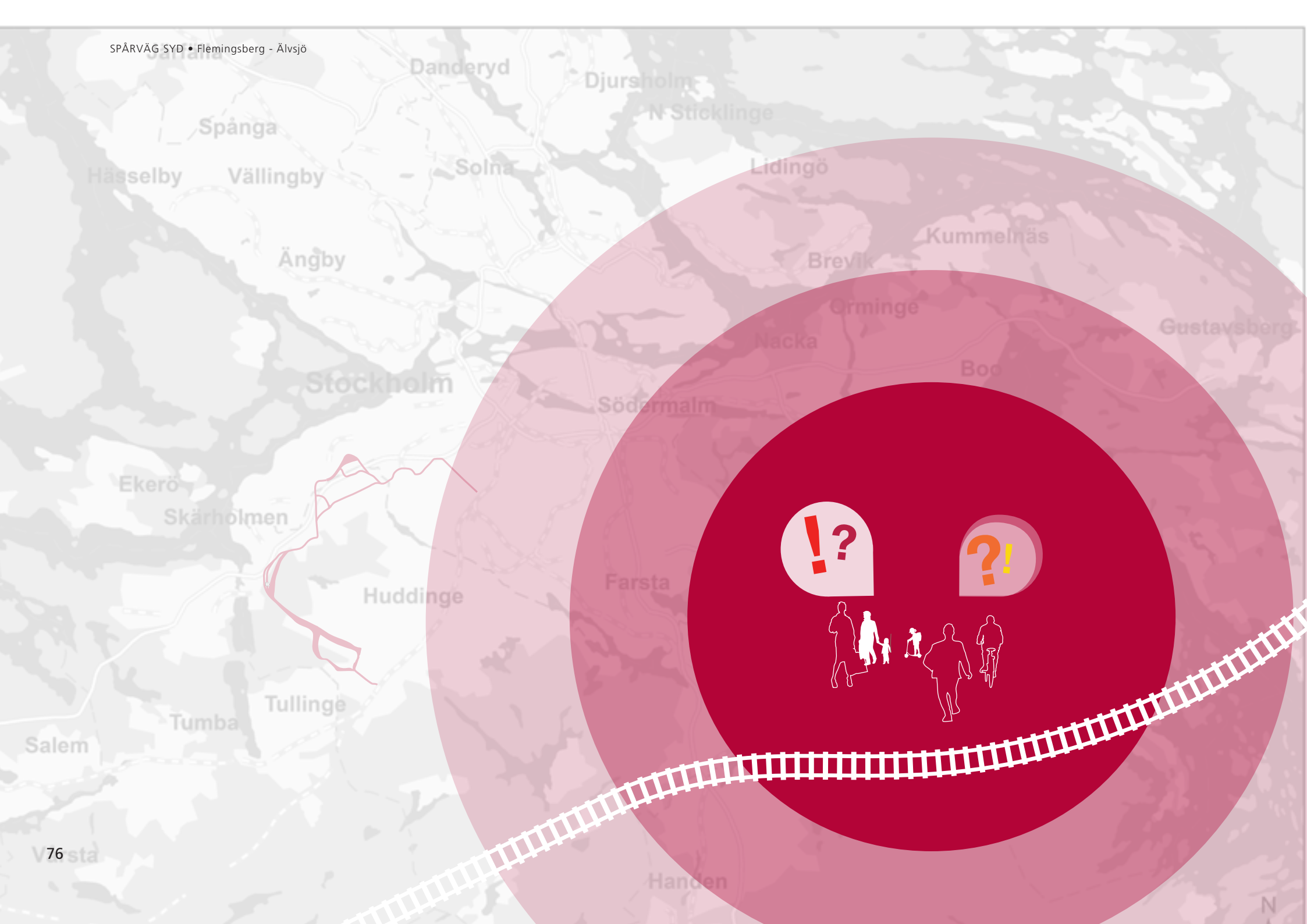
Socioekonomiska inomregionala skillnader och utanförskap i samhället är en stor samhällsekonomisk kostnad och är ett hot mot en hållbar utveckling i Stockholmsregionen (OECD, 2006). Spårväg syd är genom sina sammanhållande och trygghetsskapande effekter, samt genom den ökade möjlighet till delaktighet i samhället som spårvägen kan medverka till, en investering som bidrar till ökad jämlikhet i regionen.

Flera områden som Spårväg syd tar sig igenom är tätbefolkade med planer på ännu fler bostäder. Många av exploateringsprojekten är starkt kopplade till utbyggnaden av Spårväg syd. Kollektivtrafik- och bostadsplanering har stor betydelse för om människor väljer att bo kvar i området eller om tendensen är att flytta när möjlighet ges. Idag finns områden med stor omflyttning som bland annat beror på en områdesplanering som inte gynnar social hållbarhet och strävan efter att bli en sammanhållen stad.

För att skapa en spårburen tvärförbindelse som gynnar de boende och verksamma i de sydvästra delarna av Stockholm är det viktigt att människan är i fokus genom hela processen. Alla olika grupper i samhället ska kunna använda spårvägen trots att människor lever och prioriterar sina liv olika.

Samarbetet med kommunerna är därför viktigt. Genom att planera för blandade boendeformer (lägenheter, villor, radhus, stora bostäder, små bostäder, bostadsrätter, hyresrätter), verksamheter, service och handel i bra lägen i förhållande till hållplatser kan den sociala hållbarheten öka samtidigt som ett stort resandeunderlag för spårvägen skapas.

En effekt som en mer varaktig och strukturerande kollektivtrafik kan bidra till är att bostädernas värde har chans att öka. När olika stadskvalitéer analyseras är det tydligt att "närhet till spårstation" är en viktig parameter för människors betalningsvilja och bostadens attraktivitet (Stockholms läns landsting, 2012).



Kapitel 9

VAD HÄNDER SOCIALT OM SPÅRVÄG SYD INTE BYGGS?

9 Vad händer socialt om Spårväg syd inte byggs?

9.1 Sociala konsekvenser av nollalternativ

Utgångspunkten för nollalternativet (2030) bygger på samma antaganden om exploatering och markanvändning, samt infrastruktur och trafikförändringar som gjorts i delrapport MKB för val av lokaliseringalternativ, Spårväg syd. Kortfattat kan det sammanfattas i att exploateringar och infrastruktursatsningar tillkommer i enlighet med RUFSS 2010 (Stockholms läns landsting, 2010), förutsatt vissa justeringar, men att kollektivtrafiksystemet bygger på i stort sett samma upplägg som idag. Även om nödvändiga utbudsutökningar för att möta efterfrågan görs.

De sociala konsekvenserna och förutsättningarna för sydvästra Stockholm kommer att påverkas och förändras oavsett om Spårväg syd byggs eller inte. Exempelvis så kan ökad exploatering leda till att nya målpunkter skapas, behov av nya kopplingar uppstår, nya barriärer kan tillkomma eller överbyggas, och förtroendet för samhället (det sociala kapitalet) kan öka eller minska i de olika områdena. Det är dock troligt att exploateringsgraden på medellång sikt inte blir lika hög om Spårväg syd inte byggs då spårvägen och ökat bostadsbyggande är förutsättningar för varandra.

Utgångspunkten i denna analys är att det mest karaktäristiska för områdena längs Spårväg syds tänkta sträckning i huvudsak kommer att vara samma som det är idag. Det enda område som kan komma att ha en helt annan karaktär är Glömsta eftersom området idag i stort

sett är obebyggt, men idéer om större exploatering finns.

Om Spårväg syd inte byggs uteblir många av de positiva effekterna, såsom möjlighet till ökad sammanhållning och socialt kapital. Även de sammankopplande och strukturerande effekterna kommer att utebli. En trolig utveckling är att de positiva sociala konsekvenser som uppkommer i områdena sker mer lokalt. Positiva konsekvenser kommer att koncentreras till just de områden där utveckling sker, sannolikt framförallt i Flemingsberg, Kungens kurva-Skärholmen, Fruängen och Älvsjö. Det är i dessa områden som störst utvecklings- och exploateringsplaner finns. De positiva effekterna av nya exploateringar, arbetsplatser, service och handel kopplas inte samman med andra områden på samma sätt som om spårvägen kommer till.

Vidare uteblir den attraktivitet som kan locka företag att etablera sig längs den tänkta sträckningen och i sydvästra Stockholm i stort. Detta kan sett ur ett längre perspektiv leda till att den ekonomiska situationen för redan socioekonomiskt utsatta grupper blir oförändrad eller sämre jämfört med idag. Utan kompletterande kollektivtrafik i form av spårväg finns det risk för att utanförskapet i vissa områden kommer att bli ännu mer påtagligt på lång sikt. De regionala stadskärnorna kommer ha svårt att utvecklas i enlighet med de förväntningar som finns om Spårväg syd inte blir av. Bostadsbyggandet kommer sannolikt inte att ske i samma takt och attraktiviteten för företag att etablera sig ökar inte.

De skillnader, inte minst gällande socioekonomi, som redan idag finns mellan områdena kan dock komma att

förstärkas om Spårväg syd inte byggs. För att kunna göra mer djupgående analyser om utvecklingen i de respektive områdena om Spårväg syd inte byggs kräver att ytterligare material och kunskap om områdena både idag och tänkt utveckling samlas in. Detta arbete ingår inte i SKB Spårväg syd, och någon vidare analys av möjlig utveckling utan Spårväg syd görs därför inte här.

9.2 Spårväg eller BRT

BRT (Bus rapid transit - prioriterade snabbussar på egen bana) utreds som ett alternativ till spårväg för etapp två, mellan Skärholmen och Älvsjö. 2013 gjordes också en utredning gällande BRT för hela Spårväg syds sträckning (Trafikförvaltningen (2), 2013).

I jämförelse mellan BRT och spårväg väger spårfaktorn tungt (se avsnitt 3.3.1). Beroende på hur ett BRT-system utformas så kan det bli mer eller mindre strukturerande. I Sverige har man hittills inte skapat något BRT-system som ger lika stor strukturerande effekt som en spårväg gör.

Dessutom är investeringen i spårväg betydelsefull som statussymbol. Framförallt för vissa områden som idag inte upplever att områdena de bor i är prioriterade och viktiga. Även BRT kräver en stor investering, men sett ur medborgarnas perspektiv så finns en risk att investering i BRT inte upplevs som lika betydelsefull.

Ett fullskaligt BRT-system finns inte i Sverige idag men diskussioner pågår på flera platser. I Malmö finns MalmöExpressen vilket är en busslinje som innehåller delar

av de funktioner som kan ingå i ett BRT-system. För de flesta resenärerna är BRT därför ett okänt och nytt trafikslag (även om det liknar buss) vilket i sig kan skapa osäkerhet och otrygghet i början. Särskilt påtagligt kan detta vara för barn, äldre eller personer med funktionsnedsättning. Spårväg (Tvärbanans olika grenar) börjar stockholmarna bli vana vid och många tycker att spårväg är bekvämt, bekant, och pålitligt.

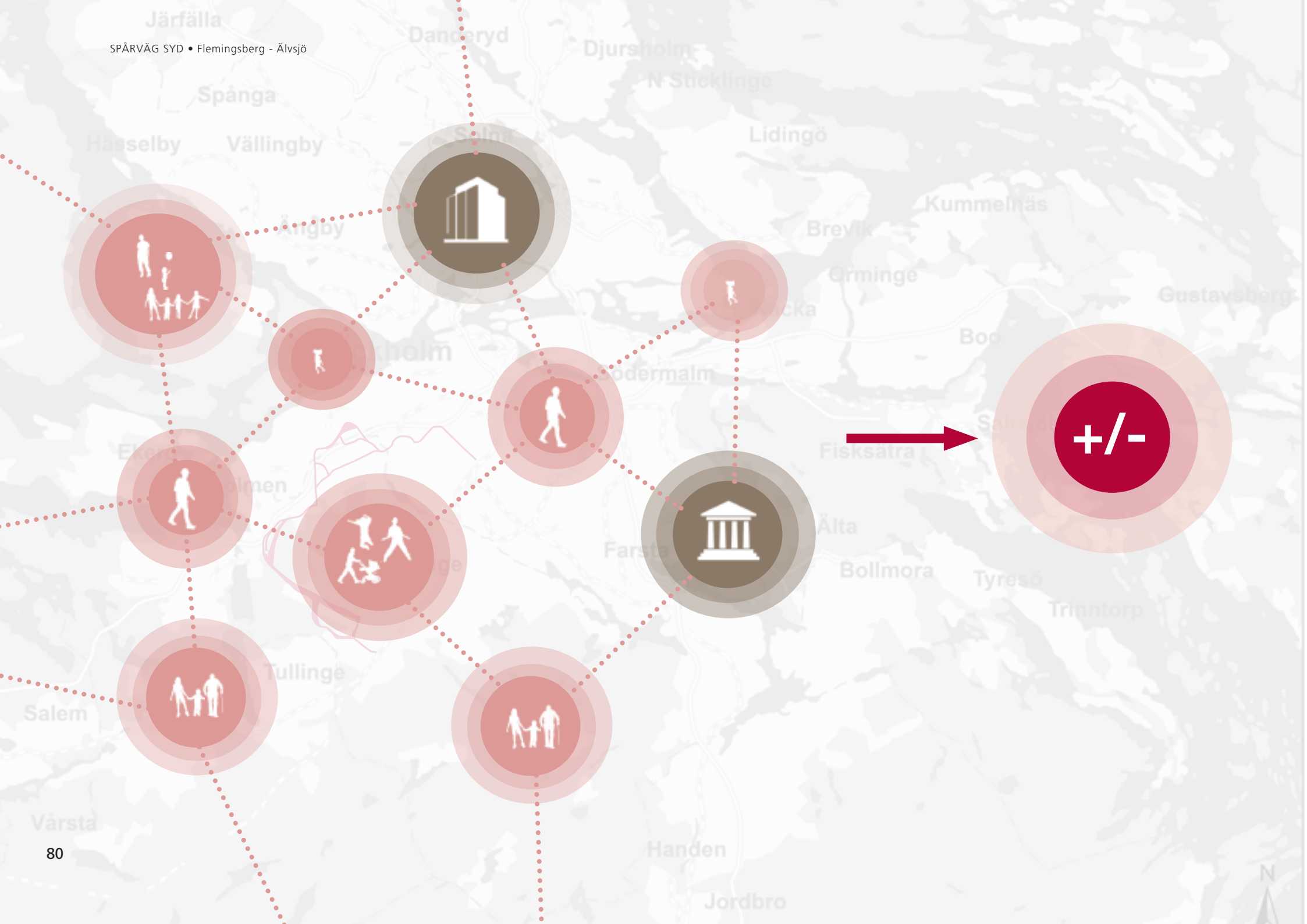
Om BRT byggs för etapp två istället för en sammanhängande spårväg för hela sträckan innebär det ett extra byte i Skärholmen vilket är en nackdel för resenärerna. Bytet gör dels att restiden förlängs, men är även en olägenhet gällande bekvämlighet för resenärerna. De sammanbindande effekterna uppnås inte heller på samma sätt som med en sammanhängande spårväg.

Eftersom den sammanlagda sträckningen för Spårväg syd är densamma oavsett om sträckan trafikeras av två olika trafikslag eller av enbart spårväg så behöver förändringarna i omkringliggande busstrafik göras på samma sätt oavsett vilket alternativ som väljs. Som diskuteras i avsnitt 7.5 så kan förändringar i busstrafiken ge förlängda restider och gångavstånd för vissa resenärer. Om etapp två av spårvägssträckningen utformas som BRT finns risk för ytterligare försämrade förutsättningarna för resenärerna med anledning av det tillkommande bytet i Skärholmen.

Ur socialt perspektiv skapar en sammanhängande spårväg för hela sträckan betydligt fler positiva sociala konsekvenser för människor än vad BRT på en delsträcka gör.

Konverteringen av BRT-systemet till spårväg beräknas ta ett till flera år. Under denna tid försämras trafiken. Avstängningar måste göras och ersättningstrafik får ersätta ordinarie trafik. Det är troligt att BRT-systemet enbart skulle kunna trafikeras ostört under ett par år vilket inte är hållbart varken ekonomiskt eller resvanemässigt.

Det tar en tid innan ett nytt resealternativ etablerar sig hos resenärerna och dessutom skulle konvertering till spårväg på sträckan ge stora störningar under lång tid. Det finns också en risk att medborgare skulle uppfatta investeringen som bortkastad.



Kapitel 10

SLUTSATSER SOCIALA KONSEKVENSER

10 Slutsatser sociala konsekvenser

10.1 Sammanfattning slutsatser sociala effekter Spårväg syd

Den övergripande slutsatsen som den sociala konsekvensbeskrivningen drar är att det ur socialt perspektiv i stort sett bara finns positiva effekter av Spårväg syd. Både för områdena längs den tänka sträckningen och för sydvästra Stockholm i stort. Generellt så är tilliten och det sociala kapitalet bättre i områden där invånarna har arbete och samhällsservicen fungerar, än i områden med bristande sammanhållning. Spårväg syd bedöms bidra till ökat underlag för bostäder, arbetsplatser och service vilket alltså kan vara positivt för tilliten i områdena. Lokalt kan spårvägen dock medföra mindre negativa konsekvenser i form av barriäreffekter och eventuellt försämrad busstrafik.

De sammanhållande och sammankopplande sociala konsekvenserna är mycket starka för Spårväg syd. Spårvägen kommer att förbinda bebyggelse, målpunkter, service, närmiljöer och stadsdelar av olika slag och identitet. För att uppnå bästa möjliga effekt bör ny strukturerande kollektivtrafik samplaneras med nya bostäder och målpunkter.

GENERELLA SLUTSATSER

I listan nedan beskrivs de viktigaste generella slutsatserna gällande Spårväg syd:

- Spårväg syd som investering bedöms få en positiv inverkan för det sociala kapitalet i sydvästra Stockholm. Genom en stor infrastrukturinvestering visar samhället att områdena längs Spårväg syds sträckning är värda att satsa på.
- På en övergripande nivå kan Spårväg syd vara en bidragande faktor för ökat socialt kapital.
- Spårväg syd bidrar genom sin sträckning till att öka möjligheten för möten mellan människor från olika socioekonomiska grupper.
- Spårväg syd bidrar till ökade resmöjligheter.
- Spårväg syd bidrar till en tydlig struktur för kollektivtrafiken vilket underlättar för resenären att förstå var den går.
- Spårväg syd gör så att områden med olika socioekonomisk status kopplas samman på ett tydligare sätt än de gör med busstrafik.
- Spårväg syds hållplatser utgör lokala mötesplatser och bidrar till fler rörelser lokalt och därmed ökad social övervakning.
- Spårväg syd bidrar till förbättrad tillgänglighet för resenärer med funktionsnedsättning, barn och äldre.
- Spårväg syd förenklar möjligheten att nå rekreatiomsområden.

10.2 Slutsatser - påverkan lokalt

10.2.1 Flemingsberg

⊕ Investeringens betydelse bedöms viktig i Flemingsberg, och kan bidra till en positiv känsla hos de boende. Det finns flera indikatorer (långt valdeltagande och information som framkommit genom dialog och platsobservationer) som visar på att det finns ett utanförskap i området.

⊕ Stor positiv påverkan gällande resmöjligheter för många olika grupper, bland annat barn, ungdomar, äldre, personer med funktionsnedsättning och socioekonomiskt svaga familjer. Den stora betydelsen av de nya resmöjligheterna kopplar till det låga bilinnehavet i Flemingsberg.

⊕ Nya mer effektiva kopplingar till målpunkter och arbetsplatser. Kopplat till den låga sysselsättningen i området så får dessa nya resmöjligheter större effekter än i andra områden. Exempelvis så finns många arbetsplatser i Kungens kurva-Skärholmen dit kopplingen blir tydligare än idag.

⊕ Möjliggör stadsutveckling vilket kan leda till fler människor i området, ökad trygghet, attraktivitet och att olika socioekonomiska grupper möts. Spårvägen ger förutsättningar för det överbyggande sociala kapitalet (tillit mellan människor som inte kommer från samma grupp) att öka.

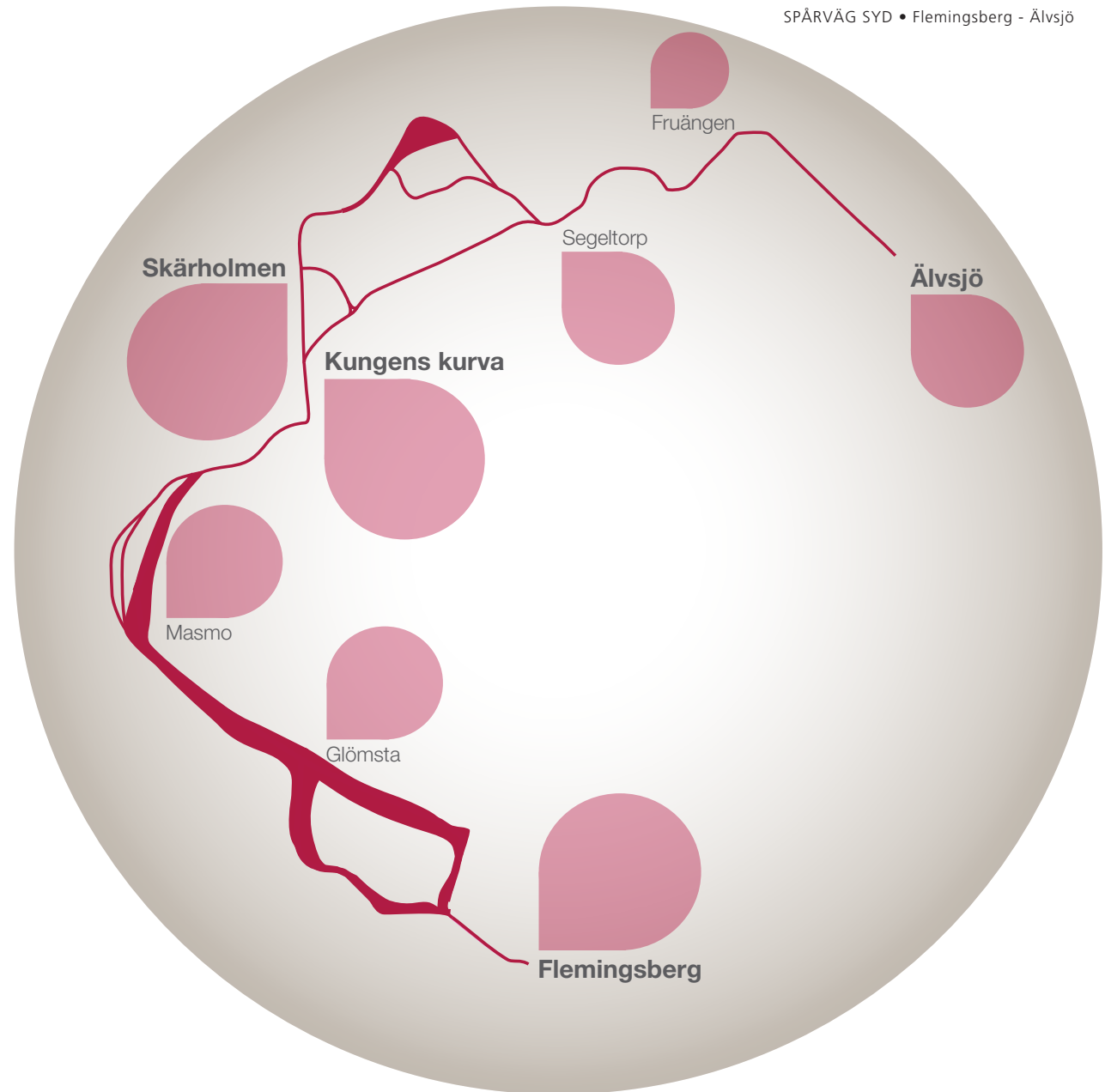
⊕ Förutsättningar för förbättrad jämställdhet skapas genom de nya resmöjligheterna och de trygghetsskapande åtgärder som spårvägen medför.

10.2.2 Glömsta – båda spårsträckningssalternativen (Katrinebergsvägen och Loviseberg)

- + Viktig förutsättning för expolatering av området.
- + Den tydlighet som spårvägen ger kan utnyttjas strategiskt i ett nybyggnadsområde. Förutsättningar för att bygga samhället integrerat med spårvägen finns.
- + Kan bidra till att skapa hållbara resebeteenden för invånarna redan från början. Detta gäller inte minst barn och ungdomar, men även vuxna som har en chans att ändra resebeteende då flytt till ett nytt område sker.
- + Sammankopplingen med Flemingsberg ger positiva sociala konsekvenser genom att människor från olika socioekonomiska grupper rör sig i området.
- + Skapar nya möjligheter för människor att nå grönområdet och naturreservatet i Glömsta.
- + Glömsta blir ett relativt centralt beläget område mellan de två regionala stadskärnorna Flemingsberg och Kungens kurva-Skärholmen, jämfört med hur området känns och upplevs idag.

10.2.3 Masmo – Solhagavägen

- + Förutsättningar för att Masmo ska bli en attraktiv bytestpunkt vilket gör att det finns potential för att platsen används av fler människor. Detta kan tillsammans med kommunens planer för utbyggnad av Masmo utveckla området ytterligare.



Figur 23. Dropparna illustrerar bedömningen av hur stora de sociala konsekvenserna som Spårväg syd medför blir i de olika områdena. Det finns inga metoder att mäta detta på detaljnivå, utan dropparnas storlek hänger samman med de slutsatser som redovisas i avsnitt 10.2

+ En dragning nedanför berget via Solhagavägen ger de bästa förutsättningarna för norra Botkyrka att nå Spårväg syd via gång- och cykelvägnätet.

+ - Alternativ Solhagavägen ligger mer centralt i det befintliga området, men kan orsaka buller och störningar (om den öppna utformningen väljs) i form av att boende i Ormen Långe påtagligt ser spårvägen från sina lägenheter (så kallat visuellt buller). Detta kan byggas bort om lösningen där spårvägen utformas med överbyggnad väljs.

- Förändrar inte förutsättningarna för exploatering av området uppe på Masmoberget jämfört med idag.

10.2.4 Masmö – uppe på Masmoberget

+ Skapar förutsättningar för exploatering av området uppe på Masmoberget.

+ Ökar attraktiviteten och tryggheten i det nya området.

+ Öppnar upp tillgången till grönområdet och naturreservatet.

- Försämrar tillgänglighet till spårvägen för befintliga invånare i Masmö samt norra Botkyrka på grund av de höjdskillnader som alternativet medför.

10.2.5 Kungens kurva

+ Skapar möjligheter för ökat kollektivresande inom samt till och från området. Viktigt eftersom Kungens kurva är en av de största målpunkterna längs Spårväg syds sträckning och är framförallt ett bilburet område idag.

+ Strukturerande effekt och ökad tydlighet i området.

+ Skapar möjligheter för en mer hållbar och likvärdig tillgång till handelsområdet för fler människor, oavsett tillgång till bil.

+ Förbättrar förutsättningarna för bostadsbebyggelse inom området, vilket kan bidra till ökad trygghet genom naturlig övervakning. Samt ger förutsättningar för flöde av människor under större delar av dygnet, med olika målpunkter och syften.

+ Förbättrad koppling till Skärholmen. Viktig för att skapa en regional stadskärna av Kungens kurva-Skärholmen, det vill säga minskade barriäreffekter.

10.2.6 Skärholmen

+ Förenklar möjligheten att nå Skärholmen, vilken är en av de viktigaste målpunkterna längs Spårväg syds sträckning.

+ Förbättrad koppling till Kungens kurva. Viktig för att skapa en regional stadskärna av Kungens kurva-Skärholmen, det vill säga minskade barriäreffekter.

+ Nya målpunkter (till exempel Fruängen och Älvsjö), samt pendel-, och regionalståg nås.

+ Skärholmen bedöms bli en ännu mer attraktiv bytespunkt då ett nytt trafikslag tillkommer.

+ Sammankopplande och överbryggande effekten som spårvägen ger för passage av E4/E20 viktig för Skärholmen, särskilt om alternativ Segeltorp väljs.

10.2.7 Alternativ Skärholmsvägen norra

+ När större antal invånare inom gångavstånd vilket ger potential för fler resenärer än alternativ Gamla Södertäljevägen.

+ När ett större arbetsplatsområde längs Skärholmsvägen (mellan Smista och Sätra, se målpunktskartan i avsnitt 4.1).

+ Om Skärholmsvägen norra väljs får de östra delarna av Smista förbättrad kollektivtrafik, vilket kan vara en fördel vid utveckling av området.

- Parallelltrafik med tunnelbanan på sträckan Skärholmen – Sätra. Bra resmöjligheter på sträckan finns redan.

- Jämfört med alternativ Gamla Södertäljevägen ger detta framförallt sammankoppling mellan områden av samma socioekonomiska karaktär.

- Segeltorp nås inte av Spårväg syd om alternativ Skärholmsvägen norra väljs.

10.2.8 Alternativ Skärholmsvägen/ Smista allé

- + Smista allé får förbättrad kollektivtrafik vilket kan vara en förde vid eventuell utveckling av området.
- När enbart utkanten av det större arbetsplatsområde (mellan Smista och Sätra, se målpunktskartan i avsnitt 4.1).
- Inga direkta målpunkter finns längs Smista allé idag.

10.2.9 Segeltorp - Alternativ Gamla Södertäljevägen

- + Förbättrade kopplingar till målpunkter som Kungens kurva-Skärholmen och Älvsjö, samt pendeltåget där. Även förbättrad koppling till Huddinge sjukhus samt pendel- och regionalstågen i Flemingsberg. Förbättrad koppling till tunnelbanan i Fruängen.
- + Kan öka attraktiviteten för kollektivtrafikresande och kan därmed bidra till minskad bilanvändning.
- + Finns ingen spårbusen kollektivtrafik genom Segeltorp idag.
- + Bidrar till ökad möjlighet för fler spontana mötesplatser i den offentliga miljön.
- + Bidrar till att koppla ihop olika socioekonomiska områden.

+ Möjligheter för förbättrad sammankoppling genom förbättrade gång- och cykelkopplingar för passage av E4/E20 ges, förutsatt att dessa kopplingar byggs samtidigt som spårvägen (kräver bredare broar med mera).

- Sträckningen passerar igenom ett mindre tätbebyggt område än alternativ Skärholmsvägen och når färre potentiella resenärer.
- Sätra och det stora arbetsplatsområdet längs Skärholmsvägen (mellan Smista och Sätra, se målpunktskartan i avsnitt 4.1) nås inte av Spårväg syd om alternativ Gamla Södertäljevägen väljs.

10.2.10 Fruängen

- + Förbättrad koppling till Kungens kurva-Skärholmen och till Älvsjö, samt pendeltåget där.
- + Möjligheten för utveckling av området ökar.
- + Attraktiviteten för området bedöms öka.

10.2.11 Älvsjö

- + Förbättrad koppling till Kungens kurva-Skärholmen, och till tunnelbanan i Fruängen.
- + Nytt trafikslag skapar möjligheter att utveckla målpunkter, arbetsplatser och service i Älvsjö, och området kring Älvsjö station får ökad potential att utvecklas.
- + I kombination med den planerade exploateringen bidrar spårvägen till ökad attraktivitet för området.
- Risk för förstärkt barriäreffekt längs Älvsjövägen.

10.3 Förordade spårsträckningar - socialt perspektiv

Nedan beskrivs de spårsträckningsalternativ och förslag på förlängningar som förordas ur socialt perspektiv. Ytterligare motiveringar till ställningstagandena finns ovan i avsnitt 10.2 samt i avsnitt 7.2 – 7.3.

- Gällande sträckningsalternativen i Glömsta förordas inget specifikt alternativ eftersom området är oexploaterat, och förutsättningarna att basera ett förordande av alternativ på är för oklara.
- Alternativ Solhagavägen (vid befintlig tunnelbaneentré nedanför Masmoberget) förordas. I andra hand alternativet i tunnel. Genom att dra spårvägen nedanför berget nås beboende i Masmo på ett bättre sätt, och även kopplingen till norra Botkyrka underlättas.
- Gällande sträckningsalternativ mellan Skärholmen och Fruängen finns för, -och nackdelar med både alternativ Skärholmsvägen och Gamla Södertäljevägen. Inget av alternativen förordas specifikt. Alternativet via Smista allé bedöms inte vara bra ur socialt perspektiv.
- Förläng Spårväg syd vidare över järnvägen (Regulatorbron) i Flemingsberg så att östra och västra sidan av Flemingsberg knyts samman bättre. Detta möjliggör också förlängning till Visättra på sikt.
- Förläng Spårväg syd vidare över järnvägen vid Älvsjö station. På så sätt knyts områdena på båda sidor om järnvägen ihop och barriären som järnvägen utgör överbyggs. Detta skulle även förbättra kopplingen till Stockholmsmässan.

10.4 Slutsatser - påverkan regionalt

I detta avsnitt presenteras en sammanfattning av de regionala slutsatserna gällande Spårväg syd. De regionala effekterna gäller för Spårväg syd som helhet och är inte geografiskt knutna på samma sätt som de lokala effekterna.

En av de viktigaste effekterna som Spårväg syd bedöms få inom sydvästra Stockholm är att den skapar möjlighet för utökning av antal arbetsplatser och bostäder i regionen. Enligt det brev som Huddinges politiker skickade till landstingets trafiknämnd (Mitt i, 2015) så ger Spårväg syd möjlighet för byggande av 21 000 nya bostäder längs sträckan. Spårvägen underlättar också för den arbetskraftsreserv som finns i flera områden längs den planerade sträckningen att på ett smidigare sätt nå de stora arbetsplatsområdena i regionen. En utförligare analys av hur regionen påverkas görs i kapitel 8.

10.5 Kommande arbete med sociala frågor i Spårväg syd

Hur ska projektet Spårväg syd fortsätta att implementera de sociala frågorna i genomförandefasen?

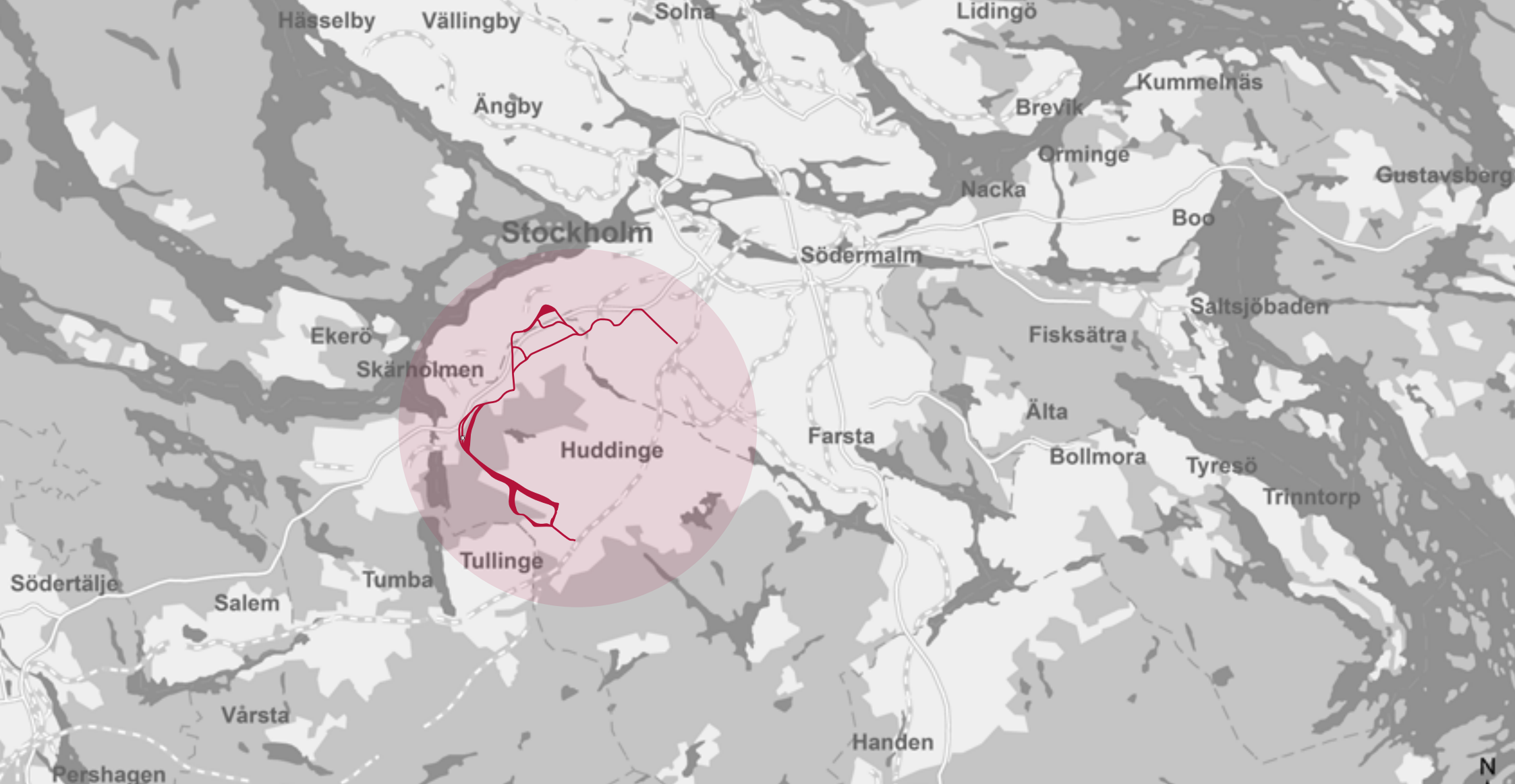
Hittills har den sociala hållbarhetsdimensionen varit central i programstudie Spårväg syd och dess process. Det är grundläggande att dessa frågor även vävs in i genomförandefasen och det fortsatta arbetet. För att uppnå regionens mål (enligt TFP) om en ”Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem” så måste

det sociala perspektivet tas upp tillsammans med de tekniska, ekonomiska och miljömässiga perspektiven.

10.5.1 Om och hur?

Hittills har SKB Spårväg syd i huvudsak behandlat frågan om spårvägen bör byggas och inte hur det bör göras. Vid ett beslut om genomförande av Spårväg syd är det därför viktigt att fortsatt utreda hur Spårväg syd ska byggas. För att ta reda på hur medborgarna vill ha det, vad som kan skapa mervärde för de som redan bor i områdena längs spårsträckan samt vilka behov kommande generationer har, krävs det kunskap, engagemang och intresse från de som planerar.

Under de dialoger med medborgare som hittills genomförts under programstudiefasen har en rad idéer och önskemål framkommit som handlar om fysisk utformning och konkreta lösningar. Dessa är inte redovisade i SKB Spårväg syd utan kommer att tas med i det vidare arbetet inför ett eventuellt genomförande. Frågan hur Spårväg syd bör byggas omfattar både frågor att hantera under byggtiden samt slutresultatet, det vill säga den färdiga spårvägen.



Spårväg syd ger ökad balans i regionen. Det vill säga möjlighet till utjämning av antal arbetsplatser, och chans till nya bostäder i södra delen av Stockholm jämfört med norra.

Spårväg syd förbättrar möjligheten för nya arbetsplatser i sektorn.

Spårväg syd förbättrar möjligheten att bättre nå arbetsplatser utanför sektorn. Detta genom de förbättrade kopplingarna till pendel- och regionaltåg.

Spårväg syd ger förutsättningar för en fungerande, effektiv och tydlig kollektivtrafik vilket är viktigt för fungerande vardagspendling och ökad regional tillgänglighet.

Spårväg syd knyter ihop regionen och kopplar till pendeltåg, och regionaltågstationer.

Spårväg syd bidrar till ökade möjligheter för män och kvinnor att resa på lika villkor och på så sätt nå en potentiell arbetsmarknad.

Spårväg syd bidrar med sin sammankopplande effekt och sin inverkan på människors vardagsliv och möjlighet att nå målpunkter, till att skapa förutsättningar för ökad delaktighet i samhället.

ORDLISTA

Begrepp	Betydelse
Barriär, fysisk	"Synliga" barriärer, exempelvis vägar, byggnader, parkeringar eller spår. En fysisk barriär kan, samtidigt som den separerar vissa områden eller platser, sammanlänka andra.
Barriär, social	"Osynliga" barriärer som grundas på människors kön, ålder, sexuella läggning, etnicitet med mera. Exempel på sociala barriärer är rädslor som leder till att ett område undviks eller ett upplevt utanförskap till ett särskilt område på grund av etnicitet, utbildningsnivå eller socioekonomisk tillhörighet.
BRT (Bus Rapid transit)	En BRT-lösning innebär ett antal komponenter som effektiviserar bussresan och minskar restiden. Viktigt för BRT är egen bana (alternativt körfält), få stopp samt förvisering av biljetter. Ett BRT-system kan anläggas så att det blir möjligt att konvertera till en spårväg i ett senare skede, genom att samtliga broar, tunnlar och körbanor är anpassade till kraven för spårtrafik.
Bytespunkt	En knutpunkt (hållplatsområde) där det finns goda förutsättningar för byten mellan samma eller olika trafikslag.
Delaktighet	Delaktighet handlar om att ge människor möjlighet och vilja att delta och känna sig inkluderade i samhället. Delaktighet består av både upplevd och aktiv delaktighet: Aktiv delaktighet innebär att människor deltar i samhället genom att bry sig om sitt område och göra sin röst hörd; Upplevd delaktighet är känslan av att kunna påverka sin vardag med sin delaktighet.
Jämlikhet	Jämlikhetsbegreppet utgår i demokratiska sammanhang från principen om alla människors lika värde, oavsett etnisk tillhörighet, sexualitet, funktionsnedsättning, utbildning, ekonomi, ålder, kön med mera.
Jämställdhet	Jämställdhet handlar om lika rättigheter för kvinnor och män. Det kan ses som ett tillstånd när kvinnor och män har samma möjligheter, rättigheter och skyldigheter. De ska också ha lika mycket möjlighet att påverka både sina egna liv och samhället.

Begrepp	Betydelse
Livschans	De möjligheter varje person har att förbättra sin livskvalitet, relaterat till vilka resurser personen har att tillgå. I RUFSS 2010 anges "Frigör livschanser" som en strategi med fokus på samhällets roll att stärka invånare och de hinder som regionen måste undanröja för att livsmiljön ska vara god och för att alla mänskliga resurser ska kunna tillvaratas.
Målpunkt	Den plats (eller hållplatsområde) som är sista, och ibland enda, anhalten för en resa.
Möte	Ett möte kan vara allt från en planerad träff till en spontan kontakt. Ett möte behöver inte innebära ett samtalsutbyte utan kan vara att vistas på samma plats vid samma tidpunkt, genom att till exempel åka med samma avgång inom kollektivtrafiken.
Naturlig övervakning	Övervakning av exempelvis hållplatser i form av att platsen överblickas från andra befolkade platser, exempelvis bostäder eller verksamheter.
Nollalternativ	Ett nollalternativ beskriver konsekvenserna av att en plan, exploatering eller infrastruktuursatsning inte genomförs. Nollalternativet ska redovisa den mest sannolika utvecklingen i detta scenario, alltså inte enbart beskriva hur situationen är i dagsläget.
Open space-workshop	Open Space-workshop är ett sätt att erbjuda en demokratisk struktur för deltagande i planeringssammanhang. Ett tema, en möteplats och en tid anges av organisatören och sedan formas workshopen på plats av deltagarna. Centralt för Open Space är att alla närvarande på workshopen aktivt deltar och formar de diskussioner som förekommer.
Regional stadskärna	I RUFSS 2010 (se nedan) definieras åtta regionala stadskärnor: Täby C-Arninge, Kista-Sollentuna-Häggvik, Barkaby-Jakobsberg, Kungens Kurva-Skärholmen, Flemingsberg, Haninge, Södertälje och Arlanda-Märsta. De ska erbjuda ett alternativ till den centrala stadskärnan och uppfattas som genuina stadscentrum med en tydlig identitet.

Begrepp	Betydelse
Samhälle	Begreppet samhälle består av både en sociologisk och en geografisk del. Den sociologiska delen avser en grupp människor som varaktigt förenas i ett nätverk av sociala relationer. Den geografiska delen avser ett område där invånarna i någon omfattning delar samhällsfunktioner (exempelvis myndigheter), kultur och traditioner.
Samhällsekonomi	I samhällsekonomiska kalkyler viktas olika nyttor och kostnader i samhället mot varandra och en så kallad samhällsekonomisk kvot räknas fram. Om nyttorna överstiger kostnaderna för investeringen anses projektet lönsamt.
Sammanhållning	Sammanhållning handlar om att koppla ihop människor, samhällsfunktioner och områden för att på så sätt skapa nya möjligheter till möten. Sammanhållningen kan öka genom förbättrad lokal och regional tillgänglighet och förbättrade möjligheter att nå olika målpunkter, till exempel arbetsplatser och olika typer av mötesplatser. Kollektivtrafik är viktig för god geografisk sammanhållning.
Social hållbarhet	Social hållbarhet handlar om att bygga ett samhälle där grundläggande mänskliga rättigheter respekteras och inga grupper missgynnas strukturellt. Social hållbarhet utgör enbart en del i ett hållbart samhälle. De tre delarna som gemensamt utgör hållbarhetsbegreppet är miljömässig, ekonomisk, och social hållbarhet.
Social konsekvensbeskrivning	En social konsekvensbeskrivning (SKB) avser processen att analysera, övervaka och hantera avsedda och icke avsedda sociala konsekvenser, både positiva och negativa, av planerade åtgärder och andra sociala processer som uppstått ur åtgärderna.
Socialt kapital	Socialt kapital beskriver graden av tillit (förtroende) mellan människor och, - eller offentliga institutioner. Tilliten ökar när människor får tillfälle och möjlighet att mötas i den offentliga miljön.
Socioekonomisk grupp	Sammansättning människor med likvärdiga livschanser och välfärdsfördelning, baserat på deras position på arbetsmarknaden.

Begrepp	Betydelse
Södertörn	Södertörn är det geografiska område som bildar södra delen av Stockholms län. Södertörn omfattar de åtta kommunerna Botkyrka, Nykvarn, Nynäshamn, Haninge, Huddinge, Salem, Södertälje, Tyresö.
Sydvästra Stockholm	I rapporten syftas med denna benämning till området nära den tänkta spårvägen sträckning. Området kan sammanfattas till stadsdelarna Skärholmen och Älvsjö i Stockholms stad, kommundelarna Sjdalen-Fullersta, Segeltorp och Flemingsberg i Huddinge kommun samt norra Botkyrka (Fittja, Alby, Hallunda, Norsborg).
Tillgänglighet	Två betydelser av tillgänglighet används i rapporten: Tillgänglighet i form av möjligheten för personer med funktionsnedsättning att resa med kollektivtrafiken; Tillgänglighet som avser geografisk rörlighet, det vill säga möjligheten att nå en punkt i regionen med kollektivtrafik. Begreppet omnämns i detta sammanhang som regional tillgänglighet.
Trygghet (upplevd)	Trygghet som syftas till i rapporten är upplevelsen av graden av utsatthet som föreligger. Exempel på åtgärder som kan öka tryggheten är naturlig övervakning, territorialitet (det vill säga en känsla av tillhörighet och igenkänning), naturliga mötesplatser samt underhåll av offentliga miljöer.
Vardagsliv	Människors möjligheter att leva sina liv på det sätt som de önskar. Ur ett resandeperspektiv handlar det om att dagliga resor mellan arbete, service, offentliga samhällsfunktioner och fritidsaktiviteter fungerar smidigt och effektivt.
Vykortsdialog	Förtryckta och förfrankade vykort som delas ut till medborgare i syfte att få in synpunkter och idéer.

REFERENSLISTA

AB Storstockholms Lokaltrafik. (2012). *Förstudie Spårväg syd – slutrapport*. Stockholm: AB Storstockholms Lokaltrafik.

Bengtsson, V. och Strömberg, S. (2012). *Spårfaktorn – en begreppsanalys*. Hämtad 2015-04-13 från https://dspace.mah.se/bitstream/handle/2043/14224/Exarbete_Bengtsson_Str%c3%b6mberg_120604.pdf?sequence=2&isAllowed=y

Centrum för folkhälsa, Stockholms läns landsting. (2005). *Socialt kapital i Stockholms läns kommuner och Stockholms stads stadsdelar*. Stockholm: Centrum för folkhälsa, avdelningen för socialmedicin och epidemiologi.

Gehl, J. (1996). *Livet mellem husene*. Köpenhamn: Arkitektens förlag.

Göteborgs Stad, Stadsbyggnadskontoret. (2011). *SKA. Social konsekvensanalys – människor i fokus 1.0*. Göteborg: Göteborgs stad.

Hansson, E. (2013). *Kollektivtrafikens roll i socialt hållbar stadsutveckling*. Hämtad 2014-10-13, från <http://stadsutveckling.socialhallbarhet.se/en-sammanhallen-stad/kollektivtrafikens-roll-i-socialt-hallbar-stadsutveckling/>

Huddinge kommun (1). (2012). *Befolkningsundersökningen 2012*. Huddinge: Huddinge kommun. Hämtad 2014-09-21, från http://www.huddinge.se/Global/kvalitetsguiden/overgripande_undersokningar/Befolkningsundersokningar/Befolkningsundersokningen_2012_sammanfattning.pdf

Huddinge kommun (2). (2012). *Resvaneundersökning, Kungens kurva 2012*. Huddinge: Huddinge kommun. Hämtad 2015-05-12, från <http://www.huddinge.se/sv/trafik-vagar-och-resande/trafik-och-miljo/hallbart-resande-i-kungens-kurva/resevaneundersokning/>

Huddinge kommun (1). (2014). *Huddinge i siffror*. Huddinge: kommunstyrelsens förvaltning. Hämtad 2014-05-18, från http://www.huddinge.se/Global/kommun_och_politik/fakta_om_huddinge/statistik/huddinge_i_siffror/Huddinge-i-siffror-Bilar-2013.pdf

Huddinge kommun (2). (2014). *Översiktsplan 2030*. Huddinge: Huddinge kommun.

Larberg, V. (2014). *En sammanhållen stad*. Hämtad 2014-09-02, från <http://stadsutveckling.socialhallbarhet.se/en-sammanhallen-stad/>

Lindberg, S. (2010). *Meningsfulla möten – Om integration i utemiljön*. Alnarp: Fakulteten för Landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap, Sveriges lantbruksuniversitet.

Länsstyrelsen Stockholm. (2014). *Jämställdhetsintegration i Stockholms län*. Stockholm: Länsstyrelsen.

Mitt i. 2015. *Brev blev räddning för Spårväg syd*. Hämtad 2015-06-03, från <http://www.mitti.se/brev-blev-raddning-%E2%80%A8for-sparvag-syd/>

Modin, A. (huvudskribent). (2013). *2013 års Stockholms förhandling. Tunnelbana som investering i socialt kapital*. Hämtad 2014-10-22, från <http://stockholmsforhandling.se/accounts/10965/files/235.pdf>

Näringsdepartementet. *Betänkande från Kollektivtrafikkommittén, Statens offentliga utredningar (SOU)*. (2003). Kollektivtrafik med människan i centrum, SOU 2003:67, del 3 kapitel 10-13. Hämtad 2014-04-15, från <http://www.regeringen.se/content/1/c4/19/00/be52e075.pdf>

OECD. (2006). *OECD Territorial Reviews*. Stockholm, Sverige. (Ursprungligen publicerad av OECD på engelska. Översatt av Regionplane- och trafikkontoret, Stockholms läns landsting). Hämtad 2015-03-09, från <https://books.google.se/books?id=dj51Cp8ZEKkC&pg=PA201&lpg=PA201&dq=OECD+Territorial+Reviews+Stockholm,+2006+och+2010&source=bl&ots=-9WEoCbKaO&sig=7RrVS4FfondWkDDa9tSbghFqEvo&hl=sv&sa=X&ei=K4X9VKryLoLOygPE24EQ&ved=0CDMQ6AEwAw#v=onepage&q=OECD%20Territorial%20Reviews%20Stockholm%2C%202006%20och%202010&f=false>

Stockholms läns landsting. (2010). *Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen. RUFSS 2010*. Hämtad 2014-09-21, från www.rufs.se

Stockholms läns landsting, TMR. (2012). *Värdering av stadskvaliteter. PM*. Hämtad 2015-08-31, från http://www.trf.sll.se/global/dokument/publ/2011/2011_3_info_vardering_av_stadskvalitet.pdf

Stockholms läns landsting och Karolinska Institutet. (2011). *Ojämlighet i hälsa i Stockholms län*. ISBN: 978-91-979698-4-0. Stockholm: Hälso- och sjukvårdsförvaltningen. Hämtad 2014-09-18, från http://dok.slso.sll.se/CES/FHG/Folkhalsoarbete/Rapporter/del_4_ojamlikhet_web.pdf

Stockholms stad. (2010). *Promenadstaden. Översiktsplan för Stockholm*. Stockholm: Kommunfullmäktige.

Stockholms stad. (2011). *Trygg i Stockholm? - En stadsövergripande trygghetsmätning*. Stockholm: Socialförvaltningen. Stadsövergripande sociala frågor, utvecklingsenheten.

Sveriges Kommuner och Landsting. (2013). *Kön i trafiken. Jämställdhet i kommunal transportplanering*. ISBN: 978-91-7164-937-9. Kombinera AB.

Sweco. (2013). *Den gäckande spårfaktorn*. Hämtad 2015-02-02, från <http://blogs.sweco.se/infrastruktur-och-trafikdesign/den-gackande-sparfaktorn/>

Tillväxt- och regionplaneförvaltningen (TRF). (2015). *Bostadsmarknaden – en komplex väg från teori till praktik*. Hämtad 2015-08-31, från www.trf.sll.se/Publikationer/2015/20151-Bostadsmarknaden--en-komplex-vag-fran-teori-till-praktik/

Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, (TRF), Stockholms läns landsting. (2014). *Segregation i Stockholmsregionen. Kartläggning med EquiPop. Befolkningsprognos 2014-2023/2045*. (Demografisk rapport 2014:09). Stockholm: Tillväxt- och regionplaneförvaltningen.

Tillväxt, miljö och regionplanering (TMR), Stockholms läns landsting. (2013). *Stärk sammanhållningen - Arbetsmaterial för uppföljningen av RUFSS 2010*. Hämtad 2015-08-31, från http://www.trf.sll.se/Global/Dokument/publ/2013/Arb_4_2013_stark_sammanhallningen.pdf

Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting (1). (2013). *Strategi för hållbar utveckling*. Stockholm: Trafikförvaltningen.

Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting (2). (2013). *BRT SYD. Utredning av BRT i Spårväg syds sträckning, Skärholmen-Älvsjö med utblick mot Nacka*. (SL-2012-02517). Stockholm: Trafikförvaltningen.

Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting. (2014). *Upplevd kvalitet i SL-trafiken*. Hösten 2014. Stockholm: Trafikförvaltningen.

Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting. (2015). *Riktlinjer Social hållbarhet*. (Ärende/Dok. id. SL-S-476710). Stockholm: Trafikförvaltningen.

Trafiknämnden, Stockholms läns landsting. (2012). *Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län*. Stockholm: Trafiknämnden.

Tyréns. (2014). *Metodutveckling Mobility Management*. Hämtad 2015-08-31, från <https://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=1768765>

Ängsås, I. (2012). *Sambandet mellan upplevd delaktighet och arbetstillfredsställelse hos anställda i en facklig organisation*. Stockholm: Stockholms universitet, Samhällsvetenskapliga fakulteten, Psykologiska institutionen. Hämtad 2014-09-18, från <http://su.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A535736&dswid=-9298>

Bildförteckning

Alla foton är tagna av Åsa Lindgren.

Alla illustrationer är framtagna av Hanna Assargård

Alla kartor är framtagna av Trafikförvaltningen.

Teckningarna är inscannade från grundskoledialogen.

BILAGA- Områdesbeskrivning

1 Flemingsberg

Flemingsberg är en del av Huddinge kommun som ligger i den sydvästra delen av Stockholms län. Flemingsberg är en utpekad regional stadskärna i RUFSS 2010, vilket innebär att ett regionalt intresse att skapa funktionsblandad och hållbar stadsmiljö med god tillgänglighet finns. Visionen för Flemingsberg som regional stadskärna är att kunskap ska driva näringslivet genom att tillhandahålla centrum för utbildning, kunskapsintensivt näringsliv, vetenskap och nyföretagande. Flemingsberg ska också vara en eftertraktad boendemiljö med ung och internationell befolkning.

Flemingsberg har både en pendeltågs- och en fjärrtågsstation och kommer att bli en central omstigningspunkt i det regionala spårssystemet i och med öppningen av Citybanan 2017. Flemingsberg har även flertalet bussförbindelser.

Flemingsbergs fysiska attribut präglas av tågspåret som delar området. På den västra sidan av spåret ligger den del som brukar kallas Flemingsberg eller Grantorp. Norr om Hälsovägen i detta område finns bostäder och ett centrum där service erbjuds i form av exempelvis vårdcentral och bibliotek, likväl som butiker och skola. Området karaktäriseras av byggnader från miljonprogrammet (år 1965-1974). Husen är höga, med allt från 8 till 14 våningar i glada regnbågsfärger.

I den södra delen av Grantorp, på andra sidan Hälsovägen, finns campus Flemingsberg - en samlad benämning för Södertörns högskola, Kungliga tekniska högskolan,

Karolinska universitetssjukhuset, Karolinska institutet och Novum forskningspark, där cirka 20 000 studenter läser och 12 000 personer arbetar. Sedan januari 2015 bedriver även Polishögskolan utbildning på Södertörns högskola.

I den östra delen av Flemingsberg, på andra sidan tågspåret, ligger området som kallas Visättra. Här finns Södertörns polisens huvudkontor och häkte, samt Södertörns tingsrätt. I Visättra finns även några få butiker, restauranger och ett antal skolor för blandade åldrar, samt Storstockholms största sportcenter som om-fat-tar bland annat bandy, hockey, fotboll, boule-hall och frisbee-bana. I anslutning till centret finns motion- och ter-räng-spår ut i det intilliggande naturreservatet Flemingsbergsskogen. Även i Visättra är bostadsbyggnaderna höga hus byggda under miljonprogrammet.

För närvarande byggs en ny stadsdel vid namn Flemingsbergsdalen, söder om och angränsande till fjärrtågs- och pendeltågsstationen mitt i Flemingsberg. Den första etappen av bygget, som startade under 2014, innebär 200 nya bostäder, ett nytt sportcentrum med läktare för större arrangemang, ett torg och kommersiell service.

Ett annat pågående projekt är satsningen på två nya hus med 35 000 kvm lokaler för utbildning och forskning under namnet Technology for health. De största hyresgästerna blir, i Flemingsberg redan etablerade, Kungliga Tekniska högskolan, KTH och Karolinska Institutet, men även nykomlingarna Röda korsets högskola.

2 Glömsta

Glömsta är ett område i kommundelen Flemingsberg i Huddinge kommun. Glömsta angränsar till Gömmarens naturreservat och sjön Gömmaren. Gömmarens naturreservat är en målpunkt för besökare som vill uppleva ett rikt friluftsliv, med leder och stigar för exempelvis löpning och skidåkning. Sjön Gömmaren erbjuder dessutom möjligheter till bad.

Idag finns det enbart lite byggt i Glömsta, med framförallt villabebyggelse från tiden kring millennieskiftet. Husen ligger utspridda runt Gustav Adolfsvägen, dels norr mot sjön och dels söderut mot Kästa. Även i Kästa består bebyggelsen av villor.

Glömsta kommer att expandera markant under de kommande åren då Huddinge kommun planerar att bygga en helt ny stadsdel vid namn Glömstadalen. Området ska präglas av blandad bebyggelse beräknas kunna inrymma 3 000–3 500 bostäder. Till bostäderna tillkommer kommunal och kommersiell service och verksamheter, samt parker, vägar och torg.

3 Masmö med koppling till norra Botkyrka

Masmö är en del av Huddinge kommun. I Masmö finns en tunnelbanestation som trafikeras av linje 13 Ropsten-Norsborg.

Området kring Masmös tunnelbanestation är relativt glest bebyggt, till stor del på grund av det nära angränsande naturreservatet Gömmaren och topografi som är ogynnsam för bebyggelse. Den bebyggelse som finns är

samlad i täta kvarter och det finns ett begränsat utbud av service. För invånarna i Masmö är tillgången till naturområden god, med naturreservat både i östlig och i sydlig riktning. I öster finns Masmoberget som en början på Gömmarens naturreservat och väster om området ligger Albysjön.

Merparten av bostadsbebyggelsen i Masmö tillhör området Myrstuguberget som ligger på höjden söder om tunnelbanestationen. Bebyggelsen består av höga flerbostadshus i röd-orange toner med 7 till 11 våningar. Bostäderna vänder sig mot Albysjön.

Området norr om Masmös centrum karaktäriseras av byggnaden "Ormen Långe" som består av sex stycken punkthus samt ett lamellhus uppdelat i fyra huskroppar med 9 till 10 våningar från 60-talet. Husen är av rött tegel med indragna, vita balkonger. I området finns även ett välbesökt MAX.

Masmö angränsar till Fittja som är en del av Botkyrka kommun. Områdena Fittja, Alby, Norsborg och Halunda kallas ofta gemensamt för norra Botkyrka.

Med tunnelbanan är det bara ett stopp mellan Fittja och Masmö. Albysjön ligger som en naturlig barriär mellan stationerna men den som vill kan eller cykla kan ta sig över via bron som länkar områdena. Norra Botkyrka karaktäriseras av de höga flerbostadshus som byggdes under miljonprogrammet.

Botkyrka kommun arbetar aktivt med att utveckla Fittja till ett område med mer blandad bebyggelse, attraktiva

och hållbara samhällslösningar. Bland annat planeras det att byggas cirka 300 nya bostäder i Fittja centrum inom de närmsta åren. I Fittja centrum finns en stor centrumbyggnad från 90-talet som erbjuder ett brett utbud av handel och ett bibliotek. I området finns även vårdcentral och diverse kulturinrättningar som exempelvis det välbesökta kulturhuset Mångkulturellt centrum.

4 Kungens kurva

Kungens kurva är ett område i Huddinge kommun som tillhör kommundelen Segeltorp. Området är präglad av volymhandel och huserar ett av Skandinaviens största köpcentrum. Tillsammans med Skärholmen utgör Kungens kurva en av de utpekade regionala stadskärnorna i RUFSS 2010. Här anges det bland annat att områden för volymhandel ska betraktas som förtättningsområden som på sikt kan underlätta en expansion av stadskärnan. Visionen för Kungens kurva-Skärholmen som regional stadskärna är att vara en levande förstad med en attraktiv mix av handel, arbete, bostäder, kultur och rekreation. Allt inom räckhåll ska göra området till ett alternativ till city.

Idag är det enklast att ta sig till Kungens kurva med bil, men bussar angör ett antal hållplatser på väg till och från bland annat Skärholmen, Fruängen, Skarpnäck och Tumba. IKEA kör gratisbussar från Stockholms innerstad till och från sitt varuhus.

Kungens kurva och Skärholmen centrum räknas tillsammans som en av Nordens största handelsplatser, med cirka 15 miljoner besökare per år. Kopplingen mellan de

två områdena präglas omständliga passager och mörka tunnlar för fotgängare och cyklister i och med den kraftiga barriär som E4/E20 utgör. Hittills finns få bostäder i området men ambitionen att skapa mer blandad bebyggelse är stor.

Med den stora tillgången till varor och tjänster, bland annat i nöjescentrumet Heron city, som erbjuder biograf och restauranger, är Kungens kurva en viktig målpunkt för boende i övriga områden längs den planerade spårvägen. Utöver besökare reser många förstås till Kungens kurva för att arbeta.

5 Skärholmen

Skärholmen är en stadsdel i Stockholms stad, nära angränsande till Huddinge kommun. Skärholmen och Kungens kurva utgör tillsammans en regional stadskärna enligt RUFSS 2010. Området har en tunnelbanestation som trafikeras av linje 13 Ropsten-Norsborg. Ett antal bussar angör även centrum.

Vid Skärholmens torg, mitt emot tunnelbanestationen, ligger köpcentret SKHLM som är ett av Nordens största och som är en viktig målpunkt för boende i omkringliggande områden. I och med det stora utbudet av service är Skärholmen dessutom en arbetsplats som många reser till dagligen.

I Skärholmen finns även diverse service tillgänglig, i form av bibliotek, vårdcentral, skolor och badhus. Skärholmen har ett levande torg med handel på dagtid och ett stenkast från torget håller en filial av Stockholms stadsteater till.

Kommunikationerna mellan Skärholmen och Kungens kurva är idag otillräckliga. Mellan Skärholmen och Kungens kurva utgör E4/E20 en barriär, vilket innebär ofördelaktiga alternativ för gång- och cykeltrafikanter med omständliga vägdragningar och mörka tunnlar.

Skärholmen byggdes till stor del under miljonprogrammet (1965-1974) och bostadshusen finns placerade runt centrumkärnan. Husen är höga och många har loftgångar.

6 Segeltorp

Segeltorp är en del av Huddinge kommun som direkt angränsar till Stockholms kommun. Området kollektivtrafikförsörjs med buss och närmsta spårbundna station är Fruängens tunnelbanestation. Bussarna går även till Skärholmen via Kungens kurva.

Segeltorp centrum är mycket litet och erbjuder begränsat med service i form av tobaksaffär, gym, vårdcentral med mera. För närvarande finns det ingen mataffär i Segeltorp centrum utan invånarna får ta sig antingen till Kungens kurva eller Fruängen centrum för sina inköp.

Bebyggelsen i Segeltorp är relativt gles och består främst av villor. En del flerbostadshus finns även sedan 90-talet. Segeltorp angränsar mot Långängen som är en del av Gömmarens naturreservat. Här finns bland annat stall och ridhus, elljusspår och vandringsleder samt Segeltorpshallen (ishall).

7 Fruängen

Fruängen är en stadsdel i Stockholms stad och slutstation söderut på tunnelbanans röda linje 14 Mörby centrum-Fruängen. Stationen invigdes 1956. Utöver tunnelbana angörs Fruängen av bussar, framförallt stomlinje 173 Skarpnäck-Skärholmen. I anslutning till tunnelbanan finns ett centrum som invigdes 1961 och som idag erbjuder handel och service i form av restauranger, vårdcentral, gym med mera.

Området som omger centrum karaktäriseras av 50-talets låghus och vissa tillskott från miljonprogrammets tid med halvhög bebyggelse. I Fruängens östra del finns även några villor. Nya bostadshus har byggts i centrumområdet under 2000-talet men ny bebyggelse tillkommer främst i utkanterna av Fruängen, mot Segeltorp respektive Långbro till.

De senare åren har området i Långbro park exploaterats kraftigt. Bland annat har det gamla mentalsjukhuset Långbro sjukhus byggts om till bostadshus. I parken ligger även det välbesökta Långbro vårdshus. Från Fruängen, genom Långbro, finns goda möjligheter att ta sig till fots eller med cykel till Älvsjö. Likväl finns gång- och cykelstråk i nord-östlig riktning in till innerstaden.

8 Älvsjö

Älvsjö är en stadsdel i Stockholms kommun som nära angränsar till Huddinge kommun. Älvsjö har en pendeltågsstation och angörs av pendeltåg, samt genomgående gods- och fjärrtåg. Stationen har renoverats och kompletteras av en nybyggd bussterminal samt ett stort

cykelgarage för att bli ett ordentligt resecentrum för Älvsjö alla besökare. Under 2014 invigdes även nya Älvsjö torg med stadsdelsförvaltning, bibliotek och polis samt diverse handel. De närmsta åren (ca 2015-2020) planeras cirka 500 nya lägenheter stå färdiga i närområdet.

Väster om järnvägen och i direkt anslutning till pendeltågsstationen finns Stockholmsmässan - en viktig målpunkt i Älvsjö och Nordens största mässarrangör som besöks av cirka 1,5 miljoner människor per år. Varje år hålls cirka 50 mässor, cirka 100 kongresser och cirka 1000 mindre möten i lokalerna.

Öster om järnvägen delas Älvsjö naturligt itu av Älvsjövägen. Norr om denna finns Solberga som bebyggdes med småhus redan under 30-talet. Över tid har området utökats med småhus från 50-talet och en samling orange-röda punkthus från sent 60-tal.

Söder om Älvsjövägen tar områdena Långsjö och Herängen vid. Dessa är ett villaområden som sträcker sig ner mot Långsjön, en populär badplats på sommaren med promenadspår längs delar. Långsjö angränsar till Långbro i Fruängen, vilket innebär attraktiva alternativ med gång- och cykel till Fruängen från Älvsjö.

