

**Stadsledningskontoret
Exploateringskontoret
Kulturförvaltningen
Miljöförvaltningen
Stadsbyggnadskontoret
Trafikkontoret
Skärholmens stadsdelsförvaltning
Stockholm Stadshus AB**

Dnr KS 2026/315
Dnr E2026-00796
Dnr KUL 2026/516
Dnr 2026-6812
Dnr 2026-05085
Dnr T2026-00927
Dnr SKHLM 2026/306
Dnr SSAB 2026/45

Handläggare

Stadsledningskontoret
Caroline Jansson
Telefon: 08-50829363

Exploateringskontoret
Kajsa Jonsson
Telefon: 08-508 26 498

Kulturförvaltningen
Kristin Lindgren
Telefon: 08-508 31 940

Miljöförvaltningen
Stefan Troëng
Telefon: 08-508 28 938

Stadsbyggnadskontoret
Petter Lindencrona
Telefon: 08-508 27 570

Trafikkontoret
Pierre Savard
Telefon: 08-508 26 241

Skärholmen stadsdelsförvaltning
Charlotta Östholm
Telefon: 08-508 26 484

Stockholm Stadshus AB
Magnus Thulin
Telefon: 08-508 29 938

Till

Kommunstyrelsen
Exploateringsnämnden
Kulturnämnden
Miljö och
hälsoskyddsnämnden
Stadsbyggnadsnämnden
Trafiknämnden
Skärholmens
stadsdelsnämnd

Inbjudan till samråd om Spårväg Syd mellan Flemingsberg och Skärholmen

Remiss från Region Stockholm, trafikförvaltningen

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen *Spårväg Syd mellan Flemingsberg och Skärholmen, samråd 1 järnvägsplan* hänvisas till vad som skrivs i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, kulturförvaltningens, miljöförvaltningens, stadsbyggnadskontorets, trafikkontorets, Skärholmens stadsdelsförvaltnings och Stockholms Stadshus ABs tjänsteutlåtande.
2. Paragrafen justeras omedelbart.
3. Ärendet ska anmälas till respektive nämnd/styrelse

Sammanfattning

Region Stockholm har remitterat *Spårväg Syd Flemingsberg till Skärholmen, samråd 1 järnvägsplan* bland annat till Stockholms stad för besvarande.

Kontoren är positiva till utbyggnaden av Spårväg Syd som ligger i linje med kommunfullmäktiges budget år 2026 om att fler ska kunna välja att gå, cykla och åka kollektivt samtidigt som biltrafiken ska minska. I enlighet med *Ramavtal 6 – Storstad Stockholm* ska staden bygga bostäder i anslutning till Spårväg Syd där spårvägens sträckning i sin helhet är en viktig betydelse för stadens stadsutveckling.

Kontoren är positiva till att Spårväg Syd planeras gå längs Smistavägen. Kontoren betonar vikten av att bytespunkten placeras så nära resenärernas målpunkter som möjligt och att bästa förutsättning ges till trygga, attraktiva och effektiva byten som tillför platsen kvaliteter. Kontoren förordar därför en hållplatsplacering på eller under Skärholmsplan.

Spårvägens placering längs Smistavägen och hållplatsens placering på Skärholmsplan innebär många beroenden till befintlig infrastruktur och intressenter vilket är viktigt att ta hänsyn till. Bland annat planeras en ombyggnad av Skärholmsvägen och Skärholmsplan för att anpassa platsen till utökad busstrafik i samband med öppnandet av Förbifart Stockholm. För att hitta en väl fungerande lösningen vill kontoren påtala vikten av fortsatt tät samverkan mellan projektet och övriga trafikförvaltningen samt staden, för att tillsammans hitta de bästa lösningarna för platsen.

Kontoren kan konstatera att det finns faktorer längs med Spårväg Syds sträckning som riskerar att bli tids- och kostnadsdrivande. Kontoren vill betona vikten av att projektet arbetar kostnadsmedvetet och håller den avtalade budgeten för objektet.

Bakgrund

I april 2017 träffades, inom ramen för den statligt initierade *Sverigeförhandlingen*, överenskommelsen *Ramavtal 6 – Storstad Stockholm* med tillhörande tre objektsavtal. Avtalen reglerar bland annat kollektivtrafikobjekt Spårväg Syd samt ökat bostadsbyggande och utbyggnad av några cykelstråk i Stockholms län. Avtalen slöts mellan staten, Region Stockholm (Regionen), Stockholms stad, Solna stad, Huddinge kommun, Täby kommun, Vallentuna kommun och Österåker kommun.

I december 2022 konstaterade styrelsen för Ramavtal 6, med anledning av genomförda successivanalyser och projektets bedömning, att avtalad funktion inte rymdes inom avtalad budgetram. Våren 2024 beslutade styrelsen för Ramavtal 6 att Spårväg Syd behövde delas in i etapper samt att en förhandling om finansieringen krävdes för att säkerställa genomförandet av hela spårvägsobjektet.

Hösten 2025 tecknades mellan parterna ett Tilläggsavtal till Ramavtal 6 vilket reglerar genomförande av en första etapp av Spårväg Syd mellan pendeltågsstationen i Flemingsberg och tunnelbanestationen i Skärholmen. I tilläggsavtalet tydliggjordes att spårvägens passage mellan Kungens kurva och Skärholmen ska ske under E4:an via Smistavägen. I avtalet framgår också att etapp 2 mellan Skärholmen och Älvsjö ska byggas men saknar i dagsläget finansiering.

Projekt Spårväg Syd Flemingsberg till Skärholmen drivs av Regionen med medverkan från Stockholms stad och Huddinge kommun. Finansieringen av projektet sker via projektmedel, där Stockholm stads andel av finansieringen är 6,58 %, exklusive riskavsättning.

Genom åren har flera samråd för Spårväg Syd genomförts för hela sträckan Flemingsberg-Älvsjö. Under arbetet med lokaliseringsutredningen 2020–2024 genomfördes två samråd, ett om betydande miljöpåverkan kring årsskiftet 2021–2022 (KS2021/1674) och ett om val av lokalisering under hösten 2022 (KS 2022/1019). Våren 2024 genomfördes ett samråd avseende sammanvägd ståndpunkt för lokaliseringsutredningen (KS2024/464). Avgränsningssamråd gällande Masmotunneln, inför ansökan om tillstånd för vattenverksamhet för Spårväg Syd hölls hösten 2025 (KS2025/1499). Staden har även yttrat sig över Spårväg Syd innan objektet blev en del av Sverigeförhandlingen (KS123-1583/2015).

Ärendets beredning

Ärendet har beretts gemensamt av stadsledningskontoret, exploateringskontoret, kulturförvaltningen, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret och Skärholmens stadsdelsförvaltning samt Stockholms Stadshus AB.

Stockholm Stadshus AB har i sin tur remitterat ärendet vidare till dotterbolagen AB Svenska Bostäder, Stockholms Stads Parkerings AB, Micasa Fastigheter i Stockholm AB, Skolfastigheter i Stockholm AB, Stockholm Vatten och Avfall AB och AB STOKAB.

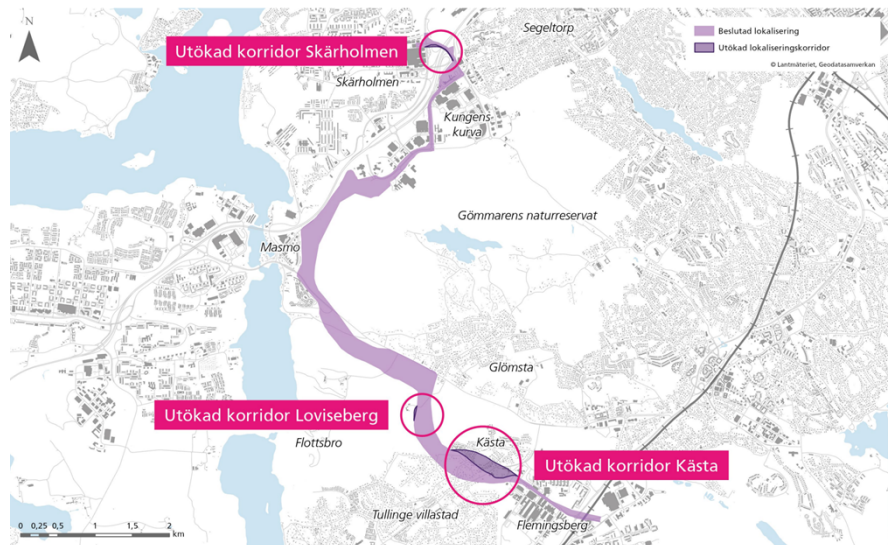
AB Svenska Bostäder, Stockholms Stads Parkerings AB, Micasa Fastigheter i Stockholm AB, Skolfastigheter i Stockholm AB och AB STOKAB har inget att erinra mot förslaget.

Stockholm Vatten och Avfall ABs verksamhet berörs både i Stockholm och i Huddinge kommun varför bolagets synpunkter delges i detta ärende.

Ärendet

Planeringen av Spårväg Syd följer planläggningsprocessen för järnväg som regleras av lagen om byggande av järnväg. Detta samråd redovisar sträckan Flemingsberg till Skärholmen och utgör underlag för avgränsning av järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning enligt 6 kap. 28 och 29 §§ miljöbalken. För att en kommande järnvägsplan ska fastställas och vinna laga kraft krävs att järnvägsplanen inte strider mot bestämmelser i gällande detaljplaner. Detta kan medföra behov av ändring, upphävande eller framtagande av nya detaljplaner som tillåter spårväg. I den fortsatta planeringen kommer denna fråga hanteras i samarbete med berörda kommuner och berörda detaljplaner kommer att redovisas i planförslaget vid nästa samråd.

Det utredningsarbete som genomförts i planläggningsprocessens tidigare skeden har resulterat i ett val av korridor för spårvägen samt en vald lokalisering av depån. Möjliga spårsträckningar och hållplatslägen studeras inom den valda korridoren. Längre fram kommer ytterligare ett samråd att genomföras. Vid detta tillfälle kommer även ytor för tillfälligt nyttjande och en preliminär miljökonsekvensbeskrivning redovisas.



Figur 1 Beslutad korridor och korridors utvidgningar inringade

I nuvarande samrådshandlingsskede utgörs utredningsområdet av beslutad korridor mellan Flemingsberg och Skärholmen samt en utvidgning av korridoren vid Kästa, Loviseberg och Skärholmen se figur 1. Spårvägssträckan är 10 kilometer lång och planeras med dubbelspår och 8 hållplatser samt en spårvagnsdepå. Hastigheten kommer att variera beroende på spårvägens placering och utformning. Spårvagnarna motsvarar ungefär de fordon som idag trafikerar Tvärbanan.

I *Flemingsberg* planeras spårvägen gå på Hälsovägen från Flemingsbergs station till Kästa. Två hållplatser planeras längs sträckan, en på Regulatorbron och en vid Flemingsbergs centrum/Karolinska Universitetssjukhuset Huddinge.

På sträckan *Kästa-Loviseberg* planeras spårvägen gå i tunnel under Kästaskolans skolgård, Katrinebergsvägen och Kästa. I lokaliseringsutredningen identifierades PFAS-föreningar i grundvattnet samt en lågpunkt med översvämningsrisk i södra delen av korridoren i Kästa. För att i möjligaste mån undvika dessa utmaningar har korridoren vid Kästa utökats efter lokaliseringsutredningen.

En ny hållplats planeras utanför tunneln i östra delen av stadsutvecklingsområdet Loviseberg. Därefter fortsätter spårvägen i ytläge genom skogen och vidare mot Glömstadalen där spåren svänger västerut mot Malmö. I Loviseberg har spårlinjen anpassats till kommande stadsutveckling och gatustruktur, därav har utredningskorridoren utökats något västerut.

I södra delen av *Glömstadalen* föreslås en hållplats i stadsutvecklingsområdet Lovisebergs norra delar. Väster om hållplatsen börjar spårvägen stiga för att kunna passera Häggstavägen och Tvärförbindelse Södertörn på bro.

Längs Glömstadalen studeras en alternativ spårsträckning längre söderut. Alternativet innebär en genare sträckning samt en kortare bro över Tvärförbindelse Södertörn. Markförhållandena är bättre och kräver inte markförstärkningsarbeten i samma utsträckning.

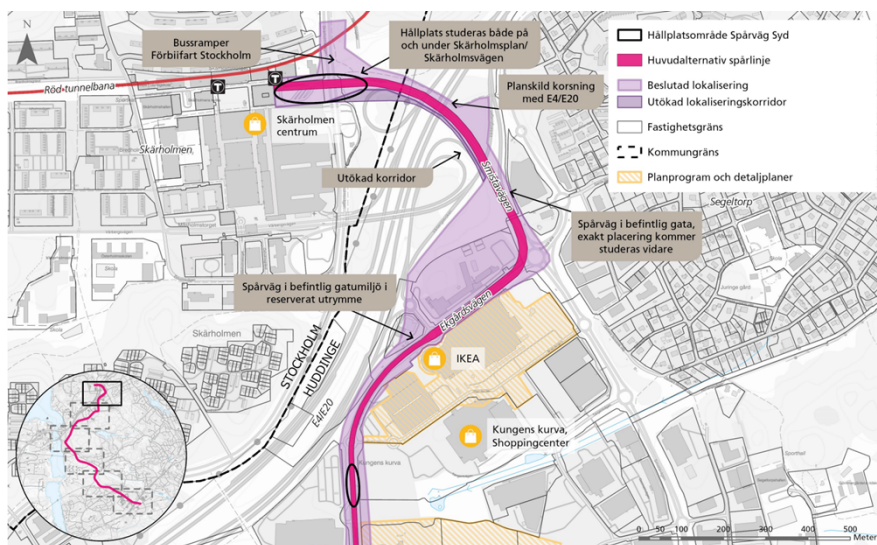
Föreslagen sträckning för Spårväg Syd från *Masmo* fram till Gömmarravinen omfattar bro över Botkyrkaleden, hållplats på bro, tunnel genom Masmoberget och under Gömmarens naturreservat samt bro över Gömmarbäcken.

I delområde *Kungens kurva södra* går spårvägen efter Gömmarbäcken i ytläge på särskild banvall fram till Kungens kurvaleden och fortsätter därefter i befintlig gata. Inom delområdet planeras för en anslutning till Spårväg Syds depå samt ett hållplatsläge söder om Kungens kurvaleden i anslutning till Stockholms Transport- och fordonstekniska gymnasium.

Från Dialoggatan fram till *Skärholmen* ligger spårvägen i markplan och följer befintliga gator i reserverat utrymme. Två hållplatser planeras inom delområdet, en på Dialoggatan i höjd med Heron City och en vid Skärholmen centrum.

I Skärholmen finns många olika beroenden till befintligheter och kommande planering, vilket gör placering av spårvägen komplicerad. För att skapa möjligheter att hitta den mest optimala placeringen har lokaliseringskorridoren utökats något längs Smistavägen, i söder. Placering längs Smistavägen behöver studeras vidare då det är en komplicerad plats med flera intressenter och beroenden till befintlig infrastruktur samt kommande planering, såsom exempelvis stombusslinje J.

Hållplatsen i Skärholmen centrum föreslås placeras på eller under Skärholmsplan alternativt vid eller under korsningen mellan Skärholmsvägen och Smistavägen. Detta kommer utredas i kommande planering. Hållplatsläget blir en viktig bytespunkt och kommer möjliggöra effektiva byten till buss och tunnelbana. Omkringliggande trafikmiljöer kan behöva anpassas för att säkerställa trafiksäkerhet och framkomlighet.



Figur 2 Karta över föreslaget huvudalternativ Kungens kurva – Skärholmen.

Byggandet av Spårväg Syd bedöms tidigast kunna påbörjas cirka år 2030 om alla handlingar, beslut och tillstånd är klara och godkända. Byggtiden beräknas till cirka sex år.

Synpunkter och förslag

Övergripande synpunkter

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

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

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

Spårlinjens och bytespunktens placering

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

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

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

Spårvägens placering längs Smistavägen och hållplatsens placering på Skärholmsplan innebär många beroenden till befintlig infrastruktur och intressenter vilket är viktigt att ta hänsyn till. Bland annat planeras en ombyggnad av Skärholmsvägen och Skärholmsplan för att anpassa platsen till utökad busstrafik i samband med öppnandet av Förbifart Stockholm. Kontoren vill påtala vikten av fortsatt tät samverkan mellan projektet och övriga trafikförvaltningen samt staden, för att tillsammans hitta de bästa lösningarna för platsen. Det är av stor vikt att bytespunkten hanteras som en helhet, där även busshållplatserna omfattas. Det är också viktigt att stor vikt läggs på att säkerställa trygga och tillgängliga resenärsmiljöer i hela bytespunkten. Vid val av hållplatsläge måste även möjligheterna till en framtida förlängning av spårvägen till Älvsjö beaktas.

Miljö och kultur

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

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

Stadens fastigheter i Huddinge kommun

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

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

Befintliga och planerade VA-anläggningar

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

Flertalet av SVOAs befintliga VA-anläggningar tenderar att hamna i konflikt med Spårväg Syd där spårlinjen planeras ovan mark. Kontorens ståndpunkt är att så få anläggningar som möjligt bör flyttas ur ett miljö- och samhällsekonomiskt perspektiv. Detta gäller särskilt SVOAs större anläggningar så som huvudledningar. Samordning kommer att krävas mellan SVOA och Spårväg Syd genom hela projektet. Kontoren anser att projektet bör ansvara för

denna samordning och ansvara för att utreda och presentera hållbara lösningar för SVOAs befintliga anläggningar. Det är av högsta vikt att samordning mellan alla berörda intressenter fungerar genom hela processen.

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

Flemingsberg

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

Kästa-Loviseberg

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

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

SVOA kommer att bygga ut nya VA-anläggningar i samband med planerade exploateringar inom Loviseberg. Samordning kommer därmed att krävas mellan projektet, Huddinge Kommun och SVOA.

Den föreslagna utökade lokaliseringskorridoren inom Loviseberg påverkar inte SVOAs anläggningar.

Glömstadalen

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

Masmo

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

och SVOA kommer att krävas under kommande planering och genomförande.

Kungens kurva södra

SVOA har befintliga VA-ledningar längs östra sidan av Dialoggatan samt VA-ledningar i Kungens kurva leden (längsgående och korsande). Vidare har SVOA en tunnel som korsar under Kungens kurva leden på två ställen inom lokaliseringskorridoren.

SVOA planerar även för nya huvudledningar längs med Kungens kurvaleden och vidare sydväst inom spårvägens lokaliseringskorridor. Samordning mellan projektet och SVOA krävs i kommande planering och genomförande av dessa projekt.

Kungens kurva -Skärholmen

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

Som svar på remissen *Spårväg Syd mellan Flemingsberg och Skärholmen, samråd 1 järnvägsplan* hänvisas till vad som skrivs i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, kulturförvaltningens, miljöförvaltningens, stadsbyggnadskontorets, trafikkontorets, Skärholmens stadsdelsförvaltnings och Stockholms Stadshus ABs tjänsteutlåtande.

Fredrik Jurdell
Stadsdirektör

Thomas Andersson
Förvaltningschef
Exploateringskontoret

Maria Jansén
Förvaltningschef
Kulturförvaltningen

Anna Hadenius
Förvaltningschef
Miljöförvaltningen

Amanda Horwitz
Förvaltningschef
Stadsbyggnadskontoret

Gunilla Glantz
Förvaltningschef
Trafikkontoret

Magnus Borgsten
Förvaltningschef
Skärholmens
stadsdelsförvaltning

Underskriftens äkthet valideras här: <https://underskriftpas.stockholm.se/validera>