



## Inbjudan till samråd om Spårväg Syd mellan Flemingsberg och Skärholmen

Remiss från Region Stockholm  
Remisstid den 7 maj 2026

### Förslag till beslut

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.  
Remissen besvaras med Stockholms stads yttrande, bilaga 1 till promemorian.

#### Anmälan

Berörda nämnder uppmanas att anmäla det gemensamma tjänsteutlåtandet i respektive nämnd.

### Föredragande borgarrådet Karin Wanngård

#### Sammanfattning av ärendet

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

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 Österåkers 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.

## Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, kulturnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Skärholmens stadsdelsnämnd och Stockholms Stadshus AB som svarat med ett gemensamt tjänsteutlåtande.

*Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, kulturförvaltningen, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, Skärholmens stadsdelsförvaltning och Stockholms Stadshus AB ser positivt på utbyggnaden av Spårväg Syd mellan Flemingsberg och Skärholmen.*

## Föredragande borgarrådets synpunkter

För att Stockholm ska vara en attraktiv stad måste hållbart resande, bostadsbyggande och stadsutveckling gå hand i hand. Fler ska kunna gå, cykla och åka kollektivt samtidigt som biltrafiken minskar. Vi ser därför positivt på utbyggnaden av Spårväg Syd mellan Flemingsberg och Skärholmen.

Vi vill samtidigt betona vikten av att spårvägen byggs ut i sin helhet i enlighet med Sverigeförhandlingens Ramavtal 6. Stockholms stad har ett åtagande att bygga bostäder i anslutning till spårvägen, i enlighet med avtalet, och den södra delen av sträckningen är av stor betydelse för stadens stadsutveckling. Det är också viktigt för att stärka kopplingen mellan Älvsjö, Fruängen och Skärholmen.

Projektet står fortfarande inför ett flertal utmaningar som riskerar att bli både tids- och kostnadsdrivande, i synnerhet kopplat till ett beroende till Tvärförbindelse Södertörn. Det är därför viktigt att projektet arbetar kostnadsmedvetet och håller sig till den avtalade budgeten för objektet.

Vi vill också betona vikten av att bytespunkten i Skärholmen placeras på ett sådant sätt att resenärerna ges bästa möjliga förutsättningar till attraktiva och effektiva byten mellan spårvägen, tunnelbanan och buss. Det är viktigt för Skärholmens framtida utveckling men också för att spårvägen ska vara ett så attraktivt resemedel som möjligt.

I övrigt hänvisar jag till Stockholms stads yttrande.

Stockholm den 29 april 2026

Karin Wanngård

## Bilaga

1. Stockholms stads yttrande, dnr KS 2026/315-5.1
2. Remiss - Spårväg Syd Flemingsberg till Skärholmen, samråd 1 järnvägsplan, dnr KS 2026/315-1

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Särskilt uttalande** av borgarråden Christofer Fjellner, Dennis Wedin och Andréa Hedin (alla M) och borgarrådet Jan Jönsson (L) enligt följande.

Moderaterna ser positivt på utbyggnaden av Spårväg Syd. Det är glädjande att M-regeringen i nationell plan går in med statlig medfinansiering för att bekosta fördyringarna av utbyggnaden av Stockholms tunnelbana och Spårväg syd.

En väl fungerande och utbyggd kollektivtrafik är avgörande för en växande Stockholmsregion och för att knyta samman de södra delarna av staden med viktiga knutpunkter. Vi står bakom Sverigeförhandlingens intentioner och ser projektet som en viktig pusselbit för stadens framtida utveckling. Vi vill dock understryka vad vi tidigare gjort tydligt – Spårväg Syd är ett av de stora infrastrukturprojekten vars finansiering är beroende av och sammanlänkad med andra satsningar.

Vi vill också påtala den problematiska situation som uppstår när Stockholms stad medfinansierar och planerar för nya, stora kollektivtrafiksatsningar, samtidigt som det rödgröna styret i Region Stockholm genomför omfattande nedskärningar i den befintliga buss- och tunnelbanetraffiken. Det är inte ansvarsfullt att investera miljarder i ny infrastruktur samtidigt som den grundläggande vardagstrafiken för stockholmarna försämras. Detta skapar en brist på helhetssyn och undergräver förtroendet för kollektivtraffiken som ett pålitligt färdmedel.

Vi instämmer i att projektet måste präglas av strikt kostnadsmedvetenhet. Risken för tids- och kostnadsdrivande faktorer, inte minst beroendet till Tvärförbindelse Södertörn, är betydande och får inte leda till att skattebetalarnas pengar inte används effektivt. Vi förutsätter ansvarsfull finansiell hantering samt uppföljning av budget och om hur projektet fortlöper för att säkra att detta inte blir ännu en skenande miljardsatsning stockholmarna behöver ta notan för.

Slutligen är utformningen av bytespunkten i Skärholmen av yttersta vikt. För att denna mångmiljardinvestering ska få full effekt krävs en smidig, trygg och effektiv koppling till tunnelbana och bussnät. Det innebär inte minst tryggare och bättre tunnelbanetraffik.

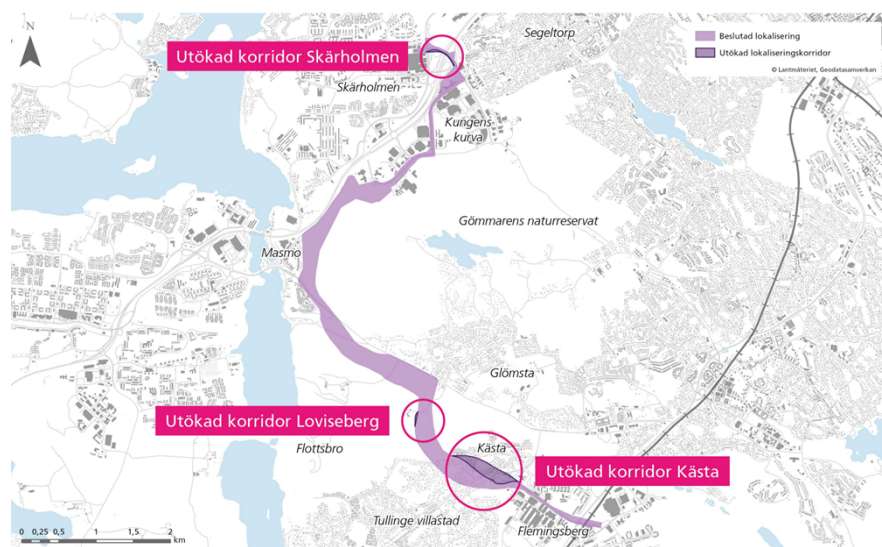
### **Kommunstyrelsen**

**Särskilt uttalande** av Christofer Fjellner, Jonas Nilsson och Johan Paccamonti (alla M) och Jan Jönsson (L) som är likalydande med Moderaternas och Liberalernas gemensamma särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

## 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 Masmö. 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.

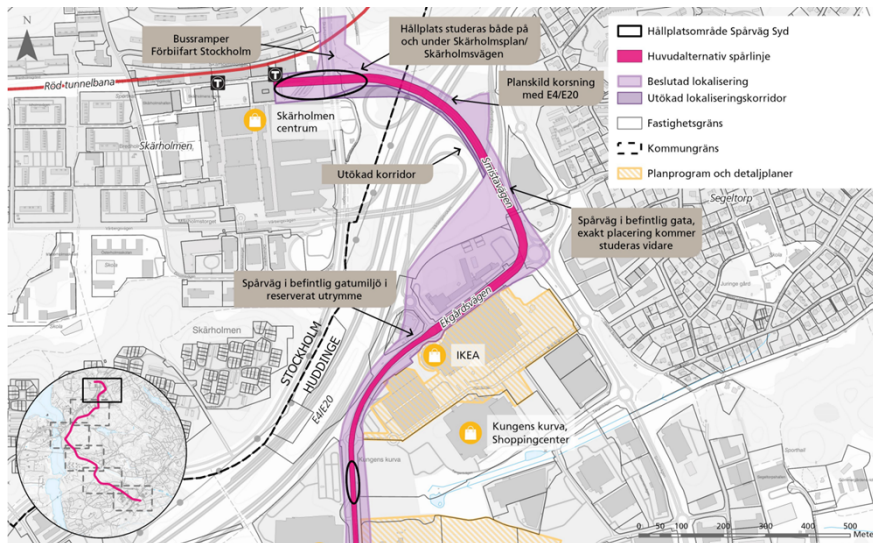
Föreslagen sträckning för Spårväg Syd från *Masmö* fram till Gömmarravinen omfattar bro över Botkyrkaleden, hållplats på bro, tunnel genom Masmoberget och under Gömmarens naturreservat samt bro över Gömmarbäcken.

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.

Bygandet 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.

## Remissammanställning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, kulturnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Skärholmens stadsdelsnämnd och Stockholms Stadshus AB som svarat med ett gemensamt tjänsteutlåtande.

**Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, kulturförvaltningen, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, Skärholmens stadsdelsförvaltning och Stockholms Stadshus AB**

**Stadsledningskontorets, exploateringskontorets, kulturförvaltningens, miljöförvaltningens, stadsbyggnadskontorets, trafikkontorets, Skärholmens stadsdelsförvaltnings och Stockholms Stadshus AB:s gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 26 mars 2026 har i huvudsak följande lydelse.**

## 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