

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-02-10

Ärende
TN 2020-0642TN
2020-0642

Handläggare
John Söderberg
070-786 31 09
john.w.soderberg@regionstockholm.se

Trafiknämnden
2025-03-18, punkt 9

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Godkännande av lokaliseringsutredning och beslut om val av lokalisering inklusive depå för Spårväg Syd

Ärendebeskrivning

Ärendet omfattar förslag till beslut om godkännande av lokaliseringsutredning och beslut om val av lokalisering för Spårväg Syd inklusive depå på sträckan Flemingsberg–Skärholmen.

Beslutsunderlag

Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande samt nedanstående underlag.

- Bilaga 1 *Spårväg Syd Flemingsberg–Skärholmen lokaliseringsutredning* daterad 2024-11-22

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta följande.

1. Trafiknämnden godkänner lokaliseringsutredning för Spårväg Syd, sträckan Flemingsberg–Skärholmen.
2. Trafiknämnden godkänner val av lokalisering för Spårväg Syd Flemingsberg–Skärholmen, inklusive depå, enligt de förordade utredningsalternativen UA1 och UA2, det vill säga lokaliseringsutredningens utredningskorridorer A, B1, C, D, E samt F1 och F2.

Förvaltningens motivering till förslaget

Bakgrund

I april 2017 ingick staten, Region Stockholm, Stockholms stad och Huddinge kommun, genom Sverigeförhandlingens *Ramavtal 6 – Storstad Stockholm* (nedan kallat Ramavtal 6) och *Objektavtal för Spårväg Syd*, avtal om finansiering och medfinansiering av kollektivtrafikobjekt samt ökad bostadsbebyggelse och byggande av cykelobjekt i Stockholms län. För Region Stockholms del togs beslutet i landstingsfullmäktige (nuvarande regionfullmäktige) den 13/14 juni 2017; § 136 (LS 2017–0621). I oktober 2019 träffade parterna, exklusive staten, *Överenskommelse avseende förskottering av finansiering och medfinansiering för Spårväg Syd*, vilket innebar att projektstart tidigarelades till år 2020.

Spårväg Syd omfattar enligt ramavtalet en drygt 17 kilometer lång ny spårväg med cirka 16 hållplatser mellan pendeltågsstationerna i Flemingsberg och Älvsjö via bland annat Masmö, Kungens kurva, Skärholmen, Segeltorp och Fruängen.

Avtalad budgetram, beslutad 2017 enligt ovan, är 3,8 miljarder kronor, utöver detta finns en riskavsättning på 400 miljoner kronor som kan tillfogas objektet genom beslut i styrelsen för Ramavtal 6. Detta ger sammantaget ett kostnadstak om 4,2 miljarder kronor (prisnivå 2016).

I december 2022 konstaterades, efter genomförd osäkerhetsanalys enligt successivprincipen, att investeringskostnaden för objektet Spårväg Syd kraftigt översteg den i ramavtalet avtalade finansieringen. Under år 2023 har utredningar inklusive ny successivanalys genomförts som även de visar på att kollektivtrafikobjektet i sin helhet inte kan genomföras inom avtalad budgetram.

Mot bakgrund av detta pågår samtal mellan parterna om projektets finansiering. För att underlätta möjligheterna att klara en finansiering inom ram planeras för en inriktning där Spårväg Syd realiserar i etapper. Den första etappen planeras gå mellan pendeltågsstationen i Flemingsberg och tunnelbanestationen i Skärholmen via bland annat Masmö och Kungens kurva. Sträckan är cirka tio kilometer lång och omfattar åtta nya hållplatser. En del av

spårvägens sträckning passerar planerade Tvärförbindelse Södertörn, varför samordning med Trafikverket krävs.

Planlägningsprocess

Hösten 2020 beslutades efter partsgemensam beredning att planläggningen av Spårväg Syd ska genomföras enligt lagen om byggande av järnväg, med järnvägsplan som ledande process. Den depå som behövs för att trafikförsörja spårvägen ska planläggas med detaljplan. Tillåtlighetsprövning bedöms inte vara aktuell för Spårväg Syd. Som en del i den formella planlägningsprocessen har en lokaliseringsutredning, inklusive miljöredovisning, genomförts under åren 2020–2024, detta med syfte att utreda och utvärdera lämpliga korridorer för spårvägen inklusive en depå. Beslut om val av lokaliseringsalternativ avslutar detta skede i planprocessen, se Figur 1.



Figur 1. Planlägningsprocessen för järnvägsplan. Efter beslut om val av lokalisering för Spårväg Syd kan ett planförslag tas fram.

Förslag till spårlinje och hållplatser inom beslutade korridorer kommer tas fram i arbetet med framtagandet av järnvägsplaneförslag.

Överväganden

Lokaliseringsutredning

Inom ramen för den lokaliseringsutredning som genomförts aktualitetsprövades en referenslinje motsvarande den illustrerade sträckan i Ramavtal 6. Syftet med detta var att säkerställa att sträckningen var möjlig utifrån exempelvis lagstiftning och ändrade förutsättningar. Aktualitetsprövningen visade på en osäkerhet för vissa delsträckor gällande huruvida de skulle uppfylla 4 § i lagen om byggande av järnväg, det vill säga att spårlinjen har getts ett sådant läge och

utformats så att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad.

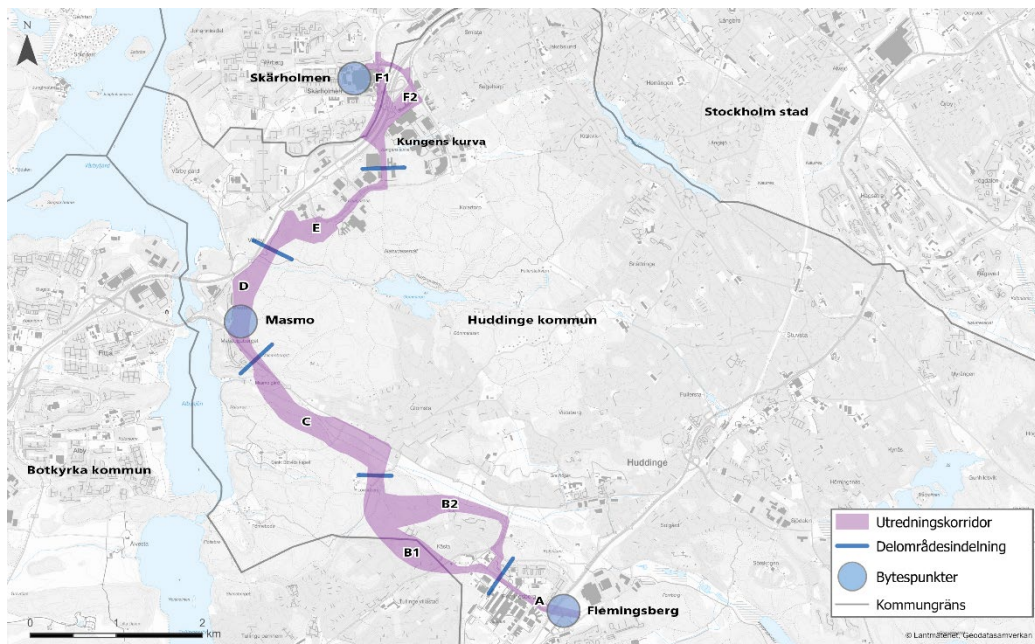
Som en följd av detta resultat har den fortsatta lokaliseringsutredningen fokuserat på att identifiera ytterligare korridoralternativ. Lokaliseringsalternativ för den depå som behövs längs Spårväg Syds sträckning har också utretts.

Målen med Spårväg Syd mellan Flemingsberg och Skärholmen är att:

1. Förstärka kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraft för tvärgående resor i stråket Flemingsberg–Skärholmen
2. Understödja långsiktigt hållbar stadsutveckling, inklusive nya bostäder och arbetsplatser, i och mellan de regionala stadskärnorna Flemingsberg och Kungens Kurva-Skärholmen
3. Bidra till ökad jämlikhet och förstärkt social inkludering utmed spårvägens sträckning.
4. Bidra till ett resurseffektivt transportsystem.

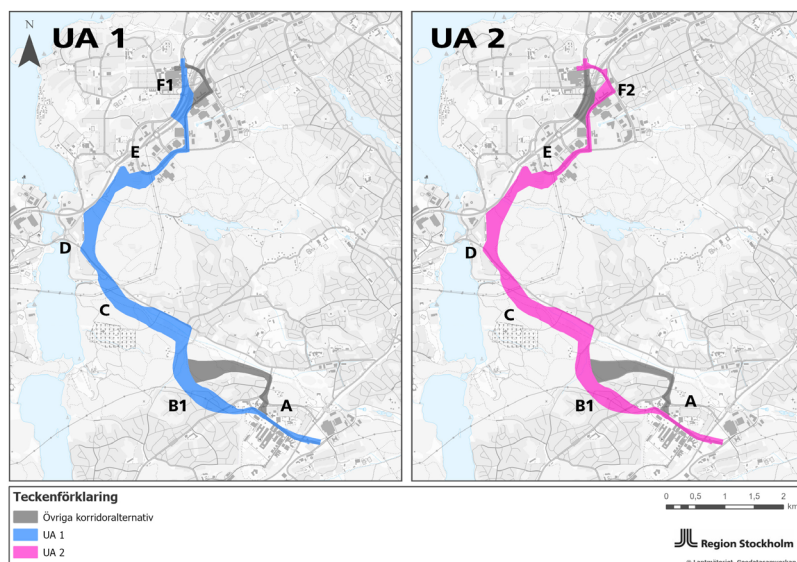
De tre första målen utgör tillsammans ändamålet med Spårväg Syd.

Utredningsområdet för Spårväg Syds första etapp har delats in i sex delområden, A-F. Inom dessa har ett antal olika korridoralternativ utretts och analyserats med avseende på bland annat resenärsnytta, genomförbarhet och olika miljöaspekter. Vissa av alternativen har under processens gång valts bort på grund av exempelvis höga kostnader, negativ omgivningspåverkan eller svårigheter gällande genomförbarhet. De återstående utredningskorridorerna för sträckan Flemingsberg–Skärholmen framgår i Figur 2.



Figur 2. Lokaliseringskorridorer och viktiga bytespunkter för Spårväg Syd på sträckan Flemingsberg–Skärholmen.

Utifrån en utvärdering av varje korridoralternativ har två utredningsalternativ för hela sträckan kombinerats ihop, UA1 och UA2, se Figur 3.



Figur 3. De två utredningsalternativen UA1 och UA2. Alternativen skiljer sig i delområde F.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-02-10

Ärende
TN 2020-0642

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Utredningsalternativen skiljer sig åt i delområde F vid Kungens kurva–Skärholmen. Korridor F1 innebär en ny bro över E4/E20 och korridor F2 nyttjar befintlig gatustruktur.

I delområde B har korridor B2 valts bort från fortsatt utredningsarbete då alternativet innebär längre spårsträckning och flera konfliktpunkter med befintliga och planerade vägar, vilket medför längre restid och högre kostnader. Alternativet har även sämre koppling till Huddinge kommuns utvecklingsplaner i Loviseberg. Sammantaget bedöms korridor B2 därmed inte uppfylla Spårväg Syds mål och ändamål på en tillräcklig nivå jämfört med korridor B1.

För de två utredningsalternativen har en samhällsekonomisk analys och utvärdering av måluppfyllelse genomförts. Resultatet av målutvärderingen samt tillämpad bedömningsskala framgår i Figur 4 och 5.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-02-10

Ärende
TN 2020-0642

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Målområden	Effekt mål	UA1	UA2
<i>Spårväg Syd ska:</i>	<i>Detta ska ske genom att:</i>		
1. Förstärka kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraft för tvärgående resor i stråket Flemingsberg – Kungens kurva-Skärholmen.	1.A Förkorta restiderna med kollektivtrafik mellan bytespunkterna Flemingsberg, Malmö och Kungens kurva-Skärholmen.		
	1.B Möjliggöra byten som är korta, tillgängliga och säkra i bytespunkter som upplevs trygga, överblickbara och integrerade i stadsmiljön.		
2. Understödja långsiktigt hållbar stadsutveckling, inklusive nya bostäder och arbetsplatser, i och mellan de regionala stadskärnorna Flemingsberg och Kungens kurva- Skärholmen.	2.A Möjliggöra attraktiva stadsmiljöer med kraftig stadsutveckling i spårvägens upptagningsområde, utifrån gång- och cykelavstånd till hållplats. Detta ska ske genom samplanering mellan kollektivtrafik- och stadsutveckling.		
	2.B Lokaliseras och utformas med hänsyn till stadens och landskapets funktioner och värden, samt påverkan på människors hälsa.		
	2.C Planeras och byggs med klimathänsyn både avseende klimatpåverkan och klimatanpassning.		
	2.D Utformas på ett säkert sätt så att ingen dödas eller skadas allvarligt i trafiken.		
3. Bidra till ökad jämlikhet och förstärkt social inkludering utmed spårvägens sträckning.	3.A Där det är möjligt, bryta eller minska sociala och fysiska barriärer.		
	3.B Vara anpassad så att alla ska kunna resa kollektivt och känna sig trygga, med särskild hänsyn till barn, äldre och personer med funktionsvariation.		
4. Bidra till ett resurseffektivt transportsystem.	4.A Möjliggöra resurseffektiv kollektivtrafik ur ett totalkostnadsperspektiv.		
	4.B Planeras utifrån en sammanvägning av alla investerings- och driftskostnader som spårvägen föranleder.		

Figur 4. Måltvärdering av utredningsalternativen.

Tydligt positivt bidrag till måluppfyllelse	Något positivt bidrag till måluppfyllelse	Neutralt bidrag till måluppfyllelse	Något negativt bidrag till måluppfyllelse	Tydligt negativt bidrag till måluppfyllelse
---	---	-------------------------------------	---	---

Figur 5. Bedömningsskala för måluppfyllelse.

Både UA1 och UA2 förkortar restiden mellan mål- och bytespunkter samt möjliggör för kraftig stadsutveckling längs med spårvägens sträckning. Båda alternativen ger möjlighet till attraktiva byten och ger en ökning av kollektivt resande.

Miljöpåverkan bedöms likvärdig i båda alternativen, till följd av passage genom Gömmarens naturreservat. UA1 har något lägre måluppfyllelse gällande klimatpåverkan på grund av tillkommande brokonstruktion som medför högre klimatgasutsläpp.

Sociala konsekvenser bedöms som positiva i båda alternativen. Spårväg Syd binder ihop de två regionala stadskärnorna Flemingsberg och Kungens kurva-Skärholmen, vilket ger ökad tillgänglighet till service, arbete och målpunkter längs spårvägens sträckning. På så sätt reducerar spårvägen sociala och fysiska barriäreffekter och möjliggör integrering mellan områden med olika förutsättningar.

I delområde F innebär korridor F1 en kortare sträckning än F2 men omfattar bland annat nybyggnad av en bro över E4/E20 samt förstärkning av befintliga Skärholmsvägen. Investeringskostnaden för spårvägen (kollektivtrafikobjektet) i korridor F1 bedöms vara cirka 300–600 miljoner kronor högre än för korridor F2. Båda alternativen medför ytterligare investeringskostnader i intilliggande infrastruktur till följd av spårvägen. Dessa kostnader bedöms bli högre i alternativ F1.

UA1 innebär en högre investeringskostnad för bron över E4/E20, men genom att bron kan anpassas för busstrafik möjliggörs en effektivare kollektivtrafikdrift i detta alternativ. Detta medför sammantaget en lägre driftkostnad och högre resenärsnytta än i UA2. Båda utredningsalternativen bedöms medföra risk för påverkan på framkomligheten i gatunätet.

Utredningsalternativen får likvärdig samhällsekonomisk bedömning, där båda alternativen innebär att de samhällsekonomiska kostnaderna överskrider de samhällsekonomiska nyttorna. Spårväg Syd bedöms dock medföra andra nyttor som inte fångas upp i samhällsekonomiska kalkylen, exempelvis möjlighet till stadsutveckling och byggande av fler bostäder runt spårvägen samt sociala nyttor som barriäröverbyggande funktion mellan områden.

Lokaliseringsutredningens resultat visar på att UA1 och UA2 har en likvärdig samlad bedömning. Båda alternativen bedöms ha god måluppfyllelse och uppnår ändamålen för Spårväg Syd på sträckan Flemingsberg till Skärholmen.

Lokaliseringsutredningen förordar att depån lokaliseras invid E4/E20 i södra delen av Kungens kurva, inom delområde E.

Se bilaga 1 för att ta del av hela lokaliseringsutredningen.

Samråd

Samråd genom dialog med berörda ramavtalsparter, angränsande projekt, myndigheter, fastighetsägare och andra berörda har skett löpande under arbetet med lokaliseringsutredningen. Publika samråd har även inkluderat allmänhet och enskilda som särskilt berörs.

Som en del av lokaliseringsutredningen hölls ett samråd om betydande miljöpåverkan under vintern 2021–2022 med syfte att redogöra för projektets tänkbara miljöeffekter. Den 30 augusti 2022 beslutade Länsstyrelsen i Stockholm att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan vilket innebär att en miljökonsekvensbeskrivning ska tas fram. Den 6 februari 2023 kompletterade länsstyrelsen det tidigare beslutet om betydande miljöpåverkan efter att utredningsområdet utökats för att innefatta förslag till dragning av spårvägen genom Solberga.

Under perioden 19 september till 10 oktober 2022 genomfördes samråd om val av lokalisering. Samrådet syftade till att ge möjlighet till insyn i och bidra med kunskap till utredningsarbetet. Drygt 500 synpunkter inkom och behandlade främst:

- Korridorernas sträckning och placering av hållplatser
- Omgivningspåverkan och intrång
- Intressebevakning från bland annat fastighetsägare, organisationer och angränsande infrastrukturprojekt

Från allmänheten har det övergripande inkommit fler positiva än negativa synpunkter.

De publika samråden har avsett sträckan Flemingsberg–Älvsjö. Då indelningen i etapper inte påverkar sträckningen utan endast spårvägens längd omfattas etappen Flemingsberg–Skärholmen av tidigare samråd. Ytterligare samråd

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-02-10

Ärende
TN 2020-0642

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

under lokaliseringsskedet till följd av Lokaliseringsutredningens ändrade omfattning bedöms därmed inte krävas.

I mars 2024 genomfördes ett riktat samråd till särskilt berörda lednings- och fastighetsägare om breddning av utredningskorridoren vid Masmo.

Breddningen påverkade inga boende eller verksamheter i området. Inkomna synpunkter gällde påverkan på befintliga ledningar samt behov av framtida ledningssamordning.

Samråden finns dokumenterade i en samrådsredogörelse daterad 2024-06-05.

Sammanvägda ståndpunkter från berörda kommuner och länsstyrelsen

Som ett steg i planläggningsprocessen har lokaliseringsutredningen under april–juni 2024 skickats på remiss till berörda kommuner, Huddinge, Stockholm och Botkyrka, samt Länsstyrelsen i Stockholm, med begäran om yttrande avseende sammanvägd ståndpunkt. Syftet var att få kommunernas och länsstyrelsens syn på lokaliseringsutredningen, om något lokaliseringsalternativ förordas samt vilka övergripande frågeställningar som är särskilt viktiga att beakta i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen.

Huddinge kommun anser att den korridor som avtalats i Sverigeförhandlingen (UA1) är utgångspunkt och i första hand ska väljas. I det fall en annan korridor ska väljas ska den uppvisa likvärdig måluppfyllelse samt ha uppenbara fördelar. Utredningar ska kunna påvisa att alternativet är ekonomiskt och tekniskt genomförbart. Kommunen vill särskilt poängtera att parterna i Ramavtal 6 har enats om att bästa möjliga lösningar ska eftersträvas utifrån ett stads-, trafik och kollektivtrafikperspektiv. Spårväg syd har bland annat som mål att möjliggöra attraktiva stadsmiljöer genom samplanering av kollektivtrafik och stadsutveckling. Inom UA2 har lösningsförslag identifierats som kan ha stor potential till god måluppfyllelse. Kommunen förutsätter att det kommer att studeras vidare även om det skulle innebära att den valda korridoren senare kan behöva justeras i den fortsatta järnvägsplaneprocessen. Huddinge kommun instämmer i att korridor B2 väljs bort i fortsatt utredningsarbete.

Stadsledningskontoret i Stockholm är positivt till att en utbyggnad av Spårväg Syd planeras. Stadsledningskontoret vill lyfta fram att väl fungerande bytespunkter är av största vikt för den aktuella etappen av Spårväg Syd. Bytespunkterna ska utformas så att de blir attraktiva, trygga och tillgängliga med gena avstånd till byten och andra målpunkter. Hållplatsen i Skärholmen ska också utformas så att spårvägen kan förlängas till Älvsjö. Staden framförde i

det samråd om lokalisering som hölls 2022 att ytterligare utredningar behövde genomföras för att stadens skulle kunna ta ställning till och förorda någon av de föreslagna korridorerna F1 och F2. Stadsledningskontoret noterar att det fortfarande krävs ytterligare utredningar, särskilt för bytespunkten i Skärholmen, för att ta ställning till de olika alternativen. Vidare konstaterade staden att det är viktigt att finna trafiklösningar som fungerar för samtliga trafikslag och att samplanering krävs mellan spårvägen och busstrafiken i området.

Botkyrka kommun, som inte är en part i Ramavtal 6, är positiv till uppförande av Spårväg Syd. Kommunen förespråkar att Spårväg syd förläggs i korridor B1 i delområde Kästa/Katrinebergsvägen. Hållplatsläget för korridor B1 hamnar närmare Tullinge och skapar bra förutsättningar för en kapacitetsstark kollektivtransportresurs för boende i en relativt biltät kommundel samt öppnar upp möjligheterna för en hållbar omställning såväl som stadsutvecklingsläge för nya bostäder. Samtidigt bedömer kommunen att utredningskorridoren kommer att innebära stora konsekvenser för boende i Tullinge villastad samt kräva omfattande hantering avseende detaljplanering och fastighetsfrågor.

Länsstyrelsen kan inte förorda något av utredningsalternativen eller ta ställning till val av depåläge då lokaliseringsutredningen inklusive miljöredovisning är på en övergripande nivå. Deras bedömning av påverkan på omgivningen kommer till stor del bero på den exakta utformningen och placeringen av spårvägen i planförslaget. Länsstyrelsen har inga synpunkter på att korridor B2 inte utreds vidare.

Förslag till val av lokalisering

Utifrån genomförd lokaliseringsutredning, yttranden från berörda kommuner och länsstyrelse samt samråd, föreslås att val av lokalisering beslutas enligt UA1 och UA2, det vill säga korridorerna A, B1, C, D, E, F1 och F2, inklusive en depå i södra delen av Kungens kurva. Inom arbetet med framtagande av järnvägsplanens samrådshandling kommer lokalisering inom antingen F1 eller F2 att motiveras och redovisas. Trafikförvaltningen återkommer till trafiknämnden avseende hantering av beslut om val av lokalisering inom F1 eller F2.

Ekonomiska konsekvenser

Beslutet avseende lokalisering innebär inget formellt ekonomiskt beslut, utan är ett steg i järnvägsplaneprocessen. För gällande ekonomiskt beslut hänvisas till beslut om Sverigeförhandlingen (LS 2017–0621). Dialog mellan

ramavtalsparterna avseende finansiering pågår för att säkerställa Spårväg Syds realisering.

Riskbedömning

I lokaliseringsskedet är osäkerheterna många. I kommande arbete kommer förutsättningar och anläggningens utformning att detaljeras. Under framtagandet av systemhandling, järnvägsplan och miljökonsekvensbeskrivning kommer ytterligare utredningar att göras i syfte att minska osäkerheter kring genomförbarheten inom förordad korridor.

Föreslagen lokalisering har ett antal beröringspunkter med Trafikverkets projekt Tvärförbindelse Södertörn. Trafikverkets vägplan är lagakraftvunnen och de planerar för produktionsstart under år 2025. Beröringspunkterna är tekniskt och produktionsmässigt komplicerade och kräver samordning vad gäller projektering, miljötillståndsprocesser, produktion med mera. Utan beslut om val av lokalisering finns risk för att fortsatt samordning försvåras, där tillståndsprocesserna är mest tidskritiska.

Säkerhetskonskvenser

Säkerhetskonskvenser som identifierats inom arbetet med lokaliseringsutredningen för Spårväg Syd avser bland annat trafiksäkerhet och brandsäkerhet. Anläggningen omfattar ny bansträckning i befintlig och ny gatumiljö samt i tunnel, ett antal nya hållplatser, anslutning till befintlig pendeltågsstation i Flemingsberg och befintliga tunnelbanestationer i Masmo och Skärholmen. Säkerhetskonskvenser hanteras enligt trafikförvaltningens styrande dokument och projektets rutiner för säkerhet.

Konskvenser för miljön

Bedömning av miljökonsekvenser till följd av Spårväg Syd beskrivs översiktligt under rubrik *Lokaliseringsutredning* och mer ingående i lokaliseringsutredningen, se bilaga 1.

Sociala konskvenser

Bedömning av sociala konskvenser till följd av Spårväg Syd beskrivs översiktligt under rubrik *Lokaliseringsutredning* och mer ingående i lokaliseringsutredningen, se bilaga 1.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-02-10

Ärende
TN 2020-0642

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Expedieras till

David Lagneholm
Förvaltningschef trafikförvaltningen

John Söderberg
Avdelningschef Investeringsprojekt