

Spårväg Syd

Flemingsberg till Skärholmen

Samrådsredogörelse från samråd 1 om
järnvägsplan och miljöprövning, mars 2026

2026-08-17

© 2026 Trafikförvaltningen, Region Stockholm

Spårväg Syd
Flemingsberg-Skärholmen

Samrådsredogörelse
Datum: 2026-08-17

Diarienummer: TN 2022-1003
Version: 1.0

Författare: Region Stockholm, Trafikförvaltningen
Projektledare: Malin Ingemarson Havrén

Foto framsida: Region Stockholm

Innehållsförteckning

1	Sammanfattning.....	5
2	Inledning	6
2.1	Samrådsprocessen.....	6
2.2	Samrådsperiod	6
2.3	Samrådsrets.....	6
2.4	Denna samrådsredogörelse	7
2.5	Tidigare genomförda samråd och beslut.....	7
3	Inkomna samrådsyttranden och Regionens bemötande	8
3.1	Samråd med Länsstyrelsen i Stockholms län.....	8
3.2	Samråd med kommuner	11
3.2.1	Huddinge kommun	11
3.2.2	Stockholms stad.....	18
3.2.3	Botkyrka kommun.....	22
3.3	Samråd med statliga myndigheter	24
3.3.1	Försvarsmakten	25
3.3.2	SGU.....	25
3.3.3	Skogsstyrelsen	25
3.3.4	SMHI	26
3.3.5	Strålsäkerhetsmyndigheten.....	27
3.3.6	Trafikverket	27
3.4	Samråd med fastighetsägare och övriga enskilda	35
3.4.1	BRF Mälarblick.....	35
3.4.2	Ingka Centres och Ingka AB	38
3.4.3	Locum	39
3.4.4	O1-Real Estate AB.....	41
3.4.5	Samfälligheten Skopan.....	42
3.4.6	Skärholmen Retail AB	45
3.4.7	Stiftelsen Clara.....	46
3.4.8	Victoria Kungens Kurva AB.....	47
3.4.9	Privata fastighetsägare	48

3.5	Samråd med organisationer, föreningar och företag	54
3.5.1	Funktionsrätt Stockholms län	54
3.5.2	Huddinge Hembygdsförening	56
3.5.3	Naturskyddsföreningen Huddinge.....	57
3.5.4	SJ AB.....	59
3.5.5	Skanova (Telia Company) AB.....	60
3.5.6	Socialdemokraterna Botkyrka	60
3.5.7	Storstockholms brandförsvär	60
3.5.8	Stockholms Vatten och Avfall AB	61
3.5.9	Södertörns brandförsvärsförbund.....	62
3.5.10	Södertörns högskola	62
3.5.11	Tullinge tomt- och villaägareförening	63
3.5.12	Vattenfall Eldistribution AB	65
3.5.13	Vårby-Fittja Hembygdsförening	66
3.6	Samråd med allmänheten	68
4	Diariet förda handlingar	71

1 Sammanfattning

Denna samrådsredogörelse sammanställer inkomna yttranden från samråd 1 inom ramen för järnvägsplan för projektet Spårväg Syd, etapp 1 mellan Flemingsberg och Skärholmen. Samrådet genomfördes under perioden 5–29 mars 2026. Syftet med samrådet var att presentera och inhämta synpunkter på studerade spårlinjer och hållplatslägen samt att samråda om tre föreslagna utökningar av lokaliseringskorridoren vid Kästa, Loviseberg och Skärholmen. Totalt inkom cirka 150 yttranden. Av dessa inkom 73 yttranden från allmänheten.

Yttranden från allmänheten berör en rad frågor inom flera områden, bland annat spårlinjeläge och hållplatsutformning, påverkan på naturmiljö och rekreation, byggpåverkan på trafik och omgivning, tillgänglighet och anslutningsresor samt stadsutveckling i anslutning till Spårväg Syds sträckning.

Resterande yttranden inkom från berörda myndigheter, kommuner, organisationer, föreningar, fastighetsägare och övriga enskilda intressenter.

Inkomna synpunkter utgör underlag inför fortsatt arbete med järnvägsplanen, miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) och fördjupade utredningar och kan komma att medföra förändringar i anläggningens utformning.

I nästa samråd kommer mer detaljerade handlingar att presenteras, inklusive plankartor och en samrådsversion av MKB.

2 Inledning

Region Stockholm planerar för Spårväg Syd, en ny spårväg i södra Stockholm. Spårväg Syd planeras att byggas ut i etapper, där den första etappen omfattar sträckan mellan Flemingsberg och Skärholmen. Tidigare har Spårväg Syd utretts mellan Flemingsberg och Älvsjö. För etapp 1 mellan Flemingsberg–Skärholmen tas en järnvägsplan fram av Trafikförvaltningen inom Region Stockholm.

Järnvägsplanen avser en cirka tio kilometer lång sträcka där åtta hållplatser planeras. Spårväg Syd är en del av Sverigeförhandlingen och finansieras av staten, Region Stockholm, Huddinge kommun och Stockholms stad.

En ny spårvagnsdepå planeras som ett separat projekt inom Region Stockholm och kommer att planläggas med detaljplan. Arbete med detta sker parallellt med framtagandet av järnvägsplanen och hanteras inte inom det här samrådet.

2.1 Samrådsprocessen

Planläggningen av spårvägens sträckning regleras av lagen (1995:1649) om byggande av järnväg. Inom ramen för arbetet med järnvägsplanen ska samråd genomföras enligt 2 kap. 2 §. Eftersom projektet bedöms medföra betydande miljöpåverkan ska samrådet även uppfylla miljöbalkens (1998:808) krav på miljöbedömning och samråd om den miljökonsekvensbeskrivning som upprättas inom ramen för järnvägsplanen.

Syftet med samrådet är att inhämta synpunkter och underlag som kan bidra till ett bättre beslutsunderlag samt ge berörda möjlighet till insyn och påverkan i det fortsatta planarbetet. Synpunkter kan lämnas löpande under planläggningsprocessen. Inkomna yttranden vid genomförda samråd sammanställs och bemöts i en samrådsredogörelse. Framöver kommer ett ytterligare samråd att ske med endast en spårlinje och även med de tillfälliga markanspråk som kommer att behövas under byggtiden.

2.2 Samrådsperiod

Samråd 1 genomfördes mellan den 5 mars och den 29 mars 2026.

2.3 Samrådskrets

Samrådet genomfördes med länsstyrelsen, berörda kommuner och enskilda som särskilt berörs, i enlighet med 2 kap. 2 § första stycket lagen om byggande av järnväg. Eftersom projektet bedöms medföra betydande miljöpåverkan omfattade samrådet även övriga statliga myndigheter, berörd allmänhet och berörda organisationer, i enlighet med 2 kap. 2 § andra stycket.

Samrådet annonserades i Post- och Inrikes Tidningar den 5 mars 2026 samt i lokaltidningen Mitt i den 28 februari respektive den 14 mars 2026. Information om samrådet skickades via e-post till myndigheter, kommuner och andra berörda aktörer. Brev skickades till fastighetsägare inom utredningskorridoren. Den 17 mars 2026 hölls öppet hus på Flemingsbergs bibliotek. Samrådshandlingarna fanns under samrådstiden tillgängliga på Region Stockholms webbplats samt i fysisk form hos Region Stockholm, Stockholms stad och Huddinge kommun.

2.4 Denna samrådsredogörelse

Denna samrådsredogörelse sammanställer inkomna yttranden från samråd 1 samt Region Stockholms hantering av synpunkterna i det fortsatta planarbetet, i enlighet med 2 kap. 9 § lagen om byggande av järnväg. Samrådet omfattade spårlinjer, hållplatslägen samt utökningar av utredningskorridoren vid Kästa, Loviseberg och Skärholmen. Samrådet utgjorde även underlag för avgränsning av den miljökonsekvensbeskrivning som tas fram inom järnvägsplanarbetet.

Yttrandena har diarieförts under ärendenummer TN 2022–1003 och finns i sin helhet i diariet.

2.5 Tidigare genomförda samråd och beslut

Inom ramen för tidigare utredningar för Spårväg Syd har flera samråd genomförts. Under lokaliseringsutredningen 2020–2024 genomfördes två samråd, ett om betydande miljöpåverkan kring årsskiftet 2021–2022 och ett om val av lokalisering under hösten 2022. Båda samråden omfattade sträckan Flemingsberg–Älvsjö. Inkomna synpunkter från dessa samråd har redovisats i tidigare samrådsredogörelser.

I mars 2024 genomfördes ett riktat samråd till berörda sakägare avseende en utökning av utredningskorridoren i Masmo.

Trafiknämnden fattade i mars 2025 beslut om lokalisering för etapp 1, sträckan Flemingsberg–Skärholmen. Beslutet innefattade två korridorer på sträckan mellan Kungens kurva och Skärholmen. Hösten 2025 tecknades ett tilläggsavtal mellan parterna i Ramavtal 6, genom vilket passage via Smistavägen under E4:an fastställdes. Beslutad korridor (F-korridoren) och tillhörande val av lokalisering redovisades för trafiknämnden i februari 2026 och ligger till grund för fortsatt planering.

3 Inkomna samrådsyttranden och Regionens bemötande

3.1 Samråd med Länsstyrelsen i Stockholms län

Länsstyrelsen lämnar i samrådsskedet synpunkter utifrån allmänna intressen enligt 2–4 kap. samt 5 kap. 3–5 §§ miljöbalken, med utgångspunkt i bland annat nationella miljömål och rådgivning inför kommande prövningar för planens genomförande. Länsstyrelsen lämnar synpunkter avseende naturmiljö, geotekniska risker samt miljö kvalitetsnormer för vatten, med förbehållet att spårvägsutbyggnaden även behöver förhålla sig till Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:122).

Bemötande:

Region Stockholm noterar Länsstyrelsens synpunkter. Synpunkterna, inklusive hänvisningar till Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:122), hanteras i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen och miljöbedömningen. Bemötanden redovisas nedan per sakområde.

3.1.1 Riksintresse för kommunikationer

Länsstyrelsen framhåller att spårvägen på vissa delsträckor planeras i mycket nära anslutning till E4/E20, inklusive Förbifart Stockholm, väg 259 Botkyrkaleden, Glömstavägen samt stambanan, vilka utgör riksintressen för kommunikationer. Regionen behöver i det fortsatta arbetet redovisa dessa anläggningars funktion och status samt hur riksintressena tillgodoses. Även Tvärförbindelse Södertörn utgör riksintresse och en planeringsförutsättning som spårvägen behöver förhålla sig till, särskilt vid Masmo och i Glömstadalen. Länsstyrelsen understryker att Trafikverkets fastställda vägplan och tillstånd för vattenverksamhet utgör bindande planeringsförutsättningar och att utrymmet för alternativa tekniska lösningar är begränsat. Länsstyrelsen framhåller även att byggstartsbeslutet från regeringen ännu inte fattats och att dess utformning kan få betydelse för Tvärförbindelsens slutliga utformning.

Bemötande:

Berörda riksintressen för kommunikationer utgör planeringsförutsättningar i arbetet med järnvägsplanen. Underlaget kommer att utvecklas avseende berörda anläggningars funktion och status samt hur riksintressena beaktas och tillgodoses. Frågorna hanteras i det fortsatta planarbetet och redovisas i kommande planhandlingar och MKB som underlag för nästa samråd.

Trafikverkets vägplan för Tvärförbindelse Södertörn och tillhörande tillstånd för vattenverksamhet beaktas som planeringsförutsättningar för järnvägsplanen. Regeringen beslutade den 28 april 2026 om

byggstart för Tvärförbindelse Södertörn. Samordning med Trafikverkets projekt sker i det fortsatta planarbetet, särskilt avseende beröringspunkterna vid Masmo och i Glömstadalen. Eventuella konsekvenser av byggstartsbeslutet för projektets slutliga utformning beaktas inom ramen för den fortsatta samordningen med Trafikverket.

3.1.2 Naturmiljö

Länsstyrelsen bedömer att de alternativa linjesträckningarna endast marginellt skiljer sig åt i fråga om påverkan på naturmiljön. Föreslagna hållplatslägen föranleder ingen kommentar ur naturvårdssynpunkt. Passagen genom Gömmarravinen bedöms dock kunna medföra negativ påverkan på väsentliga naturvärden i en botaniskt mycket värdefull miljö. Länsstyrelsen anser att det krävs fördjupad kunskap för att kunna bedöma påverkan samt behovet av anpassningar och skadeförebyggande åtgärder. Hänvisning görs även till 4 kap. 10 § i TSFS 2021:122.

Bemötande:

Passagen genom Gömmarravinen och dess påverkan på naturvärden behandlas inom ramen för MKB och i det fortsatta arbetet med järnvägsplanens utformning. Underlaget kommer att utvecklas för att möjliggöra bedömning av påverkan på naturvärden samt behov av anpassningar och skadeförebyggande åtgärder, och redovisas i kommande planhandlingar som underlag för nästa samråd.

3.1.3 Risk och säkerhet

Länsstyrelsen har, utifrån redovisat underlag, inget att invända mot den genomförda identifieringen av risker. Eftersom de underlagsrapporter som ligger till grund för bedömningen av en acceptabel risknivå inte har redovisats kan Länsstyrelsen dock inte ta ställning till den sammantagna risknivån eller till om föreslagna åtgärder är tillräckliga.

Bemötande:

Risk och säkerhet hanteras i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen. Det underlag som ligger till grund för bedömning av risknivå och säkerhetsåtgärder har inte redovisats i detta skede, men tas fram inom det fortsatta arbetet och kommer att redovisas i kommande planhandlingar.

3.1.4 Ras och skred

Länsstyrelsen instämmer i att riskområden behöver kartläggas i det fortsatta arbetet och noterar att flera delar av sträckan har geotekniskt utmanande förutsättningar, bland annat områden med förutsättning för skred i finkornig

jordart, instabila branta slänter samt risk för erosion vid Gömmarbäcken. Länsstyrelsen hänvisar till Vägledning ras, skred och erosion med tillhörande kartlager samt till 2 kap. 1 och 3 §§ i TSFS 2021:122.

Bemötande:

Ras, skred och erosion, inklusive förhållandena vid Gömmarbäcken, hanteras i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen samt inom ramen för MKB. Underlaget kommer att utvecklas med stöd av fortsatt utredning av de geotekniska förutsättningarna längs sträckan och redovisas i kommande planhandlingar som underlag för nästa samråd.

3.1.5 Översvämningsrisk

Länsstyrelsen ser positivt på att anläggningen ska utformas för att hantera översvämningsrisker men efterfrågar en utredning som visar var riskerna finns och hur planerade åtgärder och vald utformning motverkar dessa. Avsaknaden av en sådan utredning innebär att Länsstyrelsen i detta skede inte kan bedöma spårsträckans lämplighet ur översvämningssynpunkt. Länsstyrelsen framhåller även att exploateringen inte bör bidra till en förvärrad situation för befintlig bebyggelse. För samhällsviktig infrastruktur bedöms det dessutom lämpligt att genomföra känslighetsanalyser för regn som överstiger 100 års återkomsttid, inklusive för anläggningar som transformatorstationer och pumpstationer. Hänvisning görs även till 2 kap. 4–9 §§ i TSFS 2021:122.

Bemötande:

Översvämningsrisker behandlas inom ramen för MKB och i det fortsatta arbetet med järnvägsplanens utformning. Underlaget utvecklas för att beskriva var översvämningsrisker finns och hur anläggningens utformning kan anpassas för att hantera dessa. Påverkan på befintlig bebyggelse samt behov av känslighetsanalyser för regn som överstiger 100 års återkomsttid beaktas i det fortsatta arbetet och redovisas i kommande planhandlingar som underlag för nästa samråd.

3.1.6 Miljökvalitetsnormer för vatten

Länsstyrelsen bedömer att nuvarande underlag inte är tillräckligt detaljerat för att kunna bedöma påverkan på yt- och grundvattenförekomster. Länsstyrelsen framhåller att projektet inte får orsaka otillåten försämring av någon kvalitetsfaktor i någon recipient eller äventyra möjligheten att följa gällande miljökvalitetsnormer för vatten. Miljökonsekvensbeskrivningen behöver därför bedöma risken för att planerad grundvattenbortledning mobiliserar och transporterar föroreningar, inklusive PFAS, till grund- eller ytvattenrecipienter samt beskriva hur sådana föroreningar ska hanteras på ett säkert sätt. Hänvisning görs även till 4 kap. 11 § i TSFS 2021:122.

Bemötande:

Förhållandet till miljö kvalitetsnormer för vatten behandlas inom ramen för MKB. Detta omfattar bland annat påverkan på yt- och grundvatten samt risken för att grundvattenbortledning kan mobilisera eller sprida föroreningar, inklusive PFAS, till berörda recipienter. Underlaget kommer att utvecklas för att möjliggöra bedömning av påverkan i förhållande till gällande miljö kvalitetsnormer och redovisas i kommande planhandlingar inom ramen för miljöbedömningen som underlag för nästa samråd.

3.2 Samråd med kommuner

Avsnittet redovisar synpunkter från kommuner som inkommit inom ramen för samrådet. Huddinge kommun, Stockholms stad och Botkyrka kommun är berörda kommuner enligt 2 kap. 2 § första stycket lagen om byggande av järnväg.

3.2.1 Huddinge kommun**3.2.1.1 Generella synpunkter**

Huddinge kommun föreslår att projektet i framtiden bör konsekvent benämnas Spårväg Syd etapp 1 för att undvika otydlighet. Begreppet Spårväg Syd bör enligt kommunen förbehållas ursprunglig sträckning mellan Flemingsberg och Älvsjö.

Huddinge kommun konstaterar att samverkan mellan parterna och intilliggande stadsbyggnads- och infrastrukturprojekt är nödvändig för projektets framdrift samt att samverkan har en avgörande betydelse för att budget och tidplan hålls och projektmål uppfylls. Kommunen förutsätter att det fortsatta arbetet präglas av nära samverkan i stort förtroende mellan parterna. Kommunen lyfter särskilt fram att samverkan är viktig i komplexa avsnitt så som bytespunkter där många aktörer och funktioner möts samt för kommunens större stadsutvecklingsprojekt. Kommunen framhåller också att samplanering krävs med intilliggande projekt Trafikplats Högsolan för genomförande av Spårväg Syd etapp 1 i Flemingsberg.

Kommunen påpekar att det inte framgår av samrådshandlingen att återställandeåtgärder utanför spårområdet, som krävs för att kunna genomföra spårvägen, ska finansieras av projektmedel och ska hanteras som att de ingår i kollektivtrafikobjektet. Kommunen konstaterar att återställandeåtgärder hittills har studerats mycket översiktligt och att dessa åtgärder kan komma att påverka de förslag som presenteras i samrådsunderlaget. Kommunen framhåller att återställandeåtgärder måste utformas i nära dialog med kommunen och att

kommunala anläggningar som berörs återställs i enlighet med standarden i kommunens tekniska handbok.

Huddinge kommun konstaterar att Trafikverket har, på begäran av regeringen, lämnat in förslag till förändringar i syfte att sänka investeringskostnader för Tvärförbindelse Södertörn. De föreslagna förändringarna påverkar utformningen av Spårväg Syd etapp 1 och kommunen framhåller därför att eventuella förändringar gällande Tvärförbindelse Södertörn kan komma att innebära ändrade ställningstaganden från kommunen.

Vidare lyfter kommunen att en spårvägstypologi som behandlar buss och spårväg i samma utrymme kan vara aktuellt att studera på delar av sträckan för att begränsa projektets investeringskostnad. Regulatorbron är ett område som särskilt lyfts.

När det gäller bytespunkter framhåller kommunen att det är viktigt med effektiva byten mellan spårväg och övrig kollektivtrafik. Kommunen framhåller särskilt att bytet mellan spårväg och buss behöver vara tydligt och gent i Masmo. Utöver de utpekade bytespunkterna konstaterar även kommunen att det finns ytterligare hållplatser där effektiva byten till buss kan komma att bli aktuellt.

Huddinge kommun framhåller att likvärdiga underlag saknas för huvudalternativ och alternativa spårsträckningar. Utan sådana underlag har kommunen svårt att ta ställning till eller förorda ett alternativ framför ett annat. I det fortsatta arbetet behöver därför en gemensam bild skapas av vilka utredningar som krävs. Kommunen betonar även vikten av att spårvägen utformas yteffektivt för att möjliggöra framtida stadsutveckling och minimera kostnader för fastighetsintrång.

Vidare betonar Huddinge kommun att buller och stomljud bör särskilt beaktas i ett tidigt skede och utredas noggrant för att säkerställa att situationen inte försämras ytterligare.

Bemötande:

Region Stockholm delar Huddinge kommuns synpunkt om att benämningen bör förtydligas och avser att i dialog med parterna hitta en benämning som gemensamt kan användas framöver.

Region Stockholm delar Huddinge kommuns uppfattning om att samverkan mellan parterna, intilliggande stadsbyggnads- och infrastrukturprojekt och andra berörda aktörer är nödvändig för

projektets framdrift. Region Stockholm ser fram emot en fortsatt fördjupad samverkan och dialog så att kommande projektering av anläggningen kan anpassas till befintlig och planerad bebyggelse och infrastruktur på bästa möjliga sätt.

Region Stockholm ansvarar för de återställandeåtgärder som krävs till följd av spårvägens genomförande samt bekostas av projektmedel i enlighet med gällande avtal. I det fortsatta planarbetet utreds återställandeåtgärder närmare och vid behov justeras de förslag som presenteras i samrådsunderlaget. Region Stockholm avser att ha nära samverkan med Huddinge kommun gällande utformning av återställandeåtgärder genom hela processen.

Samverkan sker löpande med Trafikverket gällande Tvärförbindelse Södertörn i aktuella beröringspunkter. Regeringen gav i april 2026 byggstartsbesked för Tvärförbindelse Södertörn och eventuella förändringar som påverkar spårvägen kommer att hanteras i nära samverkan med berörda. Region Stockholm noterar att eventuella förändringar kan komma att påverka kommunens nuvarande ställningstagande.

I det fortsatta arbetet med järnvägsplan kommer spårvägens utformning samt påverkan på befintliga gator och trafik utredas vidare. Resultatet från dessa utredningar kan komma att innebära en ändrad utformning där bland annat en spårvägstypologi där buss och spårväg delar utrymme kan bli aktuell.

Region Stockholm instämmer med Huddinge kommun om vikten av effektiva och attraktiva byten mellan spårväg och övrig kollektivtrafik. I det fortsatta planarbetet hanteras detaljerade utformningsfrågor såsom hållplatslägen och kopplingar mellan trafikslag. Regionen ser fram emot fortsatt samverkan i dessa frågor.

I det fortsatta utredningsarbetet avser Region Stockholm att utreda alternativa spårsträckningar till en likvärdig nivå för att möjliggöra ett välgrundat ställningstagande. Vilka utredningar som krävs kommer att beslutas utifrån platsspecifika behov och kommer att ske i dialog med berörda.

Buller och stomljud beaktas tidigt i planarbetet och behandlas inom ramen för MKB, där effekter och konsekvenser utreds och redovisas tillsammans med förslag på åtgärder.

3.2.1.2 *Delområde Flemingsberg*

Huddinge kommun har inga synpunkter på spårvägens principiella placering eller det föreslagna hållplatsläget vid Flemingsbergs station och fram till hållplats Huddinge Sjukhus. Kommunen konstaterar att det finns många känsliga verksamheter med avseende på buller, vibrationer och elektromagnetiska fält. Kommande arbeten behöver säkerställa att dessa inte påverkas negativt.

Avseende Regulatorbron och ändhållplats framhåller kommunen att ytterligare studier behövs för att klargöra funktioner samt samordna trafiklösningar och markanvändning. Kommunen påpekar att lösningar där buss och spårväg delar utrymme har diskuterats. Kommunen framhåller att en möjlig framtida förlängning till Flemingsbergsdalen inte ska omöjliggöras.

Kommunen framhåller att spåret norr om hållplats vid Huddinge Sjukhus bör placeras mittförlagt i gatan för att möjliggöra den stadsutveckling som beskrivs i utvecklingsplanen.

Bemötande:

Känsliga verksamheter avseende buller, vibrationer och elektromagnetiska fält vid Flemingsberg kommer att behandlas inom ramen för MKB och den fortsatta projekteringen.

Regulatorbrons funktioner, trafiklösningar och markanvändning studeras vidare i samordning med Huddinge kommun och Trafikverket. Möjligheten till samtrafik med buss beaktas i den fortsatta utformningen. Spårvägens utformning ska möjliggöra en framtida förlängning till Flemingsbergsdalen.

Spårets placering norr om hållplats Huddinge sjukhus hanteras i den fortsatta utformningen med hänsyn till kommunens utvecklingsplan.

3.2.1.3 *Delområde Kästa-Loviseberg*

Huddinge kommun konstaterar att de i nuläget inte kan förorda något av de studerade tunnelalternativen under Kästa. Båda förslagen behöver utredas på ett likvärdigt sätt och utvärderas i relation till projektmålen.

För sträckan mellan Kästatunneln och Glömstadalen förordar kommunen huvudalternativet. Den alternativa sträckningen har under tidigare skeden valts bort på grund av konflikt med bäcken, Göta Landsväg/Tingsvägen och befintliga markförlagda ledningar.

Kommunen framhåller att spårvägsprojektet behöver samverka med kommunens kommande projektering av höjdsättning och gatustruktur för att säkerställa en genomförbar spårsträckning.

Kommunen ser positivt på fortsatt provtagning av PFAS och andra föroreningar i Kästa och påpekar att föroreningarnas utbredning är okänd.

Bemötande:

Kommunens synpunkt om att alternativen för tunneln under Kästa behöver utredas till en likvärdig nivå hanteras i enlighet med vad som anges i bemötandet under generella synpunkter (3.2.1.1) ovan.

Kommunens preferens för huvudalternativet för sträckan mellan Kästatunneln och Glömstadalen noteras i det fortsatta planarbetet.

Samverkan med Huddinge kommuns projektering av höjdsättning och gatustruktur sker i det fortsatta planarbetet för att säkerställa en genomförbar spårsträckning.

Förekomst av PFAS och andra föroreningar i Kästa behandlas inom ramen för MKB, där föroreningarnas utbredning utreds vidare som underlag för den fortsatta planeringen.

3.2.1.4 Delområde Glömstadalen

Huddinge kommun konstaterar att de i nuläget inte kan förorda ett spårlinjealternativ. Båda förslagen behöver utredas på ett likvärdigt sätt och utvärderas i relation till projektmålen. Kommunen konstaterar att handlingar för den alternativa sträckningen hittills inte varit godtagbara, men utesluter inte att anpassningar kan göra den godtagbar. Den alternativa sträckningen ger sämre förutsättningar för anpassning till befintlig topografi och omgivningsförhållanden, vilket kan påverka exploateringsgraden negativt.

Kommunen ser goda möjligheter till bostadsbygande enligt huvudalternativet och framhåller att konsekvenser för bostadsbyggandet behöver utredas vid alternativ sträckning.

Bemötande:

Kommunens synpunkt om att spårlinjealternativen i Glömstadalen behöver utredas till en likvärdig nivå hanteras i enlighet med vad som anges i bemötandet under generella synpunkter (3.2.1.1) ovan.

Kommunens synpunkter om den alternativa sträckningens

förutsättningar och konsekvenser noteras. Detta kommer att utredas vidare i samverkan med Huddinge kommun.

3.2.1.5 Delområde Masmö

Huddinge kommun framhåller att sträckan från Häggstavägen till tunneln i Masmoberget behöver fortsatt samordnas med Tvärförbindelse Södertörn, och att ändrade förutsättningar kan innebära behov av att ompröva tidigare beslut.

Kommunen konstaterar att placering på södra sidan av Botkyrkaleden stödjer stadsutvecklingen i Vårby-Masmö och framhåller att fortsatt samordning med andra aktörer är nödvändig.

Kommunen framhåller att hållplatsens utformning ska bidra till en attraktiv helhetsmiljö och att tillgängligheten till naturreservatet behöver säkerställas under och efter etablering.

Kommunen påpekar att samordning behöver ske med planering av det regionala cykelstråket mellan Vårby Backe och Kungens Kurva samt att synpunkterna i tidigare yttrande om vattendomen (KS2025/2068) ska beaktas i kommande projektering.

Bemötande:

Samordning med Tvärförbindelse Södertörn för sträckan från Häggstavägen till tunneln i Masmoberget sker i det fortsatta planarbetet. Ändrade förutsättningar hanteras i nära samverkan med berörda parter.

Hållplatsens utformning och dess bidrag till en attraktiv helhetsmiljö behandlas inom ramen för MKB och den fortsatta utformningen. Tillgängligheten till naturreservatet under och efter etablering hanteras i den fortsatta projekteringen.

Samordning med planeringen av det regionala cykelstråket mellan Vårby Backe och Kungens kurva sker i det fortsatta planarbetet. Synpunkterna i kommunens tidigare yttrande om vattendom beaktas i kommande projektering.

3.2.1.6 Delområde Kungens Kurva Södra

Kommunen bedömer att den föreslagna spårsträckningen principiellt fungerar väl men efterfrågar fördjupad prövning av hållplatsens och spårens läge. Kommunen anser att spårvägen ska bidra till en stadsmässig helhetsmiljö och

förutsätter att trafiklösningar för samtliga trafikslag samordnas med planerad markanvändning.

Kommunen påpekar att gymnasieskolan vid hållplatsläget klassas som känslig verksamhet och förutsätter att det fortsatta arbetet säkerställer att gällande riktvärden för buller inte överskrids.

Kommunen förtydligar att påståendet i samrådshandlingen om ökad tillgänglighet till Gömmarens naturreservat endast gäller kollektivtrafikresenärer. För gående och cyklister riskerar spårvägen i stället att minska tillgängligheten.

Kommunen anser att spårvägen inte ytterligare får försämra tallsumpskogens vattentillrinning och efterfrågar att projektet i stället verkar för att tillföra mer vatten till sumpmarken.

Kommunen påpekar att skyfallsstråken på Dialoggatan behöver beaktas i det fortsatta arbetet.

Bemötande

Fördjupad prövning av hållplatsens och spårens läge samt samordning av trafiklösningar med planerad markanvändning hanteras i den fortsatta utformningen.

Synpunkten om tillgängligheten till Gömmarens naturreservat för gående och cyklister noteras och beaktas i det fortsatta planarbetet. Buller vid gymnasieskolan, spårvägens påverkan på tallsumpskogens vattentillrinning samt skyfallsstråken på Dialoggatan behandlas inom ramen för MKB och den fortsatta utformningen.

3.2.1.7 Kungens Kurva-Skärholmen

Kommunen ser positivt på att spårvägen stärker tillgängligheten och förutsättningarna för den regionala stadskärnans utveckling. Kommunen förutsätter att det fortsatta planeringsarbetet tar hänsyn till det etablerade samverkansarbetet med Stockholms stad och de gemensamma målsättningarerna för Kungens Kurva–Skärholmen.

Kommunen förutsätter att kopplingen mellan Kungens Kurva och Skärholmen säkerställs så att effektiva byten möjliggörs och att samtliga trafikslag ryms med godtagbara funktioner i den trånga sektionen. Kommunen förutsätter vidare att etapp 1 utformas så att framtida etapp 2 inte omöjliggörs.

Kommunen förutsätter att spårvägen går i reserverat utrymme på Smistavägen och kräver samverkan mellan projektet, kommunen och Trafikförvaltningens stombusslinje J i detta snitt.

Kommunen påpekar att lågpunkter längs sträckan samt skyfallshantering behöver beaktas i det fortsatta arbetet.

Bemötande

Det fortsatta planarbetet utgår från etablerat samverkansarbete och gemensamma målsättningar för Kungens kurva–Skärholmen.

Kopplingen mellan Kungens kurva och Skärholmen, inklusive effektiva byten och utrymme för samtliga trafikslag, hanteras i den fortsatta utformningen. Spårvägens placering på Smistavägen samt samverkan med stombusslinje J hanteras i samordning med berörda parter.

Spårvägens utformning ska möjliggöra en framtida etapp 2. Lågpunkter och skyfallshantering beaktas i det fortsatta plan- och projekteringsarbetet samt inom ramen för MKB.

3.2.2 Stockholms stad

3.2.2.1 Övergripande synpunkter

Stockholms stad är positiv till utbyggnaden av Spårväg Syd mellan Flemingsberg och Skärholmen och framhåller vikten av att spårvägen byggs ut i sin helhet mellan Flemingsberg och Älvsjö i enlighet med Sverigeförhandlingen och Ramavtal 6. Staden 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. Staden konstaterar att projektet innehåller faktorer som riskerar att bli tids- och kostnadsdrivande, bland annat komplicerade tunnel- och brokonstruktioner samt ett beroende till Tvärförbindelse Södertörn vars förutsättningar ännu är oklara, och betonar vikten av att projektet håller den avtalade budgeten.

Bemötande:

Region Stockholm noterar Stockholms stads stöd för projektet. Spårvägens utformning ska möjliggöra en framtida förlängning mot Älvsjö i enlighet med tilläggsavtalet till Ramavtal 6. Frågor om tidplan, kostnader och beroenden till Tvärförbindelse Södertörn hanteras inom ramen för projektets styrning och i den fortsatta samordningen med berörda parter.

3.2.2.2 *Spårlinjens och bytespunktens placering*

Stockholms stad är positiv till att spårvägen placeras längs Smistavägen men påpekar att placeringen kan komma att påverka korsningarna Skärholmsvägen/Smistavägen och Skärholmsvägen/Harholmsgatan. Staden anger att trafiklösningar som fungerar för samtliga trafikslag behöver säkerställas i dessa korsningar och längs hela sträckan inom Stockholm. Staden påpekar vidare att korsningen Smistavägen/Skärholmsvägen ligger inom en privat fastighet där vägen regleras genom servitut, och att befintligt servitut inte bedöms omfatta spårväg. Rättigheten behöver därför sannolikt utvidgas eller ersättas i dialog med berörd fastighetsägare, då marken inte står under kommunal rådighet.

Stockholms stad framhåller att bytespunktens placering i Skärholmen är av stor betydelse för platsens framtida utveckling och efterfrågar ett läge på eller under Skärholmsplan för att ge resenärerna bästa möjliga förutsättningar till attraktiva och effektiva byten mellan spårväg, tunnelbana och buss. Staden påpekar att spårvägens placering längs Smistavägen och hållplatsens placering på Skärholmsplan innebär beroenden till befintlig infrastruktur och flera intressenter, bland annat en planerad ombyggnad av Skärholmsvägen och Skärholmsplan inför öppnandet av Förbifart Stockholm. Staden efterfrågar fortsatt tät samverkan och betonar att bytespunkten ska hanteras som en helhet där även busshållplatser omfattas och att trygga och tillgängliga resenärsmiljöer säkerställs i hela bytespunkten. Vid val av hållplatsläge anger staden att möjligheten till en framtida förlängning av spårvägen till Älvsjö måste beaktas.

Bemötande:

Trafiklösningar för samtliga trafikslag i korsningarna Skärholmsvägen/Smistavägen och Skärholmsvägen/Harholmsgatan utreds vidare i det fortsatta planarbetet. Frågan om befintligt servitut vid korsningen Smistavägen/Skärholmsvägen och behovet av utvidgad eller ersatt rättighet hanteras i samordning med berörd fastighetsägare.

Bytespunktens placering och utformning i Skärholmen hanteras i det fortsatta planarbetet i samordning med Stockholms stad samt övriga parter och intressenter. Detta omfattar kopplingar till tunnelbana och buss samt trygga resenärsmöjligheter. Samordning sker även med planerad ombyggnad av Skärholmsvägen och Skärholmsplan inför öppnandet av Förbifart Stockholm.

3.2.2.3 Miljö och kultur

Stockholms stad påpekar att sträckan Kungens kurva–Skärholmen utgörs av en starkt urbaniserad miljö med dominerande inslag av hårdgjorda ytor och barriärer i form av vägar. Staden anger att stor hänsyn bör tas till befintliga träd och annan växtlighet i den fortsatta projekteringen och att målsättningen bör vara att stärka inslaget av grönska och gröna värden längs sträckan.

Stockholms stad bedömer att sträckan är lämplig ur kulturmiljösynpunkt men anger att påverkan på de kulturhistoriska värdena i Skärholmen behöver studeras och bedömas närmare när en mer detaljerad utformning av spårsträckning och hållplatslägen föreligger. Staden påpekar att aktuell spårkorridor är i direkt anslutning till flera fastigheter som är grönmärkade i stadens kulturhistoriska klassificeringskarta, vilket innebär att Stadsmuseet bedömt att fastigheterna har ett högt kulturhistoriskt värde och är särskilt värdefulla från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt.

Bemötande:

Hänsyn till befintliga träd och växtlighet samt möjligheten att stärka gröna värden längs sträckan beaktas i den fortsatta projekteringen och behandlas inom ramen för MKB.

Påverkan på kulturhistoriska värden i Skärholmen, inklusive fastigheter klassificerade av Stadsmuseet, behandlas inom ramen för MKB parallellt med att utformningen preciseras.

3.2.2.4 Stadens fastigheter i Huddinge kommun

Stockholms stad noterar att det föreslagna hållplatsläget för Kungens kurva södra har flyttats jämfört med det läge som redovisades i den sammanvägda ståndpunkten för lokaliseringsutredningen från 2024, där ett läge söder om Kungens kurvaleden i höjd med fastigheten Linjen 3 föreslogs. Det nu aktuella förslaget är i stället beläget längre västerut inom fastigheterna Polygonen 2 och Masmo 1:1 som ägs av Stockholms stad.

Staden upplyser om att befintlig stenkrossverksamhet inom Masmo 1:1 planeras vara kvar, vilket riskerar att omge hållplatsen av instängslade verksamhetsområden och medföra bristande överblickbarhet och otrygga miljöer. Staden anger att trygghetsaspekter behöver analyseras särskilt, inte minst med hänsyn till att hållplatsen förväntas användas av ungdomar som reser till närliggande gymnasieskola.

Bemötande:

Hållplatslägets placering och motiven för detta redovisas i kommande planhandlingar. Placeringen kan komma att justeras inom utredningskorridoren utifrån fortsatta utredningar. Trygghetsaspekter vid hållplatsen analyseras och beaktas i utformningen. Särskild hänsyn kommer att tas till unga resenärer.

3.2.2.5 Befintliga och planerade VA-anläggningar

Stockholm Vatten och Avfall AB (SVOA) har i detta yttrande sett över samtliga lokaliseringsområden och konstaterar att befintliga VA-anläggningar finns i samtliga delområden inom Stockholms stad och Huddinge kommun. Samordning mellan SVOA och Spårväg Syd kommer därmed att krävas i arbetet med planhandlingar samt genom hela projektet. Flertalet av SVOAs befintliga anläggningar riskerar att komma i konflikt med spårvägen där spårlinjen planeras i ytläge.

Staden anger att så få anläggningar som möjligt bör flyttas ur ett miljö- och samhällsekonomiskt perspektiv, vilket särskilt gäller SVOAs större anläggningar såsom huvudledningar. Staden anser att projektet bör ansvara för samordningen samt utreda och presentera hållbara lösningar för SVOAs befintliga anläggningar, och betonar att samordning mellan alla berörda intressenter måste fungera genom hela processen. Den kollisionsutredning som Spårväg Syd tagit fram ska ligga till grund för det fortsatta arbetet.

Per delsträcka redovisar SVOA följande:

- Flemingsberg: VA-ledningar parallellt och korsande med spårlinjen inom Hälsovägen samt en tunnel som korsar under Hälsovägen. Nya huvudledningar planeras även att korsa Hälsovägen.
- Kästa–Loviseberg: Befintliga VA-ledningar i samtliga vägar inom den utökade lokaliseringskorridoren inom Kästa. Vid tunnelalternativet behöver hänsyn tas till vibrationspåverkan på ledningarna. Inom Loviseberg finns en befintlig SVOA-tunnel; inga kollisioner bedöms uppstå men SVOAs riktlinjer för arbeten nära jord- och bergsanläggningar ska tillämpas. Nya VA-anläggningar planeras i samband med exploatering inom Loviseberg, vilket kräver samordning mellan projektet, Huddinge kommun och SVOA.
- Glömstadalen: Spårlinjen korsar en vattenledning i Häggstavägen, två huvudledningar i Masmovägen samt en vattenledning i Myrstugevägen. Samordning krävs i kommande planering och genomförande.

- Masmo: Befintliga VA-ledningar i Snickarkrogsvägen samt en avloppstunnel under Botkyrkaleden. Nya huvudledningar planeras längs Solhagavägen och Snickarkrogsvägen.
- Kungens kurva södra: VA-ledningar längs Dialoggatan och Kungens kurvaleden samt en tunnel som korsar under Kungens kurvaleden på två ställen. Nya huvudledningar planeras längs Kungens kurvaleden och vidare sydväst inom lokaliseringskorridoren.
- Kungens kurva–Skärholmen: Två huvudledningar längs östra sidan av Smistavägen samt VA-ledningar längs Ekgårdsvägen, Skärholmsplan och Skärholmsgången.

Bemötande:

Synpunkterna om befintliga VA-anläggningar noteras.

Ledningskonflikter inom samtliga delområden hanteras i det fortsatta planarbetet med utgångspunkt i genomförd kollisionsutredning, med målsättningen att minimera antalet anläggningar som behöver flyttas. Samordning med SVOA sker genom hela projektet avseende såväl befintliga som planerade anläggningar. SVOAs riktlinjer för arbeten nära jord- och bergförlagda anläggningar beaktas i projekteringen.

3.2.3 Botkyrka kommun

Botkyrka kommun är i grunden positiv till Spårväg Syd och framhåller att projektet kan bidra till bättre tvärgående kollektivtrafik, kortare restider samt förbättrad tillgång till arbete, utbildning, vård och service för kommunens invånare. Kommunen lyfter särskilt fram hållplatsen i Masmo som viktig för att stärka kopplingen mellan spårväg, tunnelbana och buss. Kommunen framhåller också att Masmo är särskilt viktig för Botkyrkaborna, eftersom många resenärer kan förväntas byta mellan tunnelbana, buss och spårväg där.

Kommunen ser positivt på att hållplatsen i Masmo planeras i nära anslutning till tunnelbanestationen och betonar vikten av att bytespunkten utformas så att den blir tydlig, trygg, gen och tillgänglig. Botkyrka kommun framhåller att detta är särskilt viktigt för barn, äldre och personer med nedsatt rörelseförmåga.

Kommunen anser att den fortsatta planeringen bör prioritera korta gångavstånd, god orienterbarhet, tillgängliga nivåförbindelser, god belysning och trygga vistelsemiljöer vid Masmo torg.

Botkyrka kommun framhåller samtidigt att det upphöjda hållplatsläget i Masmo ställer höga krav på utformningen. Samrådshandlingen anger att hållplatsen planeras cirka 15 meter över torget, och kommunen bedömer att en sådan

lösning riskerar att upplevas som mindre tillgänglig och mindre trygg om bytet inte utformas mycket omsorgsfullt. Kommunen efterfrågar därför att nästa skede tydligare redovisar hur tillgänglighet, trygghet, siktlinjer, orienterbarhet och bytesfunktion ska lösas i praktiken.

Botkyrka kommun ser även behov av fortsatt samordning med annan planering och infrastruktur, bland annat Tvärförbindelse Södertörn och planläggning kring Masmotorg. Kommunen framhåller att samordningen är viktig för att undvika nya barriärer eller försämrade framkomlighet under byggtid och i färdig miljö. Kommunen pekar särskilt på att detta blir viktigt om sträckningen för Tvärförbindelse Södertörn ändras till att gå via Botkyrkaleden.

Vidare bedömer Botkyrka kommun att nya spårbundna hållplatser i Flemingsberg och Loviseberg kan få betydelse även för Tullinge. Kommunen anser att hållplatserna kan ge bättre tillgång till regionala målpunkter, starkare kollektivtrafikkopplingar och förbättrad kollektivtrafikförsörjning i norra Tullinge. Kommunen ser också positivt på att huvudalternativet för spårlinje i tunnel vid Loviseberg går utanför Botkyrka kommuns gräns.

Samtidigt lyfter kommunen flera risker för Tullinge. Botkyrka kommun bedömer att utvecklingen i Flemingsberg och Loviseberg kan medföra ökad belastning på anslutande vägar, lokala resmönster och bytespunkter. Kommunen pekar även på risk för ökade barriäreffekter, bullerpåverkan och kumulativa konsekvenser för natur, rekreation och lokala samband, inklusive påverkan på områden som används av boende i Tullinge och på tillgången till sammanhängande natur och rekreativa samband.

Ur ett barnperspektiv framhåller Botkyrka kommun att Spårväg Syd kan innebära förbättrade möjligheter för barn och unga att nå skola, fritidsaktiviteter, kultur, vård och andra målpunkter. Kommunen betonar samtidigt att hållplatsen i Masmotorg och byteslösningarna där behöver utformas så att de är trygga, begripliga och säkra även för barn som reser utan vuxet sällskap. Kommunen framhåller också att platsen behöver vara enkel att förstå och säker att röra sig genom för att barn ska kunna använda den självständigt. Kommunen anser också att fortsatt planering behöver ta hänsyn till barns tillgång till natur och rekreationsområden, särskilt i relation till Tullinge.

Botkyrka kommun bedömer slutligen att de ekonomiska och praktiska konsekvenserna för kommunen ännu inte är tillräckligt tydliggjorda. Kommunen efterfrågar därför att nästa skede mer konkret redovisar vilka ekonomiska och praktiska följder projektet kan få för kommunen.

Bemötande:

Region Stockholm noterar Botkyrka kommuns stöd för projektet. Kommunens synpunkter om Masmo hållplats välkomnas. Tillgänglighet, trygghet, orienterbarhet och bytesfunktion vid Masmo hållplats behandlas i den fortsatta utformningen. Det upphöjda hållplatslägets konsekvenser för bytesfunktion och tillgänglighet redovisas mer utförligt i kommande planhandlingar i samordning med berörda kommuner

Samordning med Tvärförbindelse Södertörn och övrig planering kring Masmo torg sker inom det fortsatta planarbetet med syfte att undvika nya barriärer och säkerställa framkomlighet både under byggtid och efter färdigställande.

Kumulativa effekter avseende buller, barriärer, natur och rekreation för Tullinge och angränsande områden behandlas inom ramen för MKB.

Frågor om ekonomiska och praktiska konsekvenser för Botkyrka kommun hanteras i den fortsatta dialogen med kommunen.

3.3 Samråd med statliga myndigheter

Nedan redovisas en sammanställning av inkomna yttranden från statliga myndigheter. Yttrandena följs av Region Stockholms bemötanden (kursivt).

Ett flertal myndigheter har informerats om samrådet och meddelat att de inte har några erinringar:

- Bergstaten
- Boverket
- Elsäkerhetsverket
- Jordbruksverket
- Myndigheten för civilt försvar
- Svenska kraftnät
- Vattenmyndigheten i Norra Östersjön

Följande myndigheter har inkommit med yttranden:

- Försvarsmakten
- SGU
- Skogsstyrelsen
- SMHI
- Strålsäkerhetsmyndigheten
- Trafikverket

3.3.1 Försvarsmakten

Försvarsmakten har tagit del av samrådshandlingen för Spårväg Syd, etappen Flemingsberg–Skärholmen. Myndigheten bedömer att åtgärden, enligt vad som framgår av nuvarande förslag, inte riskerar att medföra påtaglig skada på riksintresse för totalförsvarets militära del. Försvarsmakten lämnar inga synpunkter som påverkar den fortsatta planeringen.

Bemötande:

Försvarsmaktens synpunkter noteras.

3.3.2 SGU

Sveriges geologiska undersökning (SGU) avstår från att lämna specifika synpunkter på remissen och hänvisar i stället till sina allmänna riktlinjer för infrastrukturplanering. SGU framhåller att tidig användning av geologisk information avseende jordart, jorddjup, berggrund och grundvattenförhållanden kan minska kostnader, miljöpåverkan och ledtider. SGU rekommenderar att krossat berg eller morän används i stället för naturgrus. SGU hänvisar vidare till sin checklista för planering av infrastruktur samt till sin checklista för verksamheter som påverkar grundvattenförekomster som underlag för vad som bör redovisas i den kommande miljökonsekvensbeskrivningen.

Bemötande:

SGU:s rekommendationer om tidig användning av geologisk information beaktas i det fortsatta arbetet och SGU:s checklistor beaktas som underlag i arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen. Rekommendationen om att använda krossat berg eller morän i stället för naturgrus noteras inför kommande skeden.

3.3.3 Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen konstaterar att Spårväg Syd kan påverka naturvärden och hydrologi, särskilt under byggskedet. Myndigheten lyfter att flera av de föreslagna korridorerna berör registrerade nyckelbiotoper, sumpskogar och områden med höga naturvärden, främst äldre ädellövskogar och ekmiljöer som fungerar som viktiga spridningskorridorer i landskapet. Skogsstyrelsen framhåller särskilt att Stockholms län har utpekade värdetrakter med ek som är beroende av sammanhängande ädellövmiljöer, och att exploatering av sådana miljöer därför kan få konsekvenser även utöver den direkta påverkan på enskilda bestånd.

Myndigheten framhåller att negativ påverkan på kända naturvärden bör minimeras och helst undvikas. Om ekmiljöer behöver tas i anspråk kan

kompensationsåtgärder som skötsel av ädellövskog och nyanläggning vara aktuella. Skogsstyrelsen tar inte ställning till något av lokaliseringsalternativen, men betonar vikten av att naturvärden beaktas i det fortsatta arbetet.

Bemötande:

Region Stockholm noterar Skogsstyrelsens synpunkter. Påverkan på nyckelbiotoper, sumpskogar, ekmiljöer och spridningskorridorer behandlas inom ramen för MKB. Spårvägens utformning ska minimera negativ påverkan på kända naturvärden. Behov av eventuella kompensationsåtgärder utreds i det fall det blir aktuellt.

3.3.4 SMHI

SMHI har tagit del av samrådshandlingarna och avgränsar sitt yttrande till myndighetens ansvarsområden: hydrologi (ytvatten), klimatologi, meteorologi och klimatanpassning.

3.3.4.1 Hydrologi

SMHI välkomnar att den planerade spårvägens påverkan på ytvatten kommer att utredas vidare i kommande MKB. Utredningen bör även omfatta påverkan på ytvatten som inte klassats som vattenförekomster. Myndigheten betonar att bedömningar av ytvattenpåverkan och översvämningsrisk bör utgå både från dagens förutsättningar och från framtida förhållanden under hela spårvägens livslängd.

Bemötande:

Region Stockholm noterar SMHI:s synpunkter om ytvatten och översvämningsrisk. Synpunkterna beaktas i det fortsatta arbetet med järnvägsplanens MKB.

3.3.4.2 Klimatanpassning

SMHI framhåller att analyser av framtida klimat bör baseras på flera utsläppsscenarioer och att olika möjliga utfall bör beaktas i riskvärdering och planering av anpassningsåtgärder. Myndigheten påpekar också att klimatförändringar kan förstärka sociala orättvisor, vilket behöver hanteras i planeringen. Samverkan mellan olika aktörer och sektorer lyfts som en viktig faktor för att stärka nyttorna av genomförda klimatanpassningsåtgärder. SMHI hänvisar till mer information på myndighetens webbplats samt på Myndighetsnätverket för klimatanpassning.

Bemötande:

Klimatanpassning behandlas inom ramen för MKB. Behovet av

samverkan mellan aktörer och sektorer hanteras i den löpande samverkan med berörda kommuner och myndigheter.

3.3.5 Strålsäkerhetsmyndigheten

Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM) anser att kommande miljökonsekvensbeskrivning bör redovisa magnetfältsnivåer vid närliggande bostäder och andra platser där människor vistas varaktigt, i de fall magnetfältsnivåerna förväntas bli förhöjda. Bedömningen av eventuella behov av exponeringsbegränsande åtgärder ska sedan göras utifrån miljöbalkens bestämmelser.

SSM informerar om att elektromagnetiska fält kring järnvägsanläggningar främst påverkar magnetfältsnivåer, eftersom elektriska fält skärmas effektivt av byggnader och vegetation medan magnetfält i större utsträckning kan tränga igenom. Myndigheten hänvisar till sina allmänna råd om begränsning av allmänhetens exponering för elektromagnetiska fält (SSMFS 2008:18), där referensvärdet för magnetfält vid järnvägens systemfrekvens 16,7 Hz är 300 mikrotelsla.

SSM redogör även för att epidemiologiska studier indikerar en möjlig förhöjd risk för barnleukemi vid varaktig exponering för lågfrekventa magnetfält över 0,4 μT , men att sambandet är osäkert och klassat av WHO/IARC som "möjlig cancerframkallande" (grupp 2B). SSM uppger att deras mätningar visar att magnetfältsnivåerna i de flesta bostäder i Sverige typiskt understiger 0,2 μT i årsmedelvärde.

Bemötande:

Region Stockholm noterar Strålsäkerhetsmyndighetens synpunkter. Magnetfältsnivåer kommer att utredas i MKB och bedömning av eventuella behov av exponeringsbegränsande åtgärder görs utifrån miljöbalkens bestämmelser och Strålsäkerhetsmyndighetens allmänna råd (SSMFS 2008:18)

3.3.6 Trafikverket

Trafikverket yttrar sig i egenskap av ansvarig myndighet för statlig infrastruktur och med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv. Regionen behöver tydligare beskriva varför intrång i Trafikverkets skyddszoner och vägområden är nödvändiga samt redovisa konsekvenserna av dessa. Överenskommelser mellan parterna måste träffas i god tid innan järnvägsplanen fastställs. Samordning och avtal krävs vidare avseende förutsättningar och tidplaner med Tvärförbindelse Södertörn, Förbifart

Stockholm, Trafikplats Högsolan och nedsänkning av Huddingevägen vid Flemingsberg.

Bemötande:

Region Stockholm noterar Trafikverkets synpunkter. Behov av intrång i Trafikverkets skyddszoner och vägområden utreds vidare i det fortsatta plan- och projekteringsarbetet och redovisas i kommande samrådshandlingar när spårlinjen har preciserats. Motiv och konsekvenser av sådana intrång redovisas som underlag inför nästa samråd.

Samordning med Trafikverket sker inom det fortsatta planarbetet, särskilt där spårvägen berör statlig infrastruktur eller Trafikverkets pågående och planerade projekt. Frågor om överenskommelser och avtal mellan parterna hanteras i fortsatt samordning och i god tid innan järnvägsplanen fastställs.

3.3.6.1 Skärholmen/Kungens Kurva

Trafikverket påpekar att spårvägen passerar Förbifart Stockholms tunnlar under Smistavägen och kräver att sektioner som redovisar avstånd till skyddszoner tas fram samt att spårvägens laster på tunnelarna visas vara acceptabla. Trafikverket lyfter även att planerad BK4-förstärkning av E4/E20-bron över Smistavägen kan påverka fri höjd och att konsekvenser för trafikplats Kungens Kurvas av- och påfarter behöver analyseras. En eventuell förlängning av spårvägen mot Älvsjö och eventuella konsekvenser för bussrampens anslutning mot Skärholmsvägen bör konsekvensbeskrivas.

Bemötande:

Region Stockholm noterar Trafikverkets synpunkter avseende spårvägens passage i närheten av Förbifart Stockholms tunnlar under Smistavägen, fri höjd vid E4/E20-bron samt konsekvenser för trafikplats Kungens Kurvas av- och påfarter. Dessa frågor studeras vidare i samverkan med Trafikverket och redovisas i kommande planhandlingar.

En eventuell förlängning mot Älvsjö ingår inte i denna järnvägsplan. Järnvägsplanen ska dock möjliggöra en framtida förlängning och en översiktlig konsekvensbeskrivning av förlängningens förutsättningar redovisas i kommande planhandlingar.

3.3.6.2 *Masmo*

Trafikverket anger att Tvärförbindelse Södertörns vägplan och föreslagna utformning utgör en planeringsförutsättning för spårvägen. Spårvägsprojektet behöver därför redovisa konsekvenserna av eventuella intrång i skyddszoner och vägområden kopplade till den framtida Tvärförbindelsen.

Trafikverket anger att den föreslagna spårlinjen inom Glömstadalen och Masmo medför behov av omprojektering av Tvärförbindelse Södertörns anläggning, vilket kan påverka det genomförandeavtal som Trafikverket tecknat med Huddinge kommun.

Parallell tunneldrivning för spårvägen och Tvärförbindelse Södertörn får konsekvenser för Trafikverkets uppföljning av inläckage och grundvattenpåverkan inom ramen för Trafikverkets tillstånd för vattenverksamhet. Trafikverket förutsätter att spårvägsprojektet redovisar hur de båda vattenverksamheterna ska kunna kontrolleras var för sig och kumulativt samt vilken andel av omgivningspåverkan som spårvägens byggnation medför. Trafikverket konstaterar att spårvägens djupare läge under grundvattnets trycknivå sannolikt medför större påverkan än Trafikverkets anläggning och att den planerade större tunnelsektionen kommer att öka inläckaget i Trafikverkets tillstånd. Trafikverket påpekar att det inte kommer att vara möjligt att särskilja vilket grundvatten som läcker in från Tvärförbindelsens ursprungliga sektion respektive den utökade sektion som följer av spårvägstunneln. Trafikverket förutsätter därför att kumulativa effekter redovisas i kommande tillståndsbaserat underlag, tillsammans med en beskrivning av hur samverkande påverkan ska hanteras inom kontroll- och åtgärdsprogram.

Trafikverket konstaterar att spårvägsprojektet befinner sig i ett tidigt skede och att de tekniska förutsättningarna för spårvägens dragning genom Masmoberget ännu inte är fullt klarlagda. Tekniska frågor som påverkar utformningen, exempelvis lutningar, behov av arbetstunnlar, påverkan på planerade ledningar och schakter samt frågor om utrymning och arbetsmiljö, behöver klargöras. Trafikverket framhåller att Tvärförbindelse Södertörn har dragits i tunnel genom området för att begränsa intrång i Gömmarens naturreservat och för att möjliggöra planerad ekodukt och åtgärder för gröna samband vid Masmo. Trafikverket framhåller att det därför är avgörande att spårvägens utformning inte blockerar eller försämrar dessa funktioner.

Trafikverket anger att samordning mellan projekten är nödvändig och ska omfatta funktionell, finansiell och tidsmässig samordning, bland annat genom avtal. Förutsättningarna för och genomförandet av den planskilda korsningen

av Botkyrkaleden vid Masmo ska redovisas, liksom eventuella intrång i Botkyrkaleden och dess vägområde vid parallell dragning.

Bemötande:

Region Stockholm noterar Trafikverkets synpunkter. Tvärförbindelse Södertörns vägplan utgör en planeringsförutsättning för järnvägsplanen.

Frågan om spårvägens dragning genom Masmoberget befinner sig i ett tidigt skede och de tekniska förutsättningarna utreds vidare. Den tekniska utredningen sker i samverkan med Trafikverket. Ett mer detaljerat förslag till järnvägsplan bedöms kunna presenteras till nästa samråd. Former för samordning, inklusive avtal, hanteras i den fortsatta dialogen mellan parterna.

Grundvattenpåverkan, inläckage och kumulativa effekter vid parallell tunneldrivning hanteras inom ramen för MKB och för tillståndprocessen för vattenverksamhet. Redovisningen planeras omfatta hur de båda vattenverksamheterna kan följas upp var för sig och kumulativt, samt hur samverkande påverkan hanteras inom kontroll- och åtgärdsprogram.

Förutsättningarna för den planskilda korsningen av Botkyrkaleden vid Masmo, inklusive eventuella intrång i vägområdet kommer att redovisas för Trafikverket i dialog mellan parterna och i kommande samråd. Frågor om påverkan på Trafikverkets genomförandavtal med Huddinge kommun hanteras inom ramen för den fortsatta samverkan mellan parterna.

3.3.6.3 Loviseberg/Glömstadalen

Trafikverket uppmärksammar att spårvägens sträckning över Glömstaberg passerar Tvärförbindelse Södertörn som ligger i tunnel. Berget har zoner med dålig bergkvalitet och bergtäckning och Trafikverket önskar redovisning av tekniska lösningar längs den aktuella sträckan.

Trafikverket påpekar att den föreslagna passagen vid Glömstatunneln påverkar fastställd vägplan för Tvärförbindelse Södertörn. Förslaget berör både permanent vägområde och tillfälliga ytor som ska nyttjas under byggtid. Bropelare inom Tvärförbindelsens vägområde ska samrådas och avtalas om i den fortsatta processen. Beroende på val av alternativ sträckning påverkar spårvägen även en planerad dagvattendamm. Beroende på alternativ dragning berörs även Häggstavägens framtida dragning.

Bemötande:

Spårvägens passage i förhållande till Tvärförbindelse Södertörn i Glömstadalen studeras vidare med hänsyn till bergförhållanden och Trafikverkets anläggning. Påverkan på fastställd vägplan för Tvärförbindelse Södertörn hanteras i samordning med Trafikverket. Frågor om den planerade dagvattendammen och Häggstavägens framtida dragning hanteras i den fortsatta samordningen.

3.3.6.4 Flemingsberg

Trafikverket påpekar att Västra stambanan är av riksintresse för kommunikation och att riksintresset inkluderar ett framtida behov av kapacitetsökning genom fler spår. Spårreservat finns både väster om spår 1 och öster om spår 7 vid Flemingsberg, vilket berör utredningsområdet och måste beaktas i den fortsatta planeringsprocessen. Trafikverket konstaterar även att pendeltåg, regionaltåg, fjärrtåg och godstransporter inklusive farligt gods trafikerar stambanan genom utredningsområdet.

Trafikverket anger att den i länsplanen föreslagna åtgärden väg 226, planskildhet vid Flemingsberg, ska beslutas under 2026 och att detta är en förutsättning för att spårvägen ska kunna passera Huddingevägen planskilt. Samordning mellan genomförandet av denna åtgärd och spårvägens tidplan är nödvändig.

Trafikverket anger att Regulatorbron måste hållas öppen för byggtrafik under hela byggnationen av trafikplats Högsplan och att den även är viktig för byggtransporter inom Tvärförbindelse Södertörn. Samordning mellan Trafikverkets projekt trafikplats Högsplan, Tvärförbindelse Södertörn och spårvägsprojektet är därför nödvändig, både under planering och byggtid.

Bemötande:

Västra stambanan och tillhörande spårreservat vid Flemingsberg utgör planeringsförutsättningar för järnvägsplanen. Riksintresset för kommunikation, inklusive framtida behov av kapacitetsökning genom fler spår, samt trafiken på stambanan, inklusive transporter av farligt gods, beaktas i det fortsatta planarbetet. Spårvägens utformning utreds med hänsyn till framtida utvecklingsbehov av järnvägsanläggningen vid Flemingsberg.

Planerad planskildhet för väg 226 vid Flemingsberg beaktas i den fortsatta planeringen. Tidsmässig samordning med Trafikverkets process hanteras i den fortsatta dialogen mellan parterna.

Regulatorbrons tillgänglighet och funktion för byggtrafik under byggtiden, inklusive behov kopplade till trafikplats Högsolan och Tvärförbindelse Södertörn, hanteras i fortsatt samordning med Trafikverket.

3.3.6.5 Miljö

Trafikverket anger att spårvägen behöver förhålla sig till och redovisa ackumulerade negativa effekter avseende buller, landskap, flora och fauna, friluftsliv, luftkvalitet och skyfall. Trafikverket efterfrågar även en redovisning av var passager under eller över anläggningen behövs för att minska barriäreffekter för flora, fauna och människor, då spårvägen på vissa sträckor lokaliseras i närheten av Tvärförbindelse Södertörn och E4/E20.

Bemötande:

MKB kommer att omfatta kumulativa effekter av spårvägen och Tvärförbindelse Södertörn avseende buller, landskap, flora och fauna, friluftsliv, luftkvalitet och skyfall. Redovisning av passager och åtgärder för att minska barriäreffekter hanteras i den fortsatta samordningen med Trafikverket.

3.3.6.6 Förändrat klimat

Trafikverket anger att de större områden som berörs av skyfall bör redogöras i handlingen på en övergripande nivå och konstaterar att det finns kända risker kopplade till ett förändrat klimat, exempelvis längs E4/E20. Trafikverket anger att spårvägens utformning inte får leda till att möjligheterna att hantera dagvatten och skyfall försämras i Trafikverkets anläggningar. Trafikverket ser däremot positivt på att gemensamt åstadkomma åtgärder, genom spårvägens lokalisering och därtill nödvändiga åtgärder, som hanterar befintliga lågpunkter i vägsystemet i anslutning till E4/E20 och Tvärförbindelse Södertörn.

Trafikverket påpekar att det i underlaget inte framgår vilka klimatförutsättningar som ligger till grund för utredningen av klimatanpassningsbehov och efterfrågar att detta klargörs i det fortsatta arbetet, exempelvis vad anläggningen projekteras för i fråga om 100- eller 200-årsregn. Trafikverket förordar även att de förutsättningar som används samordnas med Trafikverket för att förenkla det fortsatta samarbetet.

Bemötande:

Skyfallsrisker och klimatanpassning studeras vidare inom ramen för MKB. Underlaget utvecklas för att redovisa hur dagvatten- och skyfallshantering påverkar Trafikverkets anläggningar. De förutsättningar som ligger till grund för bedömningarna kommer att

tydliggöras, inklusive vilka dimensioneringskrav som tillämpas för skyfall. Samordning med Trafikverket kring klimatförutsättningar och eventuella gemensamma åtgärder sker i det fortsatta planarbetet.

3.3.6.7 Geoteknik

Trafikverket anger att det vid markarbeten nära väg- och järnvägsområdet, såsom schaktning, sprängning, grundläggning och åtgärder som kan påverka grundvattennivån, är viktigt att säkerställa att Trafikverkets anläggningar inte påverkas negativt. Spårväg Syd ska ta fram en geoteknisk riskanalys avseende Trafikverkets väg- och järnvägsanläggningar, vilken ska delges och samrådats med Trafikverkets geotekniker.

Bemötande:

Geotekniska förutsättningar och risker vid arbeten i närheten av Trafikverkets väg- och järnvägsanläggningar utreds vidare i det fortsatta planarbetet. En geoteknisk riskanalys av påverkan på Trafikverkets anläggningar tas fram och samråds med Trafikverket.

3.3.6.8 Masshantering

Trafikverket påpekar att den föreslagna spårlinjen påverkar ytor som Trafikverket avser använda för etablering och masshantering, bland annat vid Vårbykrossen och Loviseberg. Trafikverket anger att diskussioner förs med Stockholms stad och Huddinge kommun om nyttjanderätt för dessa ytor.

Bemötande:

Frågor om påverkan på ytor som Trafikverket avser använda för etablering och masshantering hanteras i fortsatt samordning med berörda parter, inklusive Trafikverket samt berörda kommuner.

3.3.6.9 Dagvatten

Trafikverket ser positivt på att dagvattenhanteringen sker inom framtida planområdet och anger att Regionen bör redovisa hur Trafikverkets anläggning påverkas vid ett 200-årsregn.

Bemötande:

Dagvatten och skyfallsfrågor kommer att hanteras inom ramen för MKB. Underlaget utvecklas för att redovisa hur dagvatten- och skyfallshantering påverkar Trafikverkets anläggningar

3.3.6.10 Buller och vibrationer

Trafikverket konstaterar att de områden spårvägen trafikerar är utsatta för buller från väg och järnväg. Trafikverket anger att bullerutredningar ska utgå

från Trafikverkets basprognos 2045 och framhåller vikten av att tydliggöra de stråk där spårvägen lokaliseras i nära anslutning till Trafikverkets infrastruktur för att samordna och säkerställa ansvarsfördelningen för eventuella skyddsåtgärder i syfte att uppnå en acceptabel ljudmiljö.

Bemötande:

Buller och vibrationer hanteras inom ramen för MKB, med utgångspunkt i relevanta trafikförutsättningar. Frågor om bullerpåverkan och eventuella skyddsåtgärder samordnas med Trafikverket där spårvägen lokaliseras nära statlig infrastruktur.

3.3.6.11 Byggskedet

Trafikverket anger att tidsrestriktioner gäller för avstängning där spårvägen berör väg 226, 259 eller E4/E20, och att arbeten som påverkar framkomligheten i regel inte tillåts dagtid. Trafikverket anger vidare att en beskrivning behövs av behovet att säkra välfungerande och samhällsekonomiskt effektiva trafikomledningar för samtliga trafikslag, och att väg- och järnvägsanläggningarna ska kunna underhållas under hela processen. Trafikverket framhåller även att markförhållanden och ledningsstråk invid E4/E20 bör beaktas i den fortsatta planeringen och att samordning kring ledningsdragningar måste ske mellan Trafikverket och spårvägsprojektet.

Bemötande:

Byggskedets påverkan på berörda statliga väganläggningar hanteras i samordning med Trafikverket. Detta omfattar tidsrestriktioner, framkomlighet, trafikomledningar samt drift och underhåll under byggtiden.

3.3.6.12 Vattendorar

Trafikverket konstaterar att det finns ett antal fastställda vattendorar längs Tvärförbindelse Södertörn där spårvägen ligger i närområdet.

Bemötande:

Fastställda vattendorar och tillstånd kopplade till Tvärförbindelse Södertörn beaktas i den fortsatta samordningen med Trafikverket där spårvägen berörs.

3.3.6.13 Avtal

Trafikverket anger att omfattande samverkan krävs mellan Förbifart Stockholm, Tvärförbindelse Södertörn och Spårväg Syd, såväl organisatoriskt som ekonomiskt, bland annat avseende åtgärder för minskade intrång, barriärer och buller. Hur samarbetet avses drivas bör tydliggöras i kommande planhandling

och i avtal mellan Trafikverket och Regionen. Trafikverket anger att följande avtalstyper kan komma att bli aktuella:

- Finansieringsavtal ska säkerställa Regionens finansiering av åtgärder inom statlig anläggning som erfordras för spårvägens genomförande och bör tecknas innan detaljplanen antas. Trafikverket anger att myndigheten inte har möjlighet att bekosta sådana åtgärder.
- Bevakningsavtal upprättas för beröringspunkter där planläggning sker i närheten av Trafikverkets anläggningar. Avtalet innebär att Trafikverket tillsätter en bevakningsledare som deltar i processen och tar fram genomförandeavtal.
- Genomförandeavtal upprättas mellan Trafikverket och Regionen och ska tecknas innan planen vinner laga kraft. Regionen uppmanas ta kontakt med Trafikverket i god tid.
- Drift- och underhållsavtal upprättas vid behov mellan Trafikverket och Regionen.

Bemötande:

Samverkan mellan Spårväg Syd och Trafikverket förutsätter avtal. Regionen delar Trafikverkets syn på behov av avtal och avser hantera detta i fortsatt dialog med Trafikverket. Finansieringsansvar för åtgärder inom statlig anläggning hanteras inom ramen för de avtal som upprättas mellan parterna.

3.4 Samråd med fastighetsägare och övriga enskilda

Nedan redovisas inkomna yttranden från juridiska personer med fastighets- eller verksamhetsintressen längs lokaliseringskorridoren. Yttrandena följs av Region Stockholms bemötanden (kursivt). Synpunkter från enskilda fysiska personer redovisas samlat utan namngivning i slutet av avsnittet.

3.4.1 BRF Mälarblick

BRF Mälarblick, en bostadsrättsförening belägen på Myrstuguberget i Vårby Haga, är direkt berörd av den planerade spårvägssträckan då Spårväg Syd planeras gå längs södra sidan av Botkyrkaleden nedanför Myrstuguberget samt korsa Myrstuguvägen i plankorsning. Föreningen ställer sig positiv till den övergripande ambitionen att förbättra kollektivtrafiken i södra Stockholm men anser att samrådshandlingen ger en otillräcklig analys av de specifika konsekvenser som drabbar de boende på Myrstuguberget.

3.4.1.1 Stomljud och vibrationer

Föreningen påpekar att samrådshandlingen noterar risken för stomljud vid Masmo men inte genomför någon specifik analys av förhållandena på

Myrstuguberget. Föreningen framhåller att Myrstuguberget utgörs av fast berg, vilket kan möjliggöra effektiv spridning av vibrationer över längre avstånd och att vibrationsförhållandena därför kan skilja sig väsentligt från områden med lösare jordlager. Föreningen kräver att en specifik stomljuds- och vibrationsutredning genomförs för fastigheter på Myrstuguberget med hänsyn till bergets vibrationsledande egenskaper, att utredningen inkluderar mätningar av befintliga vibrationsnivåer som referensvärde, samt att tydliga skyddsåtgärder såsom vibrationsdämpande spårmontering och hastighetsbegränsningar förbi Myrstuguberget anges och åläggs projektets genomförare.

Bemötande:

Region Stockholm noterar önskemålet om mätningar av befintliga vibrationsnivåer. Kommande stomljudsutredningar visar om sådana mätningar behövs. Behov av skyddsåtgärder för fastigheter på Myrstuguberget hanteras i det fortsatta planarbetet.

3.4.1.2 Buller

Föreningen anser att samrådshandlingens beskrivning av bullerkonsekvenser för Masmo är otillräcklig. Föreningen kräver att konkreta bullernivåer (dBA) redovisas för fastigheter på Myrstuguberget för både dag- och nattetid och jämförs mot gällande riktvärden. Föreningen kräver vidare att en utförlig plan för bullerbegränsning under det cirka sex år långa byggskedet tas fram, särskilt avseende borrhning och sprängning för Masmotunneln, att arbetstider för bulleralstrande byggmoment regleras i framtida tillstånd samt att boende informeras i god tid före störande arbeten.

Bemötande:

Bullerutredningar för området vid Masmo tas fram inom ramen för MKB. Buller under byggskedet hanteras huvudsakligen inom den prövning eller anmälan enligt miljöbalken som blir aktuell för arbetena. Frågor om arbetstider och information till boende hanteras i det fortsatta arbetet.

3.4.1.3 Korsningar med Myrstuguvägen och Botkyrkaleden

Föreningen påpekar att Myrstuguvägen är en viktig utfartsväg för de boende på Myrstuguberget och att den planerade plankorsningen med signalreglering förväntas försämra framkomligheten. Föreningen kräver att en trafikanalys genomförs som specifikt utreder påverkan på framkomligheten på Myrstuguvägen, inklusive kötider, konsekvenser för cyklister och fotgängare samt eventuell påverkan på utryckningsfordon. Föreningen begär vidare att samrådshandlingen i nästa skede kompletteras med detaljerade illustrationer

och situationsplaner som visar plankorsningens utformning med signalreglering, gång- och cykelpassager och anpassning till befintlig terräng, samt sektionsritningar som visar höjdförhållanden och spårets placering i förhållande till Botkyrkaleden och bebyggelsen på Myrstuguberget, samt motsvarande illustrationer och sektionsritningar för den planskilda korsningen med Botkyrkaleden. Föreningen begär även att trafiklösningen under byggskedet klargörs och kommuniceras till de boende.

Bemötande:

Påverkan på framkomlighet på Myrstuguvägen utreds i det fortsatta planarbetet och utgör underlag för utformningen i plankorsningen. Illustrationer och sektionsritningar för plankorsningen med Myrstuguvägen och den planskilda korsningen med Botkyrkaleden redovisas i kommande planhandlingar.

Trafiklösningen under byggskedet klargörs i senare skeden och kommuniceras med berörda boenden inför genomförandet.

3.4.1.4 Hållplatsen vid Masmotorg

Föreningen lyfter frågor kring utformningen av den planerade hållplatsen, som enligt samrådshandlingen placeras cirka 15 meter över torgnivå. Föreningen efterfrågar en redovisning av hur hållplatsen och dess koppling till tunnelbanestationen konkret utformas för att vara trygg, tillgänglig och funktionell, särskilt för boende på Myrstuguberget. Föreningen påpekar att grönska i branten kommer att tas bort och efterfrågar att förlusten av grönområden kompenseras samt att den slutliga gestaltningen för branten mot Myrstuguberget utförs i dialog med berörda boende.

Bemötande:

Utformningen av hållplatsen vid Masmotorg, inklusive koppling till tunnelbanestationen, redovisas mer utförligt i kommande planhandlingar. Frågor om trygghet, tillgänglighet och funktion kommer att studeras vidare i det fortsatta planarbetet.

Påverkan på grönska i branten och eventuella behov av kompensationsåtgärder bedöms inom ramen för MKB. Gestaltningen av branten mot Myrstuguberget hanteras i kommande skeden med berörda boendes synpunkter som underlag.

3.4.1.5 Byggskede och kommunikation

Föreningen påpekar att den cirka sex år långa byggtiden innebär en lång period av potentiella störningar i form av vibrationer, damm, buller och begränsad

framkomlighet för de boende på Myrstuguberget. Föreningen begär att en kommunikationsplan för närboende upprättas med tydliga kontaktvägar, varseblivningstider inför störande arbeten och information om tillfälliga trafikomläggningar. Föreningen begär vidare att BRF Mälarblick som berörd fastighetsägare inkluderas i projektets löpande information under hela planerings- och byggprocessen samt att de tillfälliga etablerings- och arbetsytor som berör området kring Myrstuguberget och Myrstuguvägen tydligt redovisas och minimeras i nästa samråd.

Bemötande:

Kommunikation med närboende under byggskedet, inklusive information om störande arbeten och trafikomläggningar, hanteras inför genomförandet. Berörda fastighetsägare, inklusive BRF Mälarblick, ingår i projektet löpande information.

Tillfälliga etablerings- och arbetsytor kring Myrstuguberget och Myrstuguvägen redovisas i kommande planhandlingar och ska begränsas så långt som möjligt.

3.4.2 Ingka Centres och Ingka AB

Ingka Centres och Ingka AB, fastighetsägare till Kurvan 2 och Kurvan 5 i Kungens kurva, är positiva till Spårväg Syd och bedömer att projektet förbättrar tillgängligheten till och konkurrenskraften för handelsområdet. Bolagen noterar att föreslagen spårdragning inte kräver markintrång på deras fastigheter och att projektet inte förväntas ge upphov till buller- eller vibrationsstörningar som påverkar befintliga verksamheter.

Bemötande:

Region Stockholm noterar Ingka Centres och Ingka AB:s stöd för projektet. Synpunkterna noteras i det fortsatta planarbetet.

3.4.2.1 Byggskede och störningar

Bolagen påpekar att samrådshandlingen inte redovisar etappläggning, bygglogistikplan eller analys av hur störningar på befintliga verksamheter ska undvikas under byggskedet. Mot bakgrund av den långa byggtiden och Kungens kurvas ställning som ett av norra Europas största handelsområden anser bolagen att detta är en central fråga. Bolagen begär en översiktlig plan för byggskedet som omfattar trafikpåverkan, samordning med övriga projekt i området, redovisning av etableringsytor samt analys av påverkan på handel och logistik med förslag på hur störningar ska undvikas. Bolagen framhåller att området samtidigt genomgår omfattande utveckling genom bostadsutbyggnad,

infrastrukturprojekt och kommunal stadsomvandling, vilket ställer höga krav på koordinering mellan samtliga aktörer för att undvika kumulativa störningar.

Bemötande:

Synpunkterna om byggskedets påverkan på verksamheter i Kungens kurva noteras. En översiktlig byggskedesplan, inklusive trafikpåverkan, etableringsytor, och transportvägar redovisas i kommande planhandlingar. Påverkan på handel och logistik under byggtiden hanteras inom ramen för det fortsatta arbetet i samråd med Ingka. Kumulativa störningar hanteras genom samordning med berörda aktörer.

3.4.2.2 Trafikkapacitet i Kungens kurva

Bolagen framhåller att spårvägens placering i gatuutrymmet längs Dialoggatan kan påverka framkomligheten i angränsande korsningar. Bolagen anser att kapaciteten i korsningarna Dialoggatan–Ingvar Kamprads allé samt Dialoggatan–Modulvägen inte får påverkas negativt, då dessa är av avgörande betydelse för handelsplatsens funktion. Bolagen begär att dessa korsningspunkter utreds noggrant inför nästa samråd och att fastighetsägare ges möjlighet till tidig insyn och påverkan i den fortsatta planeringsprocessen.

Bemötande:

Framkomlighet och kapacitet i Kungens kurva, inklusive korsningarna Dialoggatan–Ingvar Kamprads allé och Dialoggatan–Modulvägen, utreds vidare och utgör underlag inför nästa samråd. Dialog kommer att ske med Ingka i det fortsatta planarbetet.

3.4.3 Locum

Locum, fastighets- och servicenämnden tillstyrker de övergripande mål och det ändamål som redovisas i samrådshandlingen och bedömer att förslaget ligger i linje med RUFS 2050. Förvaltningen välkomnar att förslaget lyfter frågor om stadsutveckling, bostadsförsörjning, nya arbetsplatser och teknisk försörjning av regionalt intresse. Förvaltningen noterar att spårvägen ökar tillgängligheten till högstskolor, Huddinge sjukhusområde, regionarkivet och rättsväsendet i Flemingsberg samt till handel i Kungens kurva och Skärholmen, vilket underlättar för fler att ta sig till arbete, utbildning och aktiviteter.

Bemötande:

Region Stockholm noterar Locums tillstyrkande och välkomnar det fortsatta samarbetet.

3.4.3.1 *Strategisk mark för sjukvård*

Förvaltningen framhåller att planeringen av Spårväg Syd ska samordnas med den framtida utbyggnaden av Huddinge sjukhusområde avseende nya arbetsplatser, kommunikationer och teknisk försörjning. Förvaltningen anser att den flexibla bygggrätt för vårdverksamhet som i dag finns på sjukhusområdet inte får påverkas, och att strategisk mark som är detaljplanelagd för framtida sjukvård inte får tas i anspråk av spårvägen. Förvaltningen efterfrågar ett förtydligande i samrådshandlingens figur 8 (sid 17) i detta avseende.

Bemötande:

Samordning med den framtida utbyggnaden av Huddinge sjukhusområde avseende arbetsplatser, kommunikationer och teknisk försörjning ska ske i det fortsatta planarbetet. Spårvägens utformning planeras inte ta i anspråk strategisk mark som är detaljplanelagd för framtida sjukvård eller påverka den flexibla bygggrätt som finns inom sjukhusområdet.

3.4.3.2 *Ambulans och ambulanshelikoptertrafik*

Förvaltningen anser att ambulansverksamhetens framkomlighet till och från Huddinge sjukhusområde inte får störas av spårvägen, särskilt vid Ambulansgatan och Hälsovägen. Förvaltningen förordar det alternativ som inte berör Ambulansgatan. På sjukhusområdet finns en helikopterflygplats vars inflygningsområde tangerar Regulatorbron; förvaltningen bedömer att spårvägen måste utformas så att ambulanshelikopterverksamheten inte påverkas. Förvaltningen framhåller att ambulans- och helikoptertrafiken förväntas utökas, vilket ställer ökade krav på säkerhetszoner och framkomlighet i den fortsatta planeringen.

Bemötande:

Ambulansverksamhetens framkomlighet vid Ambulansgatan och Hälsovägen samt ambulanshelikopterverksamhetens inflygningsområde beaktas i den fortsatta utformningen. Spårvägen planeras inte försämra framkomlighet eller säkerhet för ambulans- och helikoptertrafik, med hänsyn till förväntad utökning av verksamheten.

3.4.3.3 *Buller och vibrationer*

Förvaltningen konstaterar att spårvägen medför ökat buller och vibrationer i anslutning till sjukhusområdet och anser att erforderliga åtgärder behöver utredas vidare i det fortsatta arbetet.

Bemötande:

Buller och vibrationer i anslutning till sjukhusområdet ska utredas

vidare inom ramen för MKB och beaktas i den fortsatta utformningen av järnvägsplanen.

3.4.3.4 Elektromagnetiska fält

Förvaltningen påpekar att Karolinska Universitetssjukhuset i Huddinge har känslig medicinteknisk utrustning i närheten av den föreslagna sträckningen, och anser att åtgärder måste vidtas så att utrustningen inte störs av spårvägens elektromagnetiska fält, dels längs sträckningen, dels vid de likriktarstationer som planeras längs denna.

Bemötande:

Påverkan från spårvägens elektromagnetiska fält på känslig medicinteknisk utrustning vid Karolinska Universitetssjukhuset i Huddinge, inklusive från planerade likriktarstationer, utreds vidare i det fortsatta planarbetet och beaktas i spårvägens utformning.

3.4.3.5 Spårvägens placering i Hälsovägen

Förvaltningen anser att det skulle kunna innebära en fördel för akutbesökare om spårvägen placeras på den sida av Hälsovägen där bilburna akutbesökare inte behöver korsas spåret.

Bemötande:

Spårvägens placering i Hälsovägen utgår från befintligt reserverat utrymme i gatan. Inom detta utrymme beaktas behovet av att minimera korsningar för bilburna akutbesökare i den fortsatta utformningen.

3.4.4 O1-Real Estate AB

O1-Real Estate AB, fastighetsägare till Huddinge Polygonen 3, är positiv till Spårväg Syd och anger att spårvägen avsevärt förbättrar kommunikationerna för elever och personal vid gymnasieskolan STFG, som är hyresgäst i fastigheten. Fastighetsägaren välkomnar även samrådets hantering av sociala konsekvenser.

Fastighetsägaren framhåller att hänsyn ska tas till en fortsatt utveckling av fastigheten Huddinge Polygonen 3 och STFG i den fortsatta planeringen. I yttrandet redovisas tre möjliga utvecklingsområden i anslutning till den planerade hållplatsen: söder om Polygonen 3 och norr om hållplatsen där en påbyggnad på befintlig fastighet föreslås, delar av den så kallade krossen söder om hållplatsen där skolverksamhet föreslås, samt sydost om hållplatsen där skolverksamhet eller campus skulle kunna förläggas.

Fastighetsägaren efterfrågar att Regionen tillsammans med Huddinge och Stockholms stad, STFG samt O1-Real Estate fortsätter den gemensamma planeringsprocessen kring spårvägen, depån, skolan och hållplatsen, och att dessa möten sker samordnat i samband med att depåplaneringen fortskrider.

Bemötande:

Region Stockholm noterar O1-Real Estate AB:s stöd för projektet och synpunkterna om spårvägens betydelse för tillgängligheten till gymnasieskolan STFG.

Synpunkterna om behovet av hänsyn till fastigheten Huddinge Polygonen 3 fortsatta utveckling, inklusive de tre redovisade utvecklingsområdena i anslutning till den planerade hållplatsen, noteras.

Fortsatt samordning med O1-Real Estate AB, STFG, Huddinge kommun och Stockholms stad sker inom ramen för den fortsatta planeringen av spårvägen och depån.

3.4.5 Samfälligheten Skopan

Skopans samfällighetsförening består av 48 parhusfastigheter på Fyrfatsvägen i Kästa. Samfälligheten har en gemensamhetsanläggning på enskild mark som omfattar undercentral och fjärrvärmeanläggning, distributionsledningar, uppsamlingsledningar för spill-, dag- och dräneringsvatten, grönytor, vägar, skog samt byggnader såsom carportar, förråd, soprum och kvarterslokal, vilken är utpekad som skyddsrum. Enligt föreningen ligger dessa anläggningar helt eller delvis inom, eller i direkt anslutning till, det utökade lokaliseringsområdet vid Kästa. Föreningen framför omfattande invändningar mot den föreslagna lokaliseringen och förordar en alternativ spårlinje som inte berör området vid Kästa.

Bemötande:

Region Stockholm noterar föreningens synpunkter och invändningar mot den föreslagna lokaliseringen. Synpunkterna beaktas i det fortsatta planarbetet och bemöts nedan under respektive sakfråga.

3.4.5.1 Ytvatten och översvämningsrisker

Föreningen påtalar att nederbörd redan i dag inte rinner undan utan blir stående i skog och sänkor, samt att fastigheterna på Fyrfatsvägen sommaren 2025 drabbades av kraftiga regn då marken inte kunde hantera vattenmängderna. Föreningen anser att ökad hårdgöring av ytor ovan och under mark ytterligare kan försvåra avrinningen, särskilt vid skyfall. Föreningen anser

att en fullständig skyfallsanalys bör genomföras innan lokaliseringen fastställs, och att analysen bör samordnas med Spårväg Syd, Tvärförbindelse Södertörn och den planerade stadsdelen Loviseberg.

Bemötande:

Ytvattenavrinning och skyfallsrisker inom området vid Kästa studeras vidare inom ramen för MKB och det fortsatta planarbetet.

Utgångspunkten för utredningarna är både befintliga förhållanden och nya planerade områden, inklusive uppgifter om bristande avrinning i området. Utredningarna planeras även omfatta påverkan på avrinning och översvämningssrisker vid kraftig nederbörd och skyfall, inklusive befintliga dagvatten-, spill- och dräneringssystem.

3.4.5.2 Grundvatten

Föreningen bedömer att byggnation av tunnel och västlig tunnelmynning kan medföra en permanent sänkning av grundvattennivåerna, vilket enligt föreningen kan påverka växtligheten i både samfällighetens skog och Lovisebergsskogen samt medföra risk för sättningsskador på intilliggande bebyggelse på känslig mark.

Bemötande:

Grundvattenförhållandena studeras vidare inom ramen för MKB, tillståndsansökan för vattenverksamhet och det fortsatta planarbetet.

Utredningarna planeras omfatta hur anläggande av tunnel och tunnelmynning kan påverka grundvattennivåer samt konsekvenser för omgivande vegetation och befintlig bebyggelse. Bedömningen samordnas med angränsande projekt och ligger till grund för behov av eventuella skydds- och försiktighetsåtgärder.

3.4.5.3 Sättningar, ras och skred

Föreningen hänvisar till att fastigheterna på Fyrfatsvägen är belägna på potentiellt sättningsbenägen mark, vilket enligt föreningen framkommit i Trafikverkets utredningar kopplade till Glömstatunneln. Föreningen bedömer att den föreslagna spårvägstunneln med mynning innebär en förhöjd risk för skador på fastigheter och underjordisk infrastruktur inom samfälligheten, inklusive undercentralen. Föreningen efterfrågar en samordnad geoteknisk utredning som belyser den samlade påverkan från Spårväg Syd och Tvärförbindelse Södertörn.

Bemötande:

Geotekniska förutsättningar inom området vid Kästa studeras vidare inom ramen för MKB, projektering och det fortsatta planarbetet. I

utredningarna görs bland annat bedömning av risker för sättningar, ras och skred i samband med anläggande av spårvägstunnel och tunnelmynning samt möjlig påverkan på befintlig bebyggelse och underjordisk infrastruktur.

Geotekniska frågeställningar och riskbedömningar samordnas med angränsande projekt, inklusive Tvärförbindelse Södertörn, i syfte att belysa samlad påverkan och utgöra underlag för den fortsatta planeringen.

3.4.5.4 Buller, vibrationer och stomljud

Föreningen framhåller att Kästa i dag präglas av låga bullernivåer och begränsad trafik, och att ett tunnelbygge bedöms medföra vibrationer, sprängningar, stomljud och buller från arbetsfordon under byggskedet. Vidare framförs att stomljud från spårvägstrafik i tunnel kan upplevas som särskilt störande då ljudet är lågfrekvent och fortplantas genom byggnader. Föreningen påpekar att flera fastigheter kommer att ligga ovanför eller i nära anslutning till tunneln och efterfrågar en samordnad bullerutredning för området som beaktar Spårväg Syd, Tvärförbindelse Södertörn samt utbyggnaden av Loviseberg.

Bemötande:

Buller, vibrationer och stomljud studeras vidare inom ramen för MKB och det fortsatta planarbetet. Påverkan under byggskedet kommer huvudsakligen att hanteras inom ramen för tillståndsprocessen enligt miljöbalken. Utredningarna samordnas med angränsande projekt och ligger till grund för behov av eventuella skyddsåtgärder.

3.4.5.5 Tunnelmynningens placering

Föreningen yrkar på att tunnelmynningen flyttas längre västerut in i Loviseberg och längre bort från befintlig bebyggelse på Fyrfatsvägen. Föreningen menar att buller från tunnelmynningar ofta är mer påtagligt och att en förskjutning av mynningen skulle minska buller, vibrationer och byggstörningar för boende. Föreningen påpekar även att transporter av schaktmassor från den västra tunnelmynningen bedöms generera tung trafik och störningar, samt att en annan placering kan minska översvämningsrisker för befintliga fastigheter.

Bemötande:

Lokalisering och utformning av tunnelmynning inom området vid Kästa studeras vidare inom ramen för det fortsatta planarbetet och MKB. Påverkan under byggskedet hanteras huvudsakligen inom ramen för tillståndsprocessen enligt miljöbalken.

3.4.5.6 Kumulativa miljökonsekvenser

Föreningen hänvisar till samrådshandlingens redovisning av kumulativa effekter av Spårväg Syd, Tvärförbindelse Södertörn och den planerade stadsdelen Loviseberg. Enligt föreningen innebär dessa sammantaget betydande negativa konsekvenser, bland annat för landskapsbilden i Glömstadalen, livsmiljöer för skyddsvärda arter, rekreationsvärden samt bullersituationen. Föreningen bedömer att intrången i natur- och rekreationsmiljöer är varaktiga och påverkar såväl nuvarande som kommande generationer samt framhåller att en uppdelning av skogsområdet genom spårvägsbarriärer är mycket allvarlig. Föreningen anser att samordnade utredningar bör genomföras i samverkan med Trafikverket innan lokaliseringen fastställs.

Bemötande:

Kumulativa miljöeffekter av Spårväg Syd i samverkan med andra planerade och pågående projekt, bland annat Tvärförbindelse Södertörn och planerad utbyggnad av Loviseberg, ska studeras vidare inom ramen för MKB.

Bedömningen av kumulativa effekter ska ligga till grund för den fortsatta planeringen i syfte att belysa samlad påverkan och möjligheter att begränsa negativa konsekvenser.

3.4.5.7 Lokaliseringsalternativ

Föreningen förordar den alternativa spårlinjen under berget i Tullinge, där markförhållandena bedöms vara mer lämpliga för tunnelbyggnation.

Bemötande:

Val av alternativ hanteras inom ramen för det fortsatta planarbetet och redovisas i kommande samråd. Föreningens synpunkter om markförhållanden noteras tillsammans med tekniska, miljömässiga och genomförandemässiga förutsättningar i den fortsatta utredningen av alternativen.

3.4.6 Skärholmen Retail AB

Skärholmen Retail AB, ägare till fastigheterna Stockholm Måsholmen 16, 19, 22 och 24, ställer sig positiv till Spårväg Syd och bedömer att spårvägen tillsammans med befintlig kollektivtrafik och kommande busstrafik via Förbifart Stockholm ytterligare stärker Skärholmen–Kungens kurva som regional kärna.

Bolaget framhåller vikten av att flöden av varor och besökare till Skärholmen Centrum kan upprätthållas både under byggtid och i driftskede. Centrumet har

två separata lastfar med infart från Oxholmsgränd respektive Skärholmsvägen. Dessa kan inte sammankopplas och måste fungera parallellt. Lastfaret vid Skärholmsvägen försörjer bland annat Systembolaget och Willys. Parkeringshuset längs Skärholmsvägen och Vårbergsvägen med cirka 3 000 platser och infarter från tre håll är centrala för både handel och samhällsservice i fastigheten.

Bemötande:

Skärholmen Retail AB:s synpunkter om tillgänglighet för varutransporter och besökare under byggtid och i driftskede noteras. Lastfarens funktion vid Oxholmsgränd respektive Skärholmsvägen samt parkeringshusets tillgänglighet beaktas i den fortsatta utformningen och i samordningen inför byggskedet.

3.4.7 Stiftelsen Clara

Stiftelsen Clara äger och förvaltar fastigheterna Blicka 3 och 4 m.fl. i Flemingsberg, där Södertörns högskola, bibliotek, utbildningslokaler och över 1 000 studentbostäder är belägna.

Stiftelsen ställer sig positiv till att järnvägsplaneprocessen för Spårväg Syd nu kommit igång och koncentrerar sina synpunkter till korridoren och hållplatsläget vid högskolan samt den planerade norra uppgången från Flemingsbergs station.

Stiftelsen redogör för avsiktsförklaringen från början av 2025 mellan Huddinge kommun och Trafikverket om alternativ utformning UA4, innefattande lokal nedsänkning av Huddingevägen under Regulatorbron, lokal bussgata norr och öster om Huddingevägen och Regulatorbron samt breddning av väg 226 vid Blickagången. Stiftelsen påpekar att UA4 inte redovisar hur det regionala cykelstråket vid Blickabron ska hanteras och bedömer att de skisser som hittills redovisats, med korsning i plan, innebär att cykelstråket skjuts på framtiden.

Stiftelsen framhåller att resenärsflödet till Södertörns högskola, övriga lärosäten och Huddinge sjukhus med den tidplan som redovisas i samrådshandlingen under mer än tio år koncentreras till den södra uppgången. Stiftelsen anför att uppgången redan i dag är hårt belastad under högtrafik och att över 70 procent av resenärerna till området reser kollektivt. Stiftelsen lyfter fram att det genom den s.k. Boomerangbyggrätten, en avsiktsförklaring om 30 000–40 000 m² BTA på stiftelsens och Huddinge kommuns mark, finns möjlighet att betydligt tidigare än vid en fullt utbyggd Spårväg Syd öppna en nordlig access till Blicktorget, utan att föregripa ett framtida hållplatsläge vid Regulatorbron.

Bemötande:

Region Stockholm noterar Stiftelsen Claras synpunkter avseende spårvägens sträckning, hållplatsläget på Regulatorbron samt kopplingar och anslutande gång- och cykelstråk till Flemingsbergs station. Frågorna studeras vidare inom ramen för det fortsatta planarbetet i samordning med Trafikverket och Huddinge kommun.

3.4.8 Victoria Kungens Kurva AB

Victoria Kungens Kurva AB (VKK), som äger fastigheterna Diametern 2–6 i Kungens kurva och utvecklar den planerade stadsdelen Victoria med cirka 3 500 bostäder, är positiv till Spårväg Syd och bedömer att utbyggd kollektivtrafik är en förutsättning för ett mer hållbart samhälle och en viktig tillgång för den nya stadsdelen.

3.4.8.1 Hållplatsläge

Bolaget framhåller att närheten till hållplatser är en viktig fråga för de boende i kvarteret Victoria och ser gärna att spårvägens hållplats i Kungens kurva flyttas närmare bostadsområdet.

Bemötande:

Synpunkten om hållplatsläge i Kungens kurva noteras. Hållplatsernas placering kommer att utredas vidare i det fortsatta planarbetet.

3.4.8.2 Spårplacering och dagvatten

Bolaget påpekar att det kommer att behövas förgårdsmark mellan gata och husliv längs sträckningen på Dialoggatan för att hantera dagvatten, som enligt gällande regelverk måste renas innan det leds vidare till allmän platsmark, vilket ofta sker i dagvattenbäddar på förgårdsmark. Bolaget förutsätter att spåret kan förläggas utan intrång på fastigheten Diametern 2 så att dagvatten kan hanteras på ett effektivt sätt för den planerade bebyggelsen. Om gatubredden inte räcker till för spårvägen anser bolaget att den västra delen av Dialoggatan, på andra sidan från Diametern 2, bör utredas.

Bemötande:

Spårplacering längs Dialoggatan i förhållande till fastigheten Diametern 2 och behov av förgårdsmark för dagvattenhantering hanteras i det fortsatta planarbetet.

3.4.8.3 Buller och vibrationer

Bolaget anser att bullernivåer och vibrationer längs Dialoggatan måste utredas noggrant med beaktande av att bostäder kommer att ligga i direkt anslutning till gatan. Bolaget framhåller att bulleråtgärder vid källan alltid är att föredra, även

om bostäderna kommer att behöva projekteras med hänsyn till spårvägens bullernivåer.

Bemötande:

Buller och vibrationer längs Dialoggatan kommer att utredas inom ramen för MKB med beaktande av planerad bostadsbebyggelse i direkt anslutning till sträckan.

3.4.9 Privata fastighetsägare

Ett antal privata fastighetsägare och boende längs den utredda korridoren inkom med synpunkter under samrådsperioden. Synpunkterna rör i huvudsak platsbunden påverkan på boendemiljö och fastigheter, med återkommande frågor om buller, vibrationer och grundvattenförhållanden under byggskedet, långsiktiga konsekvenser för boendemiljö och naturmiljö samt synpunkter på den planerade sträckningens lokalisering och alternativ. I vissa synpunkter ifrågasätts projektets genomförande i stort. Synpunkterna redovisas nedan tematiskt.

3.4.9.1 Påverkan på boendemiljö och livskvalitet

Återkommande synpunkter från privata fastighetsägare rör hur den planerade spårvägsanläggningen kan komma att påverka boendemiljön och livskvaliteten i närområdet. Synpunkterna avser främst att områden som idag präglas av låg trafikbelastning, närhet till natur och en lugn boendemiljö riskerar att förändras genom intrång, ökad aktivitet och långvariga störningar.

Det framförs oro för att projektets omfattning, särskilt under byggskedet, kan medföra en försämrad vardagsmiljö under en längre tidsperiod. Synpunkter rör bland annat stress, minskad trivsel samt påverkan på sömn och återhämtning. Det lyfts även farhågor om hur förändringar i närområdet kan påverka upplevd trygghet och den samlade livssituationen för boende.

Vidare framförs synpunkter om att projektet upplevs ge begränsad eller ingen nytta för befintliga bostadsområden, samtidigt som påverkan på boendemiljö och närmiljö bedöms bli betydande. Sammantaget efterfrågas att större hänsyn tas till befintliga bostadsområdets karaktär och till de boendes livskvalitet i det fortsatta planeringsarbetet.

I vissa synpunkter lyfts även oro för hur projektet kan påverka boende med befintliga hälsoproblem, där buller, vibrationer och damm under byggskedet beskrivs som en direkt hälsorisk. I vissa synpunkter lyfts även frågor om hur projektet kan påverka tillgängligheten till kollektivtrafik och befintliga bussförbindelser i närområdet.

Bemötande:

Region Stockholm noterar inkomna synpunkter avseende påverkan på boendemiljö och livskvalitet. Konsekvenser för omgivande bostadsområden behandlas inom ramen för MKB. Påverkan under byggskedet, inklusive buller, vibrationer och damm, kommer huvudsakligen att hanteras inom ramen för tillståndsprocessen enligt miljöbalken.

Spårväg Syd syftar till att stärka kollektivtrafiken i tvärgående relationer och öka tillgängligheten i södra Stockholm. Projektets nytta i förhållande till påverkan på befintliga bostadsområden redovisas och vägs samman i planprocessen.

Frågor som rör tillgänglighet till kollektivtrafik, inklusive befintliga bussförbindelser, hanteras i den fortsatta samordningen med berörda kommuner.

3.4.9.2 Buller, vibrationer och störningar under byggskedet

Synpunkter från privata fastighetsägare avser frågor om buller, vibrationer och andra störningar i samband med genomförandet av projektet, med fokus främst på byggskedet.

Oro uttrycks för sprängnings- och borrhningsarbeten samt för transporter av massor och ökad tung trafik i anslutning till bostadsområden. Synpunkterna berör hur dessa moment kan påverka möjligheten att vistas i bostaden och närområdet under längre perioder.

Frågor ställs även om hur arbetstider, sprängningstillfällen och andra störande moment kommer att planeras och kommuniceras, samt hur variationer i störningsnivå över tid kan påverka boende.

Därutöver framförs farhågor om att ökad byggtrafik kan påverka trafiksäkerhet och framkomlighet, särskilt i anslutning till bostäder och andra känsliga miljöer, såsom skolor och rekreatiomsområden.

Bemötande:

Buller, vibrationer och andra störningar under byggskedet kommer huvudsakligen att hanteras inom ramen för tillståndsprocessen enligt miljöbalken för de delar som berörs av vattenverksamhet. För de delar som inte berörs av vattenverksamhet kommer dessa frågor hanteras av

kommunernas tillsynsmyndigheter. Samlad påverkan kommer att beskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen tillhörande järnvägsplanen.

Frågor om arbetstider, störande moment och information till boende hanteras i det fortsatta arbetet.

Påverkan från byggtrafik på trafiksäkerhet och framkomlighet i anslutning till bostäder, skolor och rekreationsområden hanteras i det fortsatta arbetet inför och under genomförandet.

3.4.9.3 Risker för fastigheter, mark och grundvatten

I de inkomna synpunkterna framförs farhågor kring hur den planerade spårvägsanläggningen kan påverka befintliga fastigheter samt mark- och grundvattenförhållanden i området. Frågorna kopplas främst till planerade tunnlar, sprängningsarbeten och andra anläggningsmoment i berg och jord.

Synpunkterna tar upp risker för sättningar, påverkan på byggnaders stabilitet samt eventuella skador på hus, fasader och ledningar. Det uttrycks oro för att markförhållanden med stort djup till fast berg och områden med sättningsbenägen jord kan innebära ökade risker under både bygg- och driftskedet.

Vidare lyfts frågor om påverkan på grundvatten, inklusive förändrade grundvattennivåer och risker för påverkan på enskilda brunnar och energibrunnar för bergvärme. Det framförs även osäkerhet kring hur väl förhandsutredningar kan förutse faktiska effekter under genomförandet. I vissa synpunkter lyfts även farhågor om långsiktiga risker för grundvattenförorening med hänvisning till erfarenheter från tidigare tunnelbyggen, liksom frågor om översvämningsrisker och förändrade vattenflöden i anslutning till planerade anläggningsåtgärder.

Bemötande:

Geotekniska utredningar, inklusive risker för sättningar, påverkan på byggnaders stabilitet och skador på ledningar, tas fram som underlag inför nästa samråd.

Bortledning av grundvatten och påverkan under bygg- och driftskedet prövas i tillståndsprövsprocessen för vattenverksamhet enligt miljöbalken.

Översvämningsrisker och förändrade vattenflöden behandlas inom ramen för MKB. Påverkan under byggskedet kommer hanteras i MKB

tillhörande järnvägsplanen samt inom ramen för tillståndsprocessen enligt miljöbalken.

3.4.9.4 Tunnel, tunnelmynningar och säkerhetsfrågor

I synpunkterna från privata fastighetsägare lyfts frågor kopplade till planerade tunnlar och tunnelmynningar samt tillhörande säkerhetsaspekter. Dessa frågor rör i huvudsak lokalisering, utformning och närhet till befintlig bostadsbebyggelse.

Det framförs oro för hur tunneldragningen under bostadsområden kan påverka säkerheten för närliggande fastigheter och boende, särskilt i områden med komplexa mark- och bergförhållanden. Synpunkterna berör även risker kopplade till ras, skred och förändrade vattenflöden, särskilt i sluttande terräng eller i områden där problem med vattenavrinning redan förekommer.

Vidare uppmärksammas placeringen av tunnelmynningar i förhållande till bostäder, skogsområden och platser där barn och allmänhet vistas. Det uttrycks farhågor om att tunnelmynningar kan medföra buller, vibrationer och andra störningar även i driftskedet, samt påverka upplevd trygghet i närmiljön. I vissa synpunkter ställs även frågor om tekniska installationer kopplade till tunneln, såsom placering av fläktar och utblås i förhållande till bostäder.

Synpunkter berör även frågor om säkerhetskoncept, riskhantering och evakueringsmöjligheter, där det framförs osäkerhet kring hur säkerhetsaspekter ska lösas och redovisas för tunnellsnöringar av den omfattning som planeras.

Bemötande:

Tunnlarnas utformning och lokalisering, inklusive tunnelmynningarnas placering i förhållande till bostäder och platser där allmänheten vistas, hanteras i det fortsatta planarbetet. Buller och vibrationer från tunnlar i driftskedet behandlas inom ramen för MKB.

Risker kopplade till ras, skred och förändrade vattenflöden i anslutning till tunneldragningen utreds inom ramen för geotekniska utredningar och redovisas i MKB.

Säkerhetskoncept, riskhantering och evakueringsmöjligheter för planerade tunnlar redovisas i kommande planhandlingar i enlighet med gällande krav.

3.4.9.5 *Naturmiljö, rekreation och friluftsliv*

I synpunkterna från privata fastighetsägare tas frågor upp om hur den planerade spårvägsanläggningen kan påverka naturmiljöer, grönområden och möjligheter till rekreation och friluftsliv. Synpunkterna fokuserar främst på intrång i skogsområden och naturmark i anslutning till befintlig bostadsbebyggelse.

Det lyfts att områden som idag används för promenader, lek, motion och naturupplevelser riskerar att förändras genom att mark tas i anspråk eller genom att nya barriärer uppstår i landskapet. Flera synpunkter berör att sammanhängande grönområden kan fragmenteras, vilket kan påverka tillgängligheten och upplevelsen av närnatur för boende i närområdet.

Vidare framförs synpunkter om påverkan på djur- och fågelliv samt på naturmiljöer med utpekade naturvärden. Det uttrycks oro för att livsmiljöer för djur kan påverkas negativt genom buller, ljus, rörelse och fysisk förändring av naturmark.

Synpunkterna berör även rekreationsvärden ur ett bredare perspektiv, där tillgången till natur och grönområden beskrivs som viktig för vardagsliv, folkhälsa och välbefinnande, särskilt för boende med begränsade möjligheter att ta sig till mer avlägsna rekreationsområden.

Bemötande:

Påverkan på naturmiljöer, grönområden och rekreationsmöjligheter, inklusive fragmentering av sammanhängande gröonstrukturer och barriäreffekter i landskapet, behandlas inom ramen för MKB. Detta inkluderar även påverkan på djur- och fågelliv samt utpekade naturvärden.

Behov av åtgärder för att bevara tillgängligheten till närnatur och rekreationsområden för boende i närområdet beaktas i den fortsatta utformningen av spårvägen.

3.4.9.6 *Sträckning och alternativ*

Vissa synpunkter från privata fastighetsägare berör den planerade sträckningens lokalisering och lämplighet. I några synpunkter framförs att spårvägen borde dras parallellt med befintlig större väg i stället för genom naturområden och bostadsnära skogsmark. I vissa synpunkter ifrågasätts även om det planerade huvudalternativet är genomförbart med hänvisning till geotekniska förhållanden i området.

Synpunkterna går i vissa fall i olika riktningar. Vissa fastighetsägare förordar huvudalternativet framför den alternativa spårlinjen med hänvisning till närheten till den egna fastigheten, medan andra förordar den alternativa spårlinjen. I några synpunkter lyfts den alternativa sträckningen fram som mer fördelaktig med hänvisning till stadsutvecklingspotential, kollektivtrafikens lokala nytta och mindre intrång i naturmark väster om Glömstadalen. Vid Flemingsberg (i anslutning till Kästa) framförs att den alternativa sträckningen bedöms vara tekniskt enklare att genomföra och medför mindre störningar för befintliga verksamheter i området.

Bemötande:

Sträckningen prövas utifrån en samlad bedömning av bland annat trafik, teknik, miljö och genomförande. Inkomna synpunkter om sträckning och alternativ tas med i det fortsatta planarbetet. Huvudalternativ och alternativ spårlinje jämförs i kommande planhandlingar, inklusive geotekniska förutsättningar för respektive alternativ.

3.4.9.7 Kulturmiljö och fornlämningar

I vissa synpunkter uppmärksammas att den planerade spårvägsanläggningen kan påverka fornlämningar och kulturmiljövärden i området. Det framförs att projektet riskerar att beröra stenåldersboplatser och andra fornlämningar, vilket kräver särskild hänsyn enligt gällande lagstiftning.

Bemötande:

Påverkan på fornlämningar och kulturmiljövärden behandlas inom ramen för MKB. Fornlämningar hanteras i enlighet med kulturmiljölagen i samråd med länsstyrelsen.

3.4.9.8 Övrigt

Ett mindre antal synpunkter berör frågor som inte direkt kopplar till de tematiska rubrikerna ovan. Det rör sig bland annat om synpunkter på projektets ekonomi, befolkningsprognoser och kommunikation med boende under plan- och byggprocessen.

Bemötande:

Region Stockholm noterar synpunkterna. Frågor om kommunikation med boende under plan- och byggprocessen hanteras i det fortsatta arbetet. Projektets ekonomi och befolkningsprognoser ingår i de övergripande planeringsförutsättningarna för järnvägsplanen.

3.5 Samråd med organisationer, föreningar och företag

Nedan redovisas inkomna yttranden från organisationer, föreningar och företag som inte redovisas under rubriken "fastighetsägare och övriga enskilda". Yttrandena följs av Region Stockholms bemötanden (kursivt).

Följande har meddelat att de inte har några erinringar

- Skönhetsrådet

Följande har inkommit med yttranden:

- Funktionsrätt Stockholms län
- Huddinge Hembygdsförening
- Naturskyddsföreningen Huddinge
- SJ AB
- Skanova
- Socialdemokraterna Botkyrka
- Stockholms Vatten och Avfall AB
- Storstockholms brandförsvär
- Södertörns brandförsvärsförbund
- Södertörns högskola
- Tullinge tomt- och villaägareförening
- Vattenfall Eldistribution AB
- Vårby-Fittja Hembygdsförening

3.5.1 Funktionsrätt Stockholms län

Funktionsrätt Stockholms län, som representerar cirka 70 000 medlemmar i 45 funktionsrättsföreningar i länet, välkomnar Spårväg Syd och de mål och det ändamål som redovisas i samrådshandlingen. Föreningen förutsätter att en funktionsrättskonsekvensbeskrivning (FKB) kommer att tillämpas i projektet och understryker att måluppfyllelsen måste komma alla resenärer till del.

Bemötande

Region Stockholm noterar Funktionsrätt Stockholms läns stöd för projektet. Projektet kommer att ta fram en social konsekvensbeskrivning, där frågor gällande tillgänglighet och funktionsrätt kommer att hanteras. Tillgänglighet för alla resenärer kommer att beaktas i den fortsatta utformningen av spårvägen.

3.5.1.1 Masmö

Föreningen noterar att ett säkerhetskoncept tagits fram för utrymning och räddningsinsatser i Masmötunneln men att detta inte beskrivs närmare i samrådshandlingen. Föreningen föreslår att de arbetstunnlar som byggs för Masmötunneln görs permanenta för att kunna användas vid utryckning och utrymning.

Bemötande

Säkerhetskonceptet för Masmotunneln, inklusive utrymning och räddningsinsatser, kommer att redovisas mer utförligt i kommande planhandlingar. Förslaget om permanenta utrymnings- och räddningsvägar i anslutning till Masmotunneln beaktas i den fortsatta utformningen.

3.5.1.2 Hållplatser och stationer

Föreningen föreslår att plattformsväggar införs vid de nya stationerna för att öka säkerheten, förhindra suicid och undvika att resenärer ramlar ned på spåren. Föreningen föreslår vidare att särskilda väggar sätts upp i tunneln och på perronger för att skydda resenärer från smuts och damm, vilket bedöms vara särskilt viktigt för personer med astma och allergier. Perrongerna bör göras bredare än standard för att förbättra framkomlighet och säkerhet, särskilt för personer med elrullstolar. Informationstavlor och skyltning ska placeras i lämplig höjd så att även barn och kortväxta kan ta del av informationen. Föreningen framhåller att konst i det offentliga rummet kan fungera som igenkänningsfaktor och orienteringsstöd för personer med kognitiva utmaningar. Föreningen anser att det måste finnas utbildad personal på plats vid stationerna samt att anpassade toaletter ska finnas vid de större stationerna. Hissar måste dimensioneras efter faktiskt nyttjande och vara tillräckligt stora för permobiler; det bör finnas flera hissar vid varje station så att en reserv finns om en hiss går sönder. Hissarna ska vara utrustade med knappsats för punktskrift och hörslinga.

Bemötande

Synpunkterna om tillgänglighet och säkerhet vid hållplatser och stationer noteras. Utformningen av perronger, hissar, informationsskyltning och andra tillgänglighetsåtgärder hanteras i den fortsatta projekteringen i enlighet med gällande krav och riktlinjer. Synpunkterna utgör underlag i det fortsatta planarbetet

3.5.1.3 Bytespunkter och Huddinge sjukhus

Föreningen påpekar att beskrivningen av hur effektiva byten vid Masmo är tänkta att fungera är otillräcklig och efterfrågar en mer detaljerad redovisning. Föreningen anser att byten mellan trafikslag bör kunna ske i samma marknivå och att trappor, rulltrappor och hissar bör undvikas. Planskilda korsningar lyfts som en lösning för att undvika påkörningsolyckor. Föreningen påpekar att det i dag saknas kollektivtrafik som når fram till entréerna till Huddinge sjukhus och föreslår att spårvägen placeras i samma marknivå som sjukhusentrén och lyfter fram den befintliga hisslösningen via sjukhusgaraget som ett möjligt föredöme.

Bemötande:

Synpunkterna om utformningen av bytespunkten vid Masmo noteras. En mer utförlig redovisning av flöden och nivåförhållanden mellan trafikslag kommer att framgå i kommande planhandlingar.

Utformningen av spårvägens anslutning till Huddinge sjukhus, inklusive tillgängligheten till entréerna, hanteras i den fortsatta projekteringen i enlighet med gällande krav.

3.5.1.4 Elöverkänslighet och spårvagnar

Föreningen framhåller att elektromagnetiska fält måste hanteras så att elöverkänsliga personer kan vistas i närmiljön och resa med spårvägen. Föreningen frågar om vagnarna kommer att vara av samma slag som finns i kollektivtrafiken i dag och erbjuder sig att ge återkoppling på vagnars tillgänglighet i den fortsatta processen, på samma sätt som gjordes för Roslagsbanans nya vagnar. Föreningen erbjuder sin expertis i tillgänglighetsfrågor, önskar bli kontaktad i tillgänglighetsfrågor under den fortsatta planeringsprocessen, och ser fram emot att följa projektet i den fortsatta planeringsprocessen.

Bemötande:

Påverkan från elektromagnetiska fält beaktas i den fortsatta projekteringen och behandlas inom ramen för MKB. Frågor om vagntyp och tillgänglighet hanteras inom ramen för fordonsupphandling, som är en separat process från järnvägsplanen. Funktionsrätt Stockholms läns erbjudande om att bidra med expertis i tillgänglighetsfrågor noteras och beaktas i det fortsatta arbetet.

3.5.2 Huddinge Hembygdsförening

Huddinge Hembygdsförening framför synpunkter avseende fornlämningar och kulturmiljö längs sträckan. Föreningen anser att hållplatsläge inte bör förläggas i omedelbar närhet av Glömstaristningen, och att fornlämningar i området inte bör flyttas. Göta landsväg/Tingsvägen bör enligt föreningen fortsatt vara tillgänglig i natur- eller parkområde. Föreningen påpekar vidare att ett vattenflöde bedöms hota Glömstaristningen och att detta bör åtgärdas. Föreningen hänvisar till sitt tidigare remissvar över kommunens planprogram för Loviseberg, där föreningen avstyrkte planprogrammet, och anför att moderna busslinjer skulle kunna utgöra ett alternativ till spårväg till sannolikt lägre kostnad. Föreningen ifrågasätter valet av spårväg som transportlösning och anför att moderna busslinjer skulle kunna utgöra ett alternativ till sannolikt lägre kostnad. Föreningen erbjuder sig samtidigt att medverka i informationsåtgärder kring kulturvärdena i området.

Bemötande:

Synpunkterna om fornlämningar och kulturmiljö längs sträckan noteras. Frågor om hållplatslägets förhållande till Glömstaristningen, tillgängligheten till Göta landsväg/Tingsvägen samt vattenflödets påverkan på ristningen behandlas inom ramen för MKB och järnvägsplanens utformning. Fornlämningar hanteras i enlighet med kulturmiljölagen i samråd med länsstyrelsen.

Frågan om val av transportlösning har prövats i tidigare planeringsskede. Spårväg Syd ingår i Sverigeförhandlingen och den fortsatta planläggningen avser järnvägsplan för spårväg.

Region Stockholm välkomnar föreningens erbjudande om medverkan i informationsåtgärder kring kulturmiljövärdena i området.

3.5.3 Naturskyddsföreningen Huddinge

Naturskyddsföreningen i Huddinge är positiv till anläggandet av ny spårbunden trafik och ser Spårväg Syd som ett viktigt tillskott i kollektivtrafiknätet på Södertörn. Föreningen bedömer att projektets mål ligger i linje med strävan efter ett långsiktigt hållbart samhälle. Föreningen påminner samtidigt om att spårvägen är en del av ett större exploateringssammanhang med flera tusen nya bostäder och kraftig förtätning, vilket bedöms ge upphov till kumulativa miljöeffekter tillsammans med kommunernas bebyggelseplaner och Tvärförbindelse Södertörn.

Bemötande:

Region Stockholm noterar Naturskyddsföreningens stöd för projektet. Kumulativa miljöeffekter av spårvägen i relation till planerad bebyggelse och Tvärförbindelse Södertörn behandlas inom ramen för MKB.

3.5.3.1 Gömmarens naturreservat

Föreningen ser med oro på de planerade ingreppen i Gömmarens naturreservat och hur dessa kan komma att påverka Gömmarravinen och Gömmarbäcken. Föreningen anser att intrånget i reservatet är en mycket besvärande omständighet och ifrågasätter att ingrepp i naturreservat planeras utan tillräcklig kompensation. Föreningen påpekar vidare att den planerade betongtunneln i reservatet kan få oförutsedda negativa effekter på grundvatten.

Bemötande:

Spårvägens passage genom Gömmarens naturreservat, inklusive påverkan på Gömmarravinen, Gömmarbäcken och

*grundvattenförhållanden, behandlas inom ramen för MKB.
Vattenrelaterade frågor prövas i tillståndsprocessen enligt miljöbalken i dialog med länsstyrelsen. Intrång i naturreservatet förutsätter dispens från eller upphävande av reservatsföreskrifterna, vilket prövas av Huddinge kommun som beslutsmyndighet för reservatet.
Kompensationsåtgärder hanteras inom ramen för den prövningen.*

3.5.3.2 Fornlämningar och kulturmiljö

Föreningen anser att skyddet av fornlämningar måste vara högt prioriterat. I Lovisebergsområdet finns skyddsvärd natur och fornminnen som behöver vårdas och skyddas. Föreningen framhåller att kulturhistoriska samband i Glömstadalen riskerar att brytas till följd av spårvägen och de exploateringsplaner som omger den. Föreningen hänvisar till sitt remissyttrande till Huddinge kommun daterat 2025-07-25 (dnr KS-2022/3108).

Bemötande:

Påverkan på fornlämningar och kulturmiljövärden i Lovisebergområdet och Glömstadalen behandlas inom ramen för MKB. Fornlämningar hanteras i enlighet med kulturmiljölagen i samråd med länsstyrelsen.

3.5.3.3 Rekreation och friluftsliv

Föreningen ser med stort allvar på spårvägens intrång i skogsområdet väster om Kästa, som utgör ett viktigt rekreationsområde för boende i Kästa, Tullinge och Glömsta. Området innehåller markerade leder, däribland Huddingeleden, samt en mountainbikebana. Föreningen framhåller att spårvägen i ytläge genom området skapar en barriär och medför ökat buller i ett i dag relativt tyst rekreationsområde.

Bemötande:

Påverkan på rekreationsområdet väster om Kästa, inklusive barriäreffekter, buller och tillgängligheten till markerade leder och friluftsanläggningar, behandlas inom ramen för MKB.

3.5.3.4 Barriärverkan

Föreningen anser att Spårväg Syd bör planeras och utformas så att den varken skapar nya eller förstärker befintliga barriäreffekter. Föreningen efterfrågar åtgärder som anläggande av passager för friluftsliv och vilt samt upprätthållande av ekologiska samband, och bedömer att detta bör prioriteras i planeringsprocessen trots att det medför ökade kostnader.

Bemötande:

Frågan om barriäreffekter för friluftsliv, vilt och ekologiska samband hanteras i den fortsatta utformningen och behandlas inom ramen för MKB. Behovet av passager och andra åtgärder för att säkerställa ekologiska samband samt tillgänglighet för friluftsliv beaktas i projekteringen.

3.5.3.5 Riksintresse för rörligt friluftsliv

Föreningen påpekar att utredningskorridoren berör riksintresse för rörligt friluftsliv och att spårvägen är belägen i direkt anslutning till välbesökta friluftsområden. Föreningen anser att dessa områdens värden långsiktigt måste säkerställas och att planeringen måste ske med särskild hänsyn till tillgänglighet, upplevelsevärden och ekologiska samband.

Bemötande:

Riksintresset för rörligt friluftsliv beaktas i det fortsatta planarbetet. Påverkan på friluftsområdenas tillgänglighet, upplevelsevärden och ekologiska samband behandlas inom ramen för MKB.

3.5.3.6 Gröna kilar

Föreningen framhåller att projektområdets södra delar omfattar delar av de regionala gröna kilarna, däribland Bornsjökilen, Ekerökilen och Hanvedenkilen. Föreningen bedömer att det planerade projektet, i form av både infrastruktur och bostadsexploatering, riskerar att allvarligt försvaga kilarnas funktion och ekologiska samband. Föreningen anser att kompensationsåtgärder måste ges tillräcklig omfattning och kvalitet för att inte bara kompensera för intrång utan även bidra till att stärka de ekologiska sambanden, och att arbetet med de gröna kilarna bör ges ökad tyngd i den fortsatta planeringen.

Bemötande:

Påverkan på de regionala gröna kilarna, inklusive Bornsjökilen, Ekerökilen och Hanvedenkilen, och deras ekologiska samband behandlas inom ramen för MKB. Behovet av kompensationsåtgärder utreds i det fortsatta planarbetet.

3.5.4 SJ AB

SJ AB ställer en fråga om huruvida Regulatorbron, där spårvägen föreslås korsa Västra stambanan i Flemingsberg, har tillräcklig bärighet för spårvägstrafik eller om en ny bro behöver byggas.

Bemötande:

SJ AB:s fråga om Regulatorbrons bärighet för spårvägstrafik noteras. Frågan utreds i det fortsatta planarbetet.

3.5.5 Skanova (Telia Company) AB

Skanova (Telia Company) AB har markförlagda teleanläggningar inom området och önskar i möjligaste mån behålla dessa i befintligt läge för att undvika kostnader och olägenheter. Bolaget begär att kallas till samrådsmöten när detaljplane- och planarbete påbörjas för att kunna samordna ledningsdragning. Skanova förutsätter att den part som initierar eventuella undanflyttnings- eller skyddsåtgärder även bekostar dessa. Ledningsinformation kan tillhandahållas digitalt i dwg-format via ledningskollen.se.

Bemötande:

Region Stockholm noterar Skanovas synpunkter. Frågor om befintliga teleanläggningar inom planområdet, inklusive eventuell omläggning, skyddsåtgärder och kostnadsansvar, hanteras i samordning med Skanova i det fortsatta planarbetet. Bolaget kallas till samråd när planarbetet fortskrider.

3.5.6 Socialdemokraterna Botkyrka

Socialdemokraterna Botkyrka är positiva till projektet och framhåller dess betydelse för kollektivtrafiken och tillgängligheten i södra länsdelen. Socialdemokraterna Botkyrka framför att projekteringen redan nu bör ta höjd för en eventuell framtida förlängning av spårvägen till Riksten, ett område som i dag saknar god kollektivtrafikförsörjning.

Bemötande:

Socialdemokraterna Botkyrkas stöd för projektet noteras. Järnvägsplanen omfattar sträckan Flemingsberg–Skärholmen. Projektet ska möjliggöra en framtida förlängning mot Flemingsbergsdalen och Älvsjö, i enlighet med tilläggsavtalet till Ramavtal 6 inom Sverigeförhandlingen. En eventuell förlängning mot Riksten omfattas inte av nuvarande avtalsramverk och får prövas i en separat process.

3.5.7 Storstockholms brandförsvär

Storstockholms brandförsvär (SSBF) har utifrån tillgängligt underlag inga anmärkningar på den planerade järnvägsplanen ur ett räddningsinsatsperspektiv i detta skede. SSBF påpekar att större delen av sträckan för Spårväg Syd ligger inom Södertörns brandförsvars område, medan SSBF ansvarar för delområdet Skärholmen. Det bedöms därför viktigt att dialog förs med båda räddningstjänsterna i det fortsatta arbetet.

SSBF ser positivt på att frågor om urspårning, påkörning, brand, suicid, elsäkerhet, kollisioner och sabotage avses att utredas vidare. SSBF lyfter att en station i Skärholmen som eventuellt placeras under jord kan bli komplex ur ett insatsperspektiv och att sådana miljöer ställer särskilda krav på utrymningslösningar och tekniska stödsystem för räddningstjänsten. Dessa aspekter bör utredas tidigt i projekteringen och hanteras i enlighet med SSBF:s vägledning för komplexa infrastrukturanläggningar (vägledningsdokument 2024-011).

Vidare framhåller SSBF att framkomlighet, tillgänglighet och tillgång till brandvatten behöver säkerställas i det fortsatta arbetet. SSBF uppmuntrar även till att Region Stockholm utreder om befintlig bebyggelse vid Skärholmsplan är dimensionerad för utrymning via räddningstjänstens stegar och att åtkomlighet kan garanteras både under byggskede och i drift, oavsett stationens slutliga utformning. SSBF rekommenderar fortsatt samverkan i frågor där det finns osäkerhet kring hur synpunkterna bör beaktas.

Bemötande:

Region Stockholm noterar SSBF:s synpunkter. Olycksrisker avseende urspårning, påkörning och kollisioner behandlas inom ramen för MKB. Frågor om elsäkerhet brand och suicidprevention hanteras i den fortsatta projekteringen. Frågor om sabotage hanteras inom ramen för säkerhetsskyddsarbetet.

Utrymningslösningar och tekniska stödsystem vid en eventuell underjordisk station i Skärholmen hanteras tidigt i projekteringen i enlighet med SSBF:s vägledning. Framkomlighet, tillgänglighet och tillgång till brandvatten beaktas i den fortsatta projekteringen, liksom frågan om befintlig bebyggelses dimensionering för utrymning vid Skärholmsplan. Fortsatt samverkan sker med både SSBF och Södertörns brandförsvar.

3.5.8 Stockholms Vatten och Avfall AB

Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) beskriver att befintliga VA-anläggningar förekommer inom samtliga delar av den föreslagna lokaliseringskorridoren för Spårväg Syd. Detta omfattar både ledningar och tunnlar, vilka i flera fall ligger parallellt med eller korsar den planerade spårlinjen. SVOA lyfter att hänsyn behöver tas till dessa anläggningar i den fortsatta planeringen, exempelvis avseende skyddsavstånd, påverkan vid arbeten samt eventuella behov av åtgärder.

SVOA redogör översiktligt för både befintliga och planerade VA-anläggningar inom delområdena Flemingsberg, Kästa–Loviseberg, Glömstadalen, Masmö, Kungens kurva södra samt Kungens kurva–Skärholmen. I flera områden planeras även nya huvudledningar som kan komma att beröra spårlinjens sträckning.

Genomgående framhålls att samordning kommer att krävas mellan Spårväg Syd och SVOA i den fortsatta planeringen och vid genomförandet, både med hänsyn till befintliga anläggningar och planerade utbyggnader. SVOA hänvisar även till gällande riktlinjer för arbeten i närheten av deras anläggningar, särskilt vid arbete nära jord- och bergförlagda konstruktioner.

Bemötande:

Region Stockholm noterar SVOAs synpunkter. Bemötande av synpunkterna avseende befintliga VA-anläggningar, samordningsbehov och hantering i det fortsatta arbetet framgår av bemötande till Stockholms stad (se avsnitt 3.2.2.5). Samordning med SVOA kommer att ske genom hela projektet.

3.5.9 Södertörns brandförsvarsförbund

Södertörns brandförsvarsförbund har tagit del av samrådshandlingarna. Brandförsvaret noterar att projektet identifierar risker under avsnitt 5.7.5 Risk och säkerhet och att dessa kommer att utredas vidare i det fortsatta arbetet. Då inga riskutredningar presenteras i detta skede har brandförsvaret inga synpunkter eller ställningstaganden i nuläget. Brandförsvaret uttrycker att de gärna tar del av kommande riskutredningar och förslag på åtgärder när dessa finns tillgängliga.

Bemötande

Södertörns brandförsvarsförbunds synpunkt noteras. Fortsatt dialog förs med brandförsvaret, som ges möjlighet att ta del av kommande riskutredningar och förslag till åtgärder i det fortsatta arbetet.

3.5.10 Södertörns högskola

Södertörns högskola ställer sig positiv till Spårväg Syd och framhåller att spårvägen fyller ett behov av förbindelser i väst-östlig riktning, vilket kompletterar det befintliga pendeltågsnätet i nord-sydlig riktning. Högskolan lyfter fram spårvägen som ett ekologiskt hållbart alternativ till buss- och biltrafik från Masmö och Skärholmen.

Vad gäller delsträckan Flemingsberg och Hälsovägen konstaterar högskolan att samrådshandlingarna inte redovisar alternativa spårlinjer, varför inga synpunkter lämnas på sträckningen. Högskolan ser positivt på ett hållplatsläge i nära anslutning till högskolan men efterfrågar mer detaljerade handlingar för att kunna bedöma tillgängligheten.

Bemötande:

Södertörns högskolas synpunkt om hållplatsläge i anslutning till högskolan noteras. Sträckning och hållplatslägen i Flemingsbergsområdet har prövats i tidigare planeringsskeden och redovisas i PM Bortvalda alternativ, tillhörande lokaliseringsutredningen. Mer detaljerade underlag om tillgänglighet kommer att redovisas i kommande skeden av järnvägsplaneprocessen.

För sträckan längs Hälsovägen utgår samrådshandlingen från ett mittförlagt spår läge i befintlig gata, där utrymme för spårväg redan har reserverats vid tidigare ombyggnad. Mot denna bakgrund har inga alternativa spår linjer studerats eller redovisats för denna delsträcka.

3.5.11 Tullinge tomt- och villaägareförening

Tullinge Tomt- och villaägareförening (TTVF) är positiv till Spårväg Syd både avseende förbättrad tillgänglighet och ur miljöhänseende, men framhåller att de boende inte får drabbas av negativ påverkan till följd av projektet. Föreningen hänvisar till tidigare inlämnade synpunkter från oktober 2022 och anger att dessa fortfarande gäller.

Bemötande

Region Stockholm noterar Tullinge Tomt- och villaförenings stöd för projektet. Synpunkterna från oktober 2022 noteras. Påverkan på boende längs sträckan behandlas inom ramen för MKB och järnvägsplanens utformning.

3.5.11.1 PFAS och förorenad mark

Föreningen påpekar att förhöjda PFAS-värden samt andra föroreningar påvisats i grundvattnet längs delar av sträckan. Föreningen frågar om det framtagna men ännu ej beslutade förslaget till alternativ spår linje kommer att väljas, och om den åtgärden i så fall är tillräcklig för att säkerställa att PFAS och andra föroreningar inte påverkar närliggande mark, vattendrag och eventuella enskilda brunnar. Föreningen anser att en lösning på föroreningsproblematiken måste finnas på plats innan byggstart. Föreningen påpekar vidare att även sträckan i ytläge mot Flemingsberg och Ambulansgatan berör ett område med

PFAS-förekomst, och att det i nuläget inte går att bedöma hur detta kommer att påverka de boende i närområdet avseende förorenad mark.

Bemötande

Förekomst av PFAS och andra föroreningar i mark och grundvatten behandlas inom MKB och kompletterande utredningar. Påverkan på mark, vattendrag och enskilda brunnar utreds vidare.

Val av slutlig sträckning sker utifrån samlade bedömningar där även föroreningar beaktas.

Hantering av förorenad mark utreds inför genomförandet. Åtgärder för att motverka spridning av föroreningar och skydda omgivningen fastställs i den prövning eller anmälan enligt miljöbalken som blir aktuell för respektive del av sträckan.

3.5.11.2 Grundvatten och översvämningsrisker

Föreningen framhåller att spårvägen kommer att påverka grundvattnet längs sträckor med tunnel samt där brostöd och berg- och jordschakt behövs. Föreningen påpekar att förekomsten av PFAS och andra föroreningar i grundvattnet i kombination med en lågpunkt med översvämningsrisk utgör en sammantagen risk som måste hanteras.

Bemötande

Påverkan på grundvatten längs tunnelsträckor samt i anslutning till schakt och brostöd behandlas inom ramen för MKB samt tillståndprocessen enligt miljöbalken. Den sammantagna risken kopplad till PFAS-förekomst, grundvattenpåverkan och översvämningsrisk beaktas inom ramen för MKB.

3.5.11.3 Geoteknik, ras och skred

Föreningen påpekar att geoteknisk undersökning visat att det är långt till fast berg under större delen av Kästa, vilket påverkar tunnelsträckningens längd. Föreningen framhåller att tunnelsträckningen i närheten av Resedavägen föreslås bli kortare och att en längre del av spåren därmed ska ligga i ytläge mot Flemingsberg och Ambulansgatan. Föreningen påpekar att det föreligger risk för ras och skred i samband med exploatering i området.

Bemötande

Geotekniska förhållanden vid Kästa, inklusive djup till fast berg och dess konsekvenser för tunnelsträckningens längd och val av spårläge,

hanteras i de geotekniska utredningar som tas fram inför kommande samråd.

Risker för ras och skred i samband med exploatering i området utreds vidare och beaktas i både de geotekniska utredningarna och inom ramen för MKB.

3.5.11.4 Buller, vibrationer och stomljud

Föreningen påpekar att det i nuläget inte går att bedöma hur många boende som kommer att påverkas av buller längs den del som läggs i ytläge, eftersom övergångspunkten mellan ytläge och tunnel ännu inte är fastställd. Föreningen konstaterar att åtgärder är nödvändiga för att begränsa buller och vibrationer, och understryker vikten av noggrann uppföljning så att åtgärder genomförs i ett tidigt skede i enlighet med gällande lagar och förordningar och på ett sätt som är tillfredsställande för berörda fastighetsägare.

Föreningen betonar att samtliga ovanstående frågor måste åtgärdas på ett miljömässigt godtagbart sätt och att de boende inte får drabbas negativt av projektets genomförande.

Bemötande

Buller och vibrationer längs sträckor i ytläge utreds vidare inom ramen för MKB när spår läget har preciserats. Beräknade buller- och vibrationsnivåer jämförs mot gällande riktvärden och behov av skyddsåtgärder redovisas i kommande planhandlingar.

Påverkan under byggskedet kommer huvudsakligen att hanteras inom ramen för tillståndsprocessen enligt miljöbalken. Uppföljning sker i enlighet med gällande regelverk.

Projektets samlade påverkan på boende längs sträckan behandlas inom ramen för MKB och järnvägsplanens utformning.

3.5.12 Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall Eldistribution AB har elnätanläggningar inom och i närområdet till lokaliseringskorridoren, bestående av 77 kV och 24 kV luftledningarna och markkablar samt tillhörande transformatorstationer. Bolaget uppger även att Svenska kraftnäts 220 kV-ledning planeras övertas och att båda ledningarna vid kommande spänningshöjning kommer att drivas på 130 kV.

Vattenfall Eldistribution ställer krav på att bolagets riktlinjer för arbete invid elnätanläggningar följs, avseende minimiavstånd vid parallell järnväg (20

meter), säkerhetsområden vid luftledningar över 55 kV samt schaktning och sprängning invid luftledningar och markkablar. Befintliga anläggningar ska hållas tillgängliga under samtliga skeden av genomförandet och gällande säkerhetsavstånd ska upprätthållas.

Eventuella flytt- eller förändringsåtgärder av elnätanläggningar utförs av Vattenfall Eldistribution men bekostas av exploatören. Offertförfrågan för ledningsflytt ska göras via bolagets hemsida med konfliktpunkter redovisade.

Bemötande:

Region Stockholm noterar Vattenfalls synpunkter. Befintliga elnätanläggningar inom och i närområdet till utredningskorridoren hanteras i det fortsatta planarbetet i löpande samordning med Vattenfall Eldistribution. Bolagets riktlinjer för arbete vid elnätanläggningar kommer att följas i projekteringen. Frågor om eventuella flytt- eller förändringsåtgärder och kostnadsansvar hanteras i fortsatt samordning med bolaget.

3.5.13 Vårby-Fittja Hembygdsförening

Vårby-Fittja hembygdsförening ifrågasätter trovärdigheten i argumentet att Spårväg Syd skulle minska biltrafiken i området, eftersom spårvägen förutsätter exploatering av Lovisebergsområdet för bostadsbyggande vilket i sig genererar ökad biltrafik. Föreningen anser att exploateringen av Lovisebergsområdet måste utgå ur byggnadsplanerna och att Spårväg Syd i stället bör dras genom befintliga Glömsta, som är alltmer tätbebyggt och underförsörjt med kollektivtrafik och där en spårväg enligt föreningen avsevärt skulle kunna minska biltrafiken.

Bemötande:

Alternativa sträckningar i Glömstadalen, inklusive dragning längs Glömstavägen, har prövats i tidigare planeringsskeden och redovisas i PM Bortvalda alternativ, som utgör bilaga till lokaliseringsutredningen och finns tillgänglig på Region Stockholms webbplats. Beslut om lokalisering fattades av regionens trafiknämnd våren 2025.

3.5.13.1 Loviseberg och Flottsbro naturreservat

Föreningen framhåller att naturmarken vid Loviseberg och Kästa innehåller värdefull skyddsvärd natur samt kultur- och fornminnen. Föreningen lyfter särskilt runhällen i Glömsta vid Loviseberg med tillhörande forntida Göta landsväg som kräver särskilda hänsynstaganden för bevarande. Föreningen anser att Lovisebergsområdet tillsammans med nyckelbiotoperna i Flottsbroområdet och naturreservatet Gömsta äng bör avsättas som Flottsbro

naturreservat, omfattande Albysjöns stränder, skogen och odlingsmarken i Glömstadalen. Föreningen hänvisar till sitt yttrande till Huddinge kommun från 2025 (27/6 2025) angående Loviseberg och de ingrepp i Stockholms gröna kilar som Spårväg Syd och bostadsområdet Loviseberg för med sig.

Bemötande:

Synpunkterna om natur- och kulturmiljövärden vid Loviseberg och Kästa noteras. Fornlämningar, inklusive runhällen i Glömsta och den forntida Göta landsvägen, samt nyckelbiotoper och övriga naturvärden kommer att behandlas inom ramen för MKB. Frågan om ett utökat naturreservat är en fråga för Huddinge kommun och länsstyrelsen och ligger utanför järnvägsplanens prövning.

3.5.13.2 Konstverket Torkväder vid Masmotorg

Föreningen påpekar att det vid tunnelbanestationen i Masmotorg, längs gångvägen under Glömstavägen och Botkyrkaleden, finns en konstnärlig utsmyckning installerad av Huddinge kommun, konstverket Torkväder, bestående av tre stora vindflöjlar av plåt på höga stolpar i form av vit tvätt på tork. Utsmyckningen anknyter till Hagalunds Tvätterimuseum på närliggande Masmotorg, som drivs av föreningen. Föreningen uttrycker oro för hur framdragandet av Spårväg Syd kommer att påverka konstverket och anser att Torkväder i första hand bör få stå kvar på sin nuvarande plats, och i andra hand flyttas till annan lämplig plats i närheten.

Bemötande:

Synpunkterna om konstverket Torkväder vid Masmotorg noteras. Frågan om påverkan på konstverket och dess bevarande eller omlokalisering hanteras i det fortsatta planarbetet i samordning med Huddinge kommun som är konstverkets ägare.

3.5.13.3 Ingrepp i Gömmarens naturreservat

Föreningen anser att det är oacceptabelt att Spårväg Syd planeras göra ingrepp i Gömmarens naturreservat på en cirka 400 meter lång sträcka i samband med passagen av Gömmarbäckens ravin. Föreningen påpekar att ingreppet omfattar både en bro och ett långt öppet schakt i berget som ska gjutas över, och motsätter sig detta. Föreningen framhåller att om ingreppet ändå genomförs måste det kompenseras generöst genom utvidgning av reservatet i närheten, och anser att den så kallade Masmokilen, en tidigare inskränkning av Gömmarens naturreservat närmast Masmotorg tunnelbanestation och en topografiskt naturlig del av Gömmarskogen, är det mest naturliga området för sådan kompensation.

Bemötande:

Synpunkterna om ingrepp i Gömmarens naturreservat noteras. Spårvägens passage genom reservatet, inklusive bro och schakt vid Gömmarbäckens ravin, studeras vidare i det fortsatta planarbetet och kommer att redovisas i MKB.

Intrång i naturreservatet förutsätter dispens från eller upphävande av reservatsföreskrifterna, vilket prövas av Huddinge kommun. Kompensationsåtgärder, inklusive föreningens förslag om utvidgning av reservatet, hanteras inom ramen för den prövningen.

3.6 Samråd med allmänheten

Under samrådsperioden inkom 73 synpunkter från allmänheten. Synpunkterna spänner över ett brett spektrum, från allmänt stöd för projektet till mer specificerade frågor om sträckning, hållplatslägen och påverkan på natur- och boendemiljö. Återkommande teman är korridorval och alternativa dragningar, placering av hållplatser samt konsekvenser för naturmiljön längs sträckan. I vissa synpunkter ifrågasätts projektets genomförande i stort. Synpunkterna redovisas nedan tematiskt.

3.6.1 Synpunkter på tunnelpartier

I några synpunkter framförs önskemål om utökade tunnelpartier längs sträckan, särskilt genom Glömstadalens och i närheten av Gömmarens naturreservat, i syfte att begränsa ingrepp i natur- och boendemiljö.

Bemötande:

Synpunkterna om utökade tunnelpartier noteras. Valet mellan ytläge och tunnel längs olika delsträckor prövas i det fortsatta planarbetet utifrån tekniska, miljömässiga och ekonomiska förutsättningar.

3.6.2 Naturmiljö, rekreation och friluftsliv

Synpunkter på naturmiljön är återkommande och rör framför allt Gömmarens naturreservat och Glömstaskogen. I vissa synpunkter framförs att spårvägens sträckning inte bör påverka reservatsgränsen, och några synpunkter efterfrågar ekodukter och spridningskorridorer för att motverka barriäreffekter för flora och fauna. I några synpunkter lyfts samtidigt möjligheten att en välplacerad hållplats kan öka tillgängligheten till naturreservatet för besökare.

Bemötande:

Påverkan på Gömmarens naturreservat och Glömstaskogen, inklusive eventuella barriäreffekter för flora och fauna, behandlas inom ramen för

MKB. Behov av åtgärder såsom ekodukter och spridningskorridorer beaktas i den fortsatta utformningen av anläggningen.

Synpunkten om att hållplatser kan bidra till ökad tillgänglighet till naturreservatet noteras och beaktas också i den fortsatta planeringen.

3.6.3 Sträckning och alternativ

Synpunkter på sträckning och alternativa dragningar är den vanligaste kategorin bland allmänhetens yttranden. I vissa synpunkter föreslås alternativa korridorer i Kungens Kurva, bland annat via Modulvägen förbi IKEA Södra. Några synpunkter förordar en dragning via Vårby Gård och Vårbybadet mot Masmo. I vissa synpunkter föreslås att startpunkten flyttas från Flemingsberg till Huddinge centrum. Återkommande i materialet är också önskemål om förlängningar av linjen, framför allt mot Tullinge, Riksten, södra Botkyrka samt österut mot Farsta eller Skogås. Några synpunkter tar upp samordning med Förbifart Stockholm vid Skärholmen och den trängsel som bedöms uppstå på Skärholmsvägen.

Bemötande:

Val av sträckning och lokalisering grundas på en samlad bedömning av trafikala, tekniska, miljömässiga och genomförandemässiga förutsättningar. Beslut om lokalisering fattades av regionens trafiknämnd våren 2025. Alternativa sträckningar och korridorer som har studerats i tidigare skeden redovisas i PM Bortvalda alternativ, tillhörande lokaliseringsutredningen.

Eventuella förlängningar av spårvägen ingår inte i denna järnvägsplan. Utformningen av anläggningen ska dock möjliggöra framtida förlängningar i enlighet med gällande överenskommelser.

Påverkan på trafiksituationen vid Skärholmen, inklusive samordning med Förbifart Stockholm, hanteras i det fortsatta planarbetet

3.6.4 Hållplatslägen och knutpunkter

Synpunkter på hållplatslägen är återkommande i materialet. I vissa synpunkter efterfrågas en hållplats i Vårby Gård centrum, som inte finns med i nuvarande förslag. Några synpunkter rör hållplatsläget i Flemingsberg, där det framhålls att två hållplatser bör bibehållas för att säkerställa knutpunktsfunktionen mot pendeltåg, buss och omgivande verksamheter. I vissa synpunkter lyfts hållplatsläget i Glömstadalen, med önskemål om placering nära Häggstavägen för att underlätta tillgången till Flottsbro's friluftsanläggningar. Några synpunkter rör utformningen av knutpunkten i Skärholmen, där tillgänglighet,

bytesmöjligheter och trygghet framhålls och placering i markplan föredras framför underjordiska lägen.

I några synpunkter efterfrågas även infartsparkering och cykelinfrastruktur vid större hållplatser, samt möjlighet att medföra cykel ombord. Befintliga gångstråk i anslutning till vissa hållplatslägen upplevs som otrygga och föreslås åtgärdas i samband med utbyggnaden. I några synpunkter framförs önskemål om bättre byteskvalitet mot pendeltåget, med kort gångtid och koordinerade avgångstider. Några synpunkter tar upp gång- och cykelkopplingar mellan hållplatser och omgivande områden, bland annat en föreslagen gång- och cykelbana längs spåret under E4 vid Kungens Kurva.

Bemötande:

Synpunkterna om hållplatslägen och knutpunktsfunktioner noteras. Hållplatsernas placering och utformning prövas i det fortsatta planarbetet utifrån trafikala, tekniska och tillgänglighetsmässiga förutsättningar och redovisas i kommande planhandlingar.

Frågor om infartsparkering, cykelinfrastruktur samt gång- och cykelkopplingar vid hållplatser hanteras i samordning med berörda kommuner i det fortsatta planarbetet. Cykelåtgärder ingår som en del av Ramavtal 6 och hanteras i samordning med berörda kommuner.

Synpunkter avseende trygghet i anslutande gångstråk beaktas i utformningen av spårvägsanläggningens direkta närområde. Åtgärder på befintliga gång- och cykelstråk utanför järnvägsplanens område hanteras av berörd kommun.

Byteskvalitet mot pendeltåg samt samordning av avgångstider hanteras inom den fortsatta trafikplaneringen.

3.6.5 Övrigt

I vissa synpunkter uttrycks oro över trafikstörningar och framkomlighet under byggtiden. Några synpunkter efterfrågar löpande och lättillgänglig information om byggarbetenas påverkan på omgivningen under genomförandeskedet.

Bemötande:

Trafikstörningar och framkomlighet under byggtiden hanteras i samordning med berörda kommuner inför och under genomförandet. Information till omgivningen om byggarbetenas påverkan tillhandahålls löpande inom ramen för projektets kommunikationsarbete.

4 Diarieförda handlingar

Inkomna yttranden finns diarieförda i Trafikförvaltningens ärendehanteringssystem under diarienummer TN 2022-1003.