

Spårväg Syd Flemingsberg till Skärholmen



Samråd 1 järnvägsplan

2026-03-05 – 2026-03-29

© 2026 Trafikförvaltningen, Region Stockholm

Spårväg Syd
Flemingsberg-Skärholmen

Samrådshandling
Datum: 2026-03-05

Diarienummer: TN 2022-1003
Version: 1.0

Författare: Region Stockholm, Trafikförvaltningen
Projektledare: Malin Ingemarson Havrén

Illustration framsida: &Rundquist

Lämna synpunkter

Samrådsperioden pågår mellan 5 mars och 29 mars 2026. Lämna dina synpunkter på webben:

regionstockholm.se/samradspvs

Det går också bra att skicka e-post till:

ip-spvsyd@regionstockholm.se eller brev till:

Region Stockholm
Trafikförvaltningen
Lindhagensgatan 100
105 73 Stockholm

Skriv "TN 2022-1003 Samråd 1 Spårväg Syd" i ämnesraden eller på kuvertet. Insända synpunkter blir offentliga handlingar och personuppgifter hanteras i enlighet med Dataskyddsförordningen (GDPR).

Lämna dina synpunkter **senast den 29 mars 2026**.

När samrådsperioden är avslutad sammanställs synpunkterna i en samrådsredogörelse. Den kommer att finnas tillgänglig på vår webbplats, **regionstockholm.se/samradspvs**.

Öppet hus

Den 17 mars 2026 kl. 16:00 – 18:30 kan du besöka oss och få svar på dina frågor. Besök oss på Flemingsbergs bibliotek.

Om Samrådet

Under mars 2026 samråder Region Stockholm om Spårväg Syd mellan Flemingsberg och Skärholmen, som en del av arbetet att tidigt få in synpunkter om förslagen inför fortsatt planering av Spårväg Syd.

Det här önskar vi synpunkter på nu

Syftet med det aktuella samrådet är att presentera och få in synpunkter på de spårlinjer och hållplatslägen som studeras just nu. Ett annat syfte är att samråda om tre utökningar av lokaliseringskorridoren vid Kästa, Loviseberg och Skärholmen.

Samrådet sker enligt lagen om byggande av järnväg, miljöbalken samt plan- och bygglagen. Samrådet är det första som genomförs för järnvägsplanen sedan beslutet om val av lokalisering i mars 2025.

Inkomna synpunkter under detta samråd tillsammans med fördjupade utredningar inom projektet kan komma medföra förändringar i anläggningens utformning.

Det här samråder vi om i kommande skede

I ett senare skede kommer ytterligare ett samråd hållas om järnvägsplaneförslaget. Detta samråd kommer att redogöra för mer exakt utformning och placering av spårlinje, hållplatser och markanspår samt projektets effekter och konsekvenser i mer detalj.

Innehållsförteckning

1	Inledning	6
1.1	Ändamål och mål	6
2	Plan- och miljöprövningsprocessen	6
2.1	Genomförda samråd	8
2.2	Avgränsning och miljökonsekvensbeskrivning	8
2.2.1	Avgränsning av miljöaspekter	8
2.3	Miljöprövning, tillstånd och dispenser	9
2.4	Påverkan på gällande detaljplaner	9
3	Utökning av lokaliseringskorridor	10
3.1	Utökad lokaliseringskorridor vid Kästa	11
3.2	Utökad lokaliseringskorridor vid Loviseberg	11
3.3	Utökad lokaliseringskorridor vid Skärholmen	11
4	Övergripande planeringsförutsättningar	12
4.1	Framtida resande	13
4.2	Målpunkter	13
4.3	Stadsutveckling i Spårväg Syds närområde	13
4.4	Infrastrukturprojekt i Spårväg Syds närområde	14
4.5	Riksintressen	14
4.6	Utformningsprinciper för Spårväg Syd	14
5	Spårväg Syds sträckning	16
5.1	Flemingsberg	17
5.1.1	Huvudalternativ spårlinje	18
5.1.2	Alternativ spårlinje	18
5.1.3	Bortvalda spårlinjer	18
5.1.4	Miljökonsekvenser	18
5.2	Kästa – Loviseberg	20
5.2.1	Huvudalternativ spårlinje	21
5.2.2	Alternativ spårlinje	21
5.2.3	Bortvald spårlinje	21
5.2.4	Miljökonsekvenser	21
5.3	Glömstadalen	24
5.3.1	Huvudalternativ spårlinje	25
5.3.2	Alternativ spårlinje	25
5.3.3	Bortvald spårlinje	25
5.3.4	Miljökonsekvenser	25
5.4	Masmo	28
5.4.1	Huvudalternativ spårlinje	29
5.4.2	Alternativ spårlinje	29
5.4.3	Bortvalda spårlinjer	29
5.4.4	Miljökonsekvenser	29
5.5	Kungens kurva södra	32
5.5.1	Huvudalternativ spårlinje	33
5.5.2	Alternativ spårlinje	33
5.5.3	Bortvalda spårlinjer	33
5.5.4	Miljökonsekvenser	33
5.6	Kungens kurva – Skärholmen	36

5.6.1	Huvudalternativ spårlinje	37
5.6.2	Alternativ spårlinje	37
5.6.3	Bortvalda spårlinjer	37
5.6.4	Miljökonsekvenser	37
5.7	Övergripande miljökonsekvenser	39
5.7.1	Stadsutveckling och kommunal planering	41
5.7.2	Påverkan på befintlig infrastruktur	41
5.7.3	Sociala konsekvenser	41
5.7.4	Elektromagnetiska fält	41
5.7.5	Risk och säkerhet	41
5.7.6	Markföroreningar	42
5.7.7	Ras och skred	42
5.7.8	Artskydd	42
5.7.9	Grundvatten	42
5.7.10	Yt- och dagvatten	43
5.7.11	Översvämningsrisk	44
5.7.12	Kumulativa effekter med övriga projekt	44
6	Byggskede och genomförande	45
7	Fortsatt arbete	45

1 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 Flemingsberg till Skärholmen. Tidigare har Spårväg Syds utretts mellan Flemingsberg och Älvsjö.

I denna samrådshandling redovisas sträckan Flemingsberg till Skärholmen. Längs denna cirka tio kilometer långa sträcka planeras åtta hållplatser och en spårvagnsdepå.

Spårväg Syd är en del av Sverigeförhandlingen och finansieras av staten, Region Stockholm, Huddinge kommun och Stockholms stad.

1.1 Ändamål och mål

Målen med Spårväg syd är att:

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

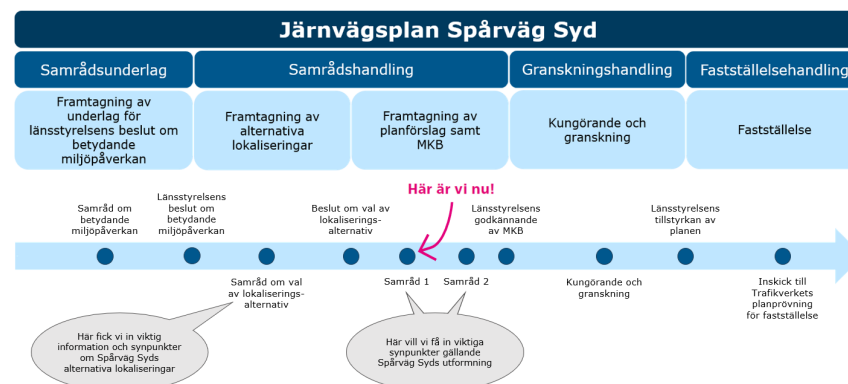
De tre första målen utgör tillsammans ändamålet för Spårväg Syd.

2 Plan- och miljöprövningsprocessen

Planeringen av spårvägen följer planläggningsprocessen för järnväg som regleras av lagen om byggande av järnväg. Att ta fram ett planförslag är en del av planläggningsprocessen som leder fram till en färdig järnvägsplan. Processen omfattar även samordning med andra aktörers planering och ger goda möjligheter till insyn och påverkan för de som berörs. Som en del i arbetet med planförslaget genomförs samråd om Spårväg Syd löpande.

Då Spårväg Syd bedöms medföra betydande miljöpåverkan och det finns flera möjliga spårdragningar, ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tas fram tillsammans med planförslaget.

Planläggningen av Spårväg Syd är i samrådshandlingsskedet, se **Figur 1**.



Figur 1: Planläggningsprocessen för järnväg. Planläggningen av Spårväg Syd är i skedet samrådshandling.

Det utredningsarbete som genomförts i planlägningsprocessens tidigare skeden har resulterat i ett val av korridor för spårvägen samt en vald lokalisering av depån. Se *Lokaliseringsutredningen* samt *PM Bortvalda alternativ* för sträckningar och depålägen som har valts bort i tidigare utredningar. Beslut om val av korridor för sträckan mellan Flemingsberg och Skärholmen samt val av lokalisering för depån fattade Region Stockholm i mars 2025¹. Beslutet innefattade då två korridorer på sträckan mellan Kungens kurva och Skärholmen.

Hösten 2025 tecknades ett tilläggsavtal² mellan parterna i Ramavtal 6 (Sverigeförhandlingens storstadsavtal i Stockholm) med syftet att möjliggöra genomförandet av Spårväg Syd mellan Flemingsberg och Skärholmen (etapp 1). I tilläggsavtalet tydliggjordes att spårvägens passage mellan Kungens kurva och Skärholmen ska ske under E4:an via Smistavägen. Beslutad passage och tillhörande val av korridor informerades i trafiknämnden februari 2026³. Beslutad korridor och föreslagen lokalisering av depån kan ses i **Figur 2**.

Fortsatt studeras möjliga spårsträckningar och hållplatslägen inom den valda korridoren. Längre fram kommer ytterligare ett samråd att genomföras. Vid detta tillfälle kommer även en preliminär miljökonsekvensbeskrivning redovisas.

¹ Beslut i trafiknämnden den 18 mars 2025, dnr TN 2025-0001, § 47 Val av lokalisering för Spårväg Syd

² Tilläggsavtal till Ramavtal 6 inom Sverigeförhandlingen, 2025-10-24

³ Informationsärende i trafiknämnden den 18 februari 2026, dnr TN 2020-0642, § 24 Informationsärende om hantering av val av lokalisering för Spårväg Syd

Länsstyrelsen i Stockholm fattade den 30 augusti 2022 beslut om att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan⁴, därmed ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram.

En detaljplan behöver även tas fram för Spårväg Syds depå. Arbete med detta sker parallellt med framtagandet av järnvägsplanen och hanteras inte inom det här samrådet.



Figur 2: Beslutad lokalisering och beslutad lokalisering för depå.

⁴ Beslut om betydande miljöpåverkan för byggande av Spårväg Syd, sträckan Flemingsberg – Skärholmen – Älvsjö, beteckning 3431-29047-2022

2.1 Genomförda samråd

Under de tidigare utredningar som genomförts för Spårväg Syd har flera samråd hållits. Under arbetet med 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. Se mer i *Samrådredogörelsen* för inkomna synpunkter.

I mars 2024 genomfördes ett riktat samråd till berörda sakägare om utökad korridor i Masmö.

Samråd i form av möten och informationsutbyte sker kontinuerligt med exempelvis berörda kommuner, infrastrukturägare och länsstyrelsen.

2.2 Avgränsning och miljökonsekvensbeskrivning

Denna samrådshandling utgör underlag för avgränsning av järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning enligt 6 kap. 28 och 29 §§ miljöbalken.

Den geografiska avgränsningen för Spårväg Syd smalnas av under projektets gång i takt med att utredningarna fördjupas och detaljeringsgraden ökar. I nuvarande samrådshandlingsskede utgörs utredningsområdet av beslutad korridor samt utvidgning av korridoren vid Kästa, Loviseberg och Skärholmen, se **Figur 3**. För de flesta miljöaspekter behöver dock den geografiska avgränsningen vara större och inkludera ett influensområde. Ett exempel är ytvatten där den geografiska avgränsningen utgörs av avrinningsområdet för berörda recipienter. Den geografiska avgränsningen skiljer sig åt för de olika miljöaspekterna.

Byggandet av Spårväg Syd bedöms tidigast kunna påbörjas cirka år 2030 om alla handlingar, beslut och tillstånd är klara och godkända. Byggtiden beräknas till cirka 6 år.

2.2.1 Avgränsning av miljöaspekter

De miljöaspekter som bedöms vara betydande och som föreslås miljöbedömas samt redovisas i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning är följande:

- Stads- och landskapsbild
- Kultur- och naturmiljö
- Rekreation och friluftsliv
- Buller, stomljud och vibrationer
- Elektromagnetiska fält
- Risk och säkerhet – avgränsad till olycksrisk, plötsligt inträffade händelser orsakade av spårvägen vilket påverkar omgivningen eller verksamheter och annan infrastruktur som påverkar spårvägen.
- Ytvatten
- Grundvatten
- Ras och skred
- Förorenad mark
- Översvämningsrisk
- Hushållning med mark och naturresurser – avgränsas till jord- och skogsbruksmark samt masshantering
- Klimatpåverkan

Nedanstående aspekter bedöms inte som betydande och avgränsas därför bort.

Luftkvalitet

En spårväg drivs med el vilket innebär att den inte medför några utsläpp av avgasrelaterade luftföroreningar. Bland annat slitage

av bromsar genererar slitagepartiklar men mängden är försumbar och spårvägen medför inte någon nämnvärd uppvirvling av partiklar från gatan. Spårvägen har därmed endast en försumbar påverkan på den lokala luftkvaliteten.

Översiktliga beräkningar för prognosåret 2050 visar att det inte kommer att finnas några överskridanden av miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar (PM₁₀) inom korridoren. Spårväg Syd kommer passera genom vissa områden med förhöjda luftföroreningshalter men resenärerna inne i spårvagnarna exponeras inte för dessa luftföroreningar. Vissa hållplatser kommer vara belägna i områden med något förhöjda luftföroreningshalter men halterna beräknas ligga under miljökvalitetsnormerna och resenärerna utsätts för en kortvarig exponering. Under byggskedet kommer damning, utvädring av spränggaser och arbetsmaskiner påverka luftkvaliteten. Denna påverkan är lokal och begränsad till byggskedet.

Klimatanpassning

Klimatanpassning är avgränsad till översvänningsrisk samt förändrad markstabilitet (ras och skred). Klimatanpassning med avseende på extrema temperaturer bedöms inte vara en betydande miljöaspekt. Höga temperaturer kan utgöra hälsofara och skada på teknik men detta omhändertas i senare skede. Design och projektering kommer att beakta solinstrålning och möjligheter till skuggande strukturer såsom tak och träd samt säkerställa avkylande lösningar för värmekänslig utrustning.

2.3 Miljöprövning, tillstånd och dispenser

Byggandet av tunneln genom Masmoberget och tunneln under Kästa medför bortledning av grundvatten vilket kräver tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken. Även andra

delar av anläggningen kan kräva tillstånd eller anmälan om vattenverksamhet.

Spårväg Syd gör intrång i Gömmarens naturreservat vilket kräver dispens eller tillstånd enligt 7 kap. miljöbalken från kommunen.

Söder om Glömstadalen kan Spårväg Syd komma att påverka fornlämningar. Fornlämningar omfattas av ett generellt skydd enligt 2 kap. kulturmiljölagen och ingrepp i fornlämning kräver tillstånd från länsstyrelsen.

En stor del av Spårväg Syd kommer att ligga inom den sekundära skyddszonen för Östra Mälarens vattenskyddsområde, undantaget är delar av Flemingsberg. Det medför särskilda krav vid utformning och anläggande av spårvägen för att inte dricksvattenförsörjningen ska påverkas negativt. Det kommer eventuellt att krävas en dispensansökan till tillsynsmyndigheten.

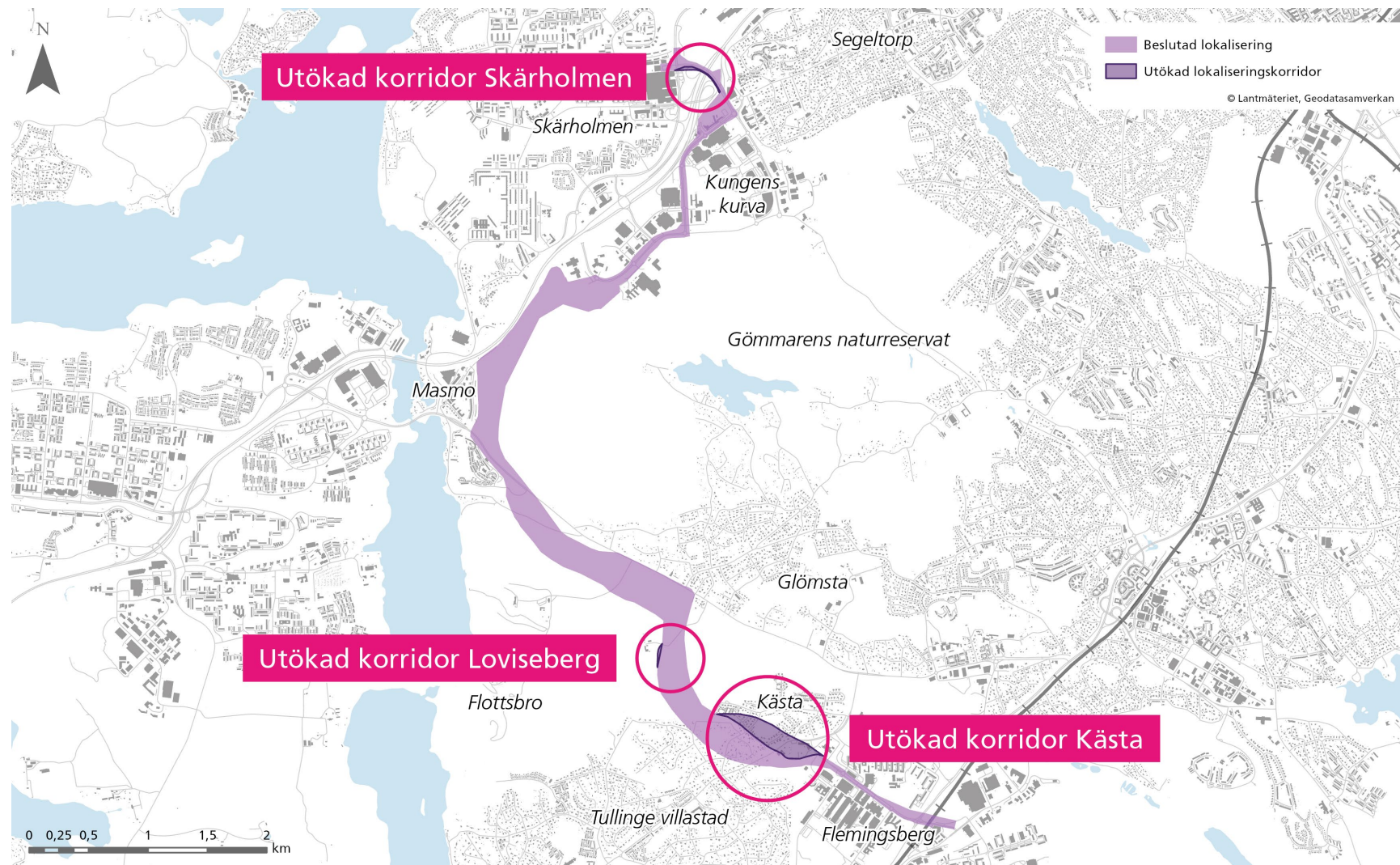
Längre fram i processen kan andra tillstånd komma att behövas, bland annat för hantering av dagvatten.

2.4 Påverkan på gällande detaljplaner

Längs Spårväg Syds föreslagna sträckning mellan Flemingsberg och Skärholmen finns ett fyrtiotal gällande detaljplaner som bedöms påverkas av spårvägen. En detaljplan är juridiskt bindande och regleras enligt plan- och bygglagen. För att en kommande järnvägsplan ska vinna laga kraft krävs att järnvägsplanen inte strider mot bestämmelser i gällande detaljplaner. Detta kan medföra behov av ändring, upphävande eller framttagande av nya detaljplaner som tillåter spårväg. I det fortsatta planarbetet kommer denna fråga hanteras i samarbete med berörda kommuner. Berörda detaljplaner kommer att redovisas i planförslaget vid nästa samråd.

3 Utökning av lokaliseringskorridor

Efter samrådet om val av lokalisering 2022 och genomförd lokaliseringsutredning har det konstaterats att tre utökningar av lokaliseringskorridoren behövs, se i **Figur 3**.



Figur 3: Beslutad korridor och korridors utvidgningar inringade i rosa.

3.1 Utökad lokaliseringskorridor vid Kästa

På sträckan förbi Kästa planeras spårvägen huvudsakligen förläggas i tunnel under befintligt bostadsområde. I lokaliseringsutredningen identifierades PFAS-föreningar i grundvattnet samt en lågpunkt med översvämningsrisk i södra delen av korridoren. Hantering av PFAS-föreningar är komplicerat och kan medföra höga kostnader. Med tanke på klimatförändringarna är det viktigt att om möjligt undvika lågpunkter eftersom de, även med genomförande av åtgärder för att reducera översvämningsrisken, kan utgöra risker.

För att i möjligaste mån undvika dessa utmaningar har utredningar genomförts för att finna en bättre spårlinje, även utanför den ursprungliga korridoren. Detta har resulterat i förslag på en spårsträckning norr om korridoren varför korridoren vid Kästa utökats efter lokaliseringsutredningen.

I Kästa finns sedan tidigare ett flertal bortvalda alternativ, läs mer om dessa i *Lokaliseringsutredningen* samt i *PM Bortvalda alternativ*.

3.2 Utökad lokaliseringskorridor vid Loviseberg

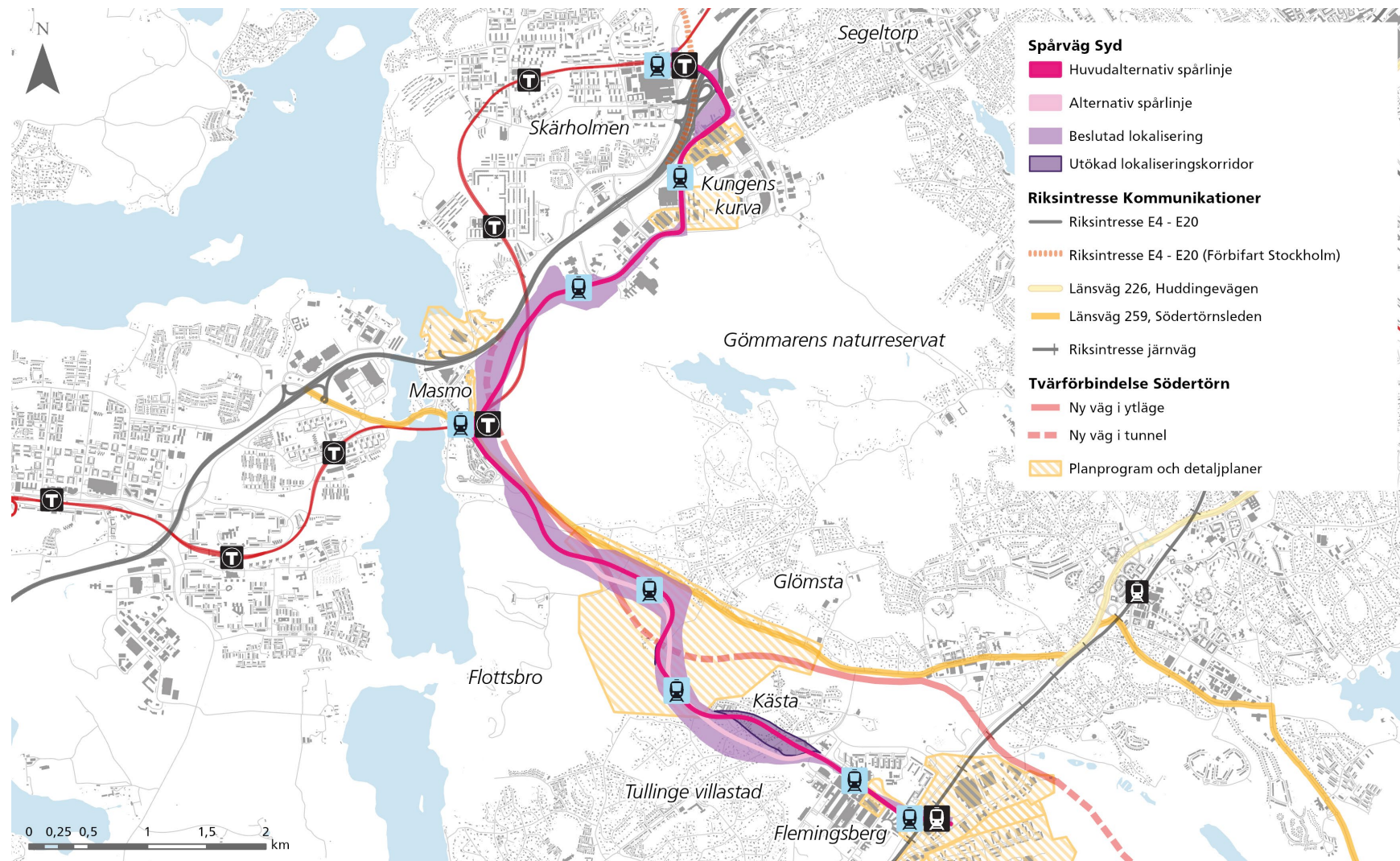
På sträckan genom det planerade stadsutvecklingsområdet i Loviseberg, har spårlinjen anpassats med hänsyn tagen till kommande stadsutveckling och gatustruktur, därav har utredningskorridoren utökats något väster ut.

3.3 Utökad lokaliseringskorridor vid Skärholmen

I Skärholmen finns många olika beroenden till befintligheter och kommande planering, vilket gör placering av spårvägen komplex. För att skapa möjligheter att hitta den mest optimala placeringen har lokaliseringskorridoren utökats något längs Smistavägen, i söder.

4 Övergripande planeringsförutsättningar

Planeringen av Spårväg Syd tar hänsyn till ett antal övergripande förutsättningar som påverkar och påverkas av spårvägen; befolknings- och resandeprognoser, viktiga målpunkter, andra infrastrukturprojekt, planerad stadsutveckling och riksintressen, se **Figur 4**.



Figur 4: Karta över de viktigaste övergripande förutsättningarna utmed Spårväg Syds planerade sträckning.

4.1 Framtida resande

Med Spårväg Syd blir restiden mellan de regionala stadskärnorna Flemingsberg och Kungens kurva-Skärholmen kortare, den totala restiden beräknas bli mellan 15 - 20 minuter. Med dagens kollektivtrafik tar resan cirka 30 minuter. Spårväg Syd beräknas få cirka 3 950 påstigande under förmiddagens maxtimme och 34 500 påstigande per dygn år 2050.

Spårväg Syd kommer att möjliggöra byte till pendeltåg och buss i Flemingsberg samt till tunnelbana och buss i Masmo och Skärholmen. I Skärholmen och Kungens kurva kommer byte att kunna ske till stombussar som trafikerar norra Stockholm via Förbifart Stockholm. Därigenom skapas nya resmöjligheter. Två expressbusslinjer planeras att anslutas till Spårväg Syd:

- Expressbusslinje J som binder samman de södra och norra regionala stadskärnorna via Tvärförbindelse Södertörn och Förbifart Stockholm.
- Expressbusslinje N som kopplar ihop Tyresö med Norsborg genom de södra regionala stadskärnorna

4.2 Målpunkter

Längs spårvägens sträckning finns ett stort antal målpunkter, bland annat arbetsplatser, handelsområden och bytespunkter för kollektivtrafik. I Flemingsberg finns exempelvis Karolinska Universitetssjukhuset Huddinge, Södertörns högskola och Södertörns tingsrätt. Här finns även en regional järnvägsstation som är en viktig bytespunkt för kollektivtrafikresenärer. Kungens kurva är regionens största externhandelsområde och Skärholmen är ett av regionens större detaljhandelscentrum. I Masmo och Skärholmen finns tunnelbana.

4.3 Stadsutveckling i Spårväg Syds närområde

I dagsläget pågår planering för nya bostäder, arbetsplatser och verksamheter i flera områden. Huddinge kommun ska i enlighet med Sverigeförhandlingens tilläggsavtal möjliggöra byggande av 15 500 bostäder. Därutöver planerar kommunen för ytterligare stadsutveckling på längre sikt.

I Flemingsberg pågår ett flertal utvecklingsprojekt och enligt Utvecklingsplan för Flemingsberg (2022) finns det utrymme att utveckla området med cirka 15 000 nya bostäder samt arbetsplatser, kulturverksamheter, restauranger och handelsverksamheter. Flemingsberg ska stärkas som bytespunkt för resande med tåg, spårväg och buss. Ett planprogram för Flemingsbergsdalen antogs år 2020 och detaljplaner är under framtagande. Längs Hälsovägen sker förtätning genom byggnation av nya bostäder.

I Loviseberg planeras för en ny stadsdel med cirka 5 800 nya bostäder, arbetsplatser, centrum, förskolor och skolor. Ett planprogram som anger en inriktning för områdets struktur och utveckling är under framtagande. Spårväg Syd samplaneras med denna utveckling och medför att den nya stadsdelen ges god tillgång till kollektivtrafik.

Vid Masmo och Vårby udde planeras för nya bostäder och arbetsplatser. Bland annat pågår planläggning i anslutning till Masmo tunnelbanestation för nya bostäder, handel och service samt en ny utformning av Masmo torg inom ramen för detaljplan *Drakskeppet 1 m.fl.*

I Kungens kurva pågår ett flertal utvecklingsprojekt och enligt Utvecklingsplan för Kungens kurva (2023) är målet att tillföra cirka 10 000 nya bostäder samt mötesplatser och arbetsplatser.

I Skärholmen pågår ett flertal projekt som kommer tillföra fler bostäder, arbetsplatser och centrumverksamhet i området. Bland annat pågår en utveckling av centrala Skärholmen med nya bostäder och arbetsplatser. I Skärholmsdalen planeras cirka 800 nya bostäder, vårdboende, verksamhetslokaler och förskolor. Skärholmsvägen planeras också att byggas om till en stadsgata med omkringliggande bebyggelse.

4.4 Infrastrukturprojekt i Spårväg Syds närområde

Längs spårvägens förslagna sträckning finns ett flertal infrastrukturprojekt olika skeden.

Tvärförbindelse Södertörn är Trafikverkets planerade vägförbindelse mellan E4/E20 vid Vårby och väg 73 vid Jordbro. Den har en stor påverkan på planeringen av Spårväg Syd då anläggningarna kommer att angränsa till varandra. Samordning mellan projekten pågår i de aktuella beröringspunkterna. Vägplanen för Tvärförbindelse Södertörn har vunnit laga kraft och Trafikverket inväntar nu byggstartsbesked. Byggstart av Tvärförbindelsen sker sannolikt före Spårväg Syd, men projekten kommer troligtvis att byggas, till viss del, parallellt. Samordning mellan projekten kommer därför krävas även under byggtiden.

Byggnation av Förbifart Stockholm påbörjades år 2016 och trafikstart planeras för hela sträckan år 2030. Vid Skärholmen pågår slutförande arbeten med tunnlar som påverkar Spårväg Syds planering.

Trafikverket genomförde år 2015–2016 en åtgärdsvalsstudie för väg 226 där en nedsänkning av Huddingevägen vid Flemingsberg och en planskild korsning med Hälsovägen/Regulatorbron studerades. Mellan åren 2023–2025 genomförde Trafikverket en

fördjupad utredning och objektet finns nu med som namngivet objekt, *Väg 226, planskildhet Flemingsberg*, i förslag till länsplan. Länsplanen förväntas fastställas hösten 2026.

Det finns översiktliga utbyggnadsplaner för en breddning av Västra stambanan vilket kommer beröra Flemingsberg. Idag finns ett spårreservat öster om järnvägen.

4.5 Riksintressen

Inom utredningskorridoren finns ett antal riksintressen.

- Riksintresse för kommunikation: E4/E20, Tvärförbindelse Södertörn, väg 259 samt Västra stambanan
- Riksintresse rörligt friluftsliv – Mälaren med öar och strandområden i Stockholms län
- Riksintesse totalförsvaret – civila anläggningar med tillhörande påverkansområden

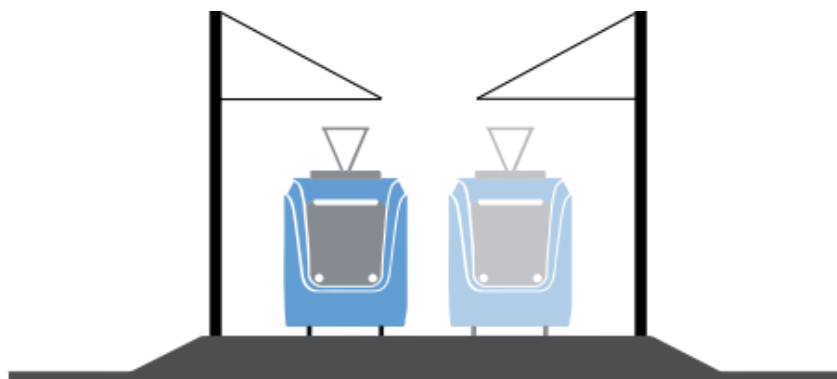
Riksintresset Tvärförbindelse Södertörn utgörs av ett markanspråk eftersom denna väg ännu inte är byggd. Korridoren berör även ett påverkansområde för riksintesse avseende totalförsvarets militära del.

4.6 Utformningsprinciper för Spårväg Syd

Spårväg Syd kommer att gå genom både befintlig stadsmiljö och obebyggda områden vilket möjliggör utveckling av befintliga och nya stadsdelar. Där det är möjligt ska Spårväg Syd minska sociala och fysiska barriärer. Det krävs omsorgsfull utformning och gestaltning för att spårvägen ska bli en välanpassad del i den lokala miljön och minska barriäreffekter. Detta innebär olika utformningar beroende på var längs sträckan man befinner sig. Utformning, gestaltning och tekniska prestanda kommer att detaljeras i det fortsatta arbetet med planförslaget. Ett konstprojekt kommer ingå i Spårväg Syd.

Spårväg Syd planeras med dubbelspår längs hela sträckan. Hastigheten kommer att variera beroende på spårvägens placering och utformning. Spårvagnarna motsvarar ungefär de fordon som idag trafikerar Tvärbanan. Utformningen av Spårväg Syd utgår från tre spårvägstypologier; Spårväg på särskild banvall, Spårväg i tunnel och Spårväg i gatumiljö på reserverat utrymme. Som utgångspunkt ska spårvägen alltid ligga avskild från övrig trafik på särskild banvall eller i reserverat utrymme. Det är en förutsättning för god framkomlighet och därmed god restid, kapacitet och resenärsnytta. Det är också en viktig faktor för trafiksäkerheten och den övriga trafikens framkomlighet.

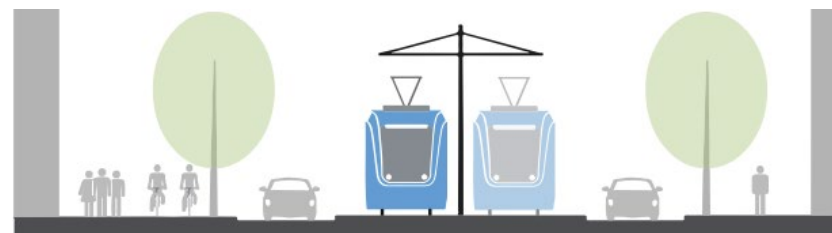
Spårväg på särskild banvall innebär att spåren ligger avskilt från det lokala vägnätet, se **Figur 5**. Beroende på omgivning kan denna utformning möjliggöra högre hastigheter. Denna principlösning planeras i områden utanför tätbyggt område eller i anslutning till större trafikleder. Beroende på omgivning kan utformningen möjliggöra högre hastigheter. Denna principlösning planeras i områden utanför tätbebyggt område eller i anslutning till större trafikleder. Vid behov inhägnas spåren för att hindra att personer vistas i spårområdet.



Figur 5: Illustration spårväg på särskild banvall.

På vissa sträckor behöver Spårväg Syd gå i tunnel för att få en genare sträckning eller undvika känsliga miljöer. Principen för spårväg i tunnel liknar den på särskild banvall, med skillnaden att spårväg i tunnel saknar korsningspunkter med övrig trafik. Spårvägen kan antingen anläggas i berg- eller betongtunnel.

Spårväg i gatumiljö på reserverat utrymme, kan antingen placeras bredvid körbanan för vägtrafiken eller mittförlagt. I **Figur 6** illustreras spårvägen mittförlagt.



Figur 6: Illustration spårväg i gatumiljö på reserverat utrymme.

En fördel med sidoförlagd spårväg är att svängrörelser för biltrafiken endast påverkas i ena riktningen. Det är framförallt fördelaktigt på sträckor där korsningspunkter ligger på ena sidan vägen. Där det finns korsningspunkter på båda sidor av vägen kan det därför vara mer lämpligt att placera spårvägen mitt i körbanan, med körfälten på varsin sida av spåren. Mittförlagd spårväg möjliggör att gator kan utformas som stadsboulevard, vilket kan vara positivt ur gestaltningssynpunkt.

Längden på hållplatsernas plattformar är cirka 60–70 meter, vilket ska rymma två sammankopplade fordon. Plattformarnas bredd och placering varierar beroende på hållplatsens läge.

Spårvägen kräver även utrymmen för exempelvis teknikhus och likriktarstationer, dessa markanspråk kommer redovisas i kommande samråd.

5 Spårväg Syds sträckning

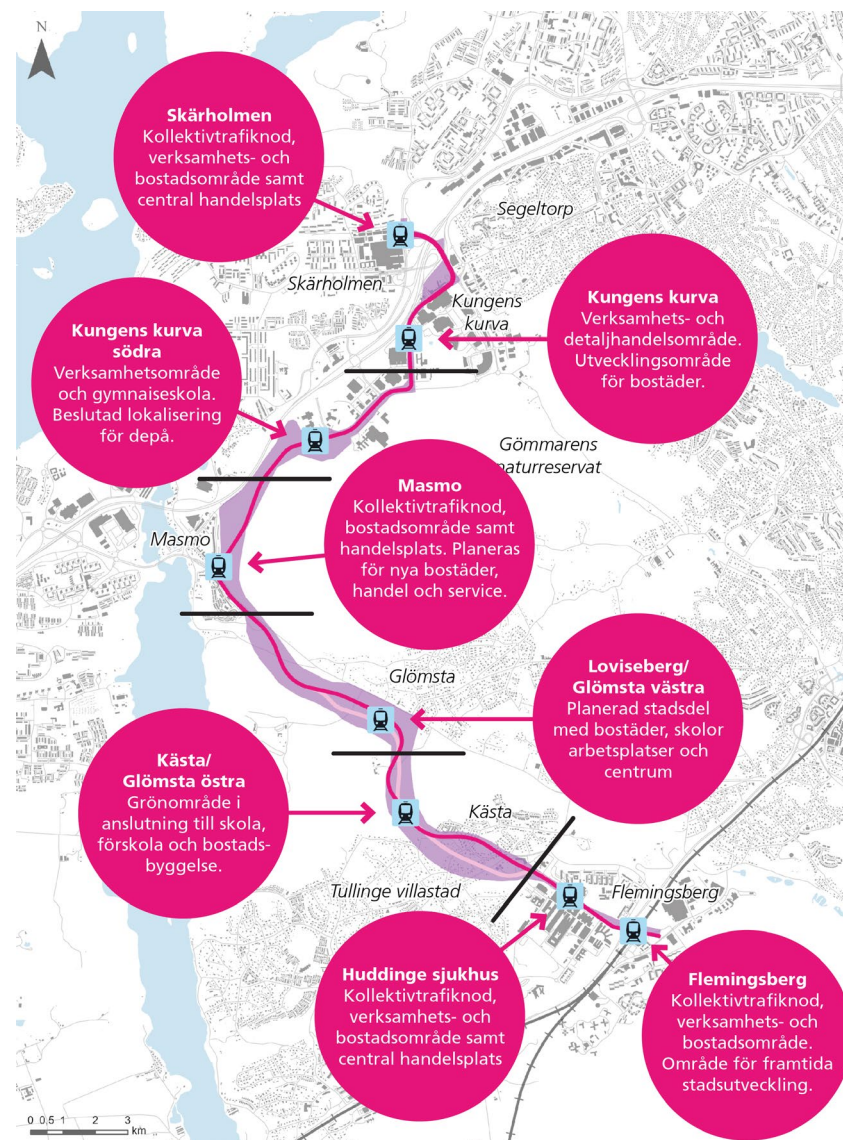
Under framtagande av planförslaget för Spårväg Syd utreds och analyseras olika spårlinjealternativ utifrån teknisk genomförbarhet samt effekter och konsekvenser för trafik och resande, social hållbarhet, miljö, stadsutveckling och kostnad. Val och bortval av alternativ görs med utgångspunkt i de mål som finns för projektet.

I detta kapitel beskrivs det förslag på spårlinjer och hållplatslägen som utgör projektets huvudinriktning mellan Flemingsberg och Skärholmen, se översikt i **Figur 7**. Enligt tilläggsavtalet ska anslutningen till Flemingsberg möjliggöra en eventuell kommande förlängning till Flemingsbergsdalen och anslutningen till Skärholmen ska möjliggöra en kommande förlängning till Älvsjö.

Beskrivningen är uppdelad i sex delområden;

- Flemingsberg
- Kästa – Loviseberg
- Glömstadalen
- Masmö
- Kungens kurva södra
- Kungens kurva – Skärholmen

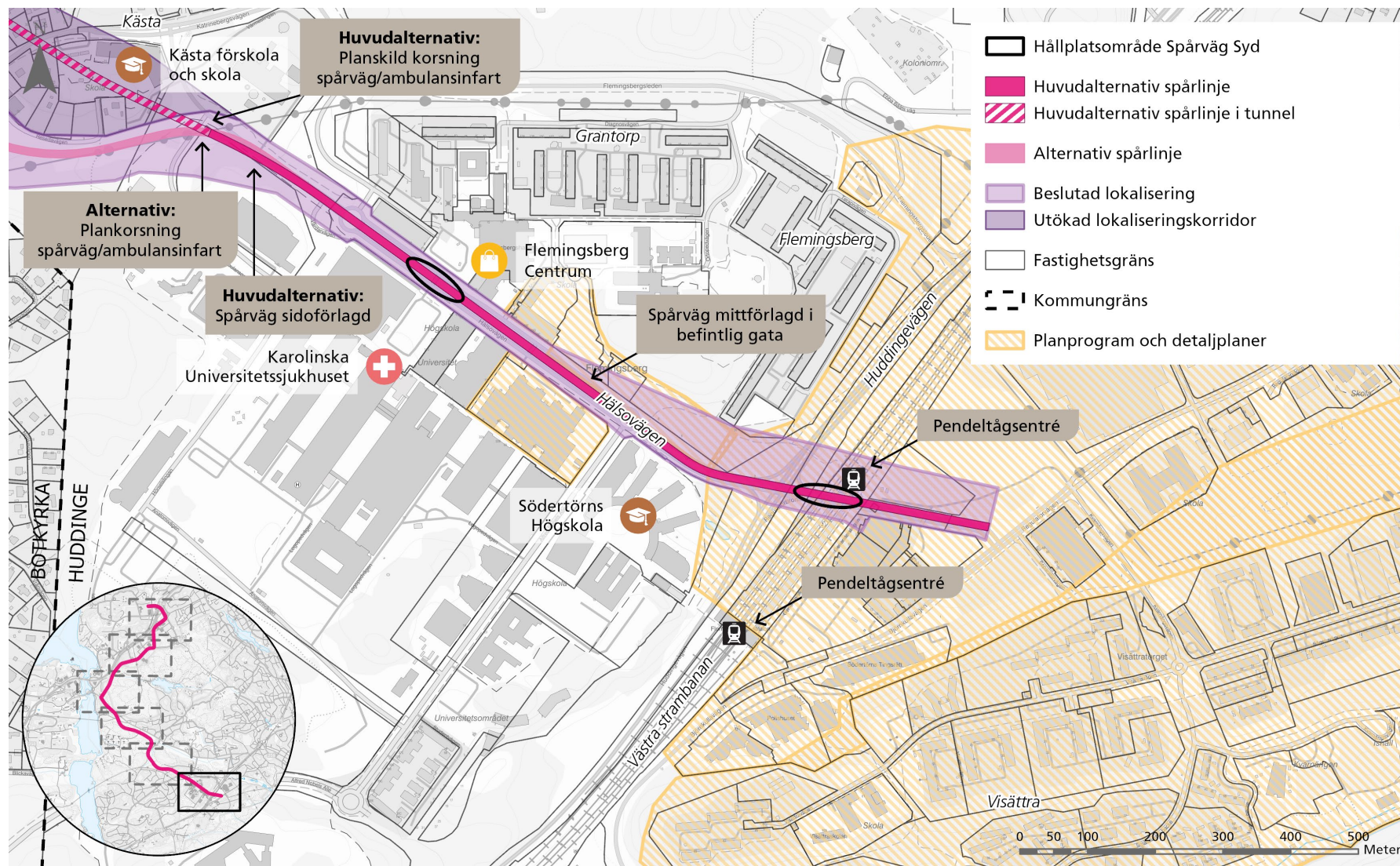
För vissa delområden finns i nuläget bara ett bedömt genomförbart alternativ medan det i andra finns flera möjliga sträckningar. Där det finns flera genomförbara alternativ beskrivs dessa samt motiv till varför de inte utgör projektets huvudalternativ. I kapitlet redovisas även alternativ som har valts bort från fortsatt utredning i detta skede samt motiv till bortval. Alternativ som har valts bort i tidigare skeden beskrivs i *PM Bortvalda alternativ*.



Figur 7: Översiktskarta som visar föreslaget huvudalternativ, alternativa sträckningar samt hållplatser. Hållplatsernas namn är arbetsnamn och kan komma att ändras innan spårvägen är i drift.

5.1 Flemingsberg

Spårväg Syd går på Hälsovägen från Flemingsbergs station i söder fram till Kästa, se **Figur 8**. Två hållplatser planeras längs sträckan.



Figur 8: Karta över föreslaget huvudalternativ och alternativa sträckningar i delområde Flemingsberg.

5.1.1 Huvudalternativ spårlinje

Sträckan börjar i söder med en hållplats på Regulatorbron vid den norra änden av Flemingsbergs station. Hållplatsläget möjliggör effektiva byten till framförallt pendeltåg samt fjärr- och regionaltåg. Hållplatsläget är också gynnsamt placerat för de målpunkter som finns på båda sidor om järnvägen och väg 226 samt för planerad stadsutveckling i Flemingsbergsdalen.

Därefter korsar spårvägen Huddingevägen/väg 226 och fortsätter längs Hälsovägen. Spårvägen föreslås ligga mittförlagd i Hälsovägen. Vid Flemingsbergs centrum/Karolinska Universitetssjukhuset Huddinge planeras för ytterligare en hållplats. Denna hållplats skapar närhet till viktiga målpunkter och ligger i närheten av många bostäder, arbetsplatser, affärer och annan service samt möjliggör för effektiva byten till buss.

Efter hållplatsen passerar spårvägen genom en cirkulationsplats som behöver byggas om och övergår därefter till den södra sidan av Hälsovägen. Spårvägen planeras att sänkas gradvis för att kunna passera under Ambulansgatan. Detta görs för att bland annat inte påverka framkomligheten för ambulanser.

5.1.2 Alternativ spårlinje

Längs Hälsovägen har inga alternativa spårlinjer studerats då utrymme har reserverats för spårvägen mitt i befintlig gata vid tidigare ombyggnation.

Efter cirkulationsplatsen finns ett alternativ där spårvägen korsar Ambulansgatan i plan, vilket kan komma att påverka framkomligheten för ambulanser. Alternativet möjliggör för en sträckning förbi Kästa längre söderut, se avsnitt 5.2.2.

5.1.3 Bortvalda spårlinjer

Inga bortvalda alternativ finns på sträckan.

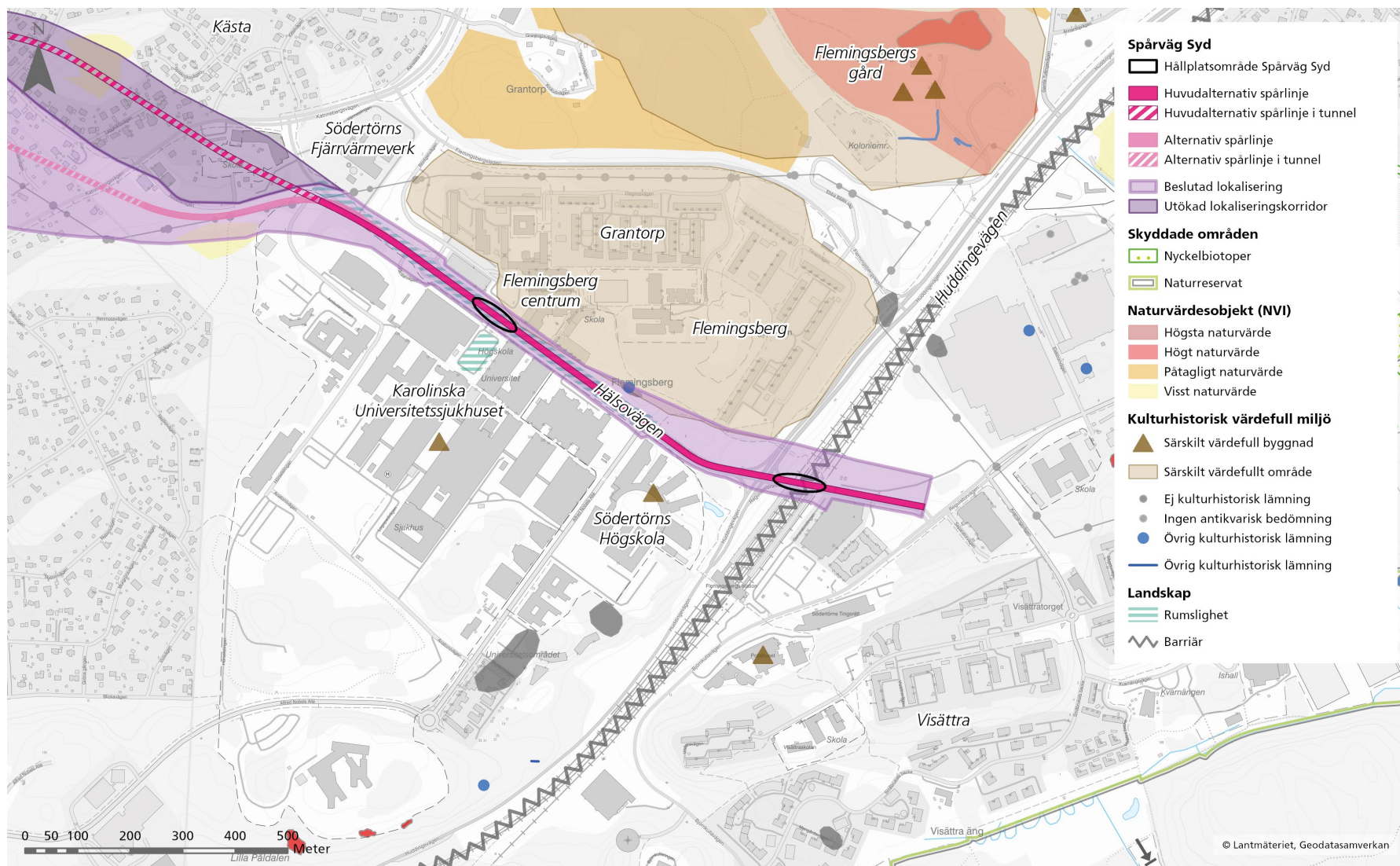
5.1.4 Miljökonsekvenser

Spårvägen går i markplan genom eller intill bebyggda områden som kännetecknas av storskalig bebyggelse och trafikinfrastruktur. Viss grönska i form av alléer och gräsmark påverkas vilket ökar omfattningen av hårdgjord mark men i övrigt är påverkan på stadsbilden begränsad. Spårvägen påverkar alléer längs Hälsovägen, som består av unga träd vilka inte omfattas av generellt biotopskydd, se **Figur 9**. I övrigt bedöms inte spårvägen påverka några naturvärden längs sträckan.

Karolinska Universitetssjukhuset Huddinge och Grantorp är utpekade som särskilt värdefull byggnad respektive särskilt värdefull bebyggelse i Huddinge kommuns kulturmiljöprogram, se **Figur 9**. Spårvägen bedöms inte påverka några kulturmiljövärden i Flemingsberg.

Flemingsberg är idag bullerutsatt från befintlig infrastruktur. Spårväg Syd medför något ökat buller vid bostäder och vid Karolinska Universitetssjukhuset Huddinge. Det finns även risk för stomljud och vibrationer. Åtgärder för att begränsa buller, stomljud och vibrationer kommer att behöva utredas vidare.

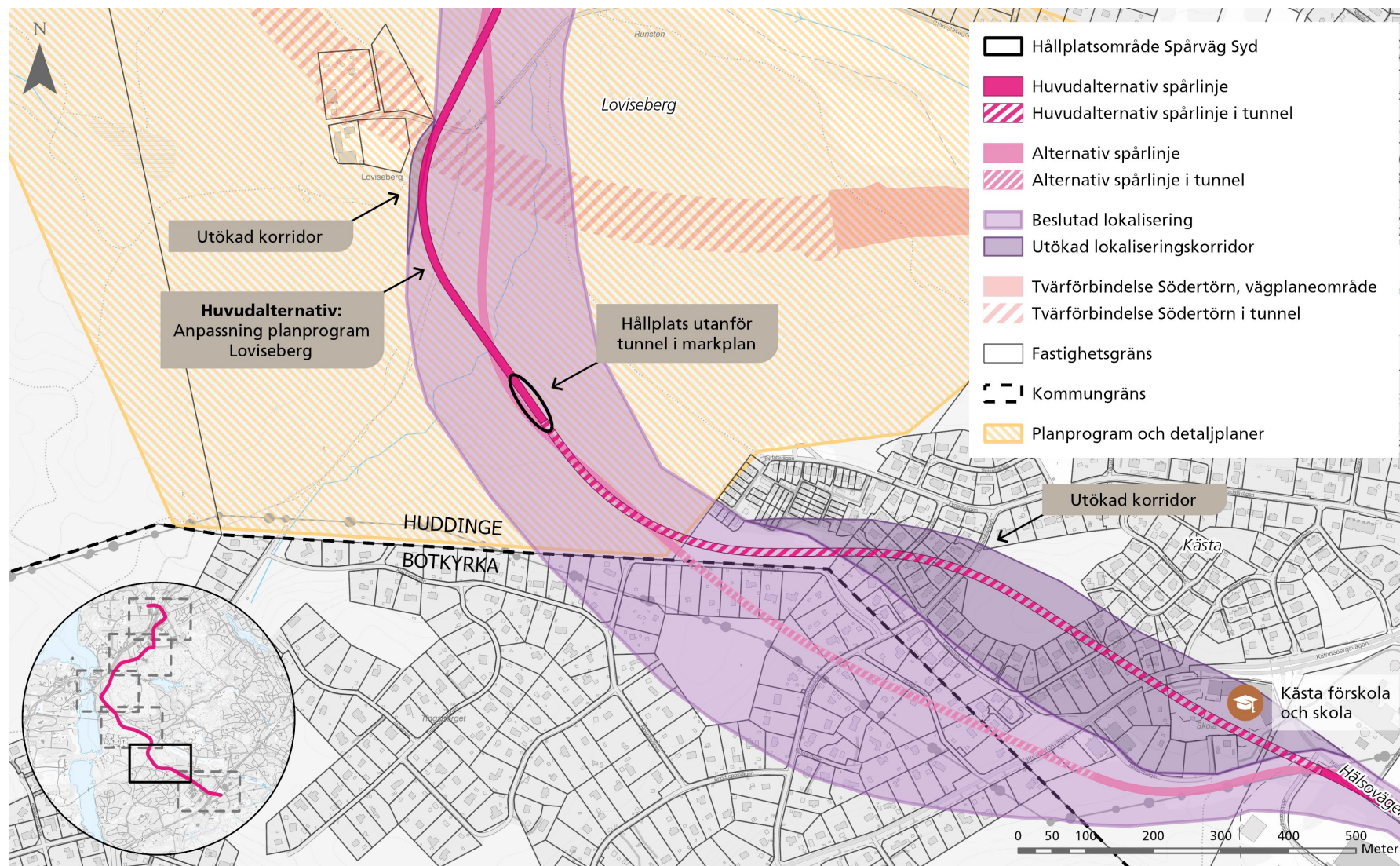
I Flemingsberg finns riskobjekten helikopterplattan på Karolinska Universitetssjukhuset Huddinge samt Södertörns fjärrvärmeverk. Helikopterplattans inflygningsområde tangerar Regulatorbron men vid denna plats bör helikoptern hålla hög höjd och risken att spårvägen skulle påverkas bedöms vara mycket liten. Fjärrvärmeverket hanterar brandfarliga varor vilket kan utgöra en risk. Detta kommer utredas vidare för att säkerställa acceptabel risk för spårvägen.



Figur 9: Kultur- och naturvärden i Flemingsberg.

5.2 Kästa – Loviseberg

På sträckan mellan Kästa och Loviseberg planeras en hållplats för Spårväg Syd, se **Figur 10**.



Figur 10: Karta över föreslaget huvudalternativ och alternativa sträckningar i delområde Kästa – Loviseberg.

5.2.1 Huvudalternativ spårlinje

Efter Ambulansgatan fortsätter spårvägen att sänkas under mark för att passera i bergtunnel under Kästaskolans skolgård, Katrinebergsvägen och Kästa. Här utökas lokaliseringskorridoren, se avsnitt 3.1. Spårvägen går i tunnel under Kästa och övergår till ytläge strax väster om området. En hållplats föreslås utanför tunneln, i den östra delen av det nya stadsutvecklingsområdet Loviseberg. Hållplatsläget kommer att medföra god kollektivtrafikförsörjning för den södra delen av det nya bostadsområdet samt för boende i Kästa och norra Tullinge. Hållplatsen skapar även potential för att bidra till en sammankoppling mellan befintlig och ny bebyggelse.

Därefter fortsätter spårvägen i ytläge genom skogen och vidare mot Glömstadalen där spåren svänger västerut mot Masmö. Längs hela denna sträcka planeras den nya stadsdelen Loviseberg att byggas. Spårvägen föreslås löpa centralt genom stadsdelen, mittförlagd med stadsgator på båda sidor. Sträckningen har arbetats fram översiktligt tillsammans med Huddinge kommun och kommer att detaljeras i det fortsatta arbetet. Lokaliseringskorridoren har utökats något för att anpassas till planerad gatustruktur, se avsnitt 3.2. Spårlinjen har tagits fram med hänsyn till topografi, intrång i fastigheter samt naturmiljö och artskydd. På denna sträcka passeras den planerade tunneln för Tvärförbindelse Södertörn.

5.2.2 Alternativ spårlinje

Det är inte möjligt att bygga spårvägen i ytläge på sträckan förbi Kästa på grund av topografi och befintlig bebyggelse. Geotekniska undersökningar har visat att det är långt till fast berg under större delen av Kästa, vilket har försvårat arbetet med att hitta en genomförbar tunnelsträckning.

En alternativ spårlinje studeras där spårvägen ligger i markplan väster om Ambulansgatan. Spårvägen fortsätter därefter i tråg och betongtunnel söder om Resedavägen. Denna sträckning innebär en kortare bergtunnel jämfört med huvudalternativet. Spårlinjen berör ett område där grundvattnet är förorenat av PFAS samt ett lågt liggande område med översvämningsproblematik. Alternativet innebär en något längre sträckning än huvudalternativet.

Efter hållplatsen studeras en spårlinje längre österut jämfört med huvudalternativet. Denna spårlinje innebär en något genare sträckning, men en något sämre anpassning till planerad gatu- och bebyggelsestruktur i Loviseberg.

5.2.3 Bortvald spårlinje

En sträckning längre västerut jämfört med huvudalternativet mellan Kästa och Glömstadalen har studerats. Alternativet medför intrång i en privat fastighet och påverkar en övervintringsplats för kräldjur.

5.2.4 Miljökonsekvenser

Kästa utmärks av småhus omgivna av småkuperad skogsmark. Spårväg Syd går i tunnel under bostadsområdet som därmed endast påverkas visuellt där spårvägen övergår till ytläge väster om området. Här tas en del av skogen bort för spårplanläggning och hållplats. Spårvägen genom skogen vid Loviseberg kommer döljas av skog och därför påverkas inte landskapsbilden nämnvärt. När den nya stadsdelen byggs kommer spårvägen att kantas av bebyggelse.

Väster om Kästa finns fornlämningar som Spårväg Syd riskerar att påverka, bland annat stenåldersboplatser. Den gamla

färdvägen Göta landsväg kommer passeras. De fornlämningar som påverkas kommer undersökas och vid behov tas bort.

Centralt i Kästa finns en liten hällmarkstallskog. Delar av skogen har klassats med visst naturvärde, klass 4. Spårväg Syd passerar området i tunnel. En hällmarkstallskog är inte beroende av grundvatten för sin vattentillgång och tunneln bedöms inte påverka naturvärdena.

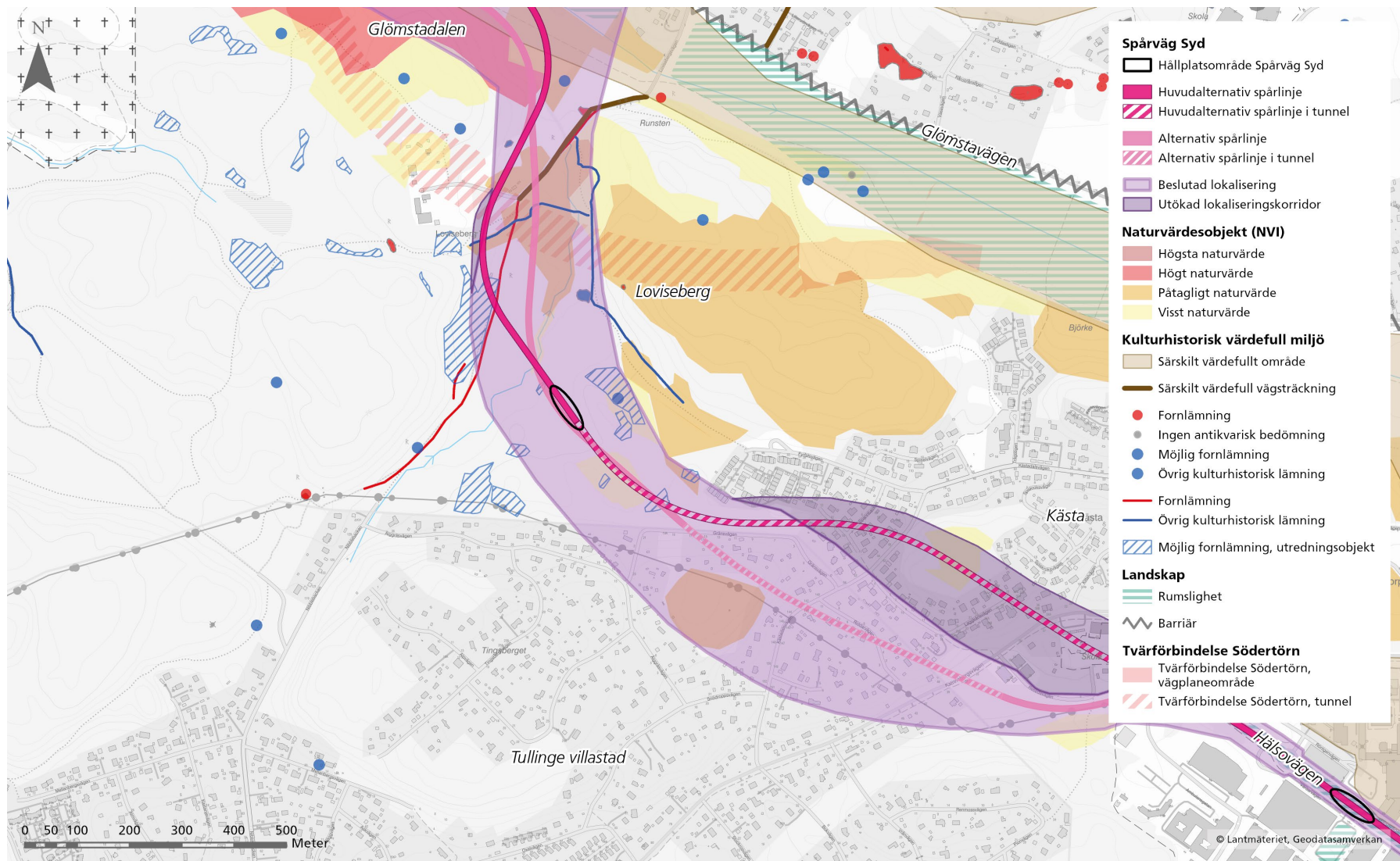
Korridoren omfattar delar av en stor skog väster om Kästa. Skogen är en del av Stockholms läns gröna kil Bornsjökilen. Spårvägen kommer korsa skogen och medföra ett mindre intrång. Delar av gammal granskog med naturvärdesklass 3 och 4, det vill säga påtagligt och visst naturvärde, kommer att påverkas. I detta område passerar spårvägen även en bäck, Lovisebergsbäcken, med påtagligt naturvärde.

Spårväg Syd berör rekreationsvärden väster om Kästa. Det stora skogsområdet väster om Kästa är viktigt för rekreation för boende i framförallt Kästa, Tullinge och Glömsta. Här finns flera markerade leder och spår, bland annat vandringleden Huddingeleden. I området finns även en mountainbikebana. Spårvägen kommer att gå i ytläge genom centrala delar av skogen och ta naturmark i anspråk, vilket skapar en barriär samt medför ökat buller i rekreationsområdet.

Spårvägen kommer till stora delar gå i tunnel under Kästa vilket begränsar bullret. Kästaskolan och ett fåtal bostäder i Kästa kan dock komma att beröras av ökat buller där spårvägen ligger i ytläge. Spårvägen genererar vibrationer och stömljud som påverkar Kästaskolan och vissa bostäder i Kästa framförallt under byggtiden. Åtgärder för att begränsa buller och vibrationer kommer att behövas.

Delar av skogen väster om Kästa som i nuläget är relativt tyst kommer påverkas av buller från spårvägen. När Loviseberg är byggt bedöms planerade bostäder begränsa spårvägens buller i kvarvarande skogsområden.

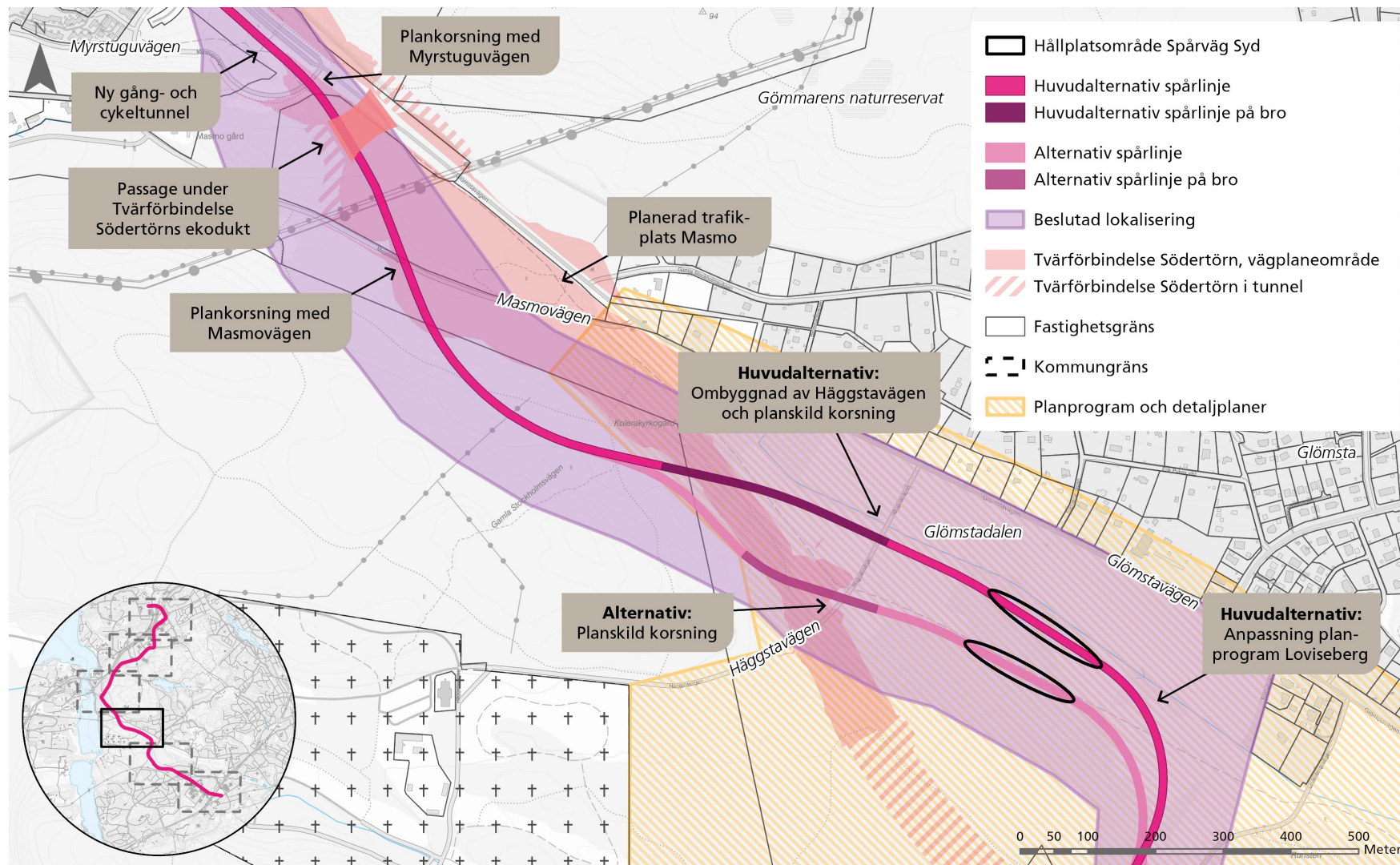
Tunneln under Kästa planeras bli cirka 700 - 1200 meter lång beroende på vald spårlinje. Ett säkerhetskoncept som bland annat hanterar utrymning och räddningsinsatser kommer tas fram för att säkerställa acceptabel risknivå i tunneln.



Figur 11: Natur- och kulturvärden i Kästa – Loviseberg.

5.3 Glömstadalen

Sträckningen genom Glömstadalen innefattar korsningspunkt med Tvärförbindelse Södertörn, se **Figur 12**. En hållplats planeras på sträckan.



Figur 12: Karta över föreslaget huvudalternativ och alternativa sträckningar i delområdet Glömstadalen.

5.3.1 Huvudalternativ spårlinje

I Glömstadalen passerar spårsträckningen strax söder om Glömstadiket. Här föreslås ytterligare en hållplats. Hållplatsen kommer medföra god kollektivtrafikförsörjning för den norra delen av det nya bostadsområdet inom planprogram Loviseberg och för delar av Glömsta. Detta hållplatsläge bedöms även ha potential att sammankoppla befintlig och kommande bebyggelse. Hållplatsen ökar även tillgängligheten till friluftsområdet Flottsbro.

Väster om hållplatsen börjar spårvägen stiga för att kunna passera Häggstavägen och Tvärförbindelse Södertörn på bro. Därefter föreslås spårvägen fortsätta söder om planerad trafikplats Masmö och under planerad ekodukt. Både trafikplatsen och ekodukten är en del av och byggs av Trafikverkets projekt Tvärförbindelse Södertörn. Masmövägen och Myrstuguvägen passeras i plan vilket medför behov av signalreglering.

Huvudalternativets förslag på bro över Tvärförbindelse Södertörn, ombyggnad av Häggstavägen och omfattande markförstärkningar i området är kostsamt och medför höga klimatutsläpp. Bron medför en negativ visuell påverkan på det kulturhistoriska värdefulla öppna landskapet i Glömstadalen.

5.3.2 Alternativ spårlinje

Längs Glömstadalen studeras en alternativ spårsträckning längre söderut. Alternativet innebär en genare sträckning samt en kortare bro över Tvärförbindelse Södertörn. Markförhållandena är även bättre och kräver därför inte markförstärkningsarbeten i samma utsträckning. Sträckningen kräver inte en ombyggnad av Häggstavägen. Alternativet medför en mindre central hållplats i det nya stadsutvecklingsområdet Loviseberg samt längre avstånd

från Glömsta. Sträckningen medför även en negativ påverkan på höga naturvärden.

5.3.3 Bortvald spårlinje

Inga bortvalda alternativ finns på sträckan.

5.3.4 Miljökonsekvenser

Spårvägen går genom Glömstadalen som är ett flackt, öppet, småbrutet jordbrukslandskap. Dalen ramas in av kuperade skogsområden i söder och väster samt av villabebyggelse i norr. Här erbjuds vida utblickar och området har höga landskapsbildvärden. Tvärförbindelse Södertörn kommer påverka de västra delarna av Glömstadalen där motorvägen går i ytläge och där en trafikplats ska byggas. Öster om Häggstavägen går Tvärförbindelse Södertörn ned i tunnel och Spårväg Syd kommer att utgöra den främsta fysiska barriären i landskapet. Spårvägen behöver passera på bro över motorvägen och får därmed en stor visuell påverkan på landskapet genom sitt höga läge.

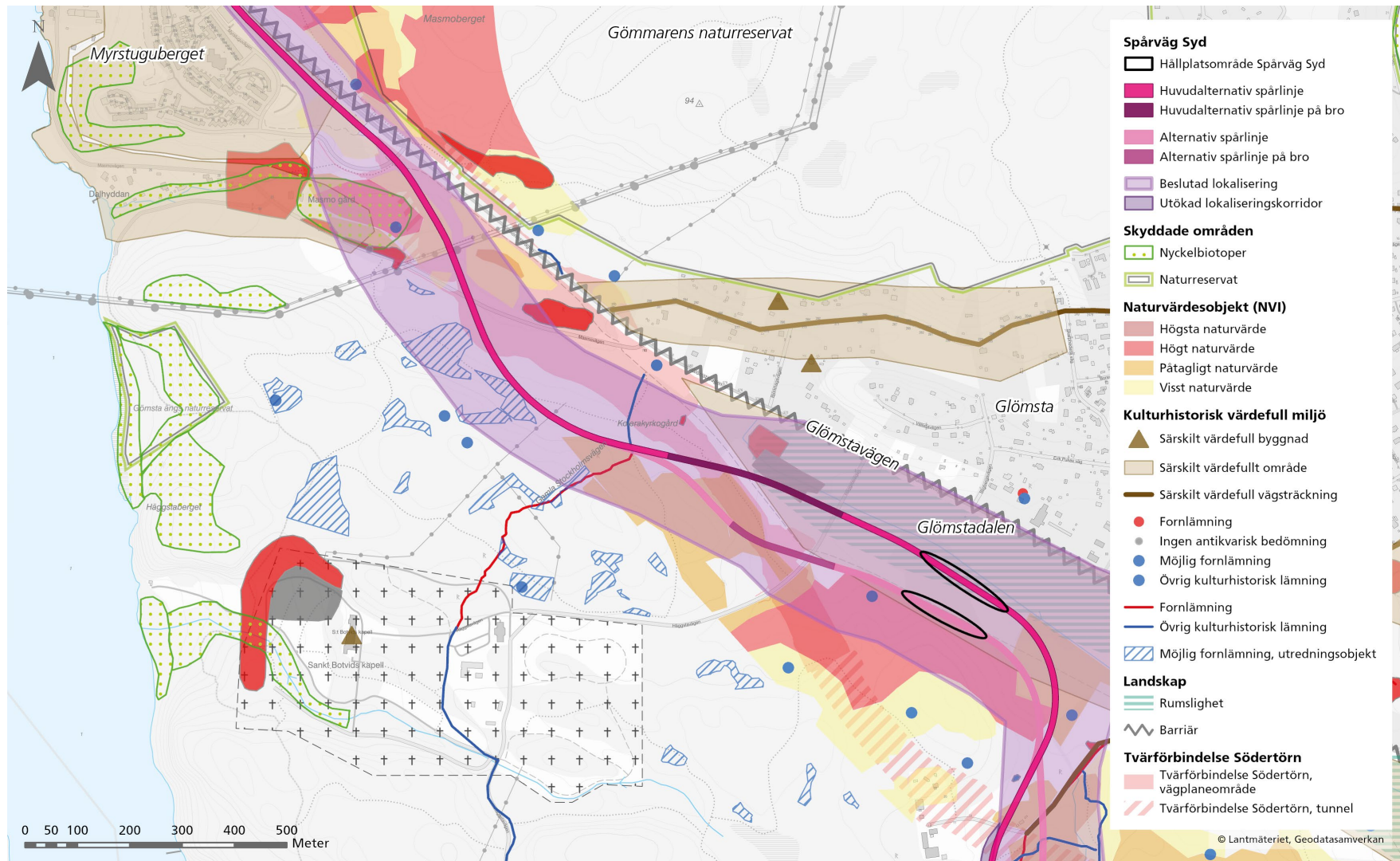
Glömstadalen är utpekad som ett särskilt värdefullt kulturmiljöområde av Huddinge kommun. Spårväg Syd passerar i de centrala delarna av Glömstadalen, en del av dalen som inte påverkas av Tvärförbindelse Södertörn. Spårväg Syd innebär att ytterligare en infrastrukturanläggning tillkommer och att landskapet ytterligare fragmenteras och att kulturhistoriska samband bryts.

I Glömstadalen finns fornlämningar som Spårväg Syd riskerar att påverka, bland annat stenåldersboplatser. Den gamla färdvägen Stockholmsvägen kommer passeras, se **Figur 13**.

I Glömstadalen berör spårvägen till övervägande del mark utan några nämnvärda naturvärden, se **Figur 13**. Glömstadiket som har ett visst naturvärde och omfattas av generellt biotopskydd påverkas inte av spårvägen. Glömstadalen fungerar som ett svagt grönt samband mellan Gömmarens och Flottsbro skogsområden i Bornsjökilen. Den största barriären utgörs idag av väg 259 där det sker ett stort antal viltolyckor per år. Spårväg Syd blir ytterligare en barriär i området.

Spårväg Syd innebär även en ökad barriäreffekt för bland annat boende i Glömsta avseende att nå kvarvarande skogsområden söder om Glömstadalen.

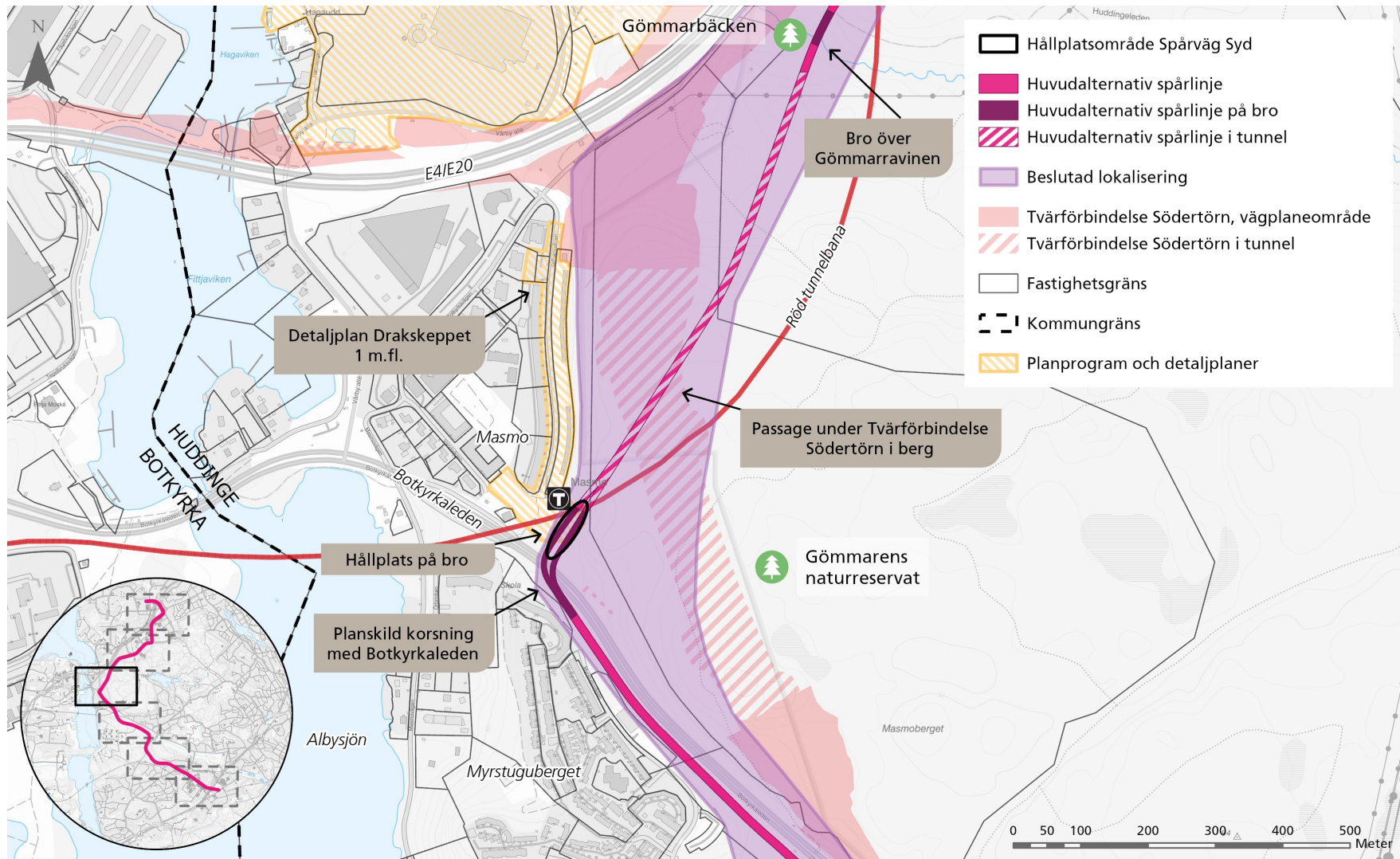
Glömstadalen är bullerutsatt från väg 259 idag och kommer att vara påverkad av buller från Tvärförbindelse Södertörn i framtiden. Spårvägen passerar på relativt stort avstånd från Glömsta och innebär därmed inte någon nämnvärd påverkan på bullernivåerna vid bostäderna. Spårvägen kommer dock medföra ökat buller i dalen och i intilliggande skogsområden. När Loviseberg är byggt bedöms framförallt planerade bostäder påverkas av spårvägens buller.



Figur 13: Natur- och kulturvärden i Glömstadalen.

5.4 Masmo

Föreslagen sträckning för Spårväg Syd från Masmo fram till Gömmarravinen omfattar bro över Botkyrkaleden, hållplats på bro, tunnel genom Masmoberget och under Gömmarens naturreservat samt bro över Gömmarbäcken, se **Figur 14**.



Figur 14: Karta över föreslaget huvudalternativ i delområde Masmo.

5.4.1 Huvudalternativ spårlinje

Efter plankorsning med Myrstuguvägen föreslås spårvägen ligga på den sydvästra sidan av Botkyrkaleden, nedanför Myrstuguberget. Strax öster om Masmo går spårvägen på bro över Botkyrkaleden fram till en hållplats vid Masmo torg, invid tunnelbanestationen. Hållplatsen kommer att ligga upphöjd, cirka 15 meter högre än torget. Hållplatsen planeras att utformas med mittplattform.

Hållplatsen i Masmo kommer att möjliggöra effektiva byten mellan tunnelbana och spårväg samt förbättra kollektivtrafikförsörjningen för boende i Masmo. Masmo är den sydligaste tunnelbanestationen som Spårväg Syd når och den blir därför en viktig bytespunkt för resande till och från Flemingsberg. I det kommande arbetet blir det viktigt att säkerställa att kopplingen mellan spårvagnshållplatsen och tunnelbanestationen blir tydlig, trygg och gen. I Masmo kan även byte till buss göras. Hållplatsen medför även ökad tillgänglighet till Gömmarens naturreservat. Samordning sker även med kommunens planläggning av detaljplan *Drakskeppet 1 m.fl.*

Det upphöjda läget på hållplatsen behövs för att spårvägen därefter förläggs i tunnel ovanför tunnelbanan förbi Masmo fram till strax söder om Gömmarbäcken. Spårsträckningen är anpassad till tunnelbanan och Tvärförbindelse Södertörn som kommer gå i tunnel i öst-västlig riktning om Masmo. Spårväg Syd passerar i tunnel under Tvärförbindelse Södertörn och över tunnelbanan.

Gömmarbäcken passeras på bro och därefter går spårvägen i ytläge genom skogen fram till Kungens kurvaleden.

5.4.2 Alternativ spårlinje

Inga alternativa sträckningar utreds just nu i delområdet Masmo.

5.4.3 Bortvalda spårlinjer

En spårsträckning på den nordöstra sidan av Botkyrkaleden har studerats men valts bort på grund av svårigheter att korsa Tvärförbindelse Södertörn. En hållplats inne i berget vid Masmo har utretts, men är inte genomförbart på grund av att sträckningen hamnar i konflikt med anläggningar för Tvärförbindelse Södertörn. En hållplats i berg innebär också större berguttag samt medför ökade krav och kostnader kopplade till säkerhet.

Olika tunnelsträckningar norr om Masmo har studerats och avfärdats på grund av dålig bergtäckning och stora intrång i Gömmarens naturreservat under byggskedet.

5.4.4 Miljökonsekvenser

Öster om Myrstuguberget löper Spårväg Syd i markplan längs med Botkyrkaleden. På denna sträcka medför spårvägen att den totala bredden som tas i anspråk av infrastruktur ökar. Spårväg Syd passerar nedanför det högt belägna bostadsområdet Myrstuguberget. Eftersom det är ett kraftigt kuperat område bedöms den visuella påverkan på Myrstuguberget som begränsad.

Hållplatsen och tunnelmynningen föreslås ligga cirka 15 meter ovanför torget vilket medför att en del av grönskan i branten tas bort. I övrigt går spårvägen i tunnel förbi Masmo och påverkar därmed inte stadsbilden. Norr om Masmo ligger Spårväg Syd till övervägande del i tunnel. En del av tunneln behöver byggas som betongtunnel vilken sannolikt kommer att byggas ovanifrån. Söder om Gömmarravinen går spårvägen upp i markplan och

medför att naturmark, delvis intill E4/E20 tas i anspråk. Den totala bredden av infrastruktur ökar även här, men den visuella påverkan av Spårväg Syd bedöms som begränsad.

Masmotunneln planeras bli cirka 700 – 800 meter lång. Ett säkerhetskoncept som bland annat hanterar utrymning och räddningsinsatser för att säkerställa acceptabel risknivå i tunneln har tagits fram.

Spårväg Syd passerar precis nedanför Myrstuguberget som är utpekad som ett särskilt värdefullt kulturområde av Huddinge kommun, se **Figur 15**. Spårvägen bedöms inte påverka Myrstugubergets kulturmiljövärden. Hållplatsen i Masmo kommer att ligga vid tunnelbaneentrén, intill torget och på kort avstånd från Ormen Långe som är utpekad som särskilt värdefull kulturmiljöbyggnad av Huddinge kommun. En del av skogen närmast torget kommer att behöva tas bort och kopplingen mellan Ormen Långe och övriga byggelsen i Masmo till omgivande topografi bedöms påverkas något.

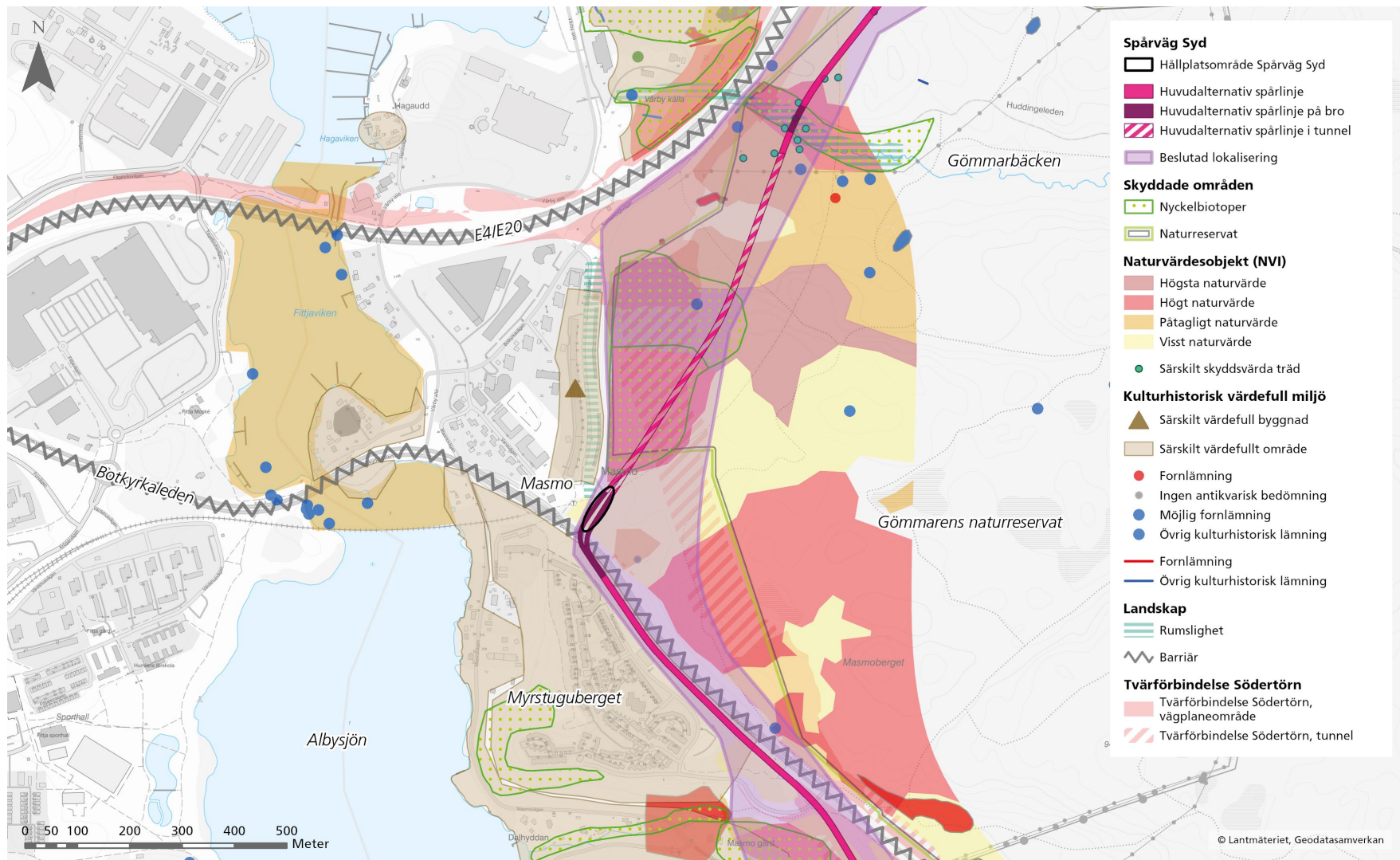
Norr om Masmo berör korridoren naturreservatet Gömmaren som är en del av Bornsjökilen. Spårvägen kommer till stora delar gå i tunnel under Gömmarens naturreservat vilket begränsar den negativa påverkan på naturvärden. Spårvägen innebär dock ett tunnelpåslag, en cirka 50 meter lång sträcka i ytläge och en bro i reservatet. Utöver det kommer ett område med skog behöva avverkas för byggandet av betongtunneln vilken sannolikt kommer att byggas ovanifrån. Efter byggskedet kan denna mark successivt återgå till naturmark. Spårlinjen placeras längs E4/E20, för att begränsa påverkan på naturreservatet.

Spårvägen i ytläge berör en barrblandskog och hållmarkstallskog med påtagliga naturvärden (klass 3), Gömmarravinen som har

högt naturvärde (klass 2) samt ett område visst naturvärde (klass 4) norr om ravinen. Den del av tunneln som byggs som betongtunnel påverkar en barrblandskog med påtagligt och visst naturvärde. Berörd del av Gömmarravinen är klassad som nyckelbiotop av Skogsstyrelsen och här finns skyddsvärda träd och växter. Ett antal skyddsvärda träd kommer behöva tas ned.

Gömmarens naturreservat erbjuder en variation av rekreationsmöjligheter över året och de rekreativa värdena bedöms vara höga. Här finns stigar och vandringsleder, såsom Huddingeleden. Många skolor och förskolor använder naturområdet i sin verksamhet. Tillgängligheten till Gömmarens naturreservat är i dagsläget relativt begränsad, dels på grund av infrastruktur (väg 259 och E4/E20), dels på grund av områdets kuperade terräng. Den västra delen av reservatet är påverkat av trafikbuller från intilliggande E4/E20. Efter byggnation av Tvärförbindelse Södertörn kommer trafikbullret öka ytterligare. Spårväg Syd kommer att lokaliseras inom det mest bullerutsatta området. På grund av det höga bullret bedöms detta område inte vara attraktivt för rekreation och friluftsliv. Tillkommande buller från Spårväg Syd bedöms till stor del maskeras av det höga vägtrafikbullret. Spårvägen tillför dock visst buller och bullerskyddsåtgärder i form av bullerplank kan bli aktuellt för att begränsa spårvägens buller i Gömmarens naturreservat. Spårväg Syds påverkan på rekreationsvärden inom reservatet bedöms som begränsad.

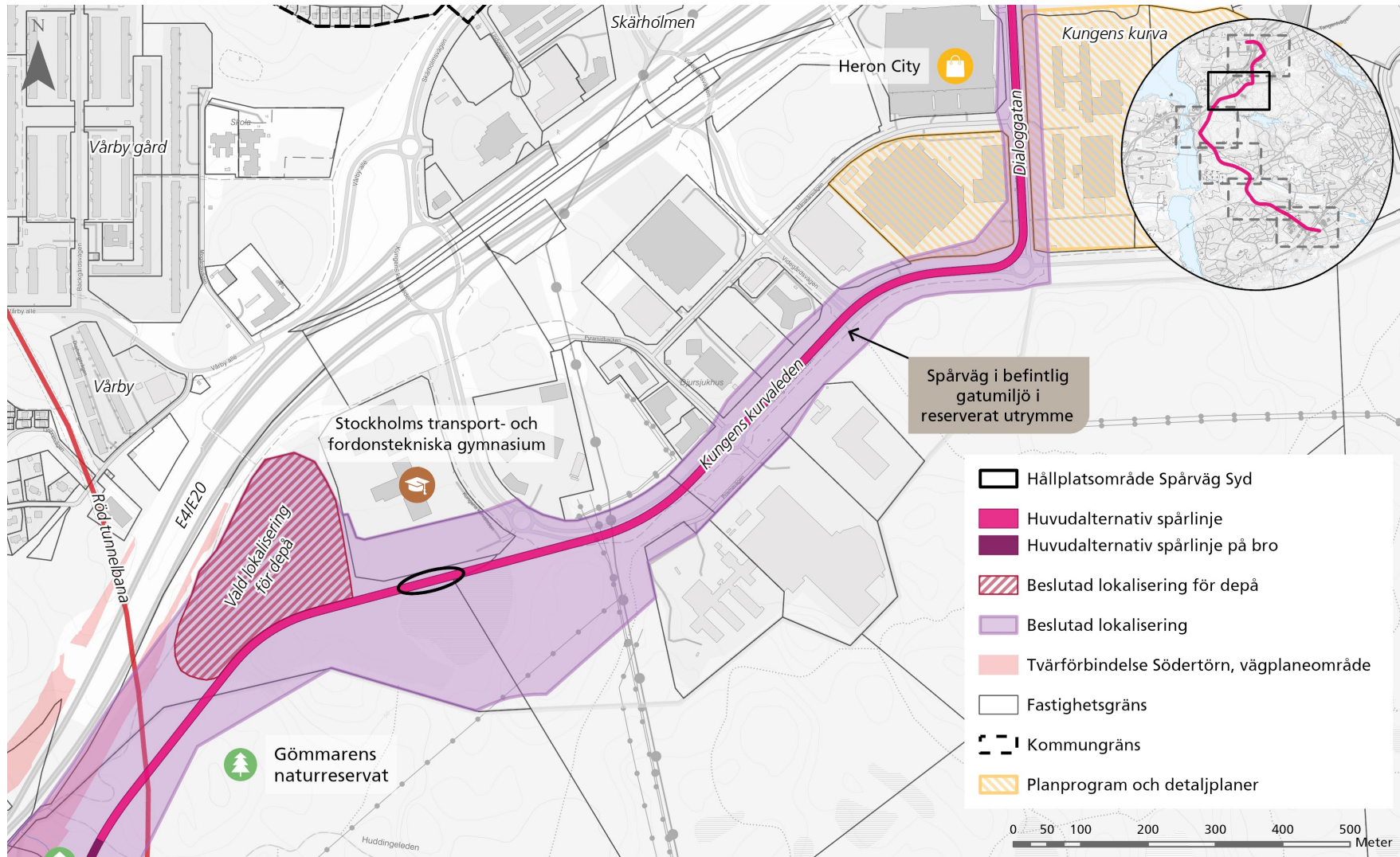
Masmo är bullerutsatt i nuläget. Spårvägen kommer till stora delar gå i tunnel förbi Masmo men en kort sträcka i ytläge och hållplats i den södra delen av Masmo innebär något ökat buller vid närmast belägna bostäder och vid en förskola. Flerbostadshusen riskerar att utsättas för stomljud. Åtgärder för att begränsa buller och stomljud kommer att behövas.



Figur 15: Natur- och kulturvärden i Malmö.

5.5 Kungens kurva södra

Efter Gömmarbäcken går spårvägen i ytläge på särskild banvall fram till Kungens kurvaleden och fortsätter därefter i befintlig gata. Inom delområdet planeras för ett hållplatsläge samt en anslutning till Spårväg Syds depå, se **Figur 16**.



Figur 16: Karta över föreslaget huvudalternativ i delområde Kungens kurva södra.

5.5.1 Huvudalternativ spårlinje

Söder om Kungens kurvaleden, mellan spårvägen och E4/E20, planeras att depån för spårvägen lokaliseras. I detta område byggs även anslutningsspår mellan spårvägen och depån.

En hållplats planeras strax söder om Kungens kurvaleden, öster om depån. Idag finns ingen bostadsbebyggelse i området, däremot finns en gymnasieskola, Stockholms Transport- och fordonstekniska gymnasium. Då platsen är ödslig på kvällar och helger är det viktigt att depåområdet upplevs som tryggt alla tider på dygnet. God belysning, god orienterbarhet med fria siktlinjer och tydliga gångstråk för fotgängare som exempelvis ska mellan depå eller gymnasium och spårvagnshållplats kommer att behövas. Hållplatsen ökar även tillgängligheten till Gömmarens naturreservat.

Spårvägens anslutning till Kungens kurvaleden och spårvägens placering i gatan på Kungens kurvaleden behöver studeras vidare. Kungens kurva nordost om planerad depå präglas i dagsläget av detaljhandel, verksamhetsområden och stora bebyggelsevolymerna omgivna av parkeringsytor som betjänas av breda slingrande gator. I dagsläget finns inga boenden men Huddinge kommun har stora exploateringsplaner som ska omvandla området till en tät bebyggd stadsdel med blandning av bostäder, skolor, grönytor, handel och kultur. Spårvägens tillkommande är en viktig förutsättning för den stadsutveckling som planeras i Kungens kurva.

Från Kungens kurvaleden svänger spårvägen in på Dialoggatan.

5.5.2 Alternativ spårlinje

Inga alternativa sträckningar utreds just nu i delområdet Kungens kurva södra.

5.5.3 Bortvalda spårlinjer

Inga bortvalda alternativ finns på sträckan.

5.5.4 Miljökonsekvenser

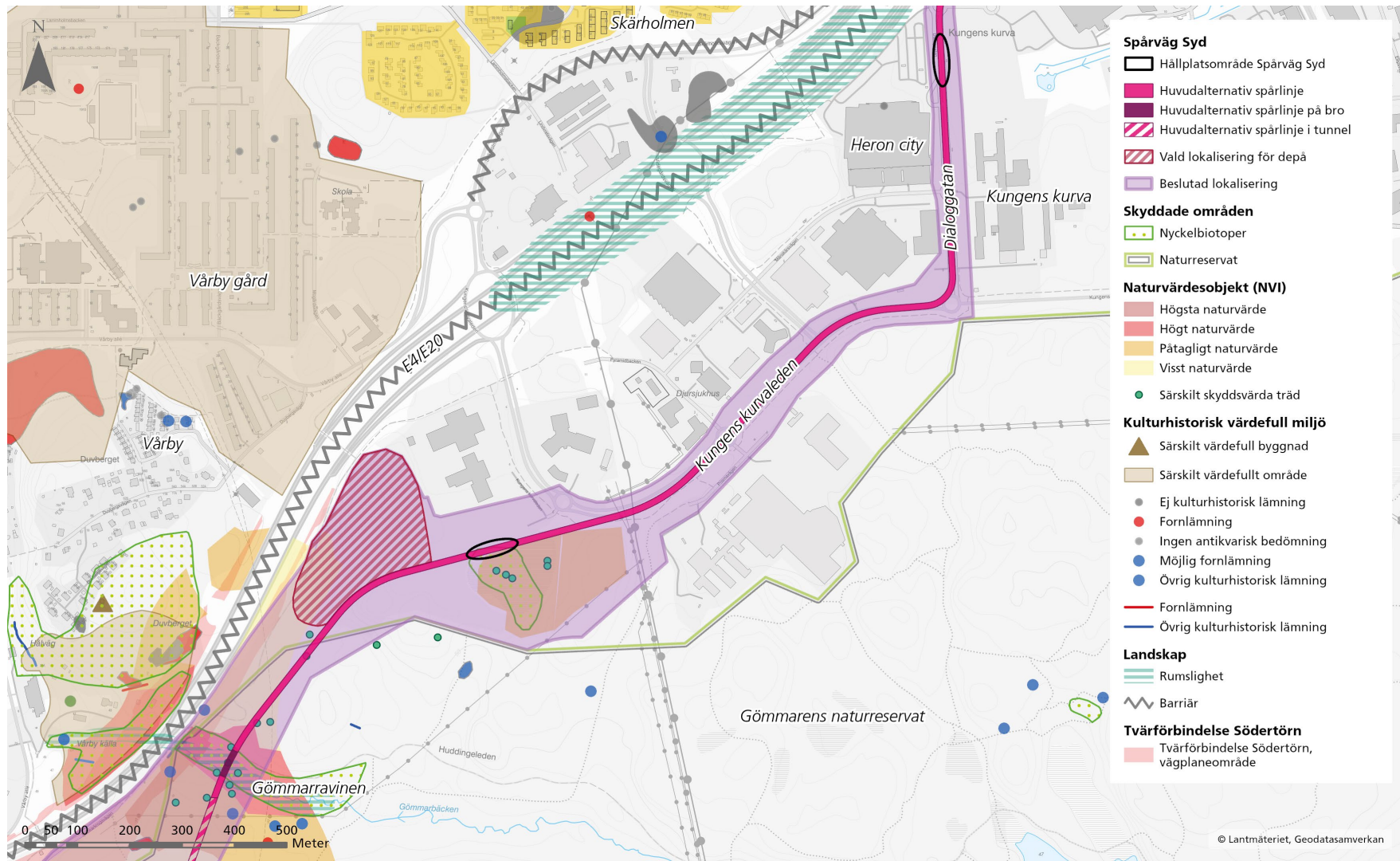
Korridoren utgörs delvis av ett område som nyttjas som bergkross. Även en mindre del av Gömmarens sammanhängande skogsområde omfattas av korridoren. Kungens kurvaleden och Dialoggatan kantas av alléer. Skalan upplevs som stor, bebyggelsen är hög, gles och utgörs av stora volymer. Spårväg Syd bedöms påverka landskapet i begränsad omfattning. Hänsyn behöver dock tas till den del av Gömmarens skogsområde som ligger inom korridoren så att intrång och påverkan minimeras.

Söder om Kungens kurva tar spårvägen i anspråk ett litet område i kanten av en tallsumpskog med påtagligt naturvärde (klass 3). Sumpskogen har pekats ut som nyckelbiotop av Skogsstyrelsen år 1997. Sedan Skogsstyrelsens inventering har skogen väster om sumpskogen avverkats, vilket kan ha bidragit till att minska objektets naturvärde från högt till påtagligt. Öster om tallsumpskogen kan spårvägen komma att påverka en liten del av en hällmarkstallskog med tallar. Även detta område har påtagligt naturvärde.

Spårväg Syd kommer medföra ett mindre intrång i Gömmarens naturreservat norr om Gömmarbäcken. Eftersom det är ett bullerstört och mindre attraktivt område intill E4/E20 som tas i anspråk bedöms påverkan på områdets värde för rekreation och friluftsliv som marginell. Spårväg Syd kommer innebära en ökad tillgänglighet till Gömmarens naturreservat eftersom två hållplatser planeras nära reservatet, i Kungens kurva och i

Masmo. Ökad tillgänglighet kan dock medföra ökat slitage inom reservatet.

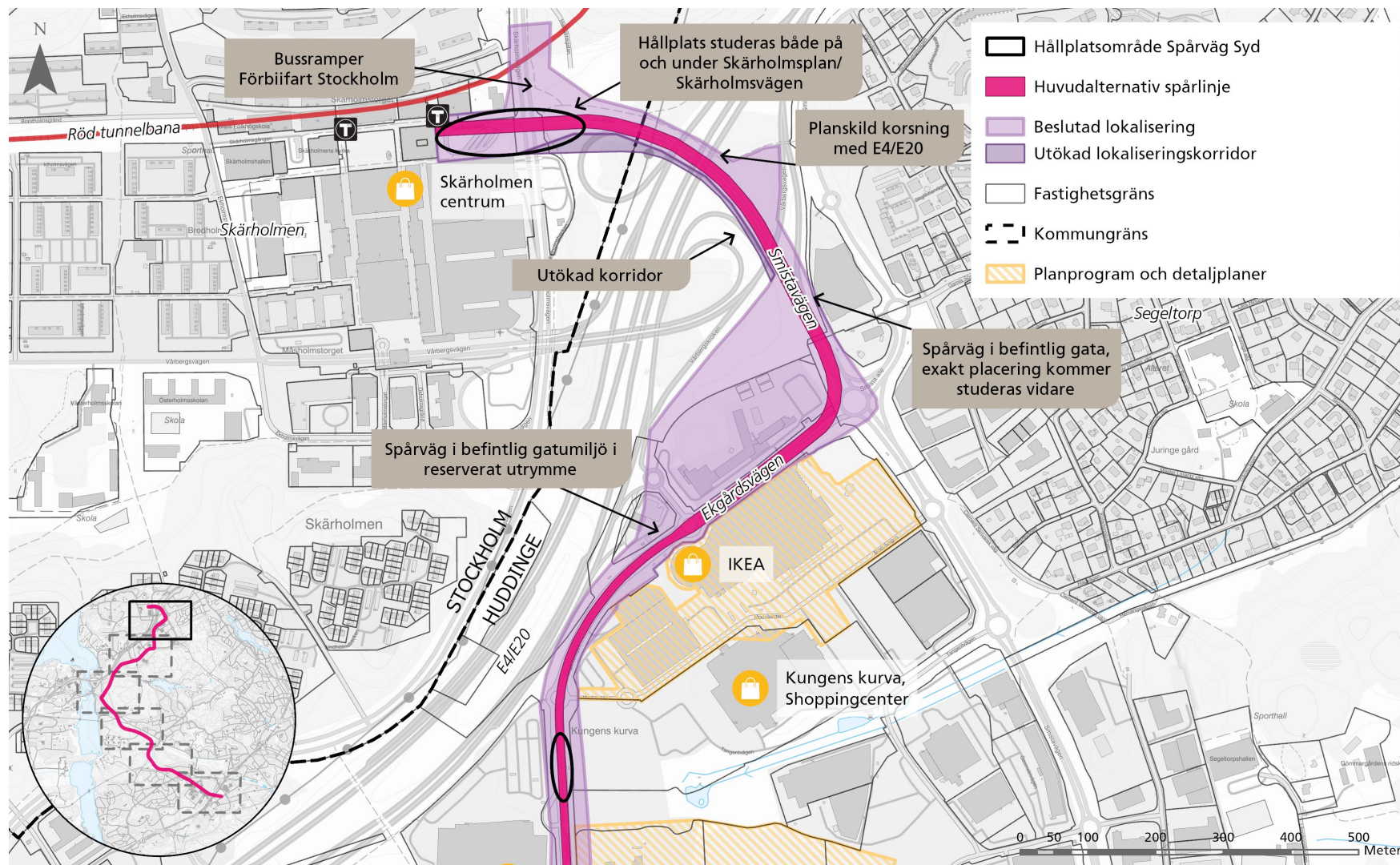
Spårväg Syd bedöms inte medföra några konsekvenser med avseende på buller, vibrationer och stomljud då avstånd till bostäder är långt samt då närliggande verksamheter inte bedöms vara känsliga för buller.



Figur 17: Natur- och kulturvärden i Kungens kurva södra.

5.6 Kungens kurva – Skärholmen

Från Dialoggatan fram till Skärholmen ligger spårvägen i markplan och följer befintliga gator i reserverat utrymme. Två hållplatser planeras inom delområdet, se **Figur 18**.



Figur 18: Karta över föreslaget huvudalternativ i delområde Kungens kurva – Skärholmen.

5.6.1 Huvudalternativ spårlinje

Spårvägen följer Dialoggatan för att sedan vika av in på Ekgårdsvägen. En hållplats planeras på Dialoggatan i höjd med Heron City. Hållplatserna kommer att öka tillgängligheten till handelsområdet och även medföra god kollektivtrafikförsörjning för de bostäder som planeras i Kungens kurva.

Efter cirkulationsplatsen på Ekgårdsvägen går spårvägen vidare på Smistavägen. Placering längs Smistavägen behöver studeras vidare då det är en komplex plats med flera intressenter och beroenden till befintlig infrastruktur samt kommande planering, såsom exempelvis stombusslinje J.

En hållplats planeras vid Skärholmen centrum. Fortsatt utredning krävs för hållplatsen som kan komma att placeras på eller under Skärholmsplan alternativt vid eller under korsningen mellan Skärholmsvägen och Smistavägen. Hållplatsläget blir en viktig bytespunkt och kommer möjliggöra effektiva byten till buss och tunnelbana. Hållplatsläget är också gynnsamt placerat för boende i närområdet.

5.6.2 Alternativ spårlinje

Inga alternativa sträckningar utreds just nu i delområdet Kungens kurva – Skärholmen.

5.6.3 Bortvalda spårlinjer

Inga bortvalda alternativ finns på sträckan.

5.6.4 Miljökonsekvenser

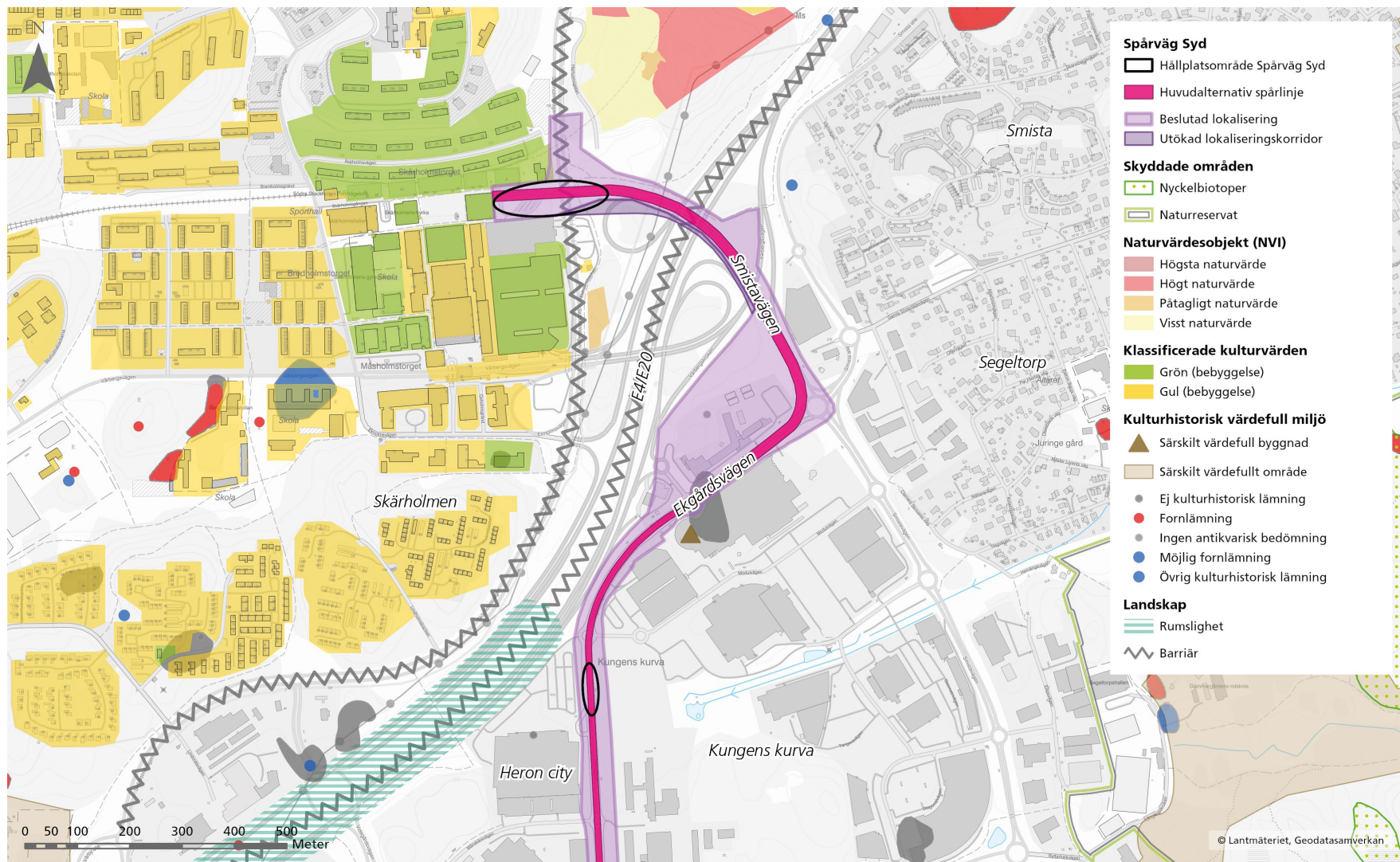
Området inom och intill korridoren domineras av hårdgjorda ytor, infrastruktur och storskaliga kontor, handels- och industriverksamheter. Dialoggatan sluttar ned mot ett flackt

område intill E4/E20. Skalan upplevs som stor, bebyggelsen är hög och gles samt utgörs av stora volymer. E4/E20 utgör en stark fysisk och visuell barriär mellan Kungens kurva och Skärholmen. Alléer finns längs Dialoggatan och Ekgårdsvägen som skapar rumslighet och minskar skalan i området. Det finns risk att spårvägen påverkar alléerna vilket medför negativ påverkan på stadsbilden.

IKEA-varuhuset är utpekad som kulturhistorisk byggnad av Huddinge kommun. Miljön i området är storskalig och bedöms därför vara tålig. Att Spårväg Syd kommer gå förbi IKEA bedöms inte påverka byggnadens kulturhistoriska värde.

Nordost om korsningen Smistavägen/Skärholmsvägen kan spårvägen komma att påverka ett naturvärdesobjekt med ek och äldre tallar som har visst naturvärde, klass 4. Alléerna längs Dialoggatan och Ekgårdsvägen består av unga träd vilka inte omfattas av det generella biotopskyddet.

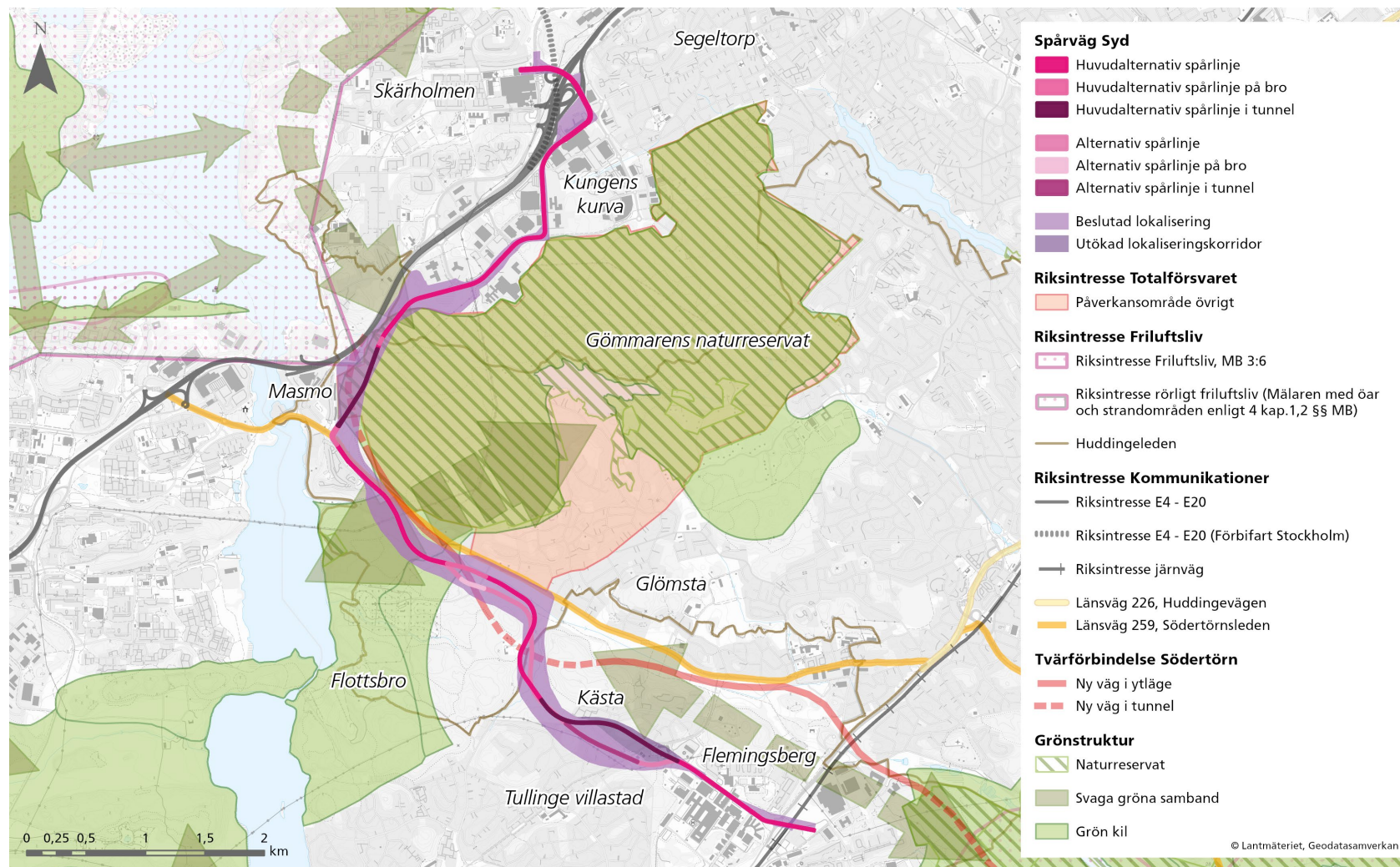
Spårvägens sträckning genom Kungens kurva och vid Skärholmen medför inte några förhöjda buller-, stomljud- eller vibrationsnivåer i befintliga bostäder.



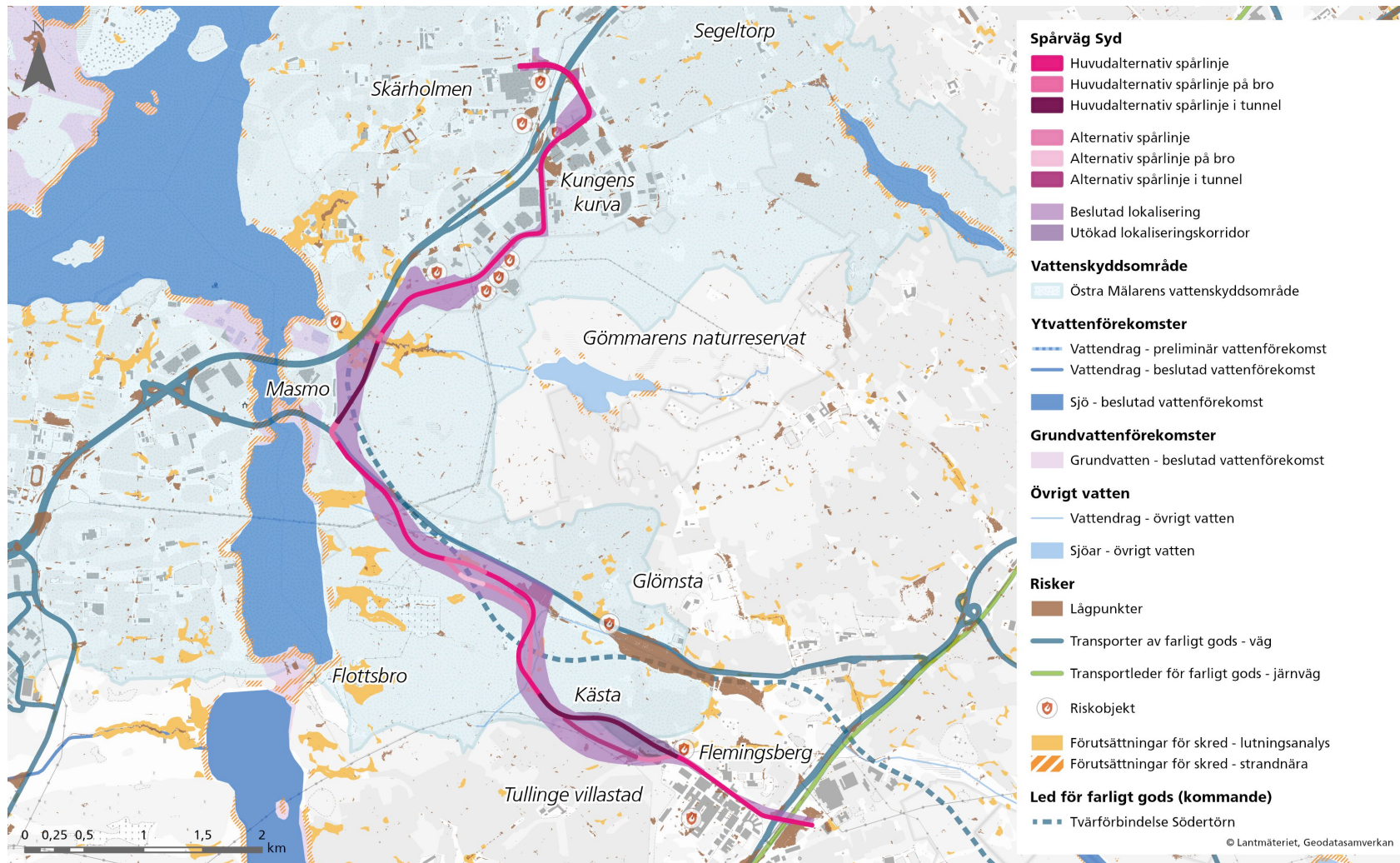
Figur 19: Natur- och kulturmiljövärden i Kungens kurva – Skärholmen.

5.7 Övergripande miljökonsekvenser

Nedan redovisas övergripande konsekvenser för ett antal aspekter. Vid nästa samrådstillfälle kommer även en preliminär miljökonsekvensbeskrivning att redovisas, men för utförligare beskrivningar av miljökonsekvenser hänvisas i detta skede till Miljöredovisningen tillhörande lokaliseringsutredningen.



Figur 20: Övergripande förutsättningar, grönstruktur och riksintressen (Källa: LST/NV, SKS, LST, TRV).



Figur 21: Övergripande förutsättningar, mark och vatten (Källa: LST, LST/NV, SGU, WSP, Stockholms stad, TRV).

5.7.1 Stadsutveckling och kommunal planering

Järnvägsplanen för Spårväg Syd tas fram i samverkan med planerad stadsutveckling i Huddinge kommun och Stockholms stad. Spårvägen anpassas och integreras i möjligaste mån utifrån kommunernas kommande exploatering – såväl utvecklingsplaner och planprogram som pågående detaljplaner.

5.7.2 Påverkan på befintlig infrastruktur

Omkringliggande trafikmiljö kan behöva anpassas för att säkerställa trafiksäkerhet och framkomlighet. Det innebär behov av både längsgående ombyggnader och ombyggnation i korsningspunkter.

5.7.3 Sociala konsekvenser

Spårvägen ökar tillgängligheten till olika målpunkter vilket underlättar för fler människor att ta sig till och från arbete, utbildning och aktiviteter. Bland annat medför Spårväg Syd bättre koppling till högsolor, sjukhus och rättsväsendet i Flemingsberg samt till handel i Kungens kurva och Skärholmen.

Spårvägen kommer även bidra till ökad sammankoppling mellan områden med olika socioekonomiska förutsättningar och på så vis minska såväl sociala som fysiska barriärer. Spårvägen kan också upplevas som mer pålitlig och mindre föränderlig, än till exempel buss, vilket ökar den upplevda fysiska sammankopplingen mellan områdena. Samtidigt finns också risken att spårvägen på vissa ställen förstärker redan befintliga barriärer eller skapar en ny barriär.

Ett antal samråd och dialoger har hållits med bland annat skolor, förskolor och verksamheter. Fler dialoger kommer genomföras med verksamheter längs sträckningen, för att samla in fler perspektiv.

5.7.4 Elektromagnetiska fält

Spårväg genererar elektromagnetiska fält, dels längs spårsträckningen, dels i de likriktarstationer som behövs längs sträckningen. Enligt Socialstyrelsen och Strålsäkerhetsmyndigheten har forskning visat på att det inte går att se någon ökad risk för sjukdom för den som utsätts för elektromagnetiska fält med ett årsmedelvärde under 0,4 mikrottesla. Nivån på de elektromagnetiska fälten längs spårvägen kommer att vara långt under 0,4 mikrottesla.

Likriktarstationerna kan vid behov skärmas så magnetfälten endast påverkar det direkta närområdet till stationerna. En översiktlig analys visar att likriktarstationer kan lokaliseras längs spårsträckningen utan att 0,4 mikrottesla överskrids vid närliggande bebyggelse. Elektromagnetiska fält bedöms sammantaget, med eventuella åtgärder i likriktarstationer, medföra acceptabel hälsopåverkan.

Spårväg kan på grund av elektromagnetiska fält ge upphov till störningar på känslig teknisk apparatur, som exempelvis finns inom verksamheter längs med Hälsovägen. Detta kommer utredas vidare.

5.7.5 Risk och säkerhet

Det finns ett antal generella risker från spårvägen som kan medföra negativ påverkan på omgivningen eller internt inom anläggningen. Dessa är:

- Urspärning
- Plankorsningsolyckor, påkörningsolyckor
- Elsäkerhetsolyckor
- Sabotage
- Suicid

- Olyckor med tung trafik
- Brand i spårvagn

Åtgärder för att begränsa dessa risker utreds i fortsatt arbete.

Ett antal transportleder för farligt gods finns längs spårvägens sträckning. E4/E20 och väg 259 är primära transportleder för farligt gods. Tvärförbindelse Södertörn kommer att bli en primär transportled för farligt gods när den är byggd och då avlastas väg 259. Väg 226 är sekundär transportled för farligt gods och Västra stambanan utgör transportled för farligt gods.

Fyra drivmedelsstationer finns längs spårvägens sträckning, tre i Kungen kurva och en i Skärholmen. Lokalisering i förhållande till dessa kommer utredas vidare för att säkerställa att tillräckligt skyddsavstånd hålls.

Tre tillståndspliktiga verksamheter (NCC Roads, APL [Apotek Produktions Laboratorier] och Tamro AB) ligger i nära anslutning till spårvägen genom Kungens kurva. Detta kommer utredas vidare för att säkerställa att de inte medför för hög risk för spårvägen.

Närheten till vissa riskobjekt behöver beaktas i kommande skede men sammantaget bedöms risknivån för Spårväg Syd bli acceptabel.

5.7.6 Markföroreningar

Utifrån de undersökningar som hittills genomförts finns ett fåtal områden med markföroreningar längs spårsträckningen. Invid och öster om Katrinebergsvägen i Kästa har föroreningarna PAH, PFAS och ftalater hittats. Även i det område söder om Kungens kurvaleden där en depå ska lokaliseras har markföroreningar

konstaterats. Längs övrig spårsträckning bedöms risken för markföroreningar som låg. Fortsatt provtagning av markföroreningar kommer genomföras.

5.7.7 Ras och skred

Längs spårlinjen finns ett flertal områden med risk för ras eller skred i samband med exploatering, bland annat vid Kästa, i Glömstadalen, söder om Masmo och vid Gömmarravinen. Riskområden kommer kartläggas i samband med fortsatt utredning och stabiliserande åtgärder genomföras vid behov.

5.7.8 Artskydd

Alla fåglar, fladdermöss, kräldjur och groddjur är fridlysta i Sverige. Fördjupade artinventeringar har genomförts för dessa arter. Ett stort antal fågelarter finns inom spårvägens korridor. Vissa av fåglarna är mindre känsliga för påverkan medan andra sannolikt kommer kräva skyddsåtgärder.

Vid inventering av kräldjur inom korridoren hittades kopparödlor och vanlig snok. Potentiella övervintringsmiljöer identifierades på ett flertal platser. Glömstadiket, Gömmarbäcken och ett litet vattendrag söder om Kästaskolan är möjliga lekvattnen för groddjur. På dessa platser finns även observationer av vanlig groda. Eventuell påverkan på skyddsvärda arter kommer utredas vidare i fortsatt arbete.

5.7.9 Grundvatten

Spårväg Syd påverkar framförallt grundvattnet längs sträckorna med tunnel samt där brostöd och berg- och jordschakt behövs.

De hydrogeologiska förhållandena bedöms bitvis vara svåra inom korridoren där tunneln under Kästa planeras. Huvudspårlinjen bedöms vara den sträckning som medför lägst risker ur ett

hydrogeologiskt perspektiv. Tunneln, både i bygg- och driftskedet, innebär påverkan på grundvattennivåer ovanför tunneln och i omkringliggande områden. Här finns både dricksvatten- och energibrunnar som kan påverkas. Det finns också risk för påverkan på byggnader i närområdet om dessa står på lera.

Grundvattnet öster om Kästa är förorenat av PFAS, ftalater, bly, krom, nickel och zink. Det finns uppgifter om att det funnits en brandövningsplats söder om korridoren och PFAS-föroreningen kommer sannolikt från den platsen. Vid byggande av tunnel under Kästa finns risk för inläckage av förorenat grundvatten. Huvudspårlinjen passerar i den norra delen av korridoren där risken för föroreningar är som lägst. I fortsatt arbete behövs eventuellt ändå åtgärder för att säkerställa att PFAS och andra föroreningar inte påverkar närliggande mark och vattendrag.

Det finns artesiskt grundvatten⁵ i delar av Glömstadalen som riskerar att påverkas under byggskedet.

Masmoberget där tunneln vid Masmo planeras, är ett förhållandevis tätt berg med ett tunt jordlager. På en sträcka korsar spårtunneln under Tvärförbindelse Södertörn vars tunnel har en viss dränerande effekt på grundvattnet. Dessa omständigheter bedöms medföra ett begränsat inläckage av grundvatten till spårtunneln. Spårväg Syds tunnel kommer ligga högre än angränsande bebyggda områden och påverkar därför inte grundvattnet i dessa områden.

Norr om Masmo finns tjockare jordlager ovan berget och tunneln kan innebära grundvattensänkning, både i bygg- och driftskedet. Risk för påverkan på anläggningar och på naturvärden i Gömmarens naturreservat kommer utredas.

Kästatunneln, Masmotunneln samt brostöd och andra byggmoment i vatten som medför bortledning av grundvatten kräver tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken: I miljödomen kommer skadeförebyggande åtgärder att regleras för att minimera de negativa konsekvenserna.

Den sumpskog som finns söder om Kungens kurvaleden är troligen främst beroende av nederbörd för vattentillförsel, men eventuell påverkan i form av ändrade dräneringsförhållanden kommer utredas vidare.

5.7.10 Yt- och dagvatten

Ytvatten är det vatten som ansamlas i våra hav, sjöar och vattendrag. Dagvatten är det vatten som tillfälligt ansamlas på markytan till följd av exempelvis nederbörd. Påverkan på ytvatten är beroende av markanvändning. En ökad andel hårdgjorda ytor ökar mängden dagvatten medan föroreningsmängden i dagvattnet är beroende av vilka verksamheter som finns inom avrinningsområdet och huruvida dagvattnet renas innan det når recipienten.

I anslutning till beslutad lokalisering för Spårväg Syd finns fem vattenförekomster i form av sjöar och tre ”övrigt vatten”. De delar av sträckningen som går i urban miljö kommer att avvattnas till befintliga dagvattensystem. Varken flöden eller

⁵ Artesiskt grundvatten står under högt tryck och kan strömma upp ur marken vid perforering av marklager.

föroreningsinnehåll förväntas förändras mer än marginellt jämfört med nuläget. Det är framförallt i Glömstadalen och norr om Masmö som spårdragningen går genom naturmark och där det kan förväntas en något ökad mängd dagvatten och ökat föroreningsinnehåll. Inom dessa områden finns ingen vattenförekomst i direkt anslutning till spårvägen. Bedömningen är därför att föroreningar i dagvattnet i stor utsträckning hinner fastläggas innan dagvattnet når berörd ytvattenförekomst.

Påverkan på ytvatten kommer utredas vidare. En översiktlig bedömning är att spårvägen inte påverkar möjligheten att uppnå beslutade miljö kvalitetsnormer.

5.7.11 Översvämningsrisk

För att sträva mot ett hållbart samhällsbyggande är det viktigt att redan nu anpassa ny infrastruktur till kommande klimatförändringar. Risk för översvämning handlar både om risken för översvämning av Spårväg Syds anläggning och om det finns risk att Spårväg Syd förvärrar översvämningsrisken i andra områden.

Längs spårsträckningen finns flera områden med risk för översvämning. Det handlar dels om att det finns lågpunktsområden där vatten ansamlas vid kraftiga regn och dels om att korridoren korsar befintliga flödesvägar. I utformningen av anläggningen säkerställs att spårvägen lokaliseras tillräckligt högt i förhållande till översvämningsrisker samt att befintliga flödesvägar bevaras för att inte skapa risk för översvämning av spårområdet och för att inte öka översvämningsrisken i andra områden.

5.7.12 Kumulativa effekter med övriga projekt

Enligt Sverigeförhandlingen är byggande av bostäder längs med Spårväg Syd en förutsättning för projektets genomförande. Inom

flera områden längs spårsträckningen kommer därför kumulativa effekter till följd av spårvägen och kommunernas bebyggelseplaner att uppstå. Det kommer även uppstå kumulativa effekter till följd av Tvärförbindelse Södertörn.

Huddinge kommuns bebyggelseplaner i Flemingsberg innebär tillsammans med Spårväg Syd en ökad exploatering i området. Då området till stor del redan är exploaterat idag bedöms det innebära en begränsad påverkan. Den största kumulativa effekten bedöms vara att mer hårdgjord yta kan innebära ökade risker för översvämning.

De tre projekten Spårväg Syd, Huddinge kommuns planer på den nya stadsdelen Loviseberg och Tvärförbindelse Södertörn kommer leda till kumulativa effekter i Glömstadalen och området kring Loviseberg. De tre projekten bedöms sammantaget medföra att det kulturhistoriskt värdefulla landskapet i Glömstadalen inte längre kommer att kunna utläsas. De tre projekten kommer minska utbudet av livsmiljöer för vissa skyddsvärda arter, öka andelen hårdgjorda ytor, vilket kan bidra till större risk för översvämning, barriäreffekter för människor och djur, påverkan på rekreation, ökad bullernivå samt påverkan på Gömmarens naturreservat genom markanspråk.

Kommunernas planer i Kungens kurva och Skärholmen innebär tillsammans med Spårväg Syd en ökad exploatering i området, bland annat näringsverksamheter, bostäder och skolor. Sammantaget kan den kumulativa förändringen innebära att de olika projekten samverkar till en mer utvecklad stadsmiljö. Utvecklingen kan även innebära ökade risker för översvämning.

Samordning med berörda sker kontinuerligt för att synkronisera planeringen och hantera eventuella kumulativa effekter.

6 Byggskede och genomförande

Byggandet av Spårväg Syd beräknas till cirka 6 år. Större delen av spårvägen anläggs i markplan och byggmomenten består av markberedning såsom schaktning och ibland sprängning samt spontning, uppbyggnad av spårkropp samt byggandet av själva anläggningen.

De två tunnarna genomförs med konventionell tunneldrivning, det vill säga borrhning och sprängning. I undantagsfall, då bergkvalitet eller risk för omgivningspåverkan kräver det, kan andra metoder bli aktuella, exempelvis hydraulisk spräckning. Tätning för att förhindra vattenläckage kan komma att behövas.

En stor mängd bergmaterial kommer att behöva schaktas ut under byggandet, framförallt från tunnarna. Även jord kan behöva schaktas bort. Massorna transporteras med lastbil till mottagningsanläggningar och/eller direkt till andra anläggningsverksamheter såsom väg- eller bostadsbyggen. Projektet kommer ta fram en masshanteringsplan med syfte att minimera masstransporterna. Minimeringen sker bland annat genom att nyttja massorna inom projektet eller genom samordning med närliggande projekt som behöver massor.

Byggskedet riskerar att medföra störningar för människor, speciellt närboende, och negativ påverkan på miljön. I det fortsatta arbetet kommer åtgärder för att minska störningar under byggskedet att hanteras fortlöpande.

Spårväg Syd planeras huvudsakligen på kommunal mark, men till viss del kommer även privat mark att behövas. Det permanenta markbehovet på kommunal mark ska i första hand upplåtas med servitutsrätt. Förutom den mark som tas i anspråk permanent för spåranläggningen krävs tillfälliga ytor i form av

arbets- och etableringsytor. Arbetsytor är den mark som behövs för att kunna genomföra byggandet, oftast direkt intill själva spåranläggningen. Etableringsytor används för byggbodar, ställa upp maskiner och liknande. Vid val av platser för etableringsytor och transportvägar tas stor hänsyn till närboende och den omgivande miljön. I det fortsatta arbetet kommer åtgärder för att minska störningar under byggskedet att hanteras fortlöpande. Ambitionen är att minimera det permanenta och tillfälliga markbehovet.

7 Fortsatt arbete

Efter detta samråd fortsätter arbetet med att precisera utformningen. Ett järnvägsplaneförslag tas fram som visar en mer detaljerad utformning av bland annat spårsträckning, tunnlar, brolösningar, hållplatslägen och likriktarstationer. Ytterligare ett samråd om järnvägsplanen med allmänhet, myndigheter, organisationer och berörda kommer att hållas under planprocessen.

Under arbetet med planförslaget fortsätter miljöbedömningsarbetet vilket innebär en miljöanpassning av projektet så att negativa miljökonsekvenser begränsas i möjligaste mån. Sociala aspekter ska fördjupas och bland annat kommer fortsatta dialoger med särskilt berörda att hållas. Parallellt med planprocessen kommer även tillståndsprövsprocess för vattenverksamhet med flera att genomföras. För detta kommer fler samråd att hållas.

Spårväg Syd kan även medföra att gällande detaljplaner kan behöva ändras och att nya detaljplaner behöver tas fram. Detta arbete sker parallellt med framtagandet av järnvägsplanen.

Efter ytterligare samråd om järnvägsplaneförslaget kommer slutligt förslag kungöras och ställas ut för granskning. Därefter ska länsstyrelsen yttra sig över järnvägsplanen innan den slutligen skickas till Trafikverkets planprövning för fastställelse. Det är först när planen är fastställd och lagakraftvunnen som spårvägen kan börja byggas.

**Vi vill veta vad du
tycker!**



Så här kan du lämna synpunkter

Synpunkter på samrådsmaterialet kan lämnas under perioden **5 mars till 29 mars 2026**.

Så här kan du lämna synpunkter:

- på **regionstockholm.se/samradspvs**
- med mejl till: **ip-spvsyd@regionstockholm.se**
- eller brev till:

Region Stockholm
Trafikförvaltningen
Lindhagensgatan 100
105 73 Stockholm

Märk kuvertet eller ämnesraden i e-posten med:
"TN 2022-1003 Samråd 1 Spårväg Syd".

Insända synpunkter blir offentliga handlingar och personuppgifter hanteras i enlighet med Dataskyddsförordningen (GDPR).

Skanna QR-koden för att komma till samrådets webbsida. Där finns handlingar för samrådet och synpunkter kan lämnas direkt via ett formulär.