



Datum
2026-03-27

Diarienummer
KS-2026/330

Handläggare
Philip Olson
Philip.Olson@huddinge.se

Mottagare
Region Stockholm, Trafikförvaltningen
lp-spvsyd@regionstockholm.se

Spårväg Syd – Huddinge kommuns yttrande över remiss från Trafikförvaltningen, Region Stockholm gällande samråd 1 om Spårväg Syd Flemingsberg till Skärholmen, TN 2022-1003

Inledning

Huddinge kommun lämnar härmed synpunkter på Region Stockholms remiss gällande Spårväg Syd etapp 1 mellan Flemingsberg och Skärholmen. Huddinge kommun har fått anstånd att lämna in yttrandet till den 20 maj 2026.

Kommunen lämnar dels generella synpunkter som avser flera delsträckor eller hela sträckan, dels synpunkter per delområde.

Generella synpunkter

Samrådshandlingen anges omfatta Spårväg Syd mellan Flemingsberg och Skärholmen, men benämns i handlingen ofta Spårväg Syd. För att undvika otydlighet nu och i framtiden föreslår kommunen att objektet i fortsättningen konsekvent benämns Spårväg Syd etapp 1, vilket överensstämmer med benämningen i tilläggsavtal till Ramavtal 6. Begreppet Spårväg Syd bör förbehållas ursprunglig sträckning mellan Flemingsberg och Älvsjö.

Av samrådsunderlaget framgår att omfattande samverkan behövs med intilliggande stadsbyggnads- och infrastrukturprojekt i planering och genomförande av projekten. Samverkan är också en av de största osäkerheterna enligt den analys enligt successivprincipen som genomförts för Spårväg Syd etapp 1 och har en avgörande betydelse för att budget och tidplan ska kunna hållas och projektmålen uppnås. Genom Ramavtal 6 har parterna förbundit sig att aktivt delta i och effektivt bidra till att Spårväg Syd etapp 1 kan genomföras samtidigt som bästa möjliga lösningar utifrån ett stads-, trafik- samt kollektivtrafikperspektiv ska



erhållas. Kommunen förutsätter att fortsatt arbete präglas av en nära samverkan i stort förtroende mellan parterna och med löpande utvärderingar av förslag för att bästa möjliga lösningar ur ett brett perspektiv ska kunna planeras och genomföras. Detta gäller för hela spårsträckan, men är särskilt betydelsefullt i de mest komplexa avsnitten. Det gäller framför allt för bytespunkterna där många aktörer, funktioner och system möts samt för kommunens större stadsutvecklingsprojekt.

Det framgår inte av samrådshandlingen att de återställandeåtgärder utanför spårområdet som krävs för att kunna genomföra spårvägen ska finansieras av projektmedel och hanteras som att de ingår i kollektivtrafikobjektet Spårväg Syd etapp 1. Behov av och lösningar för återställande har hittills studerats mycket översiktligt. Kommunen utesluter inte att behov av återställandeåtgärder i viss omfattning kan komma att påverka de förslag som presenteras i samrådsunderlaget. Återställandeåtgärderna måste utformas i nära dialog med kommunen, och de kommunala anläggningar som berörs ska återställas i enlighet med standarden i kommunens tekniska handbok.

Även för planering av genomförande är det av stor vikt med samverkan med intilliggande projekt. Detta bör beaktas tidigt så att eventuell påverkan på Spårväg Syd etapp 1 och övriga berörda projekt kan beaktas i planeringsskedet. Huddinge kommun belyser att Trafikplats Högsolan inte nämns i samrådshandlingen som ett infrastrukturprojekt. Samplanering krävs även med detta projekt för genomförande av Spårväg Syd etapp 1 i Flemingsberg. Genom god samverkan kan osäkerheter i tid och kostnad begränsas.

Spårväg Syd etapp 1 har ett antal beröringspunkter med Tvärförbindelse Södertörn som har en lagakraftvunnen vägplan, men saknar byggstartsbeslut. Trafikverket har, på begäran av Regeringen, lämnat in förslag till förändringar i syfte att sänka investeringskostnaden för Tvärförbindelse Södertörn. De föreslagna förändringarna påverkar utformningen av Spårväg Syd etapp 1. Eventuella förändringar gällande Tvärförbindelse Södertörn kan komma att innebära ändrade ställningstaganden från kommunen.

I samrådshandlingen framgår det att utformningen av spårvägen utgår från tre spårvägstypologier; spårväg på särskild banvall, spårväg i tunnel och spårväg i gatumiljö i reserverat utrymme. Huddinge kommun anser att en utformningsprincip som behandlar buss och spårväg i samma utrymme kan vara aktuellt att studera på delar av sträckan i syfte att begränsa projektets



investeringskostnad för spåranläggning och återställandeåtgärder. Regulatorbron i Flemingsberg är ett område där denna utformningsprincip kan bli aktuell.

I samrådshandlingen finns ett antal platser som är utpekade som bytespunkter till andra trafikslag. För alla bytespunkter är det viktigt med effektiva byten mellan spårväg och övrig kollektivtrafik, såväl buss som spårbunden trafik för att öka kollektivtrafikens nytta. Exempelvis i Masmo omnämns det att kopplingen mellan tunnelbanan och spårvägen är viktig. Huddinge kommun vill framföra att det även är angeläget att bytet mellan spårväg och buss blir tydligt och gent på platsen. Utöver de utpekade bytespunkterna finns ytterligare hållplatser där effektiva byten till buss kan komma att bli aktuellt vilket fortsatt behöver studeras.

Etapp 1 av Spårväg Syd är indelad i sex delområden. I samrådshandlingen redovisas respektive delsträcka, vissa med enbart en genomförbar spårsträckning och vissa med en alternativ spårsträckning. För att de alternativa sträckningarna ska bli jämförbara med huvudalternativet i delområdet behöver båda alternativen utredas till en likvärdig nivå. Innan likvärdiga underlag finns har kommunen svårt att ta ställning till eller förorda ett alternativ framför ett annat. I fortsatt arbete behöver en gemensam bild skapas av utredningsbehovet. Det är även angeläget att spårvägen är yteffektiv och medför så begränsade markintrång som möjligt med anledning av att möjliggöra framtida bebyggelse och minimera kostnader för fastighetsintrång.

Kommunen vill betona vikten av att buller och stömljud uppmärksammas i ett tidigt skede och utreds noggrant. Områden som redan har höga bullernivåer bör särskilt beaktas för att säkerställa att bullersituationen inte försämras ytterligare.

Delområdesspecifika synpunkter

Delområde Flemingsberg

- Kommunen har inga synpunkter på spårvägens principiella placering eller det föreslagna hållplatsläget vid Flemingsbergs station och fram till hållplats Sjukhuset. Längs med denna sträcka finns många känsliga verksamheter med avseende av buller och vibrationer, utbildningsinstitutioner och forskningsinstitutioner. Kommande arbete



Datum
2026-03-27

Diarienummer
KS-2026/330

behöver säkerställa att dessa inte påverkas negativt. Hänsyn behöver även tas till verksamheter som är känsliga för elektromagnetiska fält.

- För delen Regulatorbron och ändhållplats behövs ytterligare studier för att klargöra vilka funktioner som ska rymmas, samt för att samordna trafiklösningar och markanvändning till en helhetsbild och skapa bra förutsättningar för Bytespunkt Flemingsberg. Detta påverkas av lösning för nedsänkning av väg 226 och eventuellt nya förutsättningar för Tvärförbindelse Södertörn. Områdets förutsättningar påverkas även av att Flemingsbro tidigare har varit en planeringsförutsättning i projektet, i dagens läge är inte projektet säkerställt, något som kan ha konsekvenser på de trafikslag som behöver trafikera på Regulatorbron. Lösningar som bland annat innebär att buss- och spårtrafik ska kunna samsas på samma yta har diskuterats för att begränsa investeringar i återställandeåtgärder. Fortsatta utredningar bör även omfatta en fördjupad och välintegrerad samordning av spåranläggningar och övriga funktioner i riktning mot Flemingsbergsdalen. En möjlig framtida förlängning till Flemingsbergsdalen ska inte omöjliggöras.
- Av samrådsunderlaget framgår inte hur spårvägen korsar väg 226. Avsiktsförklaring - Väg 226, Planskildhet Flemingsberg träffad 2025 avseende nedsänkning av Väg 226 innebär att spårvägen kan korsa väg 226 planskilt. Detta i sin tur innebär behov av samverkan i planering och genomförande. Ett samordnat genomförande torde medföra totalt sett lägre investeringskostnader för båda projekten, mindre störningar och en kortare genomförandetid.
- Norr om hållplats sjukhuset bör spåret placeras mittförlagt i gatan för att möjliggöra den stadsutveckling som beskrivs i utvecklingsplanens vision Tunnelmynningens placering och utformning i riktning mot Flemingsberg behöver utredas noga, samt in- och utfarter på Ambulansgatan. Barnperspektivet är särskilt viktigt med hänsyn till den närliggande skolan. och det behöver utredas så att man kan fastställa hur projekteringen ska gå till och om sanering eller annan hantering av föroreningen krävs. Detta gäller för båda alternativen i korridoren.
- Se även generella synpunkter ovan.



Datum
2026-03-27

Diarienummer
KS-2026/330

Delområde Kästa-Loviseberg

- Kommunen kan i nuläget inte förorda vare sig huvudalternativ eller den alternativa sträckningen för tunneln. Båda förslagen behöver utredas på ett likvärdigt sätt och utvärderas i relation till projektmålen.
- Huddinge kommun förordar huvudalternativet för spårsträckan mellan Kästatunneln och Glömstadalen. Under tidigare skeden har den alternativa spårsträckan valts bort eftersom den kommer i konflikt med bäcken, Göta Landsväg/Tingsvägen och befintliga markförlagda ledningar.
- Spårvägsprojektet behöver samverka inom projektering med kommunens kommande projektering av höjdsättning och gatustruktur i området för att säkerställa en genomförbar spårsträckning.
- Kommunen ser positivt på fortsatt provtagning av PFAS och andra föroreningar i Kästa. Utbredningen av föroreningarna är okänd.
- Se även generella synpunkter ovan.

Delområde Glömstadalen

- Kommunen ser goda möjligheter till bostadsbyggande enligt huvudalternativet, vid alternativ spårsträcka behöver konsekvenser utredas för kommunens bostadsbyggande. Kommunen kan i nuläget inte förorda vare sig huvudalternativ eller den alternativa sträckningen för tunneln. Båda förslagen behöver utredas på ett likvärdigt sätt och utvärderas i relation till projektmålen.
- Handlingar för den alternativa sträckningen har hittills inte varit godtagbara. Kommunen utesluter dock inte att det kan vara möjligt att göra anpassningar av den alternativa spårsträckningen så att den kan godtas. Den alternativa spårsträckningen ger även sämre förutsättningar till anpassning till befintlig topografi och omgivningsförhållanden, Detta kan i sin tur påverka exploateringsgraden negativt. Fler bostäder är gynnsamt för spårvägsprojektet för att öka dess effektivitet och nytta. Fler bostäder ökar också bostadsnyttan, vilken är en av grundprinciperna för Ramavtal 6.
- Inom Loviseberg förutsätts huvudgatan och spårsträckningen samordnas inom planområdet. Spårväg i huvudgatan bedöms vara yteffektiv och samlar bullerkällor samt bidrar till goda exploateringsmöjligheter i området. Detta gäller både för huvudalternativet och alternativ sträckning.



Datum
2026-03-27

Diarienummer
KS-2026/330

- Se även generella synpunkter ovan.

Delområde Masmö

- Sträckan från Häggstavägen till tunneln i Masmoberget behöver fortsatt samordnas med Tvärförbindelse Södertörn. Om det angränsande projektet medför ändrade förutsättningar kan det bli aktuellt att ompröva tidigare beslut.
- Placering av spårvägen på södra sidan av Botkyrkaleden stödjer den planerade stadsutvecklingen i Vårby–Masmö. Fortsatt samordning med andra aktörer är nödvändig för att säkerställa att stadsutveckling och stråkkopplingar beaktas samt att funktioner ryms inom framtida stadsgata.
- Hållplatsens utformning ska bidra till en attraktiv helhetsmiljö och stödja utvecklingsplanen för Vårby-Masmö. Anslutning till naturreservatet under stationens bro behöver också särskilt beaktas. Tillgängligheten till naturreservatet behöver säkerställas under och efter etablering av spårvägen.
- Ett nytt regionalt cykelstråk, inom ramen för Sverigeförhandlingen, planeras mellan Vårby Backe och Kungens Kurva. Passage för det planerade cykelstråket bedöms vara möjlig i samband med bron över Gömmarravinen. Samordning med planering av det nya cykelstråket behöver ske.
- Synpunkterna i kommunens tidigare yttrande om vattendomen (Spårväg Syd - Remiss avgränsningssamråd vattenverksamhet Masmotunneln TN 2022-1003, KS2025/2068) ska beaktas i kommande projektering.
- Se även generella synpunkter ovan.

Delområde Kungens Kurva Södra

- Den föreslagna spårsträckningen bedöms principiellt fungera väl. Hållplatsens läge ligger i linje med tidigare inriktning, men kommunen ser gärna vidare utredning och en fördjupad prövning av hållplatsens och spårens läge. Spårvägen ska bidra till en stadsmässig och sammanhållen helhetsmiljö i enlighet med utvecklingsplanen. Trafiklösningar för samtliga trafikslag och den planerade markanvändningen i området behöver samordnas till en samlad helhetsbild.
I anslutning till planerat hållplatsläge i delområdet Kungens Kurva Södra



finns en gymnasieskola (Stockholms transport- och fordonstekniska gymnasium). Gymnasieskolor klassas som lokaler med känslig verksamhet. Fortsatt arbete behöver säkerställa att gällande riktvärden för bullernivåer inte överskrids.

- Det framgår i samrådshandlingen att spårvägen med dess hållplatser ökar tillgängligheten till bland annat Gömmarens naturreservat. Kommunen vill förtydliga att det stämmer enbart om man är resande med spårvägen. För gående och cyklister riskerar spårvägen att ge en minskad tillgänglighet till naturreservatet.
- Verksamheten på Vårbykrossen kan ha bidragit till att sumpskogen direkt söder om spårsträckningen fått sämre tillrinning av vatten och därmed minskat dess naturvärde. Spårväg Syd etapp 1 får inte ytterligare försämra detta och bör i stället verka för att ytterligare vatten kan tillföras sumpmarken.
- Skyfallsstråken på Dialoggatan behöver beaktas i det fortsatta arbetet.
- Se även generella synpunkter ovan.

Delområde Kungens Kurva-Skärholmen

- Huddinge kommun vill framhålla att det bedrivs en långsiktig och etablerad samverkan över kommungränserna tillsammans med Stockholms stad kopplat till den gemensamma utvecklingen av den regionala stadskärnan Kungens Kurva-Skärholmen. Kommunen ser positivt på utvecklingen av Spårväg Syd etapp 1, då den skapar förbättrade förutsättningar för resande över kommungränserna och därigenom stärker tillgängligheten i området. Detta bidrar i sin tur till den gemensamma ambitionen att utveckla den regionala kärnan till en sammanhållen och attraktiv plats. Huddinge Kommun välkomnar även att det fortsatta planeringsarbetet för Spårväg Syd tar hänsyn till det pågående samverkansarbetet och de gemensamma målsättningarna för den regionala stadskärnan.
- Kopplingen mellan Kungens Kurva och Skärholmen behöver säkerställas för att möjliggöra effektiva byten i Skärholmen och för att alla trafikslag ska rymmas med godtagbara funktioner inom den trånga sektionen. Spårvägen ska bidra till att sammanlänka den regionala stadskärnan Skärholmen-Kungens Kurva. Spårväg Syd etapp 1 måste möjliggöra för framtida utveckling av Spårväg Syd etapp 2.



Datum
2026-03-27

Diarienummer
KS-2026/330

- Samverkan behöver ske mellan kommunen, Spårväg Syd etapp 1 och Trafikförvaltningens stombusslinje i snittet på Smistavägen för att skapa goda förutsättningar för samtliga trafikslag. Kommunen förutsätter att spårvägen går i reserverat utrymme på Smistavägen.
- I kommande arbete behöver lågpunkter längs med sträckan beaktas samt hantering av skyfall.
- Se även generella synpunkter ovan.

För Huddinge kommun

Sara Heelge Vikmång
Kommunstyrelsens ordförande

Beslut i detta ärende har fattats av *kommunstyrelsen*
den 13 maj 2026

Huddinge kommun
Postadress
Huddinge kommun
Kommunstyrelsens förvaltning
141 85 Huddinge
Besök
Kommunalvägen 28
Tfn vxl: 08-535 300 00
huddinge@huddinge.se
www.huddinge.se