



Handläggare
Jonas Kinell
jonas.kinell@huddinge.se

Kommunstyrelsen

Detaljplaner för Spårväg syd inom de nordvästra och sydvästra delarna av Huddinge kommun – beslut om planuppdrag

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens beslut

Kommunstyrelsens förvaltning ges i uppdrag att ta fram erforderliga detaljplaner för genomförandet av Spårväg syd inom berörda delar av Huddinge kommun i enlighet med kommunstyrelsens förvaltnings tjänsteutlåtande, daterat den 20 april 2026.

Sammanfattning

Region Stockholm (regionen), Stockholms stad och Huddinge kommun planerar för Spårväg syd, som är en ny spårväg i Huddinge och Stockholm. Spårväg syd kommer att öka tillgängligheten till de regionala stadskärnorna Kungens kurva, Skärholmen och Flemingsberg samt skapa nya bytespunkter mellan tunnelbana, pendeltåg, fjärrtåg, buss och spårväg. Det är centralt att spårvägens utformning samordnas med planeringen av omkringliggande stadsutvecklingsprojekt, med rätt utformning blir spårvägen en välintegrerad del i stadsmiljön.

Projektet hanteras med både järnvägsplan och detaljplaner. Region Stockholm tar fram järnvägsplanen för Spårväg syd. Järnvägsplanen behöver överensstämma med gällande detaljplaner som berörs för att den ska kunna fastställas. En preliminär bedömning är att spårvägsanläggningen kommer planläggas i en detaljplan i flera kartblad utmed spårvägssträckningen och att spårvägsdepån i Kungens kurva planläggs i en separat detaljplan. Det kan komma att bli aktuellt med både ny detaljplan, ändringsplan och upphävandeplan.

Beskrivning av ärendet

Bakgrund och mål

Spårväg syd utgör en del av Sverigeförhandlingen som är en statligt tillsatt kommitté som bland annat verkar för förbättrad kollektivtrafik och ökat bostadsbyggande. En del i Sverigeförhandlingen inkluderar Spårväg syd.

Under 2017 undertecknade Staten, Region Stockholm och sex kommuner, däribland Huddinge kommun, Sverigeförhandlingens Ramavtal 6 Storstad Stockholm (ramavtalet) om utbyggnad av kollektivtrafik, cykelåtgärder och

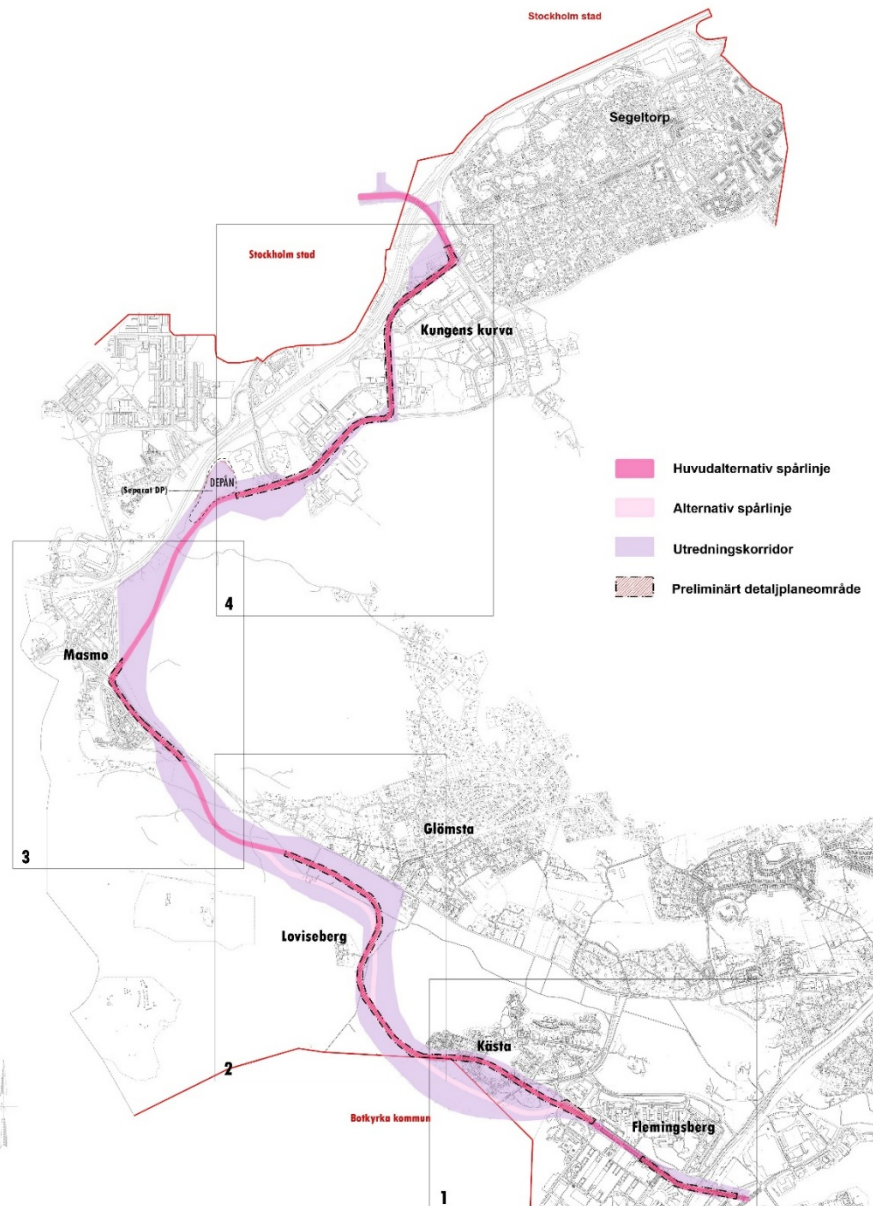


bostadsbyggande i Stockholmsregionen. Ramavtalet reglerar bland annat finansiering och genomförande av Spårväg syd. Planeringen för Spårväg syd påbörjades 2020. Under 2025 enades parterna om ett tilläggsavtal till ramavtalet som bland annat reglerar finansiering och genomförande av Spårväg syd etapp 1, mellan Flemingsberg och Skärholmen.

Huddinge kommun ansvarar för att ta fram erforderliga detaljplaner i nära samarbete med regionen för Spårväg syds sträckning. Vidare ska Spårväg syds utformning samordnas med planering för kommunens stadsutvecklingsprojekt utmed spårvägssträckningen. Huddinge kommun har ett åtagande om att bygga 15 500 bostäder inom spårvägens influensområde enligt Sverigeförhandlingen.

Region Stockholm tar fram järnvägsplanen för Spårväg syd. Järnvägsplanen behöver överensstämma med gällande detaljplaner som berörs för att den ska kunna fastställas. Där det är icke planlagd mark kan järnvägsplanen ensamt ge stöd för byggande av spårvägen men kommunen avgör utifrån det kommunala planmonopolet i plan- och bygglagen om detaljplan ska upprättas eller inte. Huddinge kommuns arbete med att ta fram detaljplaner behöver startas upp för att kunna synkroniseras med regionens järnvägsplan för Spårväg syd. Regionen kommer att projektera, bygga ut, äga och drifta spåranläggningen när den är klar.

Utmed Spårväg syds sträckning finns många gällande detaljplaner som reglerar olika markanvändning. Detaljplanelagd mark finns i Flemingsberg, Kästa, Glömsta, Masmö, Kungens Kurva och Segeltorp. I Loviseberg och mellan Masmö och Kungens kurva är det icke planlagd mark.



Figur 1. Förslag på spårvägens spårlinjer och tänkbara detaljplaneområden utmed sträckan i Huddinge kommun.

Planeringsförutsättningar

Tidigare ställningstaganden

Spårväg syd har sedan lång tid tillbaka varit ett utpekat projekt i såväl kommunens översiktsplan som i regionens utvecklingsplan. Projektet utgör även grundförutsättning för den utveckling som pekas ut i kommunens utvecklingsplaner för Flemingsberg, Vårby och Kungens kurva.

Riksintressen som berörs längs Spårväg syds planerade sträckning:



- Riksintresse för järnväg (Södra stambanan vid Flemingsbergs station).
- Riksintresse för väg (Huddingevägen vid Flemingsbergs station, Glömstavägen/Botkyrkaleden i Glömstadalen/Masmo, Tvärförbindelse Södertörn på sträckan Glömstadalen till Vårby, E 4/E 20 vid Kungens kurva samt vid Segeltorp).
- Riksintresse kraftledning (i Glömstadalen samt Kungens kurva).
- Riksintresse totalförsvaret (Glömsta/Gömmarens naturreservat).
- Riksintresse rörligt friluftsliv (Mälaren).

Längs den aktuella sträckningen för Spårväg syd pågår även detaljplanering i andra projekt. I Flemingsberg pågår ett antal detaljplaner utifrån planprogrammet för Flemingsbergsdalen. I Loviseberg tas ett planprogram fram för en ny stadsdel. I Vårby/Masmo pågår detaljplanen för Drakskeppet. I Kungens kurva pågår detaljplanering utifrån planprogrammet för Diametern, detaljplan för Segmentet och en ändringsplan kopplat till Ikeas utveckling.

Planområdet

Planområdena som detta planuppdrag avser kommer att omfatta en ungefär 10 kilometer lång sträcka genom kommunen. Den första etappen som är tänkt att detaljplanläggas berör Flemingsberg till Skärholmen, inklusive spårvägsdepån i Kungens kurva. I den andra etappen berörs en kortare sträcka genom Segeltorp innan spårvägen ansluter till Fruängen respektive Älvsjö. Eventuella alternativa sträckningar av spårvägen kan komma att prövas men huvuddragen i projektet förväntas inte ändras.

Det finns olika alternativ för hur avgränsningen av detaljplanerna för spårvägsanläggningen ska hanteras och detta ska utredas vidare under planarbetet. Den preliminära bedömningen är att upprätta en gemensam detaljplan för själva spårvägsanläggningen med olika kartblad för olika delar. Det ger bra förutsättningar för samordning med järnvägsplanen, gör processen tydlig för invånare och myndigheter och ger ett reducerat administrativt arbete jämfört med om flera detaljplaner upprättas. Det kan i kommande arbete bli aktuellt med ny detaljplan eller planer som ändras eller upphävs. Streckade områden i bild på sidan två redovisar ungefärligt tänkta detaljplaneområden i en sådan plan.

Planarbetet ska i första hand omfatta det som krävs för att bygga spårvägen, men vid behov kan även andra ändamål ingå. Utöver detta kan det fortsatt behövas separata planer för exempelvis spårvagnsdepån, bytespunkten i Flemingsberg och andra tekniska anläggningar. Bytespunkten i Flemingsberg är ett särskilt komplext sammanhang som berör stadsutvecklingsprojekt i Flemingsbergsdalen samt nedsänkning av väg 226 och nytt resecentrum för byte mellan bussar och spårbunden kollektivtrafik.



Planförslag

En del av planarbetet är att utreda detaljplanernas exakta geografiska avgränsningar samt att formulera ett detaljerat syfte. Men plangränser kommer att utgå från den projektering av spårvägen som pågår parallellt med framtagandet av detaljplanerna.

Spårväg syds övergripande lokalisering är enligt följande. Från Flemingsberg går spårvägen utmed Hälsovägen och via en tunnel under Kästa vidare till Loviseberg och Glömsta där en ny stadsdel planeras. Därefter går spårvägen över nuvarande Glömstafältet innan den ansluter till Masmo. Från Masmo fortsätter spårvägen i tunnel under Gömmarens naturreservat tills den kommer fram i ytläge i Kungens kurva. I Kungens kurva planeras för en spårvägsdepå med anslutningsspår. Spårvägen fortsätter via Kungens kurvaleden-Dialoggatan innan den ansluter till Skärholmen.

Hållplatslägen ska studeras vidare under fortsatt arbete, i nuläget föreslås följande hållplatser i den första etappen:

- Flemingsberg, en hållplats i anslutning till Regulatorbron samt en i anslutning till sjukhuset.
- Loviseberg, en hållplats i närheten av Kästa samt en i anslutning till Glömstavägen.
- Masmo, intill Masmo torg.
- Kungens kurva, en hållplats på Kungens kurvaleden och en på Dialoggatan.
- Skärholmen, en hållplats på Skärholmsplan.

Merparten av kommunens framtida stadsutveckling och bostadsbyggande planeras i direkt anslutning till spårvägens sträckning. Det är därför av största vikt att spårvägens utformning samspelar med de hållbara stadsmiljöer kommunen eftersträvar. Det är angeläget att stadsmiljön utformas så att spårvägens barriäreffekt blir så liten som möjligt. Utformning där spårvägen går i blandtrafik med övrig trafik samt utformning där spårvägen går på ett eget utrymme mittplacerat i gatan ska eftersträvas i stadsmiljöerna.

Spårväg syd kommer att ta mycket mark i anspråk, spårvägen kommer kräva att hela gatusektioner byggs om och det kommer krävas ett större omland med exempelvis slänter och diken där spårvägen anläggs. Det kommer även behövas tas mark i anspråk för tillfälligt nyttjande under byggtiden för spårvägen. En stor del samordning kommer krävas med intilliggande projekt. Samordningsfrågorna rör exempelvis relationer till byggnader, vägar, markhöjder och naturmark angränsande till spårvägsanläggningen och dess planområde.

Särskilt viktiga frågor för planarbetet bedöms vara:

- Säkerställa god samordning med intilliggande projekt. Detaljplanerna för spårvägen kommer sätta förutsättningar för kommande stadsutveckling runtomkring.



- Målkonflikter mellan specifika behov hos fastighetsägare och aktörer längs sträckan. Ett exempel kan vara utformning av angöringspunkter och parkeringsplatser som kan hamna i konflikt med spårvägen där den går i blandtrafik.
- Skapa en mänsklig skala och bra kopplingar i det bitvis storskaliga trafiklandskapet som spårvägen resulterar i.
- Minimera att spårvägen resulterar i barriärskapande effekter i miljön.
- Utredning av anslutning till framtida gator och stråk för gående och cyklister.
- Hantering av skyfall.
- Hantering av natur- och kulturmiljövärden inklusive fornminnen/fornlämningar.

Planprocessen

Som del av planarbetet behöver det göras en bedömning vilket planförfarande som ska användas. ett så kallat samordnat förfarande möjliggör ett gemensamt samråd för järnvägsprocessen och detaljplanprocessen vilket innebär att det då endast krävs granskning av detaljplanen. Den preliminära bedömningen är dock att processerna föreslås separeras. Detaljplanen för spårvagnsdepån föreslås drivas med standardförfarande och detaljplanen för spårvägsanläggningen föreslås drivas med utökat förfarande.

Oavsett val av förfarande så ska arbetet bedrivas med samordnade processer. Det krävs ett nära samarbete, samverkan och informationsdelning samt dialog kring val av detaljplaner och dess förfarande med regionen för att uppnå ett lyckat och effektivt planarbete samt för att göra bra avvägningar och bedömningar.

Förslaget stämmer överens med kommunens översiktsplan. Ett planprogram bedöms inte nödvändigt för detaljplaneringen för Spårväg syd.

Ett plankostnadsavtal kommer att tecknas för detaljplanearbetet kopplat till spårvägsanläggningen och ett plankostnadsavtal för detaljplanearbetet kopplat till spårvägsdepån. Detaljplaneringen som möjliggör spårvägsanläggningen och spårvägsdepån för Spårväg syd ska bekostas av Region Stockholm. Nödvändiga genomförandeavtal kommer att träffas mellan Region Stockholm och berörda fastighetsägare längs sträckan i samband med detaljplanearbetet.

En preliminär tidplan är att detaljplanerna kan antas senast under år 2029. Synkning av tidplanerna kommer dock att ske gentemot regionens tidplan för järnvägsplanen.

En preliminär bedömning är att följande frågor behöver utredas närmre under planarbetet:

- Dagvatten och skyfall
- Buller
- Risk
- Trafik
- Geoteknik



- Markföroreningar
- Naturvärden
- Gestaltning
- Kulturmiljö och fornlämningar
- Barnperspektivet

Regionen kommer att vara beställare för de flesta av utredningarna inom ramarna för järnvägsplanen. Utredningarna kommer även att kunna användas i detaljplanearbetet. Det behöver klargöras vilka utredningar som behövs inom ramen för planarbetet. Utgångspunkten är att regionen i första hand bistår med nödvändiga utredningar som direkt berör järnvägsplanen. Om det uppstår ett sådant behov kommer kommunen behöva bekosta utredningar som inte direkt ansluter till järnvägsplanen, vilket till exempel kan bli aktuellt i stadsutvecklingsområden med många beroenden och komplicerade frågor. Med utgångspunkt i att regionen inte kommer ta fram allt utredningsunderlag som kommunen behöver så bör det finnas utrymme för att kommunens interna projektorganisation för Spårväg syd kommer ta hand om samt bekosta vissa utredningsinsatser på egen hand.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningens bedömning är att uppdraget är i linje med tidigare ställningstaganden och kommer kunna bidra till positiva effekter för hela kommunen. Projektet stämmer överens med kommunens översiktsplan och övergripande mål.

Avväganden avseende hållbarhet

I planarbetet ska hållbarhetsaspekter utifrån ekologiska, ekonomiska och sociala perspektiv behandlas.

MKB ska upprättas för att bland annat belysa de ekologiska värdena och dess påverkan av spårvägens genomförande. En preliminär bedömning är att genomförandet av varje detaljplan, var för sig, inte antas medföra en betydande miljöpåverkan. Däremot innebär projektet som helhet en betydande miljöpåverkan varför regionen kommer att upprätta en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för järnvägsplanen. Kommunen kommer oavsett behöva göra strategiska miljöbedömningar för detaljplanearbetet och bedöma huruvida MKB behöver tas fram för detaljplan/detaljplaner separat. I sådant fall kan säkerligen en stor del av innehållet från regionens framtagna MKB för järnvägsplanen användas som underlag.

Projektet har en budget som följs upp löpande för att inte äventyra den ekonomiska genomförbarheten.

Avväganden avseende funktionsvarierades och äldres önskemål och behov

En social konsekvensanalys inklusive funktionsvarierades och äldres önskemål och behov är aktuellt att ta fram som en del av planarbetet, preliminärt är bedömningen att utredningen tas fram kopplat till järnvägsplanen. I utredningen kommer avväganden att göras kopplat till hälsa, säkerhet, användning och



tillgänglighet för de behov som kartläggs för funktionsvarierade och äldre i projektet. Analysen kan komma att resultera i rekommendationer och förslag till åtgärder.

Avväganden utifrån barnkonventionen

En social konsekvensanalys inklusive barnkonsekvensanalys är aktuellt att ta fram som en del av planarbetet, preliminärt är bedömningen att utredningen tas fram kopplat till järnvägsplanen. I utredningen kommer avväganden att göras i hållbarhetsfrågor kopplade till barns hälsa, säkerhet och möjlighet till lek och aktiviteter. Analysen kan komma att resultera i rekommendationer och förslag till åtgärder.

Ekonomiska och juridiska konsekvenser

Huddinge kommun ska inom ramarna för Sverigeförhandlingen medfinansiera Spårväg syd. Kommunens medfinansiering av Spårväg syd etapp 1 finansieras genom medfinansieringsersättning från exploatörer inom spårvägens influensområde. Medfinansieringsersättningens storlek regleras av kommunens riktlinjer för medfinansieringsersättning, beslutad av kommunfullmäktige år 2019.

Detaljplanerna för spårvägen kommer att få konsekvenser för fastighetsägare där mark behöver tas i anspråk för exempelvis gatubreddningar som ligger utanför spåranläggningen och är en del av det kommunala gatunätet. Kostnadsberäkningar för varje etapp kommer att upprättas i god tid innan antagandeskedet för respektive detaljplan.

Camilla Broo
Kommundirektör

Mats Hermansson
Samhällsbyggnadsdirektör

Beslutet ska skickas till

Trafikförvaltningen, Region Stockholm

Trafikverket



Datum
2026-04-20

Diarienummer
KS-2026/554

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