



Datum
2024-05-15
Rev. 2024-06-05

Diarienummer
KS-2024/676 och KS-2024/391

Handläggare
Emma Hirsch
Emma.Hirsch@huddinge.se

Kommunstyrelsen

Spårväg syd, Lokaliseringsutredning och utökat delområde – svar på remiss från Trafikförvaltningen, Region Stockholm

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens beslut

Kommunstyrelsen godkänner förvaltningens förslag till yttrande gällande Remiss Lokaliseringsutredning Spårväg syd och utökad korridor enligt bilaga 1 till kommunstyrelsens förvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 15 maj 2024.

Sammanfattning

Huddinge kommun har ombetts delge sammanvägd ståndpunkt gällande lokalisering av Spårväg syd mellan Flemingsberg-Skärholmen, samt yttra sig över utökat delområde i Masmo. Förvaltningsdialog har förts med miljö- och bygglovsförvaltningen. Lokaliseringsutredningens sammanvägda bedömning och rekommendation att fortsätta utveckla två utredningsalternativ UA1 och UA2 (vilka är alternativskiljande i Kungens Kurva). UA1 går på bro över E4/E20 och UA2 går via Ekgårdsvägen/Smistavägen.

Förvaltningen håller i stort kvar vid de synpunkter som lämnades i samband med samråd för val av lokalisering (KS-2022/2457), där den korridor som avtalats i Sverigeförhandlingen är utgångspunkt och i första hand ska väljas. I det fall en annan korridor ska väljas ska den uppvisa likvärdig måluppfyllelse samt ha uppenbara fördelar. Utredningar ska kunna påvisa att alternativet är ekonomiskt och tekniskt genomförbart. Förvaltningen instämmer i Lokaliseringsutredningens rekommendation och tar i detta skede inte ställning till om en alternativ korridor ska väljas i stället för Sverigeförhandlingens korridor.

Förvaltningen har inga synpunkter på att korridoren utökas geografiskt i Masmo, men gör ett antal medskick till fortsatt arbete rörande bland annat vikten av samplanering med angränsande projekt, att uppfyllandet av utvecklingsplanen för Vårby är viktig samt att bytespunkten behöver utformas som en trygg, säker och välintegrerad plats med effektiva byten. På grund av behovet av omprojektering av Tvärförbindelse Södertörn mellan Masmoberget och Häggstavägen, lyfter

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



förvaltningen också vikten av att etablera ett utökat nära samarbete mellan samtliga tre parter (Trafikverket, Region Stockholm och Huddinge kommun).

Beskrivning av ärendet

Inledning

Under perioden 10 april till 7 juni 2024 har kommunen ombetts delge Region Stockholm, Trafikförvaltningen, sammanvägd ståndpunkt gällande lokalisering av de korridorer inklusive depå som redovisas i Lokaliseringsutredning Spårväg syd Flemingsberg-Skärholmen daterad 2024-04-04 inklusive Miljöredovisning tillhörande lokaliseringsutredning för Spårväg syd daterad 2024-04-04.

I början av mars 2024 skickade Region Stockholm en riktad remiss till bland annat Huddinge kommun kring ett utökat delområdet vid Masmö, ärende KS-2024/391. Huddinge kommun begärde anstånd på den riktade remissrundan för att i stället kunna yttra sig samlat i och med detta yttrande.

I oktober 2022 lämnade Huddinge kommun ett samrådsyttrande på lokalisering av Spårväg syd på sträckan Flemingsberg-Älvsjö utifrån ett antal utredningskorridorer (KS-2022/2457). Utifrån synpunkter, samt nya förutsättningar, har en omarbetad lokaliseringsutredning tagits fram som Huddinge kommun nu har möjlighet att lämna sammanvägd ståndpunkt på.

Den omarbetade Lokaliseringsutredningen omfattar en spårväg mellan Flemingsberg-Skärholmen. Överläggningar pågår mellan Huddinge kommun, Stockholms stad, Region Stockholm och Staten om en etappindelning av Spårväg syd. Sträckan Flemingsberg - Skärholmen skulle kunna utgöra en första etapp.

Bakgrund

Det pågår planering av Spårväg syd mellan Flemingsberg och Älvsjö, via Kungens kurva-Skärholmen. Region Stockholm är huvudman för Spårväg syd. Planering sker i samverkan med och med medfinansiering från Staten, Stockholms stad och Huddinge kommun i enlighet med Sverigeförhandlingens Ramavtal 6 Storstad Stockholm med tillhörande Objektsavtal för Spårväg syd samt i enlighet med Överenskommelse avseende förskottering av finansiering och medfinansiering för Spårväg syd.

Region Stockholm har beslutat att genomförandet av Spårväg syd ska ske med stöd av både järnvägsplan enligt lagen om byggande av järnväg och detaljplan enligt plan och bygglagen.



Datum
2024-05-15

Diarienummer
KS-2024/676 och KS-2024/391



Figur 1. Planläggningsprocessen för Spårväg syd

Under vintern 2021-2022 genomfördes samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Under augusti 2022 fattade Länsstyrelsen beslut om att Spårväg syd har betydande miljöpåverkan, vilket innebär att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska tas fram i planeringsprocessen.

Huddinge kommun har i avtal med staten genom Sverigeförhandlingen, Region Stockholm samt kommunerna Huddinge, Solna, Stockholm, Täby, Vallentuna och Österåker tecknat Sverigeförhandlingen Ramavtal 6 - Storstad Stockholm. Huddinges åtagande är att medfinansiera Spårväg syd samt att medverka i planering och genomförande av spårvägen, genomföra ett antal cykelåtgärder och att tillse att 18 500 nya bostäder byggs i anslutning till Spårväg syd och därigenom bidra till regionens utveckling.

Sammanvägd ståndpunkt

En sammanvägd ståndpunkt innebär att berörda kommuner ska delge Region Stockholm kommunernas syn på Lokaliseringsutredningen och vilket/vilka lokaliseringsalternativ som förordas. Även övergripande frågeställningar som kommunen anser vara särskilt viktiga att beakta i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen kan meddelas i yttrandet. Länsstyrelsen gör sedan sin sammanvägda bedömning utifrån kommunernas ståndpunkter. Trafiknämnden i Region Stockholm fattar därefter beslut om lokalisering för att sedan gå vidare med planläggningsprocessen.

Utökat delområde i Masmö som följd av hållplats utanför berget

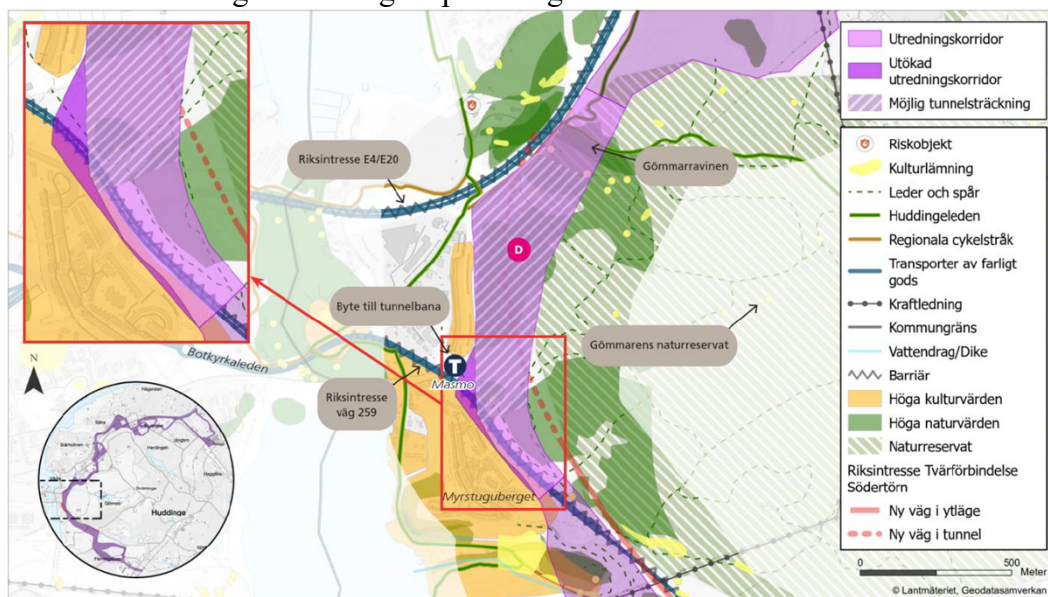
Det utökade delområdet behövs för att kunna studera en möjlig hållplats utanför Masmoberget, intill tunnelbaneentrén, som beror på komplexa förutsättningar för hur spårvägstunneln korsar Trafikverkets planerade tunnel för Tvärförbindelse Södertörn i Masmoberget. En flytt av hållplatsen leder troligen även till att spårvägen kommer att utföras på södra sidan om Botkyrkaleden, vilket innebär



Datum
2024-05-15

Diarienummer
KS-2024/676 och KS-2024/391

andra förutsättningar än i tidigare planeringsarbete.



Innehåll handlingar Lokaliseringsutredning

Lokaliseringsutredningen består av:

- Spårväg syd, Flemingsberg- Skärholmen. Lokaliseringsutredning. 2024-04-04.
 - Spårväg syd, Flemingsberg – Skärholmen. Miljöredovisning tillhörande lokaliseringsutredning. 2024-04-04.

Lokaliseringsutredning, Spårväg syd Flemingsberg-Skärholmen

I rapporten beskrivs kortfattat tidigare utredningar och beslut, var i planlägningsprocessen Spårväg syd befinner sig, Spårväg syds syfte och mål.

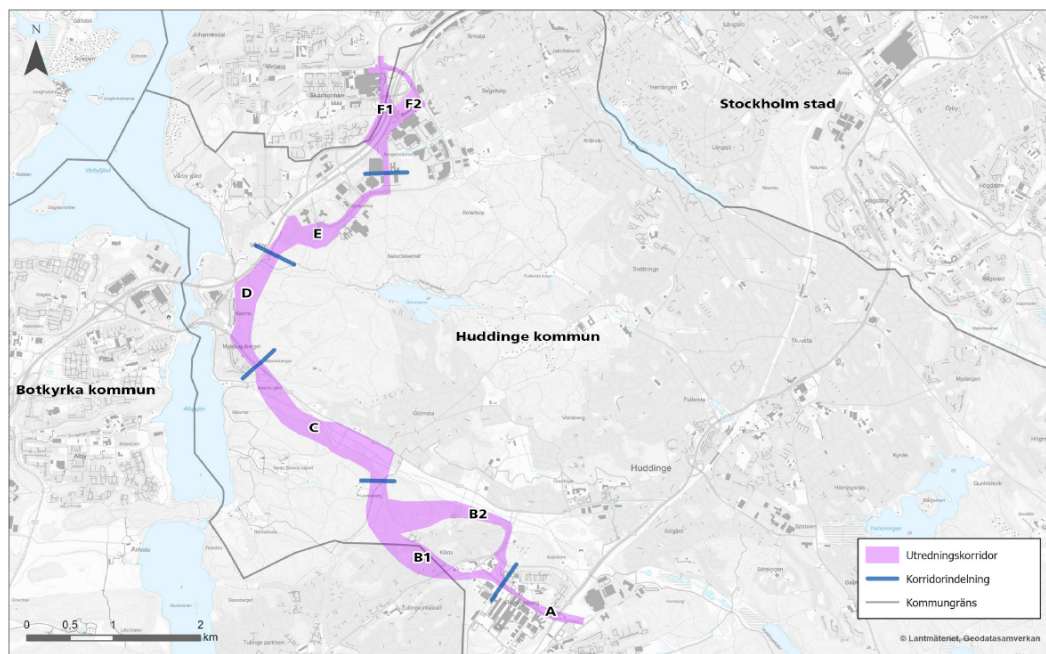
Vidare beskrivs processen fram till samrådet, utveckling av framtida resande och utformning av spårvägen samt övergripande förutsättningar och utveckling i Spårväg syds närområde. Tillkommande delar efter samrådsversionen är kostnadsbedömning, målutvärdering, samhällsekonomi och samlad bedömning och rekommendation. Spårvägens utredningsområde har indelats i sex delområden A-F, se Figur 3. Inom fyra av delområdena finns endast en korridor medan två av delområdena, B och F, har två alternativa korridorer. Större delen av Lokaliseringsutredningen utgörs av att beskriva Spårvägens effekter och konsekvenser inom respektive delområde.

I Miljöredovisningen framgår miljöfrågor som kan behöva beaktas i kommande arbete. I järnvägsplaneprocessen tas en miljökonsekvensbeskrivning, MKB, fram.

Utifrån en sammanvägd bedömning av samtliga korridoralternativ har två utredningsalternativ (UA) kombinerats ihop för hela sträckan inför målutvärdering och samhällsekonomisk analys. De två utredningsalternativen benämns UA1 och UA2. Alternativen skiljer sig åt i korridor F1 eller F2 vid Kungens kurva-Skärholmen. Korridor B2 har valts bort från fortsatt utredningsarbete då



alternativet inte bedöms uppfylla målen på en tillräcklig nivå jämfört med alternativ B1.



Figur 3. Utredningskorridorer för Spårväg syd indelat i delområde A-F.

Spårvägens generella effekter och konsekvenser

Ett antal miljöaspekter finns beskrivna på en generell nivå i utredningskorridorerna. Miljöeffekterna som beskrivs för hela sträckan är klimat, hänsyn till mark och vattenförhållanden, hantering av buller, stömljud och vibrationer, klimatanpassning och olycksrisk.

I driftskedet utgör spårvägen ett förhållandevis klimatvänligt transportslag. Genom val av skyddsåtgärder går det också att begränsa påverkan på vattenresurser och boendemiljö längs sträckan. Utformningen kommer att ta hänsyn till framtida ökande risker för skyfall och översvämning inte minst i Glömstadalen. Spårvägen kan bidra till ökad sammankoppling mellan områden med olika socioekonomiska förutsättningar och på så vis minska såväl mentala som fysiska barriärer. Samtidigt finns risk att spårvägen på vissa ställen förstärker redan befintliga barriärer, eller blir en ny barriär i den fysiska miljön.

Beskrivning av delområden och korridorer

I Lokaliseringsutredningen beskrivs korridorer inom varje delområde. I två delområden redovisas alternativa korridorer. En möjlig sträckning med hållplatser i korridoren anges med en beskrivning av omgivande bebyggelse, infrastruktur och natur. Risker för påverkan på höga natur- och kulturvärden beskrivs. Möjliga konsekvenser för tillgänglighet, risker och påverkan på annan infrastruktur listas.

För fullständig beskrivning av varje delområde, se bilaga 2 Spårväg syd, Lokaliseringsutredning.



Datum
2024-05-15

Diarienummer
KS-2024/676 och KS-2024/391

Kostnadsbedömning

Lokaliseringsutredningen innehåller översiktliga beskrivningar gällande kostnadsdrivande parametrar för investeringskostnaderna för spårvägen, samt jämförelser mellan korridorer.

Korridor B2 (via Katrinebergsvägen och parallellt med Tvärförbindelse Södertörn och delvis i tunnel) bedöms vara 600 miljoner kronor dyrare än korridor B1 (via tunnel under Kästa) främst på grund av en underjordisk station, längre sträcka än B1 samt har mer bergarbeten.

Investeringskostnaden (kollektivtrafikobjektet) för korridor F1 (bro över E4/E20) bedöms vara 300-600 miljoner kronor högre än för korridor F2 (Smistavägen) på grund av omfattande nybyggnad av byggnadsverk såsom broar och ombyggnad av Skärholmsvägen. Båda alternativen medför ytterligare investeringskostnader i intilliggande infrastruktur till följd av spårvägen, vilka bedöms bli högre i alternativ F1 (bro över E4/E20).

Målutvärdering

En målutvärdering för Spårväg syd mellan Flemingsberg-Skärholmen har genomförts. Målutvärderingen utgår från målen som finns uppsatta för Spårväg syd mellan Flemingsberg-Älvsjö, men har anpassats för en etapp 1 mellan Flemingsberg-Skärholmen. Nedan beskrivs de fyra målområdena. De tre första målområdena utgör tillsammans projektets ändamål.

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

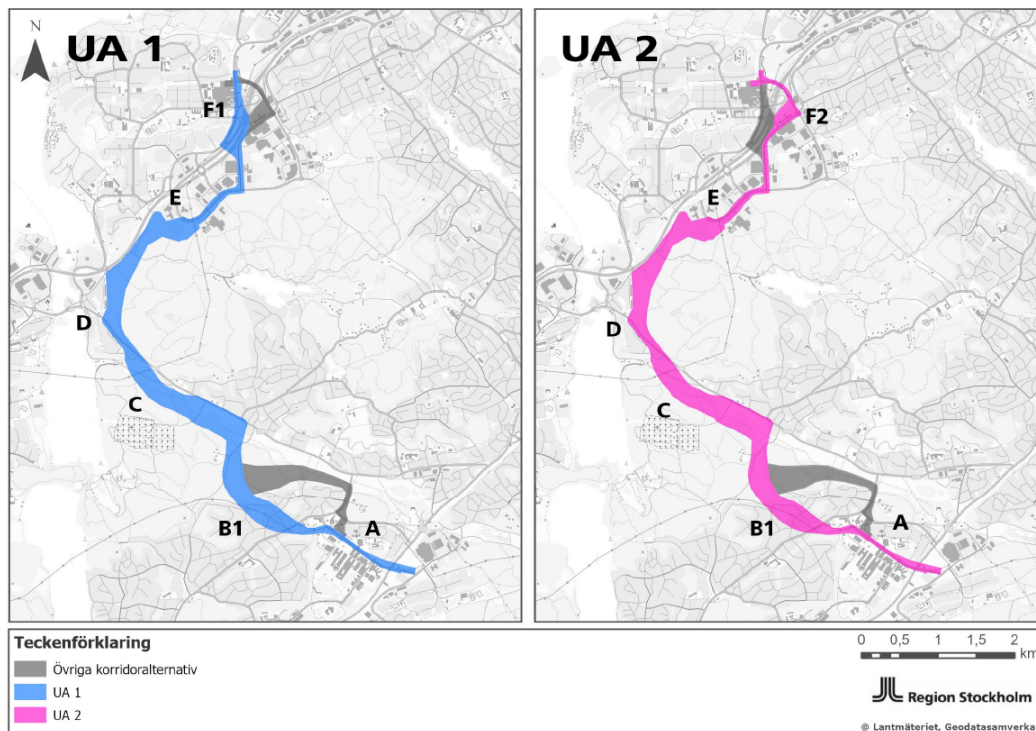
Två utredningsalternativ mellan Flemingsberg-Skärholmen (UA1 och UA2) har utvärderats. Utifrån en sammanvägd bedömning av samtliga korridoralternativ har två utredningsalternativ (UA) kombinerats ihop för hela sträckan inför målutvärdering och samhällsekonomisk analys. De två utredningsalternativen benämns UA1 och UA2. Alternativen skiljer sig åt i korridor F1 eller F2 vid Kungens kurva-Skärholmen. Korridor B2 har valts bort från fortsatt utredningsarbete då alternativet inte bedöms uppfylla målen på en tillräcklig nivå. Motiveringen är bland annat på grund av sämre restider och ett hållplatsläge som ger sämre tillgänglighet. Huddinge kommun förordar korridor B1, medan allmänhetens yttranden marginellt förordar B2.

Båda alternativen bedöms uppfylla ändamålet med Spårväg syd mellan Flemingsberg-Skärholmen. UA2 bedöms ha något högre måluppfyllelse vilket beror på högre utsläpp av klimatgaser i UA1, som följd av byggande av brokonstruktioner i delsträcka F1.



Datum
2024-05-15

Diarienummer
KS-2024/676 och KS-2024/391



Figur 2. Utredningsalternativ 1 och 2. UA1 är med korridor F1 (bro över E4/E20). UA2 är med korridor F2 (sträckning längs med Smistavägen, under E4/E20).

Samhällsekonomi

De stora samhällsekonomiska nyttorna med Spårväg syd är förkortade restider för resenärerna. Oavsett utredningsalternativ (UA1/UA2) visar de samhällsekonomiska beräkningarna att investeringskostnaderna är betydligt högre än de samhällsekonomiska nyttorna.

I en jämförelse mellan UA1 och UA2 så visar analyser att antalet kollektivtrafikresenärer ökar med UA1 (bro över E4/E20), delvis på grund av minskade restider med spårvägen, men framförallt för att bron kommer kunna användas av busstrafik. UA2 (Smistavägen) medför inte lika stor ökning eftersom inga förbättringar för busstrafik genomförs.

Lokaliseringsutredningens Samlade bedömning och rekommendation

Den samlade bedömningen är en sammanvägning av kostnadsbedömning, samrådsyttranden, målutvärdering, samhällsekonomi samt översiktlig bedömning av genomförbarhet. Även rekommenderat alternativ för depå redovisas, vilket är inom korridor E, Krossen.

Samhällsekonomiskt har båda alternativen negativt resultat, men är likvärdiga i jämförelse med varandra. UA1 har en högre investeringskostnad med bro över E4/E20 i Kungens kurva och ombyggnad av Skärholmsvägen, och högre driftskostnad jämfört med UA2.



Datum
2024-05-15

Diarienummer
KS-2024/676 och KS-2024/391

Genom att bron kan anpassas för busstrafik möjliggörs en effektivare busstrafikdrift i detta alternativ vilket sammantaget medför en högre resenärsnytta än i UA2.

Lokaliseringsutredningen rekommenderar att fortsätta utveckla UA1 och UA2.

Utöver generell fördjupning i fortsatt utredningsarbete, listas även ett antal förslag av behov av fördjupade utredningar/projektering rörande exempelvis hållplatsplaceringar och samplanering med stadsutvecklingsområden i spårvägens närhet.

Förvaltningens synpunkter

För fullständig redogörelse av kommunstyrelsens förvaltningssynpunkter på remissförslaget hänvisas till förvaltningens förslag till svar på remiss, se *bilaga 1*.

Kommunstyrelsens förvaltning har i sin beredning inhämtat synpunkter från miljö- och bygglovsförvaltningen. Med anledning av kort remisstid har det inte funnits möjlighet till samberedning av yttrandet.

Förvaltningens sammanvägda bedömning

Förvaltningens sammanvägda bedömning är att Spårväg syd mellan Flemingsberg-Skärholmen innebär ett positivt bidrag i linje med kommunens övergripande planering och målsättning om en ökad andel hållbara resor och en möjliggörare för att utveckla i stationsnära områden.

I stort håller förvaltningen kvar vid de synpunkter som lämnades i samband med samråd för val av lokalisering (KS-2022/2457), där den korridor som avtalats i Sverigeförhandlingen är utgångspunkt och i första hand ska väljas. I det fall en annan korridor ska väljas ska den uppvisa likvärdig måluppfyllelse samt ha uppenbara fördelar. Utredningar ska kunna påvisa att alternativet är ekonomiskt och tekniskt genomförbart.

Lokaliseringsutredningens rekommendation är att fortsätta utreda UA1 och UA2 (vilka har olika korridorer i Kungens kurva). Förvaltningen instämmer i Lokaliseringsutredningens rekommendation och tar i detta skede inte ställning till om en alternativ korridor ska väljas i stället för Sverigeförhandlingens korridor. Ytterligare utredningsarbete pågår för att ta fram jämförbara alternativ, vad gäller spårvägens funktion, anpassning till stadsmiljö, samplanering av busstrafik och total kostnad. Inom ramen för pågående detaljeringsarbete för korridoren i UA2 har lösningsförslag identifierats som kan ha stor potential till god måluppfyllelse, avseende bland annat långsiktig hållbar stadsutveckling. Förvaltningen förutsätter att det kommer att studeras vidare även om det skulle innebära att den valda korridoren senare kan behöva justeras i den fortsatta järnvägsplaneprocessen.

Förvaltningen har inga synpunkter på miljöredovisningens innehåll.

Förvaltningen anser att förslaget läge för depå ger bra förutsättningar för spårvägen. Det är viktigt att depåområdet samordnas med bebyggelseplaner och stadsutveckling i Kungens kurva samt att hänsyn tas till lokalt och regionalt cykelstråk.



Datum
2024-05-15

Diarienummer
KS-2024/676 och KS-2024/391

Kostnadsbedömning

Endast investeringskostnader för spårvägen beskrivs i Lokaliseringsutredningen. I samband med genomförandet av spårvägen kommer investeringar utanför kollektivtrafikobjektet att krävas. Förvaltningen anser att dessa åtgärder och konsekvenser bör beskrivas och hanteras i Lokaliseringsutredningen och framför allt i fortsatt arbete.

Arbete med spårvägen behöver fortsatt utgå från en helhetssyn hur spårvägen anpassas till befintlig och kommande planering. Val av placering och lösningar för spårvägsanläggning och stadsmiljö behöver ske i nära samplanering och optimeras till en så bra helhetslösning som möjligt. Investeringskostnaden för både spårväg och intilliggande infrastruktur behöver optimeras och redovisas. Förvaltningen anser att det inte är givet att korridor F1 totalt sett innebär högre kostnader för både investeringsobjekt och intilliggande åtgärder, utan att alternativen fortsatt behöver utredas till en jämförbar nivå.

Region Stockholms bedömning är att driftkostnaderna är högre i F1 än i F2. Om driftkostnaderna omfattar både spår och buss (vilket ingår i den samhällsekonomiska bedömningen) torde driftkostnaderna bedömas vara lägre för korridor F1, eftersom förutsättningarna för buss är bättre.

Målutvärdering

Förvaltningen anser att den metod för målutvärdering som använts och som utgår från målen uppsatta för Spårväg syd mellan Flemingsberg-Älvsjö men med anpassning för en etapp 1 mellan Flemingsberg-Skärholmen har vissa brister. Eftersom målutvärderingen har ändrats i sin geografiska omfattning till att hantera en delsträcka, förloras vissa aspekter när en del av spårvägssträckan tas bort.

Lokaliseringsutredningen bedömer att en spårväg mellan Flemingsberg – Skärholmen fungerar som enskilt kollektivtrafikobjekt och har god måluppfyllelse, vilket förvaltningen instämmer i. Målutvärderingen beskriver däremot inte vilka brister och behov som kvarstår på den resterande sträckan mellan Skärholmen-Älvsjö.

Samhällsekonomi

Förvaltningen tycker att det behövs en tydligare redovisning av de samhällsekonomiska effekterna av de olika utredningsalternativen.

Utökat delområde i Masmö som följd av hållplats utanför berget och andra beröringspunkter med Tvärförbindelse Södertörn

Förvaltningen har inga synpunkter på att korridoren utökas geografiskt, men har följande medskick till fortsatt arbete:

- Resenärsprognoser visar att bytet mellan tunnelbana och kommande spårväg i Masmö har mycket höga bytesflöden, vilket gör detta byte till en strategiskt viktig plats.



Datum
2024-05-15

Diarienummer
KS-2024/676 och KS-2024/391

- Det är viktigt att samplanering sker med intilliggande och angränsande kommande och pågående projekt. Kommunen arbetar med en detaljplan för ny bostadsbebyggelse i direkt anslutning till hållplatsen i Masmo.
- Uppfyllandet av uppsatta visioner i utvecklingsplanen för Vårby är viktigt i fortsatt arbete med hållplatsens placering.
- Det är viktigt att bytespunkten utformas som en trygg och säker plats med effektiva och attraktiva byten samt att den nya hållplatsen blir väl integrerad med torget och stadsmiljön.

Mellan Masmoberget och Häggstavägen löper Tvärförbindelse Södertörn och Spårväg syd parallellt med varandra. En omprojektering av Tvärförbindelsens utformning längs med denna sträcka är nödvändig för att möjliggöra för Spårväg syd. Denna justering kan innebära utmaningar för utformning av framtida trafiksystem för samtliga trafikslag i kombination med en hög ambition kring stadsutveckling.

För att minska risken för eventuella ytterligare förseningar och omtag av Tvärförbindelse Södertörn, anser förvaltningen att ett det är nödvändigt att omgående etablera ett utökat nära samarbete mellan samtliga tre parter (Trafikverket, Region Stockholm och Huddinge kommun).

Kommande arbete i dessa delar behöver fortsatt utgå från en helhetssyn hur spårvägen anpassas till befintlig och kommande planering. Val av placering och lösningar för spårvägsanläggning och stadsmiljö behöver ske i nära samplanering och optimeras till en så bra helhetslösning som möjligt. Investeringskostnaden för både spårväg och intilliggande infrastruktur behöver optimeras och redovisas.

Konsekvenser för hållbarhet

I driftskedet är Spårvägen ett förhållandevis klimatvänligt transportslag. Genom lämplig lokalisering och utformning inom korridoren samt val av skyddsåtgärder går det också att begränsa påverkan på naturmiljö, vattenresurser och boendemiljö längs sträckan. Spårvägen är ett kapacitetsstarkt och resurseffektivt trafikslag.

Spårväg syd har bedömts ha stor sammanhållande och sammankopplande effekt både fysiskt och socialt. Spårvägen har möjlighet att överbrygga fysiska barriärer som har stor inverkan på den sociala hållbarheten genom ökad tillgänglighet och nya resmöjligheter. Samtidigt finns också risken att spårvägen på vissa ställen förstärker redan befintliga barriärer, eller blir en ny barriär i den fysiska miljön.

Konsekvenser för barn och unga

Ett tydligt och strukturerande samt väl utbyggt kollektivtrafiksystem ökar tillgängligheten och gynnar alla invånare i regionen, inte minst barn och unga då de ofta är hänvisade till kollektivtrafik för sina resor. En välfungerande och pålitlig kollektivtrafik är också positiv för den sociala hållbarheten genom att det är ett inkluderande trafikslag och ökar möjligheterna för möten mellan människor, både lokalt och från olika delar av regionen. Under byggtiden kan barriärer och omledning av trafiken tillfälligt försämra tillgängligheten.



Datum
2024-05-15

Diarienummer
KS-2024/676 och KS-2024/391

Ekonomiska och juridiska konsekvenser

Svaret på remissen innebär i detta skede inte några ekonomiska eller juridiska åtaganden för Huddinge kommun.

Camilla Broo
Kommundirektör

Mats Hermansson
Samhällsbyggnadsdirektör

Bilagor

- Bilaga 1. Spårväg syd – Huddinge kommuns yttrande över remiss från Trafikförvaltningen, Region Stockholm gällande Lokaliseringsutredning samt utökat delområde
- Bilaga 2. Spårväg syd, Flemingsberg-Skärholmen. Lokaliseringsutredning. 2024-04-04
- Bilaga 3. Spårväg syd, Flemingsberg-Skärholmen. Miljöredovisning tillhörande lokaliseringsutredning. 2024-04-04

Beslutet ska skickas till

Region Stockholm, Trafikförvaltningen

Stockholm stad

Staten genom Sverigeförhandlingen

Bygglovs- och tillsynsnämnden

Natur- och stadsmiljönämnden