Region Stockholm
Trafiknämnden

PROTOKOLLSUTDRAG

Nr 14/2025

Sammanträdesdatum
2025-12-16

Datum för justering: 2025-12-16
Datum för anslag: 2026-01-07

Jakop Dalunde (MP)
Anna Malm Kelfve (M)

---

§ 282
Förnyat inriktningsbeslut avseende objekt Spårväg syd - Fordon och depå
TN 2021-0474

Sammanfattning
I april 2017 träffades avtal mellan Huddinge kommun, Stockholm stad, staten och Region Stockholm om att medfinansiera Spårväg syd med projektstart år 2024, som en del av Sverigeförhandlingens *Ramavtal 6 – Storstad Stockholm* (i följande text angivet Ramavtal 6). Ramavtal 6 godkändes av regionfullmäktige (dåvarande landstingsfullmäktige) i juni 2017 (LS 2017-0621) och trafiknämnden tilldelades uppdraget att ansvara för planering och genomförande av objektet Spårväg syd (SL 2015-0497).

Utöver den partsgemensamma investeringen i Spårväg syd ansvarar Region Stockholm enligt Ramavtal 6 för finansiering och anskaffning av fordon, depå och depåanslutningar.

För att ge förutsättning att fullfölja Region Stockholms åtaganden i Ramavtal 6, samt möjliggöra tidigarelagd trafikstart i enlighet med vad som omnämns ovan, beslutade Arbets- och personalutskottet med delegation från regionstyrelsen i januari 2022 (RS 2021-0887) att inleda inriktningsfasen för Spårväg syd - Fordon och depå.

Det arbete som utförts i inriktningsfasen baseras på den aktualitetsprövning av tidigare genomfört arbete, den så kallade planeringsstudien, som genomfördes inför inriktningsbeslutet 2022 samt överväganden avseende osäkerheter som det faktiska bostads- och resenärsunderlaget, framkomlighetsfrågor i stadskärnorna, och den sammantagna trafikplaneringen för området, samt finansiella förutsättningar.

Spårväg syd – Fordon och depå pausade arbetet sommaren 2024 i väntan på att förhandlingar för att hantera överskridande av budgetram för kollektivtrafikobjektet Spårväg syd skulle slutföras.

Parterna enades i oktober 2025, genom ett tilläggsavtal till Ramavtal 6, om hantering av överskridande av budget samt tydliggjorde parternas ansvar (TN 2025-1101).

I och med tilläggsavtalet ändrades även sträckningen. Spårväg syds första etapp kommer att omfatta sträckan mellan pendeltågsstationen i Flemingsberg och tunnelbanestationen i

Skärholmen via bland annat Masmo och Kungens Kurva. Spårväg syd blir cirka 10 km lång och omfattar totalt åtta nya hållplatser.

Beslutsunderlag
- Förvaltningschefens tjänsteutlåtande
- Totalekonomisk kalkyl (biläggs ej)
- Beslut om att inleda inriktningsfasen avseende objekt Spårväg Syd – fordon och depå (TN 2021-0474) (biläggs ej)

Yrkanden
1. Ordförande Jakop Dalunde (MP) yrkar bifall till förvaltningens förslag till beslut.

Beslutsgång
Ordförande Jakop Dalunde (MP) ställer proposition på eget yrkande och finner att trafiknämnden bifaller det utsända förslaget.

Beslut
Trafiknämnden beslutar att föreslå regionstyrelsen besluta följande.

- Under förutsättning av att Tilläggsavtal till Ramavtal 6 inom Sverigeförhandlingen vinner laga kraft beslutas, inom ramen för 2026 års investeringsbudget och inriktningsnivåer för planåren 2027–2035, att förnya inriktningsfas avseende objekt Spårväg syd - Fordon och depå till en total investeringsutgift om 12,5 miljoner kronor, vilket innebär en ökning av inriktningsutgiften med 3 miljoner kronor, och driftkostnad om 0,5 miljoner kronor. Total budget för objektet uppgår till 2 654 miljoner kronor, varav 2 612 miljoner kronor avser investeringsutgift.

Särskilt uttalande
Anna Sehlin (V) anmäler för Vänsterpartiet ett särskilt uttalande (bilaga 9).
Anna Malm Kelfve (M) anmäler för Moderaterna, Kristdemokraterna och Liberalerna ett särskilt uttalande (bilaga 10).

Skickas till
Regionledningskontoret

Vid Protokollet
Sebastian Sohlberg

SÄRSKILT UTTALANDE
2025-12-16

TN 2021-0474

Vänsterpartiet

Trafiknämnden
Ärende 10

Förnyat inriktningsbeslut avseende Spårväg Syd Fordon och depå

Spårväg syd är en prioriterad utbyggnad för Vänsterpartiet i Region Stockholm. Vi har sett med stor bedrövelse att spårvägen gång på gång nedprioriterats och försenats av tidigare moderatledda styre i Region Stockholm. När Spårväg Syd togs upp i Sverigeförhandlingens ramavtal 6 så var vi försiktigt positiva även om vi såg riskerna att lägga spårvägen i ett separat avtal med parterna stat, kommuner och region, med en separat beslut- och avtalsstruktur skild från regionens vanliga besluts- och investeringsprocesser och att det fanns stor risk för fördyring och försening eftersom avtalet byggde på en helt orealistisk ekonomisk kalkyl. Nu har Spårväg etapp 1, etapp 2 är fortfarande helt utan finansiering, klarat sig igenom ytterligare ett tilläggsavtal med parterna stat, kommuner och region och som en följd behövs ett förnyat inriktningsbeslut om fordon och depå. Vi väljer att delta i beslutet och hoppas nu att Spårväg Syd kan bli verklighet till förmån för bättre kollektivtrafikförbindelser på tvären i vår region.

Moderaterna
Kristdemokraterna
Liberalerna

SÄRSKILT UTTALANDE
2025-12-16

TN 2021–0474

Trafiknämnden
Ärende 10

Förnyat inriktningsbeslut avseende objekt Spårväg syd – Fordon och depå

Vi välkomnar att finansieringen av den första etappen av Spårväg Syd och utbyggnaden av tunnelbanan nu är säkrad genom det nyligen signerade tilläggsavtalet till Ramavtal 6 i Sverigeförhandlingen. Det innebär att det äntligen är möjligt att komma vidare med denna efterlängtade förbindelse.

I tjänsteutlåtandet framgår det att behovet av fordon och den planerade depåns omfattning nu behöver utredas på nytt med anledning av beslutet att bygga projektet i etapper. Detta är en rimlig och nödvändig åtgärd. Samtidigt förutsätter vi att förvaltningen i detta arbete tar höjd för och säkerställer att framtida kapacitet inte äventyras när hela Spårväg Syd står färdig, så att vi inte står med för få fordon eller en för liten depå.

Vi noterar även att förvaltningen bedömer att ytterligare utredningsarbete kan innebära ökade investeringsutgifter i spannet 5–100 miljoner kronor. Vi förväntar oss därför att förvaltningen håller nämnden löpande informerad om hur utredningsarbetet fortskrider och vad den totala kostnaden är.

Avslutningsvis vill vi påtala de stora problem som funnits i andra infrastrukturprojekt som nämnden ansvarat för. Inte minst Tvärbanans Kistagren som också byggts i etapper och haft flera olika finansiärer och intressenter. Det är oerhört viktigt att såväl förvaltningen som styret tar lärdom av de insikter som tillkommit.