Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Lokalbana Spårväg

Handläggare
Pernilla Gidmark
070-786 1624
Pernilla.gidmark@regionstockholm.se

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-11-20

Trafiknämnden
2025-12-16

Ärende
TN 2021-0474

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Förnyat inriktningsbeslut avseende objekt Spårväg syd - Fordon och depå

Förslag till 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.

Förslag och motivering

Bakgrund
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.

Överväganden och motivering

Rekommenderade åtgärder

I enlighet med tidigare fattat inriktningsbeslut har fördjupade utredningar genomförts avseende de funktionskrav som fordon, arbetsfordon och depå ska tillgodose, inklusive mer detaljerade analyser av depåns placering och utformning på fastigheten i Vårby samt markanskaffning på denna. Utredningarna har baserats på vad som ursprungligen överenskommits mellan parterna, dvs en spårväg mellan Flemingsberg och Älvsjö om totalt cirka 17 km. Sträckan bedömdes kräva 11 fordon, samt en depå för dessa, för att tillgodose kraven om 10-minuterstrafik. De utredningar som har gjorts har samplanerats med lokaliseringsutredningen som genomförts för Spårväg syd som helhet under åren 2021–2024.

I mars 2025 fattade regionens trafiknämnd beslut om val av lokalisering för Spårväg syd inklusive depåns lokalisering i Vårby.

Det nya tilläggsavtalet innebär att sträckan minskar från cirka 17 km till 10 km, då spårvägen byggs i en första etapp. Detta kan innebära att behovet av antalet

fordon minskar, vilket i sin tur kan leda till att såväl storlek på depå som behovet av utbyggbarhet behöver utredas ytterligare. I förlängningen kan detta även innebära att behovet av mark för byggande av depån förändras. Även trafikeringen av spårvägen behöver fastställas då denna ursprungligen byggde på en viss turtäthet som kan förändras vid en kortare sträcka. Sammantaget betyder detta att investeringsbehovet för Spårväg syd – Fordon och depå kan komma att förändras.

Spårväg syd – Fordon och depå planerades enligt tidigare fattat inriktningsbeslut att färdigställas under det tidiga 2030-talet för att trafikstart skulle kunna i enlighet med vad som överenskommits mellan parterna 2017. Då den i tilläggsavtalet överenskomna tidplanen innebär att Spårväg syds första etapp beräknas vara klar 2036 påverkas även tidplanen för Spårväg syd – Fordon och depå.

För att hantera samtliga frågeställningar krävs ytterligare utredningar inom objekt Spårväg syd – Fordon och depå. Detta medför behov av ett förnyat inriktningsbeslut.

Hållbarhetsvärdering

Generellt bedöms en spårvagnsdepå på fastigheten i Vårby ha liten påverkan på miljön eftersom det i huvudsak är ett redan ianspråktaget område som kommer att nyttjas. Inte heller kulturvärden påverkas. Depån bedöms inte utgöra en ny barriär för de som rör sig inom området.

Platsen för depån är belägen i utkanten av Kungens kurva. Det finns inga bostäder i direkt närhet som riskerar att störas av depåns verksamhet, utan endast ett fåtal arbetsplatser och en gymnasieskola. Dock behöver verksamhetsbuller kvälls- och nattetid utredas vidare. Buller kommer även att vara en viktig aspekt vid upphandling av fordon för att minimera störningar på omgivningen.

Fastigheten i Vårby har tidigare använts för upplag samt asfaltverk. Efter dessa verksamheter kan det förekomma markföroreningar. Det har påträffats sulfidhaltigt berg i närområdet. Markföroreningar och sulfidhaltigt berg behöver utredas mer under det fortsatta arbetet.

För dem som kommer att arbeta på fordonen respektive depån finns det goda möjligheter att med enkla medel skapa en god arbetsmiljö i det fortsatta arbetet.

Funktionsrättsbeskrivning
Någon separat analys av konsekvenser för personer med funktionsnedsättning har inte genomförts. Det kan dock konstateras att det finns goda möjligheter att kravställa fordon som tar hänsyn till tillgänglighets- och trygghetsaspekter.

Riskanalys
Risker och/eller konsekvenser med anledning av att beslutet fattas
Beslutet medför risker med konsekvenser för trafikförvaltningens förmåga att utföra sitt uppdrag eller nå sina övergripande mål såväl i den löpande driften som i investeringsverksamheten. Risker med följande konsekvenser har identifierats:

Risker med konsekvenser för leverans eller funktion och därmed kund- och resenärspåverkan
Ja ☐
Nej ☒

Risker med konsekvenser för regelefterlevnad och effektivitet
Ja ☐
Nej ☒

Risker med ekonomiska konsekvenser
Ja ☒
Nej ☐

Risker med säkerhetskonsekvenser
(trafiksäkerhet, informationssäkerhet, IT-säkerhet, säkerhetsskydd[1], fysisk säkerhet (verksamhetsskydd/security), brandsäkerhet eller civil beredskap[2])
Ja ☐
Nej ☒

Risker med konsekvenser för miljö, liv och hälsa
Ja ☐
Nej ☒

Risker med sociala konsekvenser
Ja ☐

[1] Dokumenteras i särskild ordning
[2] Dokumenteras i särskild ordning

Nej ☒

Risker med konsekvenser för förvaltningens varumärke och förtroende
Ja ☐
Nej ☒

Beskrivning av riskerna samt bedömning av förmåga till hantering
Riskbeskrivning
Risk för att den totala investeringsutgiften ökar.

Riskbedömning
På grund av att fördjupade utredningar genomförs under fortsatt inriktningsfas finns risk för ökad investeringsutgift. Riskens ekonomiska konsekvens bedöms vara 5–100 miljoner kronor.

Förmåga att hantera identifierade risker
Risken accepteras då fördjupade utredningar krävs.

Ekonomisk osäkerhet
Ekonomisk osäkerhet uppgår till 343 miljoner kronor och utgörs för fordonsdelen av en schablonsumma baserat på tidigare erfarenheter. Ekonomisk risk för depå är baserad på resultat från genomförd successiv analys.

Avgränsning av ekonomiska risker som vi har under bevakning
Ej aktuellt i detta skede.

Risker och/eller konsekvenser med anledning av att beslutet inte fattas
Riskbeskrivning
Risk för att trafikstart på Spårväg syd inte kan ske som planerat.

Riskbedömning
Tidplanen för Spårväg syd – Fordon och depå är snäv och bygger på att arbetet framskrider utan stora störningar. Det är högst sannolikt att ett uteblivet beslut innebär att Spårväg syd – Fordon och depås tidplan blir styrande för kollektivtrafikobjektet Spårväg syd, vilket i sin tur medför risk för att trafikstart inte kan ske som planerat.

Förmåga att hantera identifierade risker
Identifierad risk lämnas utan åtgärd.

Kvantifierade effektmål

Delsystem fordon och depå är en bidragande faktor i att realisera Spårväg syds effektmål som de var formulerade vid inriktningsfasens början. Som helhet förväntas fordon och depåsystemet kunna skapa förutsättningar för en snabbare och mer effektiv kollektiv restid dörr-till-dörr mellan bytespunkterna, med hög upplevd tillgänglighet och trygghet för resenärerna, och attraktivitet för innevånarna. Nedan presenteras effektmål för fordons- och depåsystemet.

Effektmål Spårväg syd	Effektmål fordon och depå	Indikatorer
1. Förstärka kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraft för tvärgående resor i stråket Flemingsberg - Skärholmen – Älvsjö.	a) Invånarna i stråket Flemingsberg - Skärholmen - Älvsjö upplever att spårvägen är trygg och tillgänglig. b) Invånarna i stadskärnorna i stråket Flemingsberg - Skärholmen - Älvsjö upplever att spårvägen är ett attraktivt färdmedel.	a+b+e) Andel invånare i stadskärnorna som är nöjda med spårvägen a+b) Restidskvoten ska över tid vara minskande a+b) Trängselkvot ska motsvara krav enl RiPlan
2. Understödja långsiktigt hållbar stadsutveckling, inkl nya bostäder och arbetsplatser, i och mellan de regionala stadskärnorna Flemingsberg, Kungens kurva - Skärholmen och det strategiska stadsutvecklingsläget Älvsjö 3. Bidra till ökad jämlikhet och förstärkt social inkludering utmed spårvägens sträckning.	c) Fordon och depån är attraktiva arbetsplatser. d) Fordon och depå är en jämlik och socialt inkluderande arbetsmiljö. e) Invånarna i stadskärnorna i stråket Flemingsberg - Skärholmen - Älvsjö upplever att spårvägen är pålitlig och säker.	c+d) Arbetsmiljöskador, inkl psykosociala mätningar c+d) Medarbetarnas upplevda trygghet för resan dörr till dörr till depå ensam. c+d) Jämställdhetsnivå bland förare och depåpersonal. e+g) Definiera RAMS-mått respektive korrekt nivå för vart och ett av; tillgänglighet (minska downtime), underhållsbarhet, teknisk tillförlitlighet, säkerhet (antal skadade och döda). e) % fordonsreserv som motsvarar en överkapacitet om xx.
4. Bidra till ett resurseffektivt transportsystem.	f) Spårvägens miljöpåverkan minskar över tid. g) Totalekonomisk nytta per producerad personkm ska vara minst lika hög som för övriga spårvägssystem. h) Den sammantagna kollektivtrafiken i området ska vara driftskostnadseffektiv.	f) Minska andel förnybar energi över tid, resp öka energieffektivisering över tid. f) Indikator för förbättrad hantering av dagvattenhantering, bullernivåer etc. f+g) Fordonens beläggningsgrad ska vara minst 30% över dygnet och ökande över tid. g) Produktivitetsmått för depå.

Ekonomiskt beslutsunderlag

Detta beslut omfattar förnyat inriktningsbeslut till en total utgift om 12,5 miljoner kronor, vilket är en utökning med 3 miljoner kronor från nuvarande beslut för inriktningsfasen om 9,4 miljoner kronor, varav en stor del är upparbetat.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Lokalbana Spårväg
Spårväg Anläggning

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-11-20

Ärende
TN 2021-0474

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

I samband med budgetprocessen 2025 gjordes en ombedömning av prognos. Objektet är inarbetat i investeringsplan 2026 med planår 2027-2035 till en total investeringsutgift om 2 612 miljoner kronor. Totalbeloppet uppgår till 2 654 miljoner kronor inklusive index varav 42 miljoner är driftsrelaterat. Ekonomiska osäkerheter uppgår till 343 miljoner kronor.

Den totala driftskostnaden för objekt Spårväg syd – Fordon och depå efter genomförande beräknas att över en tjugoårsperiod uppgå till 4 116 miljoner kronor inklusive index, varav 2220 miljoner kronor avser avskrivningar och 809 miljoner kronor avser räntekostnader. Drift- och underhållskostnaderna uppgår till cirka 1 087 miljoner kronor och består av drift och underhåll av fordon och depå baserat på framtagna nyckeltal inom trafikförvaltningen.

I den fortsatta inriktningsfasen ska ett mer detaljerat underlag tas fram som konsekvens av tilläggsavtalet. Trafikförvaltningen återkommer med uppdaterade totalekonomiska konsekvenser i samband med beslut om planering.

Ingen medfinansiering är aktuell för detta objekt.

Påverkan förvaltning för utbyggd tunnelbana
Beslutet har ingen påverkan på förvaltning för utbyggd tunnelbana, FUT.

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

Skickas till
Regionledningskontoret

Erik Norling
Förvaltningschef Trafikförvaltningen

John Söderberg
Avdelningschef
Investeringsprojekt