

Sverigeförhandlingen – Tilläggsavtal till ramavtal 6 inom Sverigeförhandlingen

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Tilläggsavtal till ramavtal 6 inom Sverigeförhandlingen, enligt bilaga till utlåtandet, godkänns.
2. Stadens ökade kostnad för riskavsättning till Spårväg Syd, 23,5 miljoner kronor i prisnivå 2016, uppräknat med KPI, finansieras genom avsättning till medfinansiering av infrastrukturella projekt.

Föredragande borgarrådet Karin Wanngård

Sammanfattning av ärendet

Region Stockholm har konstaterat att de förväntade kostnaderna för Spårväg Syd överstiger beloppen i ramavtalet och att ytterligare finansiering krävs för ett genomförande. Regeringen tillsatte under 2025, vid två tillfällen, en förhandlingsperson för att hantera situationen tillsammans med övriga parter i avtalet.

Syftet med föreliggande Tilläggsavtal är huvudsakligen att förändra omfattning, tidplan och finansiering för objektet Spårväg Syd i Sverigeförhandlingens ramavtal.

Kostnaden för Spårväg Syd är 5 000 miljoner kronor, i prisnivå januari 2016. Tilläggsavtalet innebär att projektets budget ökar med 800 miljoner kronor. Avtalet reglerar även en ny riskavsättning för projektet om 500 miljoner kronor. Samtliga priser i år 2016 års prisnivå. Stockholms stad bidrar inte med några ytterligare medel till projektets investering i och med Tilläggsavtalet. Däremot har stadens del av Ramavtalets riskavsättning tagits i anspråk.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret anser att Tilläggsavtalet är träffat på för staden acceptabla villkor.

Föredragande borgarrådets synpunkter

En fortsatt hållbar tillväxt och utveckling ställer stora krav på ett fungerande kollektrafiksystem och bostadsbyggande, där utbyggnad av den spårbundna kollektivtrafiken är central. Därför är färdigställandet av Sverigeförhandlingens objekt inom ramavtal 6 avgörande för att Stockholm ska kunna växa hållbart framgent och för att stockholmarna ska få fler och mer effektiva resealternativ.

Spårväg Syd har en viktig funktion för ett hållbart resande och arbetspendling i den växande staden, inte minst för att stärka kommunikationer med kollektivtrafik till Skärholmen med omgivande områden i söderort. Vi ser därför positivt på att parterna tar sin del av ansvaret för att hantera den fördyring som uppstått i objektet. Vi vill dock särskilt lyfta fram vikten av att samtliga parter samarbetar för att säkerställa att Spårväg Syd genomförs i sin helhet i enlighet med Ramavtalet.

Vi ställer oss positiva till att tilläggsavtalet reglerar att återställningskostnader, som är nödvändiga för att Spårväg Syd ska kunna genomföras, tas av projektmedel. Det är dock viktigt att denna reglering också ska gälla för samtliga projekt inom ramavtal 6 då problematiken med återställningskostnader gäller för samtliga projekt.

I övrigt hänvisar vi till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Bilaga

Sverigeförhandlingen – Tilläggsavtal till ramavtal 6 inom Sverigeförhandlingen,
dnr KS 2025/1393-1.1

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar enligt föredragande borgarråds förslag.

Stockholm den 3 december 2025

Karin Wanngård
Kommunstyrelsens ordförande

Reservation av Jonas Naddebo (C) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att delvis godkänna föredragande borgarråds förslag till beslut
2. Att därutöver anföra

En fortsatt utbyggnad av tunnelbanan är en nödvändighet för Stockholms fortsatta tillväxt, och den gula linjen mellan Fridhemsplan och Älvsjö skapar nya

förutsättningar för stadsutveckling i Söderort, avlastar befintlig infrastruktur och öppnar för nya resmönster över Saltsjö-Mälarsnittet. Vi gläds åt att arbetet har kunnat fortskrida men konstaterar samtidigt att denna historiska investering kantats av besparingsåtgärder som i längden påverkar tunnelbanelinjens funktion, nytta och omgivning negativt.

Den djupa linjedragningen har nödvändiggjort hisslösningar, vars anläggningar ovan jord leder till suboptimala bytesmöjligheter vid de stora knutpunkterna i Älvsjö och Årstaberg – där passage av spärrlinjen och en kortare promenad utomhus nu kommer krävas för byten mellan färdmedel, istället för att göra tunnelbanan till en integrerad del av befintliga stationskomplex. Tidigt i processen uteslöts stationslägen vid viktiga målpunkter som Hornstull och Marieberg. Sammantaget leder dessa omständigheter att en del av gula linjens potential i nuläget ser ut att bli ouppnådd.

Vi välkomnar däremot att tidigare knäckfrågor har kunnat lösas, däribland arbetstunnelns placering på Kungsholmen, likriktarstationen på Långholmen, och att extra finansiering har skjutits till för att säkra plattformsdörrar.

Ärendet

Region Stockholm har konstaterat att de förväntade kostnaderna för Spårväg Syd överstiger beloppen i Ramavtalet och att ytterligare finansiering krävs för ett genomförande. Regeringen tillsatte under 2025, vid två tillfällen, en förhandlingsperson för att hantera situationen tillsammans med övriga parter i avtalet.

Syftet med Tilläggsavtalet är huvudsakligen att förändra omfattning, tidplan och finansiering för objektet Spårväg Syd i Sverigeförhandlingens ramavtal. Tilläggsavtalet reglerar även uppdateringar av tid- och betalplaner för övriga kollektivtrafikobjekt och kommunernas cykelobjekt. Därutöver överförs Tunnelbanestation Hagalund från Sverigeförhandlingen till Stockholmsförhandlingen.

Finansiering Spårväg Syd

Region Stockholm har konstaterat att de förväntade kostnaderna för Spårväg Syd överstiger beloppen i Ramavtalet. Den totala kostnaden för projektet är beräknad till 5 000 miljoner kronor, i prisnivå januari 2016, uppräknat med KPI. Tilläggsavtalet innebär att projektets budget ökar med 800 miljoner kronor. Projektet har tidigare tagit del av den riskavsättning om 400 miljoner kronor som reglerades i Ramavtalet. Samtliga priser i 2016 års prisnivå.

Tilläggsavtalet hanterar också en ny riskavsättning som kan ianspråkta om fördyringar uppkommer i projektet. Riskavsättningen uppgår till maximalt 500 miljoner kronor. Tilläggsavtalet reglerar därmed en ökad finansiering till Spårväg Syd med totalt 1 300 miljoner kronor. Samtliga priser i 2016 års prisnivå.

Staten tillför 506 miljoner kronor till projektets investeringskostnader och 316,5 miljoner kronor till riskavsättningen. Detta medför att staten totalt tillför projektet 823 miljoner kronor och bidrar till ökade kostnader med samma andel av projektet som i Ramavtalet med 63,3 procent. Statens totala del i investeringskostnaden uppgår till 3 167,9 miljoner kronor och inklusive riskavsättning 3 484 miljoner kronor.

Region Stockholm tillför projektet 294 miljoner kronor till investeringskostnaden och 110 miljoner kronor i riskavsättning. Detta medför att regionen totalt tillför projektet 404 miljoner kronor. Regionen tar därmed ansvar för 31 procent av de ökade kostnaderna i jämförelse med Ramavtalet där regionen har 9,5 procent. Regionens totala del i investeringskostnaden uppgår till 695 miljoner kronor och inklusive riskavsättning 805 miljoner kronor.

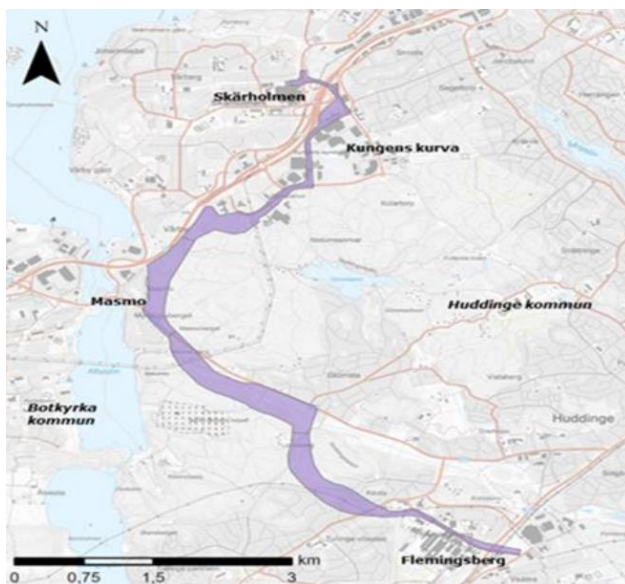
Stockholms stad bidrar inte med några ytterligare medel till projektets investering i och med Tilläggsavtalet. Däremot har stadens del av Ramavtalets riskavsättning tagits i anspråk. Staden tillför dock 23,5 miljoner kronor till den nya riskavsättningen vilket innebär att staden tar ansvar för 1,8 procent av eventuella ökade kostnader. Stadens andel i Ramavtalet är 8 procent. Staden del i investeringskostnaden uppgår till 329 miljoner kronor och med ny riskavsättning 353 miljoner kronor.

Huddinge kommun tillför inte några ytterligare medel till investeringskostnaderna men bidrar till riskavsättningen med 50 miljoner kronor. Huddinges totala bidrag till projektet inklusive ny riskavsättning är 858 miljoner kronor.

Tilläggsavtalet anger att samtliga kostnader för de återställningsarbeten som krävs på grund av Spårväg Syds genomförande i form av återställningsarbeten för motsvarande eller jämförbar funktion ska bekostas av projektmedel. Detta innebär en ny tolkning av Ramavtalets punkt 4.1 viii, i bilaga 2 för Spårväg Syd.

Spårväg Syd etapp 1

Kollektivtrafikobjektet Spårväg Syd i dess ursprungliga omfattning, beskrivs i sin helhet i Ramavtalet. Syftet med Tilläggsavtalet är att möjliggöra genomförandet av en första etapp av Spårväg Syd, mellan pendeltågsstationen i Flemingsberg och tunnelbanestationen i Skärholmen.



För att senare genomföra Spårväg Syd i dess helhet från Flemingsberg till Älvsjö, genom en andra etapp mellan Skärholmen och Älvsjö, krävs en ny överenskommelse om finansiering. I enlighet med Ramavtalet och detta Tilläggsavtal finns det inte några förpliktelser för parterna att finansiellt medverka till ett genomförande av vidare utbyggnad av Spårväg Syd.

Det nya tilläggsavtalet innehåller uppdaterad tidplan för Spårväg Syd, uppdaterade tid- och betalplaner för Roslagsbanan till City och tunnelbanan Älvsjö – Fridhemsplan samt kommunernas cykelobjekt. Bilaga 1 till Tilläggsavtalet ersätter nuvarande bilaga 1 till Ramavtalet i sin helhet samt de belopp som anges i punkt 6.1 i Ramavtalet.

Bostadsåtagande

Stockholms stads bostadsåtagande är oförändrat i jämförelse med Ramavtalet. Det framgår av Tilläggsavtalet att staten ska tillsätta en arbetsgrupp för att se över frågor rörande bostadsbyggandet inom objektsavtalet för Spårväg Syd.

Remissammanställning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 6 november 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Stadens tillväxt och hållbara utveckling ställer stora krav på ett fungerande kollektivtrafiksystém och bostadsbyggande, där en utbyggnad av den spårbundna kollektivtrafiken är central. Stadsledningskontoret anser att utbyggnad av Spårväg Syd, i enlighet med Sverigeförhandlingen, har en viktig funktion för ett hållbart resande och arbetspendling i den växande staden, inte minst för att stärka kommunikationer med kollektivtrafik till Skärholmen med omgivande områden i söderort.

Stadsledningskontoret konstaterar att det i ramavtalet saknas reglering kring fördyringar utöver tidigare avtalat kostnadstak. Ramavtalet anger att parterna i god anda ska diskutera med utgångspunkten att enas om sådana anpassningar av huvudavtal och delprojektavtal som krävs för att så långt som möjligt vidmakthålla de intentioner som legat till grund för ingående av avtalen. Detta har också varit stadens utgångspunkt i de förhandlingar som förts gällande det nu föreslagna Tilläggsavtalet.

Stadsledningskontoret vill även framföra att Sverigeförhandlingen innehåller viktiga kollektivtrafikprojekt och ett omfattande bostadsbyggande i flera kommuner. Det är av avgörande betydelse att samtliga parter står fast vid avtalet och tar ansvar för både finansiering, planering och genomförande.

Stadsledningskontoret är utifrån detta positivt till att Staten, som initiativtagare och huvudansvarig för avtalen, tar ett stort ansvar i Tilläggsavtalet genom att bidra med huvuddelen av tillkommande finansiering för Spårväg Syd etapp 1. Vidare är stadsledningskontoret också positivt till att Region Stockholm som projektägare och ansvarig för projektens genomförande ökar sitt kostnadsansvar.

Stadsledningskontoret vill även lyfta fram att samtliga parter måste samarbeta för att säkerställa att Spårväg Syd senare kan genomföras i sin helhet, i enlighet med Ramavtalet.

Stadsledningskontoret vill understryka vikten av att Spårväg Syd liksom övriga projekt inom Sverigeförhandlingen genomförs inom avtalade ramar och

ansvarsfördelning. Spårväg Syds genomförande ska dock inte kräva att andra intressen i staden påverkas negativt såsom exempelvis markersättning, kvalitet och anpassning mellan olika trafikslag.

Stadsledningskontoret konstaterar att Tilläggsavtalet innebär ett ökat ekonomiskt åtagande för staden. Stadens medfinansiering ökar med 23,5 miljoner kronor om avtalad riskavsättning behöver tas i anspråk.

Stadsledningskontoret konstaterar också att flytten av objektet tunnelbanestation Hagalund från Sverigeförhandlingen till Stockholmsförhandlingen inte har någon ekonomisk påverkan på staden och har därmed inget att invända mot detta.

Stadsledningskontoret noterar att förändrade betalplaner för Roslagsbanan till city och Tunnelbanan Älvsjö – Fridhemsplan samt stadens cykelobjekt ligger inom avtalade kostnader i enlighet med Ramavtalet och har inget att invända mot detta.

Stadsledningskontoret är positivt till att Tilläggsavtalet reglerar att återställningskostnader som är nödvändiga för objektet Spårväg Syd enligt Tilläggsavtalet ska tas av projektmedel. Stadsledningskontoret anser dock att denna reglering ska gälla för samtliga projekt inom Ramavtalet då problematiken med återställningskostnader gäller för samtliga projekt.

Stadsledningskontoret anser också att den arbetsgrupp som ska tillsättas för att diskutera frågor kopplat till kommunernas bostadsåtaganden ska omfatta samtliga objekt inom Ramavtalet och därmed även stadens bostadsåtagande. Staden har inte något bostadsåtaganden direkt relaterat till objektsavtalet för Spårväg Syd.

Stadsledningskontoret anser att Tilläggsavtalet är träffat på för staden acceptabla villkor.