

## **Stockholmsförhandlingen - Tilläggsavtal till avtalet om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling**

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Tilläggsavtal till avtalet om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling, enligt bilaga till utlåtandet godkänns.
2. Tilläggsavtal till avtalet avseende finansiering och tidplan för utbyggnad av tunnelbanan samt tidplan för bostadsåtagande från 2021 (dnr KS 2021/580, kommunfullmäktiges beslut den 14 juni 2021, § 22) upphör att gälla i och med antagande av föreliggande Tilläggsavtal.
3. Stockholms stads ökade kostnad för utbyggnad av tunnelbanan, 256,4 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 framfört att avtalad kostnad för tunnelbaneprojekten kommer att överskridas med 4 090 miljoner kronor jämfört med tidigare avtal. Föreslaget nytt Tilläggsavtal reglerar en utökad finansiering till tunnelbaneprojektet samt att Tunnelbanestation Hagalund flyttas från Sverige- till Stockholmsförhandlingen. Syftet med Tilläggsavtalet är att reglera och tydliggöra dessa förändringar.

Parterna har i Tilläggsavtalet enats om att tillföra projektet ytterligare 4 090 miljoner kronor där staten står för 1 923 miljoner kronor och Region Stockholm 1 805 miljoner kronor. Stockholms stad tillför projektet 256,4 miljoner kronor och övriga kommuner står för resterande del.

Investeringskostnaderna för tunnelbaneprojektet i sin helhet, (inklusive Tunnelbanestation Hagalund) beräknas nu till 37 283 miljoner kronor, i prisnivå

januari 2016. Stockholms stads ekonomiska åtagande blir totalt enligt nytt Tilläggsavtal 4 796 miljoner kronor.

## Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

*Stadsledningskontoret* anser att tunnelbanans utbyggnad i enlighet med 2013 års Stockholmsförhandling har en mycket viktig funktion för ett hållbart resande och arbetspendling i den växande staden. Stadens tillväxt och hållbara utveckling ställer stora krav på ett fungerande kollektivtrafiksystem och bostadsbyggande, där en utbyggnad av den spårbundna kollektivtrafiken är central.

## Föredragande borgarrådets synpunkter

Säkerställandet av tunnelbanans utbyggnad i enlighet med 2013 års Stockholmsförhandling är helt avgörande för ett hållbart resande och arbetspendling i vår växande stad. En fortsatt hållbar tillväxt och utveckling ställer stora krav på ett fungerande kollektivtrafiksystem och bostadsbyggande där utbyggnad av den spårbundna kollektivtrafiken är central.

Vi ser därför positivt på att samtliga parter tar sin del av ansvaret för att hantera den fördyring som uppstått av utbyggnaden av tunnelbanan. Vi vill dock understryka vikten av att tunnelbaneprojektet fortsatt genomförs inom avtalade ramar och ansvarsfördelning samt att andra intressen i staden inte påverkas negativt, såsom markersättning, kvalitet, anpassning mellan trafikslag med mera.

I övrigt hänvisar vi till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

## Bilaga

Tilläggsavtal till avtalet om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling, dnr KS 2025/1398-1.1

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** av borgarråden Christofer Fjellner och Andréa Hedin (båda M) och borgarrådet Jan Jönsson (L) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att godkänna tilläggsavtalet.
2. Att därutöver anföra

Vänsterstyrenas mandatperiod i regionen och staden har präglats av mycket stora kostnadsökningar. Vi vill understryka vikten av att tunnelbaneprojektet fortsatt

genomförs inom avtalade ramar och ansvarsfördelning, samt behovet av att berörda parter löpande får information om projektutvecklingen så att framtida fördyringar kan undvikas.

Vidare vill vi poängtera behovet av att den befintliga kollektivtrafiken ökar och används mer effektivt. De massiva neddragningarna av kollektivtrafiken behöver få ett slut och de nästan 200 000 indragna avgångarna måste tas tillbaka. Annars kommer kollektivtrafiken aldrig kunna få tillbaka de passagerare som förlorats sedan pandemin. Det skulle vara ett dräpslag för stockholmarna.

Avslutningsvis har vi tröttnat på regionens och stadens behandling av stockholmarna. Borttagandet av spärrar vid tunnelbanehallplatser har mest av allt skapat nya möjligheter för kriminalitet och plankning. Förbudandet av reklam av bilar och resor bidrar med all säkerhet till färre intäktskällor för regionen och staden. Men att försvåra finansieringen av klimatsmart resande med kollektivtrafiken har om något negativ inverkan på stockholmarnas klimatavtryck.

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

Stockholm den 3 december 2025

Karin Wanngård  
Kommunstyrelsens ordförande

**Reservation** av Christofer Fjellner, Jonas Nilsson och Johan Nilsson (alla M) och Jan Jönsson (L) som är likalydande med Moderaternas och Liberalernas gemensamma reservation i borgarrådsberedningen.

**Ersättaryttrande** av Nike Örbrink (KD) som är likalydande med Moderaternas och Liberalernas gemensamma reservation i borgarrådsberedningen.

## Ärendet

Region Stockholm har framfört att avtalad maximal kostnad för tunnelbaneprojekten kommer att överskridas med 4 090 miljoner kronor jämfört med huvudavtalet och 2021 års tilläggsavtal. Bedömning av projektets kostnadsutfall har redovisats i Region Stockholms rapport Nulägesrapport 2024 nya tunnelbanan, 2013 års Stockholmsförhandling (FUT 2025-0057). Regeringen tillsatte under 2025, vid två tillfällen, en förhandlingsperson för att hantera situationen tillsammans med övriga parter i avtalet.

Jämfört med tidigare kostnadskalkyler har det fallit ut kostnader orsakade av förseningar på grund av överklagade planer, överprövade upphandlingar, stränga villkor i miljödomar, restriktioner på sulfidhaltigt berg och hävning av entreprenadkontrakt i Barkarby. Utöver detta har kostnaderna påverkats av att finansieringen enligt huvudavtalet regleras utifrån konsumentprisindex, KPI, medan kostnaderna följer byggindex. Under större delen av projektgenomförandet har byggindex ökat mer än KPI.

Föreslaget nytt Tilläggsavtal reglerar en utökad finansiering med ett nytt kostnadstak till tunnelbaneprojektet. Det reglerar också att kollektivtrafikobjektet Tunnelbanestation Hagalund (med tillhörande finansiering) inkluderas i Stockholmsförhandlingen (tillhörde tidigare Sverigeförhandlingens avtal). Syftet med Tilläggsavtalet är att reglera och tydliggöra dessa förändringar.

Utöver de uttryckliga förändringar som beskrivs i Tilläggsavtalet gäller huvudavtalet och delprojektavtalen med oförändrade villkor. Bilagt Tilläggsavtal ersätter därmed det tidigare tilläggsavtalet från 2021, Tilläggsavtal till Avtalet avseende finansiering och tidplan för utbyggnad av tunnelbanan samt tidplan för bostadsåtagande (dnr KS 2021/580).

Tilläggsavtalet har tagits fram under 2025 samordnat med de av regeringen utsedda förhandlingspersonerna, Region Stockholm och representanter från kommunerna Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun. Tilläggsavtalets ikraftträdande är villkorat av att beslut fattas i respektive parts beslutande organ senast den 31 december 2025.

## Finansiering

Investeringskostnaderna för tunnelbaneprojektet i sin helhet, det vill säga kostnaderna för utbyggnad av tunnelbanan, (inklusive Tunnelbanestation Hagalund) beräknas nu till 37 283 miljoner kronor exklusive fordon och depå, i prisnivå januari 2016.

För att täcka fördyringarna har parterna i Tilläggsavtalet enats om att tillföra projektet ytterligare 4 090 miljoner kronor. Detta är utöver finansieringen i huvudavtalet och tilläggsavtal 2021. Av de 4 090 miljoner kronorna så tillför staten 1 923 miljoner kronor. Region Stockholm tillför projektet 1 805 miljoner kronor. Stockholms stad tillför projektet 256,4 miljoner kronor. Övriga kommuner står för resterande del, det

vill säga Nacka kommun 45 miljoner kronor, Solna stad 20 miljoner kronor och Järfälla kommun 40 miljoner kronor. Samtliga belopp är i 2016 års prisnivå.

Detta innebär att Staten står för 47,5 procent och Region Stockholm för 44 procent av tillkommande finansiering. Stockholm stads andel uppgår till 6 procent. Stadens andel av kostnadstaket i huvudavtalet uppgick till 11 procent och i tilläggsavtal 2021 till 13 procent. För övriga kommuner står Nacka för 1 procent, Solna 0,5 procent och Järfälla för 0,9 procent av tillkommande finansiering.

Av statens finansiering framgår av Tilläggsavtalet att 414,8 miljoner kronor kommer att tas från Stockholms länsplan 2026 - 2037. Det framgår också av avtalet att det inte ska ske någon förändring av lagen (2004:269) om trängselskatt till följd av den finansiering som Staten tillskjuter Tilläggsavtalet.

Stockholms stads ekonomiska åtagande blir utifrån Tilläggsavtalet 4 796 miljoner kronor och fördelas på grenarna Nacka/Söderort och Arenastaden. Detta betyder att stadens utökade finansiering om 256,4 miljoner kronor fördelas mellan Nacka/Söderort och Arenastads grenarna. Det innebär således att staden, i enlighet med tidigare avtal, inte har något ekonomiskt åtagande gällande Barkarbygrenen och tunnelbanestation Hagalund.

### **Bostadsåtagande**

Kommunernas bostadsåtagande i antal är oförändrat i jämförelse med huvudavtalet och i tid oförändrat i jämförelse med tilläggsavtal 2021. Däremot framgår av Tilläggsavtalet att det kommer att tillsättas en arbetsgrupp som får i uppdrag att se över frågor rörande bostadsbyggandet.

### **Remissammanställning**

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

### **Stadsledningskontoret**

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 9 november 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret anser att tunnelbanans utbyggnad i enlighet med 2013-års Stockholmsförhandlingen har en mycket viktig funktion för ett hållbart resande och arbetspendling i den växande staden. Stadens tillväxt och hållbara utveckling ställer stora krav på ett fungerande kollektivtrafiksystém och bostadsbyggande, där en utbyggnad av den spårbundna kollektivtrafiken är central.

Stadsledningskontoret konstaterar att det i huvudavtalet saknas reglering i kring eventuella ytterligare fördyringar utöver tidigare avtalat kostnadstak. Huvudavtalet 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 Stockholmsförhandlingen innehåller viktiga kollektivtrafikprojekt och omfattande bostadsbyggande i många olika 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 mycket positivt till att Staten, som initiativtagare och huvudansvarig för avtalens förverkligande, tar ett stort ansvar i Tilläggsavtalet genom att bidra med huvuddelen av den tillkommande finansieringen. Vidare är stadsledningskontoret också positivt till att Region Stockholm som projektägare och ansvarig för projektens genomförande utökar sitt ansvar för tillkommande kostnader genom att öka sin andel av tillkommande finansiering från 27 procent till 44 procent.

Stadsledningskontoret vill understryka vikten av att tunnelbaneprojektet genomförs inom avtalade ramar och ansvarsfördelning. Projektets genomförande ska dock inte kräva att andra intressen i staden påverkas negativt såsom markersättning, kvalitet, anpassning mellan trafikslag med mer.

Stadsledningskontoret konstaterar att Tilläggsavtalet innebär ett ökat ekonomiskt åtagande för staden. Stadens medfinansiering ökar i enlighet med föreliggande Tilläggsavtal med 256,4 miljoner kronor. Stadens totala kostnad för tunnelbanans utbyggnad blir därmed 4 796 miljoner kronor (i 2016 års prisnivå). Investeringsbeloppen ska enligt huvudavtalet och delprojektavtalen uppräknas med KPI.

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

Stadsledningskontoret vill lyfta fram att stadens bostadsåtagande ligger fast i enlighet med huvudavtalet och att Staten under alla omständigheter ska betala tillbaka stadens förskottering senast 2040. Stadsledningskontoret ser det som positivt att det bildas en arbetsgrupp mellan parterna för att diskutera frågor kopplat till bostadsbyggandet och att Staten tar ansvar för detta arbete.

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

Slutligen vill stadsledningskontoret framföra att det är positivt att samtliga parter tar ett ekonomiskt ansvar för att tunnelbanan kan färdigställas i enlighet med det ursprungliga huvudavtalet för Stockholmsförhandlingen 2013.