

Skapat av
Lindmark Lotten, PLnpa
Ärendenummer
TRV 2018/106607

Dokumentdatum
2025-12-11

Konfidentialitetsnivå 1

PROTOKOLL SVERIGEFÖRHANDLINGEN STOCKHOLM

Datum: den 11 december 2025

Plats: Solnavägen 1E

Närvarande:

Helena Sundberg, ersättare Staten
Mats Andersson, ledamot Region Stockholm
Anette Scheibe Lorentzi, ledamot Stockholm
Alessandra Wallman, ledamot Solna
Camilla Broo, ledamot Huddinge
Katarina Kämpe, ledamot Täby
Annika Hellberg, ledamot Vallentuna
Charlotta Sangregorio, ersättare Österåker
Daniel Angerman, ersättare Region Stockholm
Emelie Grind, ersättare Solna
Cecilia Mårtensson, ersättare Stockholm

Gunilla Wastesson, ersättare Huddinge
Jenny Gibson, ersättare Täby
Björn Stafbom, ersättare Vallentuna
Sara Pettersson, adjungerad Österåker
Kristin Quistgaard, adjungerad Stockholms stad
Per Ling-Vannerus, föredragande FUT
Stefan Persson, föredragande FUT
Jessica Lindell, föredragande FUT
Pernilla Gidmark, föredragande TF
Anna Rehnstedt, föredragande TF
Lotten Lindmark, Sekretariatet

1. Mötet öppnades

Helena hälsade alla välkomna och speciellt till Anette Scheibe Lorentzi som ny ledamot för Stockholm och Daniel Angerman som ny ersättare för Region Stockholm samt till Sara Pettersson som tillfälligt adjungerad från Österåker. Mötet öppnades.

Anette informerade om att Cecilia kommer avsluta sin tjänst och uppdrag som ersättare för Stockholms stad samt att Kristin Quistgaard kommer utses inom kort.

2. Godkännande av protokoll

Protokollet från styrelsemöte den 8 september godkändes.

3. Fastställande av dagordning

Dagordningen fastställdes.

4. Information från parterna

a. Tilläggsavtal 2025, status laga kraft

Helena inledde med information om att 2025 års förhandling är avslutad och att undertecknat Tilläggsavtal ska godkännas av respektive fullmäktigeförsamling samt av regeringen senast den 31 december.

Mats informerade om att Tilläggsavtalet godkänts av en enig regionfullmäktige den 12 november samt att protokollet justerats.

Annika informerade om att Vallentuna godkänt Tilläggsavtalet den 1 december.

Charlotta informerade om att Österåker godkänt Tilläggsavtalet den 8/12.

Camilla informerade om att Huddinge godkänt Tilläggsavtalet den 8/12.

Skapat av
Lindmark Lotten, PLnpa

Dokumentdatum
2025-12-11

Anette meddelade att Tilläggsavtalet tas i Stockholms kommunfullmäktige den 15 december.

Alessandra meddelade att Tilläggsavtalet tas i Solnas kommunfullmäktige den 15 december.

Katarina meddelade att Tilläggsavtalet tas i Täbys kommunfullmäktige den 15 december.

b. Arbetsgrupp bostäder

I enlighet med Tilläggsavtalet ska för Spårväg Syd etapp 1 en arbetsgrupp tillsättas med uppdrag att se över om och hur inför tilläggsavtalet uppkomna frågor rörande bostadsbyggandet kan omhändertas. Även om avtalet inte vunnit laga kraft ännu finns anledning att börja formera en grupp som under 2026 kan arbeta med frågan tillsammans med representanter från Stockholmsförhandlingen.

Styrelsen konstaterade att staten är sammankallande och att samtliga kommuner meddelar utsedd representant till sekretariatet samt att gruppen inledningsvis bör formulera syftet.

Helena informerade om att en eventuell justering ska beslutas med full enighet av hela styrelsen och samordnas med beslut inom Stockholmsförhandlingen och Sverigeförhandlingens samtliga uppföljningsorganisationer för likabehandling.

5. Information om beslut per capsulam

Helena informerade om att samtliga parter godkänt beslut per capsulam den 26 september avseende senareläggning av kontrollstation 1 för Spårväg syd, justerad betalplan för Spårväg syd, justerad betalplan för tunnelbanestation Hagalund och justerad betalplan för Fridhemsplan – Älvsjö samt att de fyra beslutsärendena biläggs detta protokoll.

6. Beslut om Kontrollstation 1 för Spårväg syd

Helena inledde med att projektet gått på sparlåga sedan december 2022. Successivanalysen är från 2023 och innehåller redan sedan tidigare ett sparbetning och saknar i nuläget en oberoende referentgranskning. Beredningsgruppen bedömer trots det att det finns förutsättningar att passera kontrollstation 1 eftersom undertecknat Tilläggsavtal innebär en utökad investeringsbudget för genomförandet av Spårväg mellan Flemingsberg och Skärholmen, bilaga 2,

Anette framförde att Stockholms stad yrkar tillägga en protokollsanteckning, bilaga 3.

Styrelsen beslutade att projektet Spårväg Syd etapp 1 kan passera kontrollstation 1 och att;

- projektet löpande redovisar projektets ekonomi, tid och innehåll för styrelsen och kontinuerligt och speciellt inför samråd rapporterar till styrelsen arbetet med kostnadsbesparande justeringar/anpassningar inklusive dess konsekvenser samt framskridandet med att minimera risker,
- projektet uppdras att återkomma till styrelsen med en delavstämning senast vid det sista ordinarie styrelsemöte i juni 2027. Underlaget till delavstämningen ska vara baserad på en uppdaterad successivanalys och redovisa vilka kostnadsbesparande åtgärder som genomförts. En oberoende referentgranskning ska vara genomförd, samt att
- ovanstående beslut förutsätter att undertecknat Tilläggsavtal för Sverigeförhandlingens Ramavtal 6 – Stockholm, senast den 31 december 2025, godkänns av samtliga avtalsparter genom beslut som vinner laga kraft.

7. Beslut om delavstämning för Roslagsbanan till city

Helena inledde med att styrelsen beslutat i samband med kontrollstation 1 att projektet vid detta möte skulle återkomma för en delavstämning av projektets tid, innehåll och ekonomi, bilaga 4.

Det konstaterades att ytterligare tid för beredning av ärendet hade behövts, vilket ska beaktas framgent.

Skapat av
Lindmark Lotten, PLnpa

Dokumentdatum
2025-12-11

Styrelsen beslutade att godkänna, med på mötet godkända, justeringar;

- att Regionen har lämnat information om projektet avseende tid, kostnad och funktion,
- att Regionen uppdras att i sin information till Styrelsen redovisa slutkostnadsprognos samt bedömd risk till följd av differens mellan KPI och entreprenad-/ konsultindex,
- att projektet, i enlighet med beslut vid Kontrollstation 1, kontinuerligt och speciellt inför samråd våren 2026 rapporterar till styrelsen arbetet med kostnadsbesparande anpassningar inklusive dess konsekvenser samt framskridandet med att minimera risker i enlighet med framtagna handlingsplan,
- att Regionen, vid kontrollstation 2, utöver det som PM Kontrollstation förutsätter redovisar förslag till anpassningar för att genomföra projektet, med en slutkostnadsprognos i både 2016 och innevarande års prisnivå samt bedömd risk till följd av differens mellan KPI och entreprenad-/ konsultindex, inom ramavtalad budget, samt
- att kontrollstation 2 senareläggs till senast ordinarie styrelsemöte i december 2026.

8. Information om Kollektivtrafikobjekt

Per informerade om att förvaltning för utbyggd tunnelbanan kommer förbättra den ekonomiska styrningen och rapporteringen till parterna.

Stefan informerade om att för Tunnelbanan Fridhemsplan – Älvsjö inleds huvudförhandling i Mark- och Miljödomstolen den 12 december och miljödom väntas i början av 2026. Under oktober skickades järnvägsplanen till Länsstyrelsen för tillstyrkan. Både miljödom och detaljplaner ligger på den kritiska linjen och krävs för att järnvägsplanen ska kunna vinna laga kraft. Kontraktet för genomförande av den första arbetstunneln handlas upp före årsskiftet. Förberedelser för upphandling av huvudtunnel, bygg- och installationsarbeten för stationerna samt fordon och trafiksystem pågår i syfte att hålla tidplan. Projektet har hittills förbrukat drygt 1,2 miljarder kronor och har vid årets slut en mindre överlikviditet. Projektet bedöms rymmas inom avtalad ekonomisk ram och tidplan. Projektet arbetar aktivt med att minimera risker. Riskerna ligger inom områdena masshantering, index samt övriga projektrisker.

Stefan informerade att för tunnelbanestation Hagalund har drygt 570 miljoner kronor förbrukats och projektet följer planenligt beslutad betalplan från oktober.

Pernilla informerade om att för Spårväg Syd etapp 1 har Regionens trafiknämnd tagit beslut om val av lokalisering under mars 2025. Genom Tilläggsavtal 2025 har korridoren avgränsats ytterligare genom dragning på befintligt gatunät mellan Kungens kurva och Skärholmen. Projektet har i enlighet med godkänd aktivitetslista tagit fram systemhandling för den sträcka som berörs av Tvärförbindelse Södertörn, Gömmaravägen – Häggstavägen. Samråd pågår för Masmotunneln inför ansökan om tillstånd för vattenverksamhet. I och med undertecknandet av tilläggsavtalet sker nu en uppstart för att bemanna projektet och samverka med parterna respektive projekt Tvärförbindelse Södertörn. En genomlysning av ekonomi, risker inklusive nya kalkyler prioriteras under 2026 och en ny betalplan baserad på tilläggsavtalet tas fram inför styrelsens möte i mars. Projektet har hittills förbrukat drygt 250 miljoner kronor.

Anna informerade om att för Roslagsbanan till city pågår systemhandling och att osäkerhetsanalys enligt successivprincipen planeras till mars 2026. En second opinion ska genomföras inför kontrollstation 2, som ska äga rum vid styrelsen möte i december 2026. Projektets största risker är att det finns osäkerheter i slutkostnadsprognosen och att det finns risk att trafikstart 2038 inte kan nås. Omfattningsanpassningar påverkar inte den totala samhällsekonomiska nyttan men det finns risk att systemets kravuppfyllnad, robusthet, trängsel samt res- och gångtider för vissa målpunkter påverkas.

Skapat av
Lindmark Lotten, PLnpa

Dokumentdatum
2025-12-11

9. Övriga frågor

a. Nästa års styrelsemöten

Förslag till nästa års styrelsemöten den 12/3, 4/6, 10/9 samt den 17/12 godkändes.

10. Nästa möte

Nästa ordinarie styrelsemöte är den 12 mars 2026 kl. 13.30 – 15.00 hos FUT på Solnavägen 1E, med beslut om årsrapport samt justerad betalplan för objekt Spårväg Syd etapp 1.

11. Avslutning

Styrelsen tackade av Alessandra och Emelie för tiden i styrelsen med beaktande av att om båda tilläggsavtalen vinner laga kraft före mars 2026 så var detta tillfälle Solnas sista styrelsemöte i Sverigeförhandlingen.

Helena tackade samtliga och mötet avslutades.

Helena Sundberg
Ersättare för Ordförande

.....
Lotten Lindmark
Sekretariatet

SPÅRVÄG SYD

Styrelsen för uppföljning av ramavtal 6 – Stockholm beslutade den 14 april 2021 att införa kontrollstationer för respektive kollektivtrafikobjekt. Uppföljning av ekonomi, funktion, tidplan och väsentliga förändringar hanteras i enlighet med PM Kontrollstationer. Den 4 juli 2025 beslutade Styrelsen per capsulam att Kontrollstation 1 skulle skjutas fram till senast styrelsemöte 2 oktober 2025, samt att projektets aktiviteter hålls till ett minimum för att begränsa förgäveskostnader.

Kontrollstation 1 för Spårväg Syd har sedan december 2022 skjutits fram vid flera tillfällen med anledning av att projektet inte kan genomföras inom avtalets kostnadsram. I enlighet med Sverigeförhandlingen, Ramavtal 6 Storstad Stockholm samt PM Arbetsformer och PM Kontrollstationer har parterna sedan 2022 fört diskussioner och i god anda prövat frågan för att uppfylla avtalets principer.

Anledningen till att kontrollstation 1 senareläggs är att det pågår en förhandling som enligt tidplan ska avslutas den 18 november 2025.

Beredningsgruppen föreslår styrelsen besluta

- att Kontrollstation 1 skjuts fram till senast ordinarie styrelsemöte den 11 december 2025, samt
- att projektets aktiviteter hålls till ett minimum för att begränsa förgäveskostnader.

JUSTERAD BETALPLAN FÖR SPÅRVÄG SYD

Region Stockholm är enligt Sverigeförhandlingens ramavtal 6 – Stockholm huvudman för utbyggnaden och ansvarig för planering, den formella handläggningen och genomförandet av Kollektivtrafikobjekt Spårväg Syd.

Styrelsen har sedan december 2022 vid flera tillfällen beslutat att skjuta fram Kontrollstation 1 med anledning av att projektet inte kan genomföras inom avtalets kostnadsram samt att projektets aktiviteter hålls till ett minimum för att begränsa förgäveskostnader.

Den justerade betalplanen redovisar förskotteringen för åren 2020 – 2023 och det tidsmässiga behovet av parternas medfinansiering till Kollektivtrafikobjekt. Justeringen berör åren 2025 och 2026. Betalplanen har, på grund av projektets oklara förutsättningar, inte uppdaterats för åren 2027–2034. Vid eventuell förändrad inriktning eller ändringar av förutsättningar för projektet kan betalplanen därefter behöva revideras.

Samråd har skett med övriga medfinansierande parter i ekonomirådet samt med Sekretariatet för uppföljningen av storstadsavtalen under hösten 2025.

Justerad betalplan för Spårväg Syd, september 2025

Betalplan																		
Finansiering	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Stockholm stad	298	2	13	13	17	0	0	0	18	25	19	75	66	39	11	0	0	0
Huddinge kommun	731	5	31	31	42	0	0	0	60	84	76	266	250	133	30	0	0	-278
Region Stockholm	363	3	16	16	21	0	0	0	22	30	23	92	82	48	12	0	0	0
Staten	2408					1	62	151	211	332	67	152	280	433	260	181		278
varav Nationell plan	803				0	0	0	0	0	0	0	144	144	400	115	0		0
varav Länsplan	878				0	1	2	138	194	308	45	0	111	0	80	0		0
varav Trängselskatt	727				0	0	60	13	18	24	23	8	26	33	65	181		278
Summa	3 800	10	60	60	80	0	1	62	250	350	450	500	550	500	486	260	181	0

- Beloppen är angivna miljoner kronor, i prisnivå januari 2016.
- Till följd av avrundning av beloppen kan avvikelser mellan total- respektive delsummor förekomma.

Sekretariatet föreslår Styrelsen besluta

- att betalplanen för Spårväg Syd gäller från och med den 30 september 2025 och
- att betalplanen ersätter den av styrelsen beslutade betalplanen, daterad 2024-12-05.

BETALPLAN FÖR TUNNELBANESTATION HAGALUND

Bakgrund

Region Stockholm är enligt Sverigeförhandlingens ramavtal 6 – Stockholm huvudman för utbyggnaden och ansvarig för planering, den formella handläggningen och genomförandet av Objektet Hagalund.

Under 2025 har Region Stockholm, genom förvaltningen för utbyggd tunnelbana, aviserat att framdriften av tunnelbana Arenastaden har påverkats varpå behovet av medfinansiering därmed behöver justeras. Finansieringen till projektet ökar genom tillförandet av det avtalade kostnadstaket om 180 miljoner kronor i enlighet med styrelsebeslut den 4 juli 2025 till en total ram om 1 380 miljoner kronor.

En justerad betalplan för Hagalund avseende parternas medfinansiering har därmed tagits fram. Samråd har skett med övriga medfinansierande parter samt med Sekretariatet för uppföljningen av storstadsavtalen under 2025.

Justerad betalplan för Hagalund, september 2025

Miljoner kronor, Prisnivå 2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Totalt	2035	Totalt
Solna stad medfinansiering	40	60	95	0	0	55	0	151	9	167	182	19	778	0	778
Solna stad förskott	0	0	0	0	0	0	0	0	50	0	0	0	50	-50	0
Region Stockholm	0	0	50	0	8	50	0	79	33	87	84	13	403	0	403
Staten (nationell plan)	0	0	25	0	7	40	0	29	9	21	19	0	150	50	200
Totalt	40	60	170	0	15	145	0	258	100	275	285	32	1 380	0	1 380

- Beloppen är angivna miljoner kronor samt i prisnivå januari 2016.
- Till följd av avrundning av beloppen kan avvikelser mellan total- respektive delsummor förekomma.

Betalplanen gäller från och med den 30 september 2025 och ersätter tidigare beslutad betalplan.

BETALPLAN FÖR FRIDHEMSPLAN – ÄLVSJÖ

Bakgrund

Region Stockholm är enligt Sverigeförhandlingens ramavtal 6 – Stockholm huvudman för utbyggnaden och ansvarig för planering, den formella handläggningen och genomförandet av Objektet Fridhemsplan - Älvsjö.

Under 2025 har Region Stockholm, genom förvaltningen för utbyggd tunnelbana, aviserat att framdriften av tunnelbana Fridhemsplan - Älvsjö har påverkats varpå behovet av medfinansiering från parterna därmed behöver justeras i tid.

En ny betalplan för Objektet avseende parternas medfinansiering har tagits fram. Samråd har skett med övriga medfinansierande parter samt med Sekretariatet för uppföljningen av storstadsavtalen under 2025.

Justerad betalplan för Fridhemsplan - Älvsjö, september 2025

Miljoner kronor, Prisnivå 2016	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	Totalt
Stockholms stad medfinansiering	26	39	0	21	68	226	318	553	774	87	-55	0	0	0	0	0	2 056
Stockholms stad förskott	0	0	0	0	0	0	229	229	229	0	0	0	0	0	0	-688	0
Region Stockholm	14	21	0	8	27	88	215	307	385	34	-21	0	0	0	0	0	1 078
Nationell plan	0	0	0	0	0	0	0	0	0	888	945	722	477	0	0	0	3 032
Länsplan	0	0	0	0	0	0	0	0	0	199	214	162	105	0	0	0	680
Trängselskatt	0	0	183	236	171	134	183	200	432	240	186	211	422	821	548	688	4 654
Totalt	40	60	183	265	265	448	945	1 289	1 820	1 448	1 269	1 095	1 004	821	548	0	11 500

- Beloppen är angivna miljoner kronor samt i prisnivå januari 2016.
- Till följd av avrundning av beloppen kan avvikelser mellan total- respektive delsummor förekomma.

Betalplanen gäller från och med den 30 september 2025 och ersätter tidigare beslutad betalplan.

SPÅRVÄG SYD ETAPP 1

Styrelsen för uppföljning av Sverigeförhandlingens Ramavtal 6 – Stockholm beslutade den 14 april 2021 att införa kontrollstationer för respektive kollektivtrafikobjekt. Uppföljning av ekonomi, funktion, tidplan och väsentliga förändringar hanteras i enlighet med PM Kontrollstationer.

Kontrollstation 1 för Spårväg Syd har sedan december 2022 skjutits fram av Styrelsen med anledning av att projektet inte kunnat genomföras inom Ramavtalets kostnadsram.

Under 2025 har parterna förhandlat och enats om Tilläggsavtal till Sverigeförhandlingens Ramavtal 6 – Stockholm. Tilläggsavtalet reglerar genomförandet av en första etapp av Objekt Spårväg syd med en utökad investeringsbudget och en ny riskreserv. Tilläggsavtalet undertecknades den 24 oktober 2025 och dess giltighet är villkorat att beslut, som sedermera vinner laga kraft, tas före den 31 december 2025.

Projektet för Spårväg syd etapp 1 har, efter genomförd successivanalys november 2023, beslutad lokaliseringsutredning mars 2025 och undertecknat Tilläggsavtal oktober 2025, tagit fram *PM Underlag för kontrollstation 1* (bilaga 1). Regionen bedömer att projektet kan genomföras inom Tilläggsavtalets avtalade budgetram om 5 miljarder kronor, i prisnivå januari 2016, eftersom en besparing om 300 miljoner kronor bedömts möjlig. Inget utlåtande från Expertrådet finns presenterat.

Beredning inför beslut i styrelsen har skett i enlighet med *PM Arbetsformer*.

Beredningsgruppen för Spårväg Syd etapp 1 slår fast att Tilläggsavtalets budget är styrande och att kostnadsökningar ska pareras genom funktionsjusteringar och/eller optimeringar. Av den anledningen föreslår Beredningsgruppen att projektet uppdras att till styrelsen löpande redovisa projektets ekonomi, tid och innehåll samt kontinuerligt och speciellt inför samråd rapportera arbetet med kostnadsbesparande justeringar/anpassningar inklusive dess konsekvenser och framskridandet med att minimera risker.

Beredningsgruppen föreslår att projektet uppdras att genomföra en delavstämning av projektets tid, innehåll och ekonomi baserat på uppdaterad successivanalys inklusive en oberoende referentgranskning. Projektet uppdras att återkomma till styrelsen inför en delavstämning av projektets tid, innehåll och ekonomi senast vid ordinarie styrelsemöte i juni 2027.

Beredningsgruppen styrelsen besluta

- att projektet Spårväg Syd etapp 1 kan passera kontrollstation 1,
- att projektet löpande redovisar projektets ekonomi, tid och innehåll för styrelsen och kontinuerligt och speciellt inför samråd rapporterar till styrelsen arbetet med kostnadsbesparande justeringar/anpassningar inklusive dess konsekvenser samt framskridandet med att minimera risker,
- att projektet uppdras att återkomma till styrelsen med en delavstämning senast vid det sista ordinarie styrelsemöte i juni 2027. Underlaget till delavstämningen ska vara baserad på en uppdaterad successivanalys och redovisa vilka kostnadsbesparande åtgärder som genomförts. En oberoende referentgranskning ska vara genomförd, samt
- att ovanstående beslut förutsätter att undertecknat Tilläggsavtal för Sverigeförhandlingens Ramavtal 6 – Stockholm, senast den 31 december 2025, godkänns av samtliga avtalsparter genom beslut som vinner laga kraft.

Underlag för kontrollstation 1

Spårväg Syd etapp 1

TN 2022-1003

Sammanfattning

Denna PM utgör underlag till styrelsens hantering av kollektivtrafikobjektet Spårväg Syd etapp 1 vid kontrollstation 1 som ska ske efter genomförd lokaliseringsutredning. Lokaliseringsutredningen är genomförd och projektets fortsatta finansiering är säkrad i förhandling mellan parterna. *Tilläggsavtal till Ramavtal 6 inom Sverigeförhandlingen* undertecknades i oktober 2025.

Beslut om val av lokalisering är fattat i Regionens trafiknämnd och en slutlig lokalisering är fastställd i och med parternas enighet i Tilläggsavtalet om sträckning via korridor F2 i Kungens kurva – Skärholmen.

Under 2023 påbörjades systemhandlingsprojektering utmed Tvärförbindelse Södertörn, för delar som är tidskritiska för att Spårväg Syd inte ska omöjliggöras.

Uppföljningen vid kontrollstation 1 görs utifrån ramarna i Tilläggsavtalet. I uppföljningen föreligger ingen avvikelse mot funktion, ekonomi eller tid.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	2
1 Inledning	4
1.1 Syfte med dokumentet	4
1.2 Bakgrund	4
2 Genomförd lokaliseringsutredning	6
2.1 Beskrivning av lokaliseringsutredning Flemingsberg - Skärholmen	6
2.2 Samråd	6
2.3 Beslut om val av lokalisering	7
2.4 Optimeringar under lokaliseringsutredningen	9
3 Samordning Tvärförbindelse Södertörn	9
4 Uppföljning vid kontrollstation	10
4.1 Prognos funktion, tid och ekonomi	10
4.1.1 Övergripande funktion för en första etapp Flemingsberg – Skärholmen 10	
4.1.2 Tid	10
4.1.3 Ekonomi	11

1 Inledning

1.1 Syfte med dokumentet

Parterna inom Sverigeförhandlingens *Ramavtal 6 – Storstad Stockholm* (nedan *Ramavtal 6*), har enats om att arbeta i enlighet med *PM Kontrollstationer*. Vid en kontrollstation ska ekonomi, funktion och tidplan följas upp och utifrån detta tar styrelsen ställning till vidare arbete och eventuella förändringar. Kontrollstation 1 ska ske efter genomförd lokaliseringsutredning. Lokaliseringsutredningen är genomförd och projektets fortsatta finansiering är säkrad i förhandling mellan parterna. Beredning inför beslut i styrelsen sker enligt *PM Arbetsformer*.

Denna PM utgör underlag till styrelsens hantering av kollektivtrafikobjektet Spårväg Syd etapp 1 vid kontrollstation 1.

1.2 Bakgrund

I april 2017 ingick staten genom Sverigeförhandlingen, Region Stockholm, Stockholms stad, Solna stad, Huddinge kommun, Täby kommun, Vallentuna kommun och Österåker kommun *Ramavtal 6 – Storstad Stockholm*, som del av Sverigeförhandlingen, om finansiering och medfinansiering avseende ökad tillgänglighet i storstäderna samt ökat bostadsbyggande.

Ramavtal 6 anger att Spårväg Syd omfattar sträckan Älvsjö – Flemingsberg med en budgetram på 3,8 miljarder kronor, i prisnivå januari 2016, med ett ytterligare ansvar för kostnadsfördyringar om 0,4 miljarder kronor. Detta ger sammantaget ett kostnadstak om 4,2 miljarder kronor i prisnivå januari 2016.

Projektstart för Spårväg Syd är i Ramavtal 6 angett till år 2024 med en projekttid på tio år. Efter att Stockholms stad, Huddinge kommun och Region Stockholm åtagit sig att förskottera delar av sin finansiering genom *Överenskommelse avseende förskottering av finansiering och medfinansiering för Spårväg Syd* startade projektet år 2020 i syfte att tidigarelägga trafikstart.

Inför styrelsemöte i december 2022 planerades för passage av kontrollstation 1. Kunskapsläget vid denna tidpunkt, då lokaliseringsutredningen var under färdigställande och en successiv analys avseende ekonomi och tid hade genomförts, visade på att avtalad funktion inte kunde rymmas inom avtalad budget. Därmed bordlades ärendet om kontrollstation 1.

Projektstyrelsen fick, tillsammans med trafikförvaltningen, i uppdrag att återkomma med förslag på optimeringar för att minska kostnader inklusive större förändringar för att komma ner på avtalad budgetram. Vidare pekade beredningen inför styrelsemötet ut att systemhandling bör starta utmed

Tvärförbindelse Södertörn för delar som är tidskritiska för att kollektivtrafikobjektet Spårväg Syd inte ska omöjliggöras, vilket sedermera beslutades i projektstyrelsen.

Under 2023 bereddes ett antal alternativ för anpassningar, med syfte att undersöka möjligheterna till bibehållen funktion inom beslutad budgetram, samt inleddes en partsgemensam förhandlingsprocess med syfte att enas om anpassningar i enlighet med första stycket i Ramavtalets punkt 15. Inom ramen för detta arbete presenterades ett antal spårvägsscenarier inklusive kombinationslösning med buss. Beredningsgruppen gjorde ett urval av dessa scenarier, vilka utgjorde alternativ i nya successiva analyser och ekonomiska osäkerhetsanalyser under november 2023.

Det konstaterades att inget av de framtagna alternativen var rimliga att genomföra utan att projektet behöver en förändrad funktion och/eller ytterligare finansiella medel. Med anledning därav inleddes en förhandling mellan parterna.

Under förhandlingarna har projektet från år 2024 arbetat utifrån en av parterna beslutad aktivitetslista med syftet att minimera förgäveskostnader fram till KS1 men bibehålla samordning med Tvärförbindelse Södertörn.

Förhandlingarna om Spårväg Syd blev från mars 2025 en del av den samlade förhandlingen om tilläggsavtal till både Stockholms- och Sverigeförhandlingen. I oktober 2025 tecknades *Tilläggsavtal till Ramavtal 6 inom Sverigeförhandlingen* (nedan kallat Tilläggsavtal). Tilläggsavtalet är villkorat av att respektive part fattar beslut i sina respektive beslutande organ senast den 31 december 2025 och att dessa beslut vinner laga kraft. Tilläggsavtalet har följande huvudsakliga innehåll:

- De övergripande villkoren i Ramavtal 6 ändras ej
- Spårväg syd i dess ursprungliga omfattning, Flemingsberg – Älvsjö, beskrivs i sin helhet i Ramavtalet bilaga 2, punkt 2.2.
- För att det ska vara möjligt att genomföra Kollektivtrafikobjektet Spårväg syd i dess helhet från Flemingsberg till Älvsjö krävs en ny överenskommelse om finansiering.
- Spårväg syd etapp 1 avser sträckan Flemingsberg – Skärholmen
- Anslutningen till Skärholmen ska möjliggöra en kommande förlängning till Älvsjö
- Budgetram för objektet är 5 000 mnkr. Därutöver finns en riskavsättning om 500 mnkr

- Projektmedel bekostar återställandearbeten för att möjliggöra kollektivtrafikobjektets genomförande
- Objektet innefattar inte en ny bro över E4 i Kungens kurva – Skärholmen, det vill säga lokaliseringsutredningens korridor F2 utgör planeringsförutsättning
- Tidplan anger trafikstart årsskiftet 2036/2037, förutsatt att inga överklaganden sker
- En uppdaterad betalplan ska tas fram
- Arbetssätt för utökad kostnadskontroll

Vidare innebär Tilläggsavtalet att Huddinge kommuns bostadsåtagande samt vissa cykelobjekt revideras.

2 Genomförd lokaliseringsutredning

Hösten 2020 beslutades efter partsgemensam beredning att Spårväg Syd ska planläggas med järnvägsplan som ledande process. Tillåtlighetsprövning bedömdes inte vara aktuell för Spårväg Syd.

Lokaliseringsutredningen inkluderade inledningsvis kollektivtrafikobjektet enligt omfattningen i Ramavtal 6; Flemingsberg – Älvsjö. Utredningen reviderades sedermera till att omfatta sträckan Flemingsberg – Skärholmen.

2.1 Beskrivning av lokaliseringsutredning Flemingsberg - Skärholmen

Syftet med lokaliseringsutredningen är att utreda och utvärdera lämpliga lokaliseringar för spårvägen inklusive en depå.

Målen med Spårväg Syd etapp 1 är att:

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.

De tre första målen utgör tillsammans ändamålet för Spårväg Syd etapp 1.

2.2 Samråd

Samråd genom dialog med berörda ramavtalsparter, angränsande projekt, myndigheter, fastighetsägare och andra berörda har skett löpande under arbetet

med lokaliseringsutredningen. Publika samråd har även inkluderat allmänhet och enskilda som särskilt berörs.

Som en del av lokaliseringsutredningen hölls ett samråd om betydande miljöpåverkan under vintern 2021–2022. Den 30 augusti 2022 beslutade Länsstyrelsen i Stockholm att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan vilket innebär att en miljökonsekvensbeskrivning ska tas fram.

Ett samråd för val av lokalisering genomfördes september–oktober 2022. Drygt 500 synpunkter inkom och behandlade främst:

- Förespråkande av respektive motstånd mot olika korridorer och hållplatser
- Förslag på ytterligare korridorer
- Oro för påverkan på boende/närmiljö, naturmiljö, kulturmiljö, vägtrafik, buller, vibrationer, trafiksäkerhet eller intrång i fastighet
- Organisationers intresseområden, såsom naturmiljö, tillgänglighet och rekreation
- Interessebevakning från ägare av fastigheter, infrastruktur och ledningar

Från allmänheten har det övergripande inkommit fler positiva än negativa synpunkter.

Under april–juni 2024 skickades lokaliseringsutredningen ut på remiss till berörda kommuner och länsstyrelsen, med begäran om yttrande avseende sammanvägd standpunkt.

2.3 Beslut om val av lokalisering

Beslut om val av lokalisering fattades i Regionens trafiknämnd 18 mars 2025. Beslutet innefattade lokalisering enligt både utredningsalternativ 1 (UA1) och 2 (UA2) vilka beskrivs i texten nedan. Korridor B2 i Kästa valdes bort.

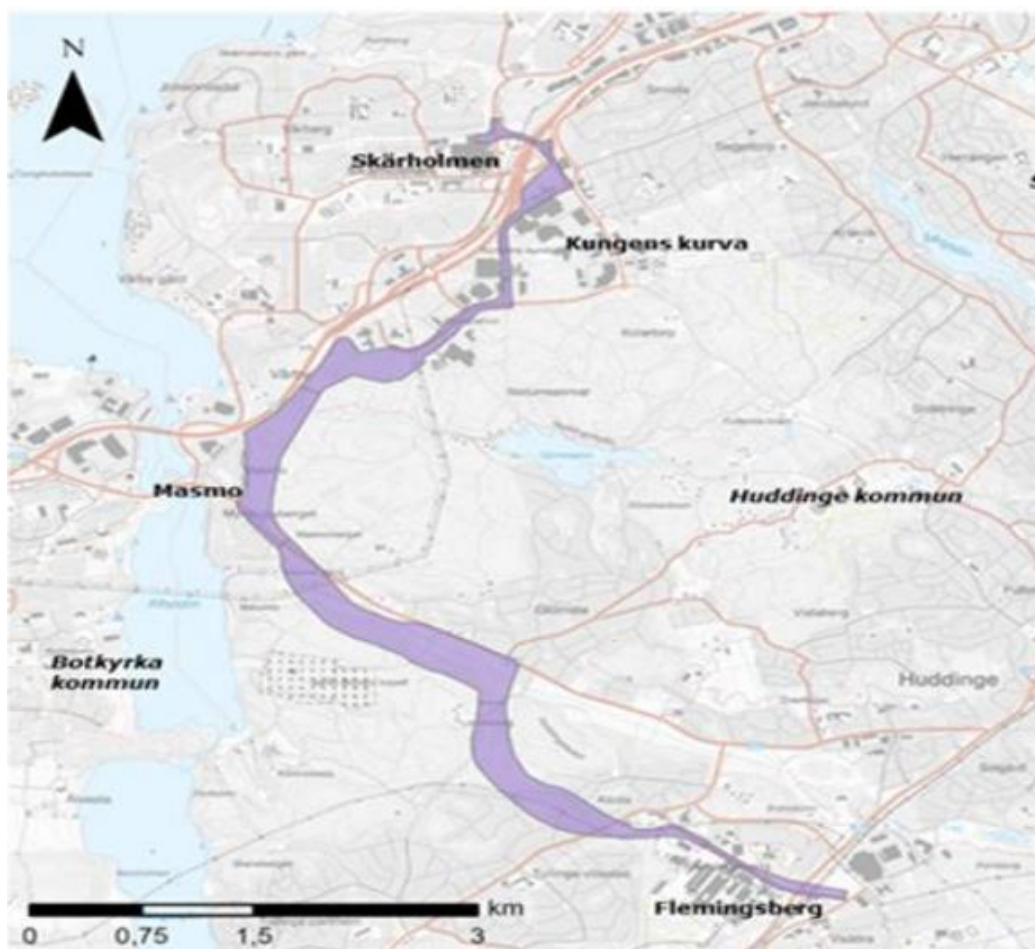
Trafikförvaltningen konstaterar att båda utredningsalternativen - UA1 med passage via F1 på bro över E4 respektive UA2 via F2 på Smistavägen förkortar restiden mellan mål- och bytespunkter samt möjliggör för kraftig stadsutveckling längs med spårvägens sträckning. Båda alternativen ger möjlighet till attraktiva byten och ger en ökning av kollektivt resande. Miljöpåverkan bedöms likvärdigt då sträckningen passerar Gömmarens naturreservat. Sociala konsekvenser bedöms som positiva i båda alternativen. UA1 medför högre klimatpåverkan på grund av tillkommande brokonstruktion. UA1 innebär en högre investeringskostnad för bron över E4/E20 men genom att bron kan anpassas för busstrafik möjliggörs en effektivare kollektivtrafikdrift i detta alternativ vilket sammantaget medför en lägre driftkostnad och högre resenärsnytta än i UA2.

Utredningsalternativen får likvärdig samhällsekonomisk bedömning, där båda alternativen innebär att de samhällsekonomiska kostnaderna överskrider de samhällsekonomiska nyttorna.

Lokaliseringsutredningens resultat visar på att UA1 och UA2 uppfyller ändamålen och har en likvärdig samlad bedömning.

Lokaliseringsutredningen pekar ut ett område söder om Kungens kurva, invid E4/E20 – den så kallade ”Krossen” – som mest lämplig lokalisering för depån.

I och med parternas enighet i Tilläggsavtalet, är F2 slutlig lokalisering enligt Figur 2 nedan



Figur 2. Slutlig lokalisering Flemingsberg-Skärholmen

2.4 Optimeringar under lokaliseringsutredningen

Under utredningsarbetet har tekniska optimeringar genomförts med syfte att bibehålla funktion inom beslutad budgetram. Optimeringar avser spårplacering inom utredningskorridorerna, exempelvis undvikandet av ledningsomläggningar och minskning av fastighetsintrång samt förändring av spårlinjedragning genom Masmö inklusive flytt av planerad hållplats i tunnel till ett läge utanför berget.

Vidare har spårlinjer inom alternativa korridorer tagits fram som bibehåller avtalad funktion på en övergripande nivå. Detta gäller Skärholmen - Kungens kurva genom framtagandet av en spårlinje via befintlig gatuinfrastruktur på Smistavägen i stället för via en ny bro över E4/E20.

3 Samordning Tvärförbindelse Södertörn

Under 2023 påbörjades systemhandlingsprojektering för Spårväg Syd utmed Tvärförbindelse Södertörn, för delar som är tidskritiska för att kollektivtrafikobjektet Spårväg Syd inte ska omöjliggöras. Projekteringen har i huvudsak omfattat framtagandet av en genomförbar spårlinje som kan samexistera med Tvärförbindelsens fastställda vägplan. Ett förslag på spårlinje som passerar över Tvärförbindelsen via bro i Glömsta, passerar trafikplats Masmö, går genom planerad ekodukt samt under Tvärförbindelsens tunnel i Masmoberget finns framtagen.

Inom samordningen har det identifierats att Trafikverket behöver göra mindre justeringar av sin väganläggning inom vägplan samt, beroende på hur de respektive projektens tidplaner ser ut framåt, utföra byggnation åt Spårväg syd, för att Spårväg Syd ska kunna genomföras. För att byggnation ska kunna utföras av Trafikverket har Spårväg syd behövt påbörja en tillståndsprocess för vattenverksamhet i Masmoberget. Dessa samordningsfrågor finns beskrivna och reglerade i ett förslag till finansieringsavtal mellan Region Stockholm och Trafikverket. I avtalet hanteras även finansiering av planerad ekodukt. Finansieringsavtalet har ännu ej signerats av parterna.

Trafikverket har återrapporterat ett optimeringsuppdrag avseende Tvärförbindelse Södertörn till Regeringskansliet i maj 2025. Optimeringen kan få konsekvenser för Spårväg Syd, men det går i dagsläget inte att bedöma omfattningen av dessa. Optimeringen kan komma att påverka innehållet i förslag till finansieringsavtal. Trafikverket inväntar byggstartsbesked från regeringen.

4 Uppföljning vid kontrollstation

Uppföljningen görs utifrån ramarna i Tilläggsavtalet.

4.1 Prognos funktion, tid och ekonomi

4.1.1 Övergripande funktion för Spårväg Syd etapp 1 Flemingsberg – Skärholmen

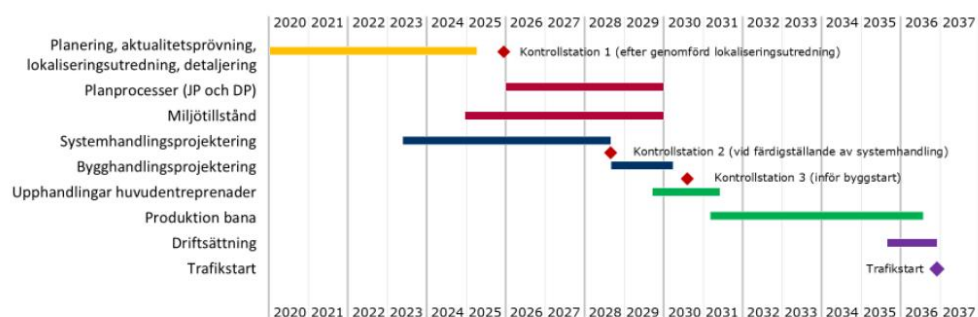
En första etapp förstärker kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraft mellan Flemingsberg och Skärholmen. Genomförda trafikprognoser visar på ett högt resande på aktuell sträcka. Sträckningen innebär att två regionala kärnor sammanbinds samt att socialt utsatta områden utvecklas och får ökad tillgänglighet inom regionen.

Spårvägen understödjer stadsutveckling i stråket, där Flemingsberg, Loviseberg, Masmo/Vårby, Kungens kurva och Skärholmen planeras för omfattande bebyggelseutveckling. Spårsträckningen passerar viktiga målpunkter och bytespunkter, såsom Flemingsbergs arbetsplats- och högskoleområden, Karolinska Universitetssjukhuset Huddinge, Kungens kurva, Masmo och Skärholmen.

Med en första etapp kan fortsatt samordning ske med angränsande projekt, såsom Tvärförbindelse Södertörn och planerad utveckling vid bland annat Flemingsberg, Loviseberg och Skärholmen.

4.1.2 Tid

En successiv analys avseende tid genomfördes 2022. Tidplanen har uppdaterats fortlöpande under projektets gång. Hösten 2025 togs nedanstående tidplan fram som del av Tilläggsavtalet. Ingen avvikelse föreligger mot den tidplan som redovisas i Tilläggsavtalet.



Förutsättningar för denna tidplan är att järnvägsplaner, detaljplaner, bygglov, miljödomar eller upphandlingar inte överklagas samt att erforderliga avtal

tecknas och kritiska beslut fattas i den takt som behövs för att upprätthålla kontinuitet i arbetet.

4.1.3 *Ekonomi*

Samtliga belopp nedan är angivna i 2016 års prisnivå i enlighet med Ramavtal 6 och Tilläggsavtalet.

Tilläggsavtalet fastställer finansiering för kollektivtrafikobjektet Spårväg Syd etapp 1 till 5 000 mnkr. Därutöver finns en riskavsättning om 500 mnkr.

Successivanalysen, som genomfördes 2023, för spåranläggningen resulterade i 4,5 mdkr (50%-nivån) med en standardavvikelse om 1,3 mdkr. Projektet bedömer att åtgärder kan vidtas för att minska osäkerheter om 300 mnkr, vilket ger en prognos på 4,2 mdkr. Ett partsgemensamt arbete med identifiering av återställningsarbeten har resulterat i en kostnadsbedömning av dessa arbeten till 800 mnkr.

Med anledning av ovan föreligger ingen avvikelse mot den i Tilläggsavtalet fastställda finansieringen.

Spåranläggningen

Under november 2023 utfördes osäkerhetsanalys enligt successivprincipen avseende kostnad (successiv analys) för tre scenarier. Den successiva analysen omfattar endast spåranläggningen.

Som underlag till den successiva analysen för spårväg Flemingsberg – Skärholmen har en kalkylerbar men inte fastställd spårlinje tagits fram. Spårlinjen utgörs delvis av tidigare framtagna "baslinje" och delvis en ny spårlinje från Loviseberg till Masmoberget. Spårlinjen är lokaliserad inom lokaliseringsutredningens UA2/F2, se Figur 2.

Osäkerhetsanalysen gav följande kostnadsprognos avseende spårväg Flemingsberg – Skärholmen med ändhållplats vid Skärholmsplan:

- 50-procentnivå cirka 4,5 mdkr med en standardavvikelse om 1,3 mdkr
- 15-procentnivå cirka 3,1 mdkr
- 85-procentnivå cirka 5,9 mdkr

De tre största osäkerheterna som framkom under osäkerhetsanalysen var:

- Marknad/leverantörer
- Samverkan (kommuner, intressenter, Trafikverket)
- Projektstyrning, organisation

I samband med den successiva analysen 2023 påbörjades ett arbete med en handlingsplan för att minska osäkerheterna. Samtliga deltagare inkom med åtgärdsförslag. Då projektet befinner sig i ett tidigt skede gör projektet bedömningen att osäkerheter om 300 mnkr kan minska. Fortsatt utveckling av handlingsplanen behöver ske snarast efter beslut om KS1. Arbetet leds av Regionen med deltagande från övriga parter.

Återställandearbeten

Ett partsgemensamt arbete har genomförts för att identifiera och kostnadsbedöma de återställningsarbeten som krävs för att genomföra spårvägsprojektet. Arbetet resulterade i en uppmätt yta som kräver åtgärder samt en schablonkostnad/m2 för genomförandet av dessa. Åtgärderna är kostnadsbedömda till 800 mnkr, inklusive byggherrekostnader. Av Tilläggsavtalet framgår att projektet ansvarar för de återställningsarbeten som krävs på grund av Kollektivtrafikobjekt Spårväg syd etapp 1:s genomförande till motsvarande eller jämförbar funktion. Dessa återställandearbeten ska bekostas av projektmedel. Återställandearbeten och kostnaderna för dem ska hanteras på samma sätt som spåranläggningar inom Spårväg syd etapp 1 och kostnaderna för dessa. Dessa återställningsarbeten ingår i genomförandet av kollektivtrafikobjektet och den fastställda finansieringen.

Genom att investeringar i spåranläggningar och återställningsåtgärder projekteras och genomförs gemensamt inom ramen för det befintliga projektarbetet och i samverkan med övriga parter/anläggningsägare ökar potentialen för ytterligare optimeringar i projektet.

Betalplan

Enligt Tilläggsavtalet ska ny betalplan tas fram för beslut i Styrelsen för Ramavtal 6 senast vid första styrelsemötet efter Tilläggsavtalets ikraftträdande. Tills vidare gäller nedanstående betalplan, beslutad av styrelsen i september 2025.

Betalplan Spårväg syd, gällande från 30 september 2025
prisnivå jan 2016

Betalplan		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
Finansiering																				
Stockholm stad	298	2	13	13	17	0	0	0	18	25	19	75	66	39	11	0	0			0
Huddinge kommun	731	5	31	31	42	0	0	0	60	84	76	266	250	133	30	0	0			-278
Region Stockholm	363	3	16	16	21	0	0	0	22	30	23	92	82	48	12	0	0			0
Staten	2408						1	62	151	211	332	67	152	280	433	260	181			278
varav Nationell plan	803					0	0	0	0	0	0	0	144	144	400	115	0			0
varav Länsplan	878					0	1	2	138	194	308	45	0	111	0	80	0			0
varav Trängselskatt	727					0	0	60	13	18	24	23	8	26	33	65	181			278
Summa	3 800	10	60	60	80	0	1	62	250	350	450	500	550	500	486	260	181			0

Belopp angivna i miljoner kronor

Riskhantering

Projektets pågående riskhanteringsarbete kommer redovisas för Styrelsen och parter i den omfattning parterna överenskommit.

Stockholm stads protokollsanteckning angående Kontrollstation 1 Spårväg syd etapp 1, på Styrelsemöte Ramavtal 6, den 11 december 2025

Stockholms stad anser att den övergripande information som presenterats av Regionen ger en signal om att projektet kan genomföras enligt den avtalade budgetramen i Tilläggsavtalet för Sverigeförhandlingens ramavtal 6. Stockholm stad ser därför inte något hinder till att godkänna kontrollstation 1.

Stockholms stad vill framhålla att det är många frågor och förutsättningar för projektet som återstår att hantera efter kontrollstation 1 och att osäkerheten är stor, särskilt kring ekonomin. Stockholm stad vill dock påpeka att det, i enlighet med Sverigeförhandlingen ramavtal 6, är Region Stockholm som ansvarar för projektet. Stockholm stad konstaterar därför att Region Stockholm ansvarar för genomförande av Spårväg syd avseende, ekonomi, framdrift, tekniska val, resenärsnytta, miljö och depå med mer.

Stockholms stad vill även understryka att Staten som initiativtagare till Sverigeförhandlingens ramavtal 6, har ett särskilt stor ansvar för att avtalade projekt kan genomföras i enlighet med Ramavtalet. Stockholms stads finansiering ligger fast i enlighet med vad som anges i Tilläggsavtalet. Stockholm stad kommer inte utöka sitt finansieringsåtagande vad gäller projektet Spårväg syd etapp 1.

ROSLAGSBANAN TILL CITY – DELAVSTÄMNING

Styrelsen för uppföljning av ramavtal 6 – Stockholm beslöt 2021-04-14 att införa kontrollstationer för respektive kollektivtrafikobjekt. Uppföljning av ekonomi, funktion, tidplan och väsentliga förändringar hanteras i enlighet med *PM Kontrollstationer*. Enligt PM Kontrollstationer är skedet vid färdigställande av systemhandling en lämplig tidpunkt för en andra kontrollstation med avstämning av kostnad, funktion och tidplan för projektet.

Styrelsen beslutade i samband med kontrollstation 1 den 5 december 2024 att projektet uppdras att återkomma till styrelsen inför en delavstämning av projektets tid, innehåll och ekonomi i december 2025.

Inför delavstämning för Roslagsbanan till city har projektet tagit fram *PM Underlag för delavstämning* (bilaga 1). Sedan kontrollstation 1 har anläggningens utformning anpassats bl a genom att spårlinjen norr om Odenplan sänkts och tunnelpåslaget flyttats norrut, vid T-centralen har servicetunneln ersatts av en stationsutformning av en avskildhet vid plattformens mitt (Mezzanine) och den s k Lila gången har återinförts av utrymningsskäl. Vid station Odenplan har den andra uppgången tillkommit, vilken tidigare togs bort inför kontrollstation 1 för att hålla budgetramen om 6,5 miljarder kronor, sedan projektet bedömt att två uppgångar behövs av säkerhetsskäl vid station Odenplan.

Regionens bedömning är att, enligt redovisat underlag, kan avtalad tidplan, funktion och budget hållas efter att anläggningens omfattning anpassats. I Regionens bedömning av slutkostnadsprognos har dock inte hänsyn tagits till följd av differens mellan KPI och entreprenad-/ konsultindex.

Projektet planerar att senarelägga det andra samrådet till halvårsskiftet 2026. Projektstyrelsen förordar med anledning av detta att kontrollstation 2 senareläggs för att informationen ska kunna inarbetas till kontrollstation 2.

Beredning inför beslut i styrelsen har skett i enlighet med *PM Arbetsformer*.

Beredningsgruppen konstaterar att Ramavtalets budget är styrande och att eventuella kommande kostnadsökningar ska pareras genom anpassningar. Slutkostnadsprognos ska informeras till Styrelsen i både 2016 och innevarande års prisnivå inklusive bedömd risk till följd av differens mellan KPI och entreprenad-/ konsultindex. Arbetet med kostnadsbesparande anpassningar inklusive bedömning av dess konsekvenser samt framskridandet av arbetet med att minimera risker och osäkerheter, i enlighet med framtagna handlingsplan, ska kontinuerligt och speciellt inför samråd rapporteras för styrelsen.

Beredningsgruppen föreslår styrelsen besluta

- att Regionen har lämnat information om projektet avseende tid, kostnad och funktion,
- att Regionen uppdras att i sin information till Styrelsen redovisa slutkostnadsprognos samt bedömd risk till följd av differens mellan KPI och entreprenad-/ konsultindex,
- att projektet, i enlighet med beslut vid Kontrollstation 1, kontinuerligt och speciellt inför samråd våren 2026 rapporterar till styrelsen arbetet med kostnadsbesparande anpassningar inklusive dess konsekvenser samt framskridandet med att minimera risker i enlighet med framtagna handlingsplan,
- att Regionen, vid kontrollstation 2, utöver det som PM Kontrollstation förutsätter redovisar förslag till anpassningar för att genomföra projektet, med en slutkostnadsprognos i både 2016 och innevarande års prisnivå samt bedömd risk till följd av differens mellan KPI och entreprenad-/ konsultindex, inom ramavtalad budget, samt
- att kontrollstation 2 senareläggs till senast ordinarie styrelsemöte i december 2026.