

SAMLAD ÅRSRAPPORT FÖR 2025

Uppföljning av avtal om finansiering och medfinansiering avseende ökad tillgänglighet i storstäderna samt ökat bostadsbyggande enligt:

- Stockholmsförhandlingen
- Sverigeförhandlingens Ramavtal 6 – Stockholm
- Sverigeförhandlingens Ramavtal 7 – Göteborg
- Sverigeförhandlingens Ramavtal 8 – Malmö
- Sverigeförhandlingens Ramavtal 10 – Lund
- Sverigeförhandlingens Ramavtal 11 – Helsingborg

Rapport 2025:1

26 mars 2026



Uppdrag och beslut

Stockholmsförhandlingen (Dir 2013:22) och Sverigeförhandlingen (Dir 2014:106, Dir 2014:106) har på uppdrag av regeringen ingått avtal med regioner och kommuner i de tre storstadsområdena om utbyggd kollektivtrafik, cykelåtgärder och bostadsbyggande.

Stockholmsförhandlingens Huvudavtal och Sverigeförhandlingens Ramavtal för storstadsregionerna är beslutade av respektive kommuns och regions fullmäktigeförsamling samt godkända av regeringen. De sex avtalen med tillhörande tilläggsavtal är:

- Stockholmsförhandlingens Huvudavtal, inklusive Delprojektavtal samt Tilläggsavtal 2025,
- Sverigeförhandlingens Ramavtal 6 – Stockholm och Objektavtal samt Tilläggsavtal 2025,
- Sverigeförhandlingens Ramavtal 7 – Göteborg och Objektavtal samt Tilläggsavtal 2022 och Tilläggsavtal 2025,
- Sverigeförhandlingens Ramavtal 8 – Malmö och Objektavtal samt Tilläggsavtal 2023,
- Sverigeförhandlingens Ramavtal 10 – Lund och Objektavtal,
- Sverigeförhandlingens Ramavtal 11 – Helsingborg och Objektavtal samt Tilläggsavtal 2023.

I enlighet med avtalen ska staten ansvara för uppföljning och årlig rapportering till regeringen. Under statens ordförandeskap har styrelser konstituerats bestående av representanter från varje avtalspart. Respektive Styrelsen behandlar frågor såsom projektens omfattning och avgränsning, tidplan, budget och prognos för projekten samt andra frågor av stor vikt eller väsentlig betydelse. Styrelserna ska vara verksamma till dess att samtliga av avtalens åtaganden är genomförda.

Uppföljningen omfattar åtaganden i respektive avtal, eventuella ändringar och tilläggsavtal, avseende utbyggnad av såväl kollektivtrafik- och cykelobjekt som ökat bostadsbyggande. Uppföljning sker i samband med styrelsemöten i respektive styrelse samt årsvis och baseras bland annat på kommunernas och regionernas insända redovisningar.

Årsrapport 2025 för uppföljning av respektive storstadsavtal har godkänts av berörd styrelse under mars månad 2026.

Denna rapport är en sammanställning av väsentliga händelser och status i framdriften av åtaganden under 2025 inom ramen för de sex storstadsavtalen och är baserad på respektive årsrapport för kalenderåret 2025.

1. Bostadsbyggandet

Sammantaget innehåller avtalen bostadsåtaganden om drygt 268 000 färdigställda bostäder. Fram till utgången av år 2025 har sammantaget drygt 112 600 bostäder blivit färdigställda, vilket motsvarar cirka 41 procent av det samlade åtagandet.

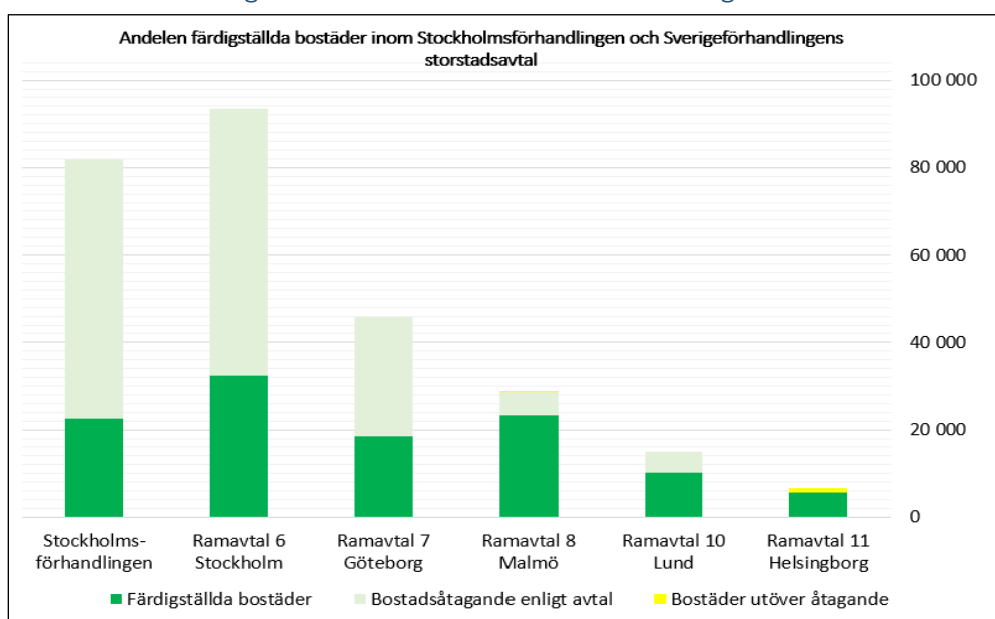
Under år 2025 har cirka 8 200 bostäder färdigställts inom kollektivtrafikobjektens influensområden¹. Ytterligare drygt 16 200 bostäder har påbörjats, men var ännu inte färdigställda vid utgången av år 2025.

Tabell 1 Antal avtalade, planerade och färdigställda bostäder

Storstads-avtal	Bostads-åtagande enligt avtal	Bostäder i pågående planeringsprocess	Bostäder i hittills antagna detaljplaner	Påbörjade bostäder	Färdigställda bostäder		
					Totalt	varav utöver avtalat åtagande	Förändring från föregående år
Stockholmsförhandlingen	81 900	49 918	55 037	3 997	22 584		2 677
Ramavtal 6 Stockholm	93 370	85 560	43 419	4 676	32 521		2 807
Ramavtal 7 Göteborg	45 680	14 041	11 227	2 471	18 459		1 037
Ramavtal 8 Malmö	28 550	11 730	13 279	2 059	23 275	19	1 354
Ramavtal 10 Lund	15 000	7 200	8 000	3 000	10 277		244
Ramavtal 11 Helsingborg	3 530	Bostadsåtagandet uppfyllt år 2020			5 552	2 022	52
Summa	268 030	168 449	130 962	16 203	112 668	2 041	8 171

I nedanstående bild illustreras andelen färdigställda bostäder inom respektive storstadspaket i förhållande till avtalat bostadsåtagande. Helsingborg var den första kommunen som färdigställde sitt bostadsåtagande, vilket skedde redan år 2020. Det är framförallt i Helsingborg som bostäder byggs utöver åtagandet.

Bild 1 Antalet färdigställda bostäder i förhållande till åtagande



¹ För respektive Kollektivtrafikobjekt finns ett mellan staten och respektive kommun överenskommet geografiskt område definierat, ett sk influensområde, inom vilket respektive kommuns bostadsbyggande räknas.

Under året har flera kommuner vittnat om att byggtakten varit lägre eller något lägre jämfört med perioden innan bostadsmarknadens inbromsning och signalerat om att osäkerheter i omvärlden innebär svårigheter att bedöma takten i bostadsbyggandet för de närmast kommande åren. Det råder en osäkerhet om hur förutsättningarna för nyproduktion och marknad utvecklas, vilket påverkar såväl genomförandet av redan beslutade planer som processer med projekt i planeringsskedet.

Samtliga kommuner har fram till utgång av år 2035 att uppfylla sitt åtagande, med undantag för en mindre andel av Nackas bostadsåtagande som ska vara färdigställt till år 2040. Inom respektive kollektivtrafikobjekts överenskomna influensområden arbetar respektive kommun med att forma attraktiva stadsbebyggelseområden med bostäder, service, verksamheter och kommunal infrastruktur, vilket kommer bidra till ökad nytta i stationernas närhet.

2. Väsentliga händelser under 2025

Kollektivtrafikobjekten

Totalt omfattas 21 Kollektivtrafikobjekt inom Stockholmsförhandlingen och Sverigeförhandlingens storstadsobjekt till en investeringskostnad om cirka 73,8 miljarder kronor i avtalad prisnivå. Nedan redogörs kortfattat aktuell status inom respektive storstadsavtal.

Stockholmsförhandlingen

För utbyggnaden av tunnelbanan inom Stockholmsförhandlingen pågår för närvarande produktion. Under 2025 skedde en växling i skede för Stockholmsförhandlingens projekt då ett flertal bygg- och installationsentreprenader drog igång i stor skala. För tunnelbanan till Barkarby är berg- och anläggningsentreprenaderna från Akalla till Barkarby station klara. Bygg-, installations- och serviceentreprenaden fortskrider enligt plan längs hela projektsträckan. För tunnelbanegrepen till Arenastaden är alla planerade entreprenadkontrakt på plats och bygg-, anläggning- och installationsarbeten pågår. I och med Tilläggsavtal 2025 har Tunnelbanestation Hagalund införlivats i delprojektet. För tunnelbanegrepen till Nacka – Söderort är allt berg nu utsprängt. Under våren 2025 meddelade mark- och miljödomstolen dom om nya villkor för inläckage, vilket blev positivt för projektet och en av de största riskerna för Stockholmsförhandlingens projekt har därmed stängts.

Sverigeförhandlingens Ramavtal 6 – Stockholm

För Kollektivtrafikobjekten inom Sverigeförhandlingens Ramavtal 6 – Stockholm pågår planering och förberedande arbeten. För tunnelbana Fridhemsplan – Älvsjö har järnvägsplanen och detaljplanen för projektet ställts ut för granskning under 2025. I juli godkände styrelsen att projektet får passera steg ett av kontrollstation 3, benämnt 3.1. Förvaltningen kunde därmed starta de första entreprenadupphandlingarna, inleda arbeten vid Älvsjö IP och minska risken för senarelagd trafikstart. Roslagsbanan till city är i systemhandlingskede och projektet har under året gjort utformningsanpassningar och intensifierat dialogen med intressenter. Under året har även allmänt samråd av järnvägsplan och miljö tillstånd genomförts. För Spårväg Syd innebär Tilläggsavtal 2025 att av en första etapp av objektet kan genomföras. Spårväg Syd etapp 1 omfattar en sträcka av 10 km mellan Flemingsberg och Skärholmen. Lokalisering för den första etappen har beslutats av Regionens trafiknämnd. Styrelsen godkände i december att projektet kunde passera kontrollstation 1.

Sverigeförhandlingens Ramavtal 7 – Göteborg

För objekten inom Sverigeförhandlingens Ramavtal 7 – Göteborg pågår planering, projektering och utbyggnad parallellt. De tre objekten är uppdelade i flera etapper för att möjliggöra etappvisa trafikstarter. För spårväg Brunnsbo – Linné invigdes den 12 december spårvägen på delsträckan Frihamnen – Lindholmen. För delsträckan som inkluderar en spårvägstunnel under Göta älv pågår arbete med miljötillstånd, järnvägsplan och detaljplaner. För Backastråket har sedan år 2023 två etapper färdigställts och byggnation av den södra etappen beräknas färdigställas under 2026. De två kvarvarande etapperna har försenats på grund av skyfallsproblematik och byggstart planeras nu till år 2027. För Norra Älvstranden reglerades under 2025 förändrad funktion av objektet i Tilläggsavtal Norra Älvstranden västra. Tilläggsavtalet omfattar dels utbyggnad av en spårväg mellan Lindholmen och västra Eriksberg, dels utbyggnad av åtgärder i befintligt gatunät för trafikering av Citybuss på sträckan Lindholmen – Bräcke – Biskopsgården.

Sverigeförhandlingens Ramavtal 8 – Malmö

För de nio Kollektivtrafikobjekten inom Sverigeförhandlingens Ramavtal 8 – Malmö är Trafikverket ansvarig huvudman för ett objekt och Malmö stad för åtta objekt. Trafikverket har rapporterat att för Malmöpendeln – Lommabanan etapp 2 vann järnvägsplanen för Flädie laga kraft den 4 december 2025. För järnvägsplanen för Alnarp har fördjupad dialog ägt rum under våren 2025. Parallellt arbetar Trafikverket med att ta fram förfrågningsunderlag för totalentreprenad, samt genomförandeavtal för stationerna i Flädie och Alnarp tillsammans med Lomma kommun. För Malmö stads åtta Kollektivtrafikobjekt pågår planering, detaljprojekteringar och utbyggnad parallellt. Objekten är uppdelade i flera etapper för att möjliggöra tidigare trafikstarter. Under 2025 har Malmö stad färdigställt några förstudier. Ett antal detaljprojekteringar har pågått inom olika objekt, främst utmed MalmöExpress linje 8 och MalmöExpress linje 10. Under året har både upphandling och genomförande av entreprenader pågått inom de olika objekten. Flera större och några mindre entreprenader har färdigställts främst utmed objekten MalmöExpress linje 4 och MalmöExpress linje 5 samt stadsbusslinjerna 3, 6 och 9. Införandet av MEX-fordon sker stegvis och har påbörjats med 18-meters fordon på MEX-linje 4 med planerad uppgradering till 24-meters fordon under juni 2027.

Sverigeförhandlingens Ramavtal 10 – Lund

Spårvägen inom Sverigeförhandlingens Ramavtal 10 – Lund är färdigställd och öppen för trafik sedan december 2020. Denna spårväg går mellan Lunds central via Skånes universitetssjukhus, Lunds Tekniska Högskola vidare till den nya stadsdelen Brunnsbäck och forskningsanläggningarna MAX IV och ESS. Lunds kommun mäter, i samarbete med Skånetrafiken, årligen antalet resenärer. Under åren 2021–2024 har antalet resor redovisats som registrerade resor med biljett i automaterna i spårvagnarna. Från och med årsrapporten 2024 redovisades även automatisk mätningen som utförs vid dörrarna eftersom denna metod bedöms ge ett bättre mått på faktiska resor, då efterlevnaden med att registrera korten är låg. Under 2025 uppmättes antalet resenärer, med automatisk mätning vid dörrarna, till drygt 2,2 miljoner resor, vilket innebär en ökning med 11 % från 2024. Från och med december 2025 avgår spårvägstrafiken med 7,5 minuters intervall under rusningstiden i Lund. Med utökad turtäthet och i takt med att bostäderna färdigställs längs spårvägssträckningen förväntas antalet resenärer fortsatt att öka.

Sverigeförhandlingens Ramavtal 11 – Helsingborg

För Helsingborgsexpressen 2 (Kungshult-Maria station – Centrum – Östra Ramlösa/Nya sjukhuset), ett av kollektivtrafikobjekten i Sverigeförhandlingens Ramavtal 11 – Helsingborg, har infrastrukturen

färdigställt under året. På grund av leveransproblem av elbussar trafikeras sträckan sedan juni 2025 med tillfälliga bussar. Under 2025 har partsgemensamma samtal förts med målsättning att ingå tilläggsavtal avseende Kollektivtrafikobjektens standard (standard för utbyggnad av BRT). Kommunens planering för Helsingborgsexpressen 3 (Adolfsberg/Ragnvalla – Centrum – Ramlösa station – Östra Ramlösa/Nya sjukhuset), det andra kollektivtrafikobjektet i avtalet, har delvis inväntat resultatet av de pågående samtalen.

Samtliga kollektivtrafikhuvudmän har god samverkan med berörda parter för att samplanera kollektivtrafikutbyggnaderna med såväl bostäder och stadsutveckling som trafikupplägg.

Cykelobjekten

Inom Sverigeförhandlingens fem storstadsavtal finns totalt 95 Cykelobjekt till en investeringskostnad om cirka 1,5 miljarder kronor i avtalad prisnivå. Nedan redovisas aktuell status. Under 2025 har sammanlagt sex cykelobjekt byggts ut, tre i Helsingborg, ett i Göteborg, ett i Malmö och ett i Stockholm.

Nedanstående tabell summerar det totala antalet Cykelobjekt som färdigställt fram till utgången av år 2025 samt den erhållna nyttan som dessa objekt gett i form av kilometer ny cykelbana/cykelväg, antal parkeringsplatser för cyklar samt trafiksäkerhetsåtgärdade korsningar.

Tabell 2 Antalet avtalade och färdigställda Cykelobjekt samt erhållen nytta

Storstadsavtal	Antal avtalade Cykelobjekt	Antal utbygda Cykelobjekt	Erhållen nytta		
			Antal km cykelbana/-väg	Antal p-platser	Antal korsningspunkter
Ramavtal 6 - Stockholm	27	7	8,3	184	0
Ramavtal 7 - Göteborg	8	1	4,3	0	0
Ramavtal 8 - Malmö	13	1	0,14	0	0
Ramavtal 10 - Lund	7	2	1,7	0	0
Ramavtal 11 - Helsingborg	40	38	9,4	628	47
Summa	95	49	23,84	812	47

3. Finansiering och ekonomisk redogörelse

Utbyggnaden av samtliga kollektivtrafikobjekt finansieras via avtalsparterna genom projektmedel upp till ett överenskommet takbelopp. Statens andel i Nationell plan för transportinfrastrukturen respektive i berörd regional infrastrukturplan² är baserad på kommunernas bostadsåtagande. I Stockholmsförhandlingen och i Sverigeförhandlingens Ramavtal 6 – Stockholm ingår även finansiering via intäkter från trängselskatt. Utöver projektmedel finansierar regionerna anskaffandet av fordon och utbyggnad av depåer.

Medfinansiering eller ”värdeöverföring” från privata fastighetsägare/exploatörer till respektive kommun med koppling till kollektivtrafikobjektens utbyggnad sker i flera kommuner, exempelvis Nacka, Järfälla, Stockholm, Lund och Solna. Detta innebär att kommunerna kan refinansiera Kollektivtrafikobjekten.

² Länsplan för transportinfrastruktur i Stockholms län, Regional infrastrukturplan för Västra Götaland samt Regional transportinfrastrukturplan för Skåne.

Kollektivtrafikobjekten har till och med 2025 haft kostnader på cirka 37,3 miljarder kronor. Sammantaget har kollektivtrafikhuvudmännen fakturerat staten cirka 14,4 miljarder kronor, varav 2,4 miljarder kronor utgör kompensation för KPI. Avtalen är reglerade i prisnivå januari 2016 och räknas upp med konsumentprisindex (KPI). Tidpunkten för utbetalning av KPI sker som regel med ett års eftersläpning.

Tabell 3 Ekonomisk redovisning Kollektivtrafikobjekten

KOLLEKTIVTRAFIK Ekonomisk redovisning (mnkr)		Ackumulerat utfall			Utfall 2025		
Avtal	Total kostnad enligt avtal ¹⁾	Utfall kostnader	Fakturerat staten ink KPI ²⁾	varav KPI ²⁾	Utfall kostnader	Fakturerat staten ink KPI ²⁾	varav KPI ²⁾
Stockholmsförhandlingen	37 283	31 915	13 124	2 195	6 091	1 389	348
Ramavtal 6 - Stockholm	25 200	2 152	133	22	371	13	3
Ramavtal 7 - Göteborg	6 823	1 198	516	107	345	168	44
Ramavtal 8 - Malmö	3 410	994	423	90	323	153	38
Ramavtal 10 - Lund	776	891	59	3	0	0	0
Ramavtal 11 - Helsingborg	353	193	102	17	38	35	7
Summa	73 845	37 343	14 357	2 434	7 169	1 759	441

1) Totalbelopp enligt avtalad prisnivå (jan 2016)

2) Viss avvikelser av KPI för innevarande period kan förekomma till följd av kalendereffekt

Under år 2025 har kollektivtrafikhuvudmännen haft kostnader på drygt 7,2 miljarder kronor. Kostnaden är som störst i Stockholmsförhandlingen (knappt 6,1 miljarder kronor) eftersom bygget av tunnelbanan nu pågår. Under året har staten fakturerats sammantaget 1,8 miljarder kronor.

Cykelobjekten

Utöver partsgemensamma projektmedel till kollektivtrafikobjekten regleras i avtalen även finansieringen av kommunernas cykelobjekt genom medfinansiering från staten. Den statliga medfinansieringen betalas ut när cykelobjekten är färdigställda och godkända, förutom för de större cykelobjekten där utbetalning även ges under byggtiden.

Under 2025 har sex cykelobjekt färdigställts och därtill pågår utbyggnaden av ett större cykelobjekt i Göteborg som i enlighet med principen ovan erhåller medfinansiering från staten under byggtiden. Under året har staten fakturerats sammantaget 27 miljoner kronor. Det ekonomiska kostnadsutfallet för Cykelobjekten till och med utgången av år 2025 uppgår till 307 miljoner kronor. Staten har fram till utgången av år 2025 betalat ut 97 miljoner kronor.

Tabell 4 Ekonomisk redovisning Cykelobjekten

Cykel Ekonomisk redovisning (mnkr)		Ackumulerat utfall			Utfall 2025		
Avtal	Total kostnad enligt avtal ¹⁾	Utfall kostnader	Fakturerat staten ink KPI ²⁾	varav KPI ²⁾	Utfall kostnader	Fakturerat staten ink KPI ²⁾	varav KPI ²⁾
Ramavtal 6 - Stockholm	465	59	16	3	4	1	0
Ramavtal 7 - Göteborg	241	72	22	4	5	4	1
Ramavtal 8 - Malmö	573	37	23	6	27	18	5
Ramavtal 10 - Lund	163	24	3	1	0	0	0
Ramavtal 11 - Helsingborg	133	116	34	5	11	4	1
Summa	1 575	307	97	18	48	27	7

1) Totalbelopp enligt avtalad prisnivå (jan 2016)

2) Viss avvikelser av KPI för innevarande period kan förekomma till följd av kalendereffekt

4. Tidplan

Samtliga avtal innehåller tidplan av respektive Kollektivtrafikobjekts trafikstart och tidplanerna är reglerade utan tid för överklagan eller besvär. Vid behov av förändringar avseende tidplaner hanteras detta av respektive styrelse eftersom det dels kan påverka parternas medfinansiering över tid vilket kräver att en justerad finansieringsplan/betalplan ska beslutas, dels kan en förändrad trafikstart av Kollektivtrafikobjekt ge konsekvenser på kommunernas framdrift av bostäder.

Lund var den första kommunen som färdigställt sitt kollektivtrafikobjekt, vilket skedde år 2020.

Tabell 5 Aktuell tidplan för trafikstart av respektive kollektivtrafikobjekt

Tidplan Trafikstart (sorterat per avtal)			Tidplan Trafikstart (sorterat per år)		
Avtal	Kollektivtrafikobjekt	Aktuell tidplan för trafikstart	Avtal	Kollektivtrafikobjekt	Aktuell tidplan för trafikstart
Stockholmsförhandlingen	Nacka - Söderort	2030	Ramavtal 10 - Lund	Spårväg C - ESS	2020
	Arenastaden ink Hagalund	2028	Ramavtal 11 - Helsingborg	Helsingborgsexpress 2	2026
	Barkarby	2027	Stockholmsförhandlingen	Barkarby	2027
Ramavtal 6 - Stockholm	Spårväg syd etapp 1	2036/2037	Ramavtal 8 - Malmö	Malmöpendeln	2027
	Roslagsbanan till city	2038	Stockholmsförhandlingen	Arenastaden ink Hagalund	2028
	Fridhemsplan - Älvsjö	2034	Ramavtal 7 - Göteborg	BRT/Citybuss Backastråket	2029
Ramavtal 7 - Göteborg	Spårväg Brunnsbo - Linné	2039	Ramavtal 11 - Helsingborg	Helsingborgsexpress 3	2029
	BRT/Citybuss Backastråket	2029	Stockholmsförhandlingen	Nacka - Söderort	2030
	Norra Älvstranden västra	2033	Ramavtal 8 - Malmö	EL-MEX Linje 5	2030
Ramavtal 8 - Malmö	Malmöpendeln	2027	Ramavtal 8 - Malmö	EL-MEX linje 10	2032
	EL-MEX Linje 2	2033	Ramavtal 8 - Malmö	EL-MEX Linje 2	2033
	EL-Buss Linje 3	2033		EL-Buss Linje 3	2033
	EL-MEX Linje 4	2033		EL-MEX Linje 4	2033
	EL-MEX Linje 5	2030		EL-Buss linje 6	2033
	EL-Buss linje 6	2033		EL-MEX Linje 8	2033
	EL-MEX Linje 8	2033	EL-Buss linje 9	2033	
	EL-Buss linje 9	2033	Ramavtal 7 - Göteborg	Norra Älvstranden västra	2033
	EL-MEX linje 10	2032	Ramavtal 6 - Stockholm	Fridhemsplan - Älvsjö	2034
	Ramavtal 10 - Lund	Spårväg C - ESS		2020	Spårväg syd etapp 1
Ramavtal 11 - Helsingborg	Helsingborgsexpress 2	2026	Roslagsbanan till city	2038	
	Helsingborgsexpress 3	2029	Ramavtal 7 - Göteborg	Spårväg Brunnsbo - Linné	2039

Under 2025 har tidplanen för:

- Spårväg syd etapp 1 erhållit en ny tidplan i samband med Tilläggsavtal 2025,
- Norra Älvstranden västra erhållit en ny tidplan i enlighet med Tilläggsavtal 2025 som även reglerade en justerad budget och funktion. Trafikstart för busstråket Lindholmen–Bräcke–Biskopsgården beräknas till år 2030 och för spårväg Lindholmen – västra Eriksberg till år 2033,
- fyra av Malmö stads Kollektivtrafikobjekt, linje 4, 5, 8 och 10, fått respektive trafikstart senarelagd genom styrelsebeslut,
- Helsingborgsexpressen 2 respektive Helsingborgsexpressen 3 beslutats av styrelsen som innebär att Helsingborgsexpressen 2 färdigställs under 2026 och att trafikstart för Helsingborgsexpressen 3 senarelagts för bättre samordning med Skånetrafikens planerade upphandling av trafikentreprenör.

Cykelobjekten samplaneras och genomförs i stor grad samordnat med infrastrukturobjekten eller med kommunala exploateringar. Tid- och betalplaner justeras genom beslut i respektive styrelse för att säkerställa resurseffektivt byggande och undvika överlikviditet.

5. Tilläggsavtal och väsentliga beslut

Under 2025 har sammantaget 14 beslut tagits om justerade betalplaner för objekten Fridhemsplan – Älvsjö, Backastråket, Malmöpendeln – Lommabanan etapp 2, Malmö stads åtta Kollektivtrafikobjekt, HelsingborgsExpressen 2 och 3 samt för Helsingborgs stads Cykelobjekt.

Under 2025 har beslut tagits att tillskjuta hela den avtalade riskreserven för tunnelbanestation Hagalund.

Den 15 september 2025 undertecknades Tilläggsavtal till Sverigeförhandlingens Ramavtal 7 – Göteborg omfattande justerad funktion, budget och tidplan av Kollektivtrafikobjektet Norra Älvstranden västra och en investeringspott på ramavtalsnivå, som kan tillföras Kollektivtrafikobjekten efter beslut i Styrelsen, inom den avtalade ekonomiska ramen. Tilläggsavtalet godkändes av regionstyrelsen den 14 oktober och av kommunstyrelsen den 22 oktober genom beslut som vunnit laga kraft.

Den 24 oktober 2025 undertecknades Tilläggsavtal för Stockholmsförhandlingen av samtliga parter. Tilläggsavtalet godkändes därefter av regionfullmäktige den 12 november, av kommunfullmäktige i Järfälla kommun den 1 december, i Stockholms stad, Solna stad och Nacka kommun den 15 december samt av regeringen den 18 december. Tilläggsavtalet reglerar bland annat tillkommande finansiering till Stockholmsförhandlingen samt att Solnas åtagande och att tunnelbanestation Hagalund överförs i sin helhet från Sverigeförhandlingen till Stockholmsförhandlingen.

Den 24 oktober 2025 undertecknades Tilläggsavtal för Sverigeförhandlingens Ramavtal 6 - Stockholm av samtliga parter. Tilläggsavtalet godkändes därefter av regionfullmäktige den 12 november, av kommunfullmäktige i Vallentuna kommun den 1 december, i Österåker kommun och Huddinge kommun den 8 december, i Stockholms stad, Solna stad och Täby kommun den 15 december samt av regeringen den 18 december. Tilläggsavtalet reglerar dels ett genomförande av Spårväg Syd etapp 1 inklusive justering av Huddinges bostads- och cykelåtagande och dels att tunnelbanestation Hagalund överförs till Stockholmsförhandlingen och att Solna därmed inte längre omfattas i denna uppföljning.

Sammanställning tidigare ingångna Tilläggsavtal

- 2023-11-29 Tilläggsavtal till Ramavtal 11 - Helsingborg avseende Cykelobjekten. Tilläggsavtalet omfattar att 15 Cykelobjekt reglerats ut ur Ramavtalet och att fyra Cykelobjekt gavs justerade funktioner. Tilläggsavtalet omfattar även tidigare justering reglerat i tilläggsavtal från 2019.
- 2023-06-07 Tilläggsavtal till Ramavtal 8 – Malmö avseende Cykelobjekten. Tilläggsavtalet omfattar att ett cykelobjekt reglerats ut ur Ramavtalet och att fyra cykelobjekt gavs justerade funktioner.
- 2022-05-25 Tilläggsavtal till Ramavtal 7 – Göteborg. Tilläggsavtalet omfattar att objekt Linbanan reglerats ut ur Ramavtalet samt avslut av Objektavtal Linbanan Centrum. Tilläggsavtalet omfattar även en justering av objektet Spårväg Brunnsbo – Linné avseende ny budget, reglering av eventuella framtida kostnadsökningar, utökat bostadsåtagande samt ytterligare två cykelobjekt.

- 2021-04-22 Tilläggsavtal för Stockholmsförhandlingen. Tilläggsavtalet reglerar en ny budget för utbyggnaden av tunnelbanan om 31,8 miljarder kronor, exklusive fordon och depå, i prisnivå januari 2016. Tilläggsavtalet omfattar även en ny tidplan för genomförandet av tunnelbanan, förlängt bostadsåtagande för kommunerna samt att detta tilläggsavtal ersätter tidigare ingånget avtal från 2017. Tilläggsavtalets bilaga 4 justerades genom styrelsebeslut under 2022.
- 2019-12-16 Tilläggsavtal Helsingborg Cykel omfattar att fyra cykelobjekt reglerades ut ur Sverigeförhandlingens Ramavtal 11 - Helsingborg.
- 2017-05-03 Tilläggsavtal för Stockholmsförhandlingen. Tilläggsavtalet reglerade ny tidplan för tunnelbanan och Järfälla kommuns bostadsåtagande samt betalplan där del av det avtalade kostnadstaket togs i anspråk för projektet. Tilläggsavtalet äger ej längre giltighet.