



Datum
2025-11-12

Diarienummer
KS-2025/1190

Handläggare
Gunilla Vastesson
Gunilla.Vastesson@huddinge.se

Kommunstyrelsen

Tilläggsavtal till Sverigeförhandlingens Ramavtal 6 Storstad Stockholm

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens förslag till kommunfullmäktige

Tilläggsavtal till Sverigeförhandlingens Ramavtal 6 godkänns i enlighet med bilaga 1 till kommunstyrelsens förvaltnings tjänsteutlåtande, daterat den 12 november 2025.

Sammanfattning

Huddinge kommun är part i Sverigeförhandlingens Ramavtal 6 som tecknades 2017. Avtalet reglerar bland annat finansiering och genomförande av Spårväg syd, en spårväg mellan Flemingsberg och Älvsjö via Masmo, Kungens kurva, Skärholmen, Segeltorp och Fruängen. Planering påbörjades 2020. I december 2022 framkom att Spårväg syd enligt avtalets beskrivning inte skulle kunna genomföras inom ramen för avtalad finansiering. Parterna har efter förhandling signerat ett tilläggsavtal som är villkorat av respektive parts formella beslut senast den 31 december 2025.

Tilläggsavtalet reglerar bland annat finansiering och genomförande av Spårväg syd etapp 1, mellan Flemingsberg och Skärholmen. Etapp 2 mellan Skärholmen och Älvsjö regleras inte. Projektbudgeten för etapp 1 uppgår till 5 000 miljoner kronor i prisnivå januari 2016. Utöver det finns en finansierad riskreserv på 500 miljoner kronor. I förhållande till Ramavtal 6 utökas Huddinges medfinansieringsansvar med 50 miljoner kronor i riskreserven till sammanlagt 858 miljoner kronor. Huddinges andel av finansieringen minskar från 19,2% till 15,6%. Kommunens medfinansiering finansieras genom uttag av medfinansieringsersättning enligt kommunens antagna riktlinjer för medfinansieringsersättning. Enligt tidplanen för Spårväg syd etapp 1 planeras spårvägen att öppnas för trafik årsskiftet 2036/2037.

Genom tilläggsavtalet minskar kommunens bostadsåtagande med 3 000 bostäder.

Tre objekt i Huddinge kommuns åtagande gällande cykelinfrastruktur utgår, eftersom de inte längre är aktuella. Cykelåtagandet har även justerats med hänsyn till rådande planeringsläge för ingående objekt.

HUDDINGE KOMMUN

Postadress
Huddinge kommun
Kommunstyrelsens förvaltning
141 85 Huddinge

Besök
Kommunalvägen 28

Tfn vxl 08-535 300 00

huddinge@huddinge.se
www.huddinge.se



Förvaltningens sammantagna bedömning är att tilläggsavtalet är godtagbart. Genom tilläggsavtalet säkerställs finansieringen av den del av Spårväg syd som är till störst nytta för invånare och verksamma och som är viktigast för kommunens utveckling.

Beskrivning av ärendet

Bakgrund

Under 2017 undertecknade Staten, Region Stockholm och sex kommuner, däribland Huddinge kommun, Sverigeförhandlingens Ramavtal 6 Storstad Stockholm (Ramavtalet) om utbyggnad av kollektivtrafik, cykelåtgärder och bostadsbyggande i Stockholmsregionen. Samtidigt undertecknades objektsavtal för respektive kollektivtrafikobjekt; Spårväg syd, tunnelbana mellan Älvsjö och Fridhemsplan, Roslagsbanan till city samt Tunnelbanestation Hagalund.

Enligt Ramavtalet åtog sig Huddinge kommun att medfinansiera Spårväg syd med upp till 808 miljoner kronor, bygga 18 500 bostäder till 2035 och genomföra ett antal åtgärder för att förbättra cykelinfrastrukturen i anslutning till Spårväg syd.

Under 2019 undertecknade Region Stockholm, Stockholms stad och Huddinge kommun en överenskommelse avseende förskottering av finansiering och medfinansiering av Spårväg syd. I och med detta kunde planeringen av Spårväg syd påbörjas 2020 i stället för 2024. Syftet var att möjliggöra en tidigareläggning av Spårväg syds trafikstart.

Regionen påbörjade planeringen av Spårväg syd och förvaltningen har aktivt deltagit i planeringen av spårväg samordnat med kommunens stadsutveckling. Planering och genomförande av bostäder och cykelåtgärder enligt Ramavtalet pågår kontinuerligt.

Enligt Sverigeförhandlingens arbetssätt ska kollektivtrafikobjekten passera ett antal kontrollstationer genom beslut i styrelsen för Ramavtalet.

Kontrollstationerna avser att säkerställa kollektivtrafikobjektens omfattning, tidplan och finansiering enligt Ramavtalet. Vid beredningen av den första kontrollstationen i december 2022 konstaterades att Spårväg syd inte skulle kunna genomföras inom ramen för projektets befintliga budget. Parterna har därefter fört omfattande diskussioner och prövat olika lösningar för att kunna komma överens om en fortsatt inriktning för Spårväg syd. Bland annat har undersökts om delar av sträckan skulle kunna ersättas med en busslösning, men det bedömdes inte ge tillräcklig kapacitet. Den lösning som parterna kunde enas om var att genomföra Spårväg syd i etapper, med en första etapp mellan Flemingsbergs station och Skärholmens tunnelbanestation. Parterna konstaterade att för att Spårväg syds första etapp ska kunna genomföras, behövdes även finansiering säkerställas för de återställningsarbeten utanför spårområdet som krävs på grund av spårvägens genomförande.

Parterna konstaterade att för att Kontrollstation 1 ska kunna genomföras krävs att parterna träffar ett tilläggsavtal till Ramavtalet för att reglera ny omfattning och säkerställa finansieringen. I mars 2025 tillsatte regeringen en förhandlingsperson



för att tillsammans med övriga parter hantera situationen. Förhandlingspersonens uppdrag omfattade dels omförhandling av Sverigeförhandlingens Ramavtal 6 och Stockholmsförhandlingen (som reglerar genomförande av flera tunnelbaneprojekt i genomförandeskede), dels att klargöra förutsättningar för genomförande av Östlig förbindelse (trafiktunnel under Saltsjön för att koppla ihop den yttre ringen). I uppdraget var det tydligt att alla tre delar skulle nå resultat för att någon del skulle kunna slutföras. Förhandlingen avbröts i sent skede eftersom det inte fanns förutsättningar för att teckna en avsiktsförklaring avseende Östlig förbindelse när uppdraget skulle redovisas den 30 juni 2025. I september 2025 tillsattes en ny förhandlingsperson.

För alla tre delar finns nu undertecknade tilläggsavtal respektive avsiktsförklaring. Förvaltningen har deltagit i förhandlingar avseende tilläggsavtal till Sverigeförhandlingens Ramavtal 6. Huddinge kommun är inte berörd av övriga delar av statens förhandlingsuppdrag.

Förslag till tilläggsavtal

Tilläggsavtalets syfte är att reglera förändrad omfattning, finansiering och tidplan för Spårväg syd samt tillhörande bostadsåtagande. Utöver det regleras att kollektivtrafikobjektet Tunnelbanestation Hagalund överförs från Sverigeförhandlingen till Stockholmsförhandlingen. Dessutom hanteras förändringar i kommunernas cykelåtaganden.

Tilläggsavtalet omfattar ett huvudavtal med två bilagor. Bilaga 1 avser finansiering och bilaga 2 avser specifikation inklusive tidplan. Tilläggsavtalets huvudavtal innebär ändringar av Ramavtalets huvudavtal. Bilagorna ersätter i sin helhet bilagorna i Ramavtalet och innehåller därför även delar som inte innebär någon ändring.

Tilläggsavtalet är villkorat av beslut av regeringen samt övriga parter respektive fullmäktigeförsamling senast den 31 december 2025 och att dessa beslut vinner laga kraft.

Objektsavtalen för respektive kollektivtrafikobjekt ändras inte. Av tilläggsavtalet framgår att förändringar som regleras i tilläggsavtalet även ska äga tillämpning på respektive objektsavtal.

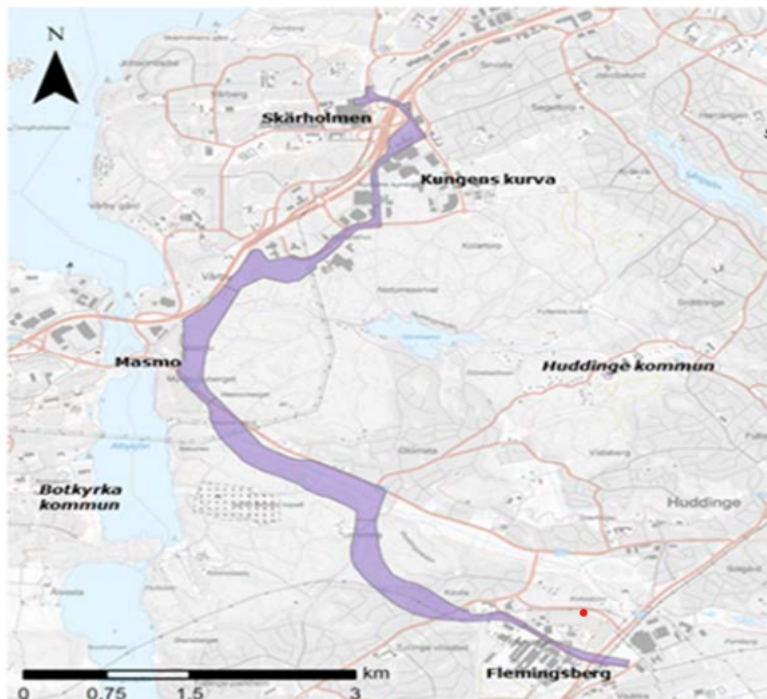
Nedan redovisas tilläggsavtalet i de delar som berör Huddinge direkt. Tilläggsavtalet i sin helhet återfinns i Bilaga 1 till detta tjänsteutlåtande.

Spårväg syds omfattning ändras till Spårväg syd etapp 1

Ramavtalet omfattar spårväg mellan Flemingsberg och Älvsjö via Masmo, Kungens kurva, Skärholmen och Fruängen. Tilläggsavtalet reglerar genomförande av sträckan mellan Flemingsberg och Skärholmen, benämnd Kollektivtrafikobjekt Spårväg syd, etapp 1. Ramavtalets beskrivning av Spårväg syd (Flemingsberg – Älvsjö) har ersatts av en beskrivning av Spårväg syd, etapp 1 (se Bilaga 2 till tilläggsavtalet). Spårväg syd etapp 1 blir 10 km lång och omfattar åtta hållplatser. Detaljutformning ska ske med utgångspunkt från den av regionen beslutade lokaliseringen med sträckningsalternativ utan bro över E4. Detaljutformning ska



samordnas med kommunernas stadsutvecklingsprojekt, Tvärförbindelse Södertörn, Förbifart Stockholm och regionala cykelstråk. Anslutningar till Flemingsberg och Skärholmen ska möjliggöra förlängning av spårvägen. Regionens åtagande att bygga depå kvarstår.



Finansiering av Spårväg syd etapp 1

Alla belopp avser prisläge januari 2016 och ska räknas upp med konsumentprisindex till betalningstillfället.

Av tilläggsavtalets huvudavtal framgår att investeringskostnaden för Spårväg syd etapp 1 är beräknad till 5 000 miljoner kronor, inklusive kostnader för återställningsarbeten som krävs på grund av spårvägens genomförande till motsvarande eller jämförbar funktion. Statens bidrag till investeringskostnaden uppgår till 3 167,9 miljoner kronor. Regionens och kommunernas samlade bidrag uppgår till 1 832,1 miljoner kronor. Någon ny betalplan som visar respektive parts andel och fördelning över projektets löptid för Spårväg syd etapp 1 redovisas inte i tilläggsavtalet. Ny betalplan ska beslutas av styrelsen för Ramavtalet senast vid första styrelsemötet efter tilläggsavtalets ikraftträdande.

Utöver investeringskostnaden regleras att det ska finnas en riskavsättning omfattande 500 miljoner kronor som kan tas i anspråk efter beslut i styrelsen om fördyringar uppstår. Staten bidrar med 316,5 miljoner kronor till riskavsättningen och regionen och kommunerna med sammanlagt 183,5 miljoner kronor.

Av huvudavtalet framgår också att av statens tillkommande medfinansiering inklusive riskreserv utgör 385,5 miljoner kronor finansiering via länsplan för transportinfrastruktur. I tilläggsavtalet anges att det är parternas gemensamma



strävan att tillse att inga fördyringar tillkommer. Ingen av parterna har något finansieringsansvar utöver de belopp som anges i tilläggsavtalet.

Respektive parts finansiering/medfinansiering samt riskavsättning framgår av en sammanställning över samtliga kollektivtrafikobjekt i Bilaga 1. Där går att utläsa följande för Spårväg syd etapp 1:

Part	Finansiering/ medfinansiering, mnkr	Riskavsättning, mnkr
Staten	3 168	316,5
Region Stockholm	695	308,0
Stockholms stad	329	23,5
Huddinge kommun	808	50,0
Summa	5 000	500

Det konstateras i tilläggsavtalet att för att genomförande av etapp 2 ska vara möjlig krävs en ny överenskommelse om finansiering. Ingen part har några förpliktelser att medverka finansiellt till Spårväg syds fortsättning från Skärholmen.

Tidplan för Spårväg syd etapp 1

I bilaga 2 redovisas aktuella tidplaner. För Spårväg syd planeras byggstart tidigt 2031 och trafikstart vid årsskiftet 2036/2037. Tidplanen är i likhet med tidigare upprättad utan hänsyn till eventuella överklaganden.

Bostadsåtagande för Spårväg syd etapp 1

I Ramavtalet har Huddinge kommun ett bostadsåtagande som är kopplat till Spårväg syd. Som en följd av att etapp 1 omfattar sträckan Flemingsberg – Skärholmen minskas Huddinges bostadsåtagande från 18 500 till 15 500. Det regleras också att det kommer att tillsättas en arbetsgrupp som får i uppdrag att se över om och hur de frågor avseende bostadsåtagandet som uppstått i förhandlingen kan omhändertas.

Avtalets cykelåtaganden

Huddinge, Stockholm och Täby har åtaganden gällande cykelinfrastruktur. Dessa har uppdaterats i varierande grad. För Huddinges del har tre objekt tagits bort som inte är aktuella att genomföra. Utöver det har tidpunkter för färdigställande reviderats, vilket också får till följd att planen för statens medfinansiering har reviderats.



Övriga frågor

Kollektivtrafikobjektet Tunnelbanestation Hagalund utgår från Ramavtalet och läggs i stället in i Stockholmsförhandlingens avtal.

Tilläggsavtalet reglerar dessutom ett nytt arbetssätt för ökad kostnadskontroll av kollektivtrafikobjekten samt hur betalningsplaner kan ändras när behov uppstår.

Förvaltningens synpunkter

Övergripande bedömning

Spårväg syds genomförande har stor betydelse för kommunens möjligheter att genomföra en hållbar utveckling av den fysiska miljön i enlighet med kommunens övergripande mål. Huddinges översiktsplan har sedan många år haft Spårväg syd som en viktig förutsättning. Detta bekräftas av utvecklingsplanerna för Flemingsberg, Vårby och Kungens kurva.

Om inte ett tilläggsavtal träffas om finansiering och fortsatt inriktning behöver projektet pausas eller avbrytas med stora negativa konsekvenser för såväl kommunens som regionens utveckling som följd. Förvaltningen har under förhandlingens gång gjort bedömningar av konsekvenser och noga övervägt vad som är godtagbart för kommunen. Avstämning har skett med Politisk styrgrupp för övergripande infrastrukturfrågor med anknytning till Sverigeförhandlingen och andra statliga och regionala infrastrukturprojekt (förnyat beslut KS-2023/946).

Förhandlingens resultat innebär att den etapp av Spårväg syd som är till störst nytta för befintliga och kommande invånare och är av störst betydelse för kommunens utveckling ges full finansiering och därmed förutsättningar för fortsatt planering och genomförande. Även om endast den första etappen av Spårväg syd säkerställs, så medför tilläggsavtalet fördelar som motiverar att kommunen kvarstår vid oförändrad medfinansiering om 808 miljoner kronor och utöver det avsätter 50 miljoner kronor i riskavsättning. Förvaltningen bedömer att medfinansieringen kan täckas av medfinansieringsersättning från exploatering i anslutning till Spårväg syd etapp1.

Det har tidigare varit oklart hur återställande av funktioner i kommunens anläggningar som krävs på grund av spårvägens genomförande ska finansieras. Detta har inneburit en ekonomisk risk för kommunen. Tilläggsavtalet säkerställer nu att dessa åtgärder bekostas av projektmedel, något som varit en viktig fråga för förvaltningen i förhandlingen. Tilläggsavtalet innebär även att bostadsåtagandet minskar och att det finns utrymme för ytterligare diskussioner om bostadsåtagandet.

Förvaltningens sammantagna bedömning är att tilläggsavtalet är godtagbart.

Förändring av Spårväg syds omfattning och utformning

Tilläggsavtalet innebär förutsättningar för genomförande av en första etapp mellan Flemingsberg och Skärholmen, men ger inga garantier för om och i så fall när sträckan mellan Skärholmen och Älvsjö via Segeltorp och Fruängen kan genomföras. Förvaltningen anser att även denna etapp är fortsatt viktig, men att



kommunen i den uppkomna situationen måste acceptera den osäkerhet som tilläggsavtalet medför. Konsekvensen blir fortsatt bussförsörjning i avvaktan på etapp 2. Etapp 1 av spårvägen kommer att ge förbättrad tillgänglighet till t ex Flemingsberg för Huddinges invånare i Segeltorp, även om det innebär ett byte till buss i Skärholmen. Förvaltningen har för avsikt att även fortsättningsvis verka för att Spårväg syd ska genomföras i sin ursprungliga omfattning.

I den lokaliseringsutredning som tagits fram för Spårväg syd etapp 1 finns två alternativa lösningar för sträckan mellan Kungens kurva och Skärholmen, en på bro över E4/E20 och en via Ekgårdsvägen - Smistavägen och under befintlig motorvägsbro. I regionens trafiknämnds beslut om val av spårkorridor togs ingen ställning till dessa alternativ. Tilläggsavtalet lägger fast att broalternativet inte är aktuellt. Förvaltningen har, efter att remiss av lokaliseringsutredning genomfördes, genom trafikutredningar för Kungens kurva fått en del svar som inte gavs i lokaliseringsutredningen och bedömer att alternativet Ekgårdsvägen-Smistavägen är godtagbart. Det kan dock noteras att den komplexa trafikmiljön i Kungens kurva kommer att få förändrade förutsättningar vad gäller framkomlighet och kapacitet i samband med genomförande av Spårväg syd etapp 1 och samplanering med tillkommande expressbusstrafik i samband med öppnande av Förbifart Stockholm. Det kan inte uteslutas att kommunen kan behöva göra följdinvesteringar.

Investeringskostnad och finansiering av Spårväg syd etapp 1

Förhandlingarna har fokuserat på att skapa genomförbarhet för etappen Flemingsberg – Skärholmen genom att säkerställa finansiering av såväl anläggningar inom spårområdet för Spårväg syd som de återställningsarbeten inom omgivande mark som krävs för att kunna genomföra spårvägen. På många platser utefter sträckan kommer kommunens anläggningar att behöva rivas och/eller tas i anspråk och funktionen återställas eller ges en jämförbar funktion. Olika tolkning av vad som gäller för finansiering av dessa återställandarbeten har orsakat stora osäkerheter som påverkat projektets framdrift. Tilläggsavtalet tydliggör nu att återställningsarbeten finansieras av projektmedel. Kommunen kommer dock, i likhet med innan, att behöva finansiera följdinvesteringar som inte är direkt beroende av spårvägens genomförande samt eventuell standardökning utöver återställande av befintliga funktioner.

Tilläggsavtalet ger goda förutsättningar för ökad kostnadskontroll, dels genom reglering av arbetssätt, dels genom förutsättningar för ökad samverkan när det tydliggjorts att återställningsarbeten bekostas av projektmedel och även i övrigt hanteras som att de ingår i kollektivtrafikobjektet Spårväg syd. I analyser i samband med framtagande av kalkyler och tidplan framkom att det finns stora möjligheter att begränsa kostnadsrisker och tidsrisker genom ökad samverkan till nytta för såväl projekt Spårväg syd som för kommunens stadsutveckling.

Ingen part har ytterligare kostnadsansvar om investeringsbehovet överskrider finansiering enligt tilläggsavtalet. Förvaltningen har under förhandlingen tydliggjort att kommunen inte har utrymme att bära ytterligare medfinansiering om behov av ytterligare projektmedel skulle uppstå.



Se även ekonomiska konsekvenser nedan.

Tidplan för Spårväg syd etapp 1

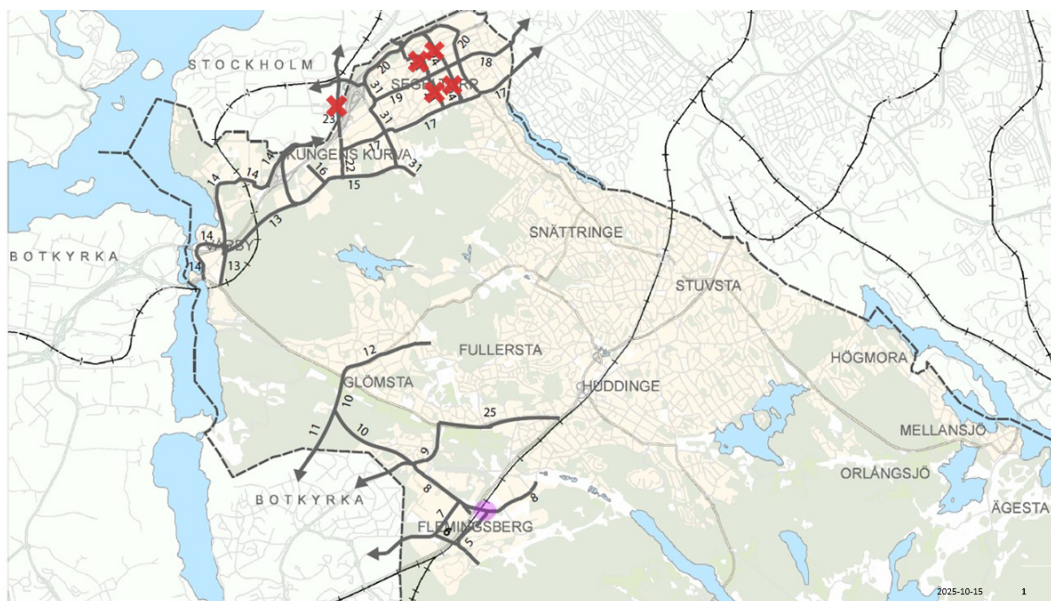
Tilläggsavtalet innehåller en uppdaterad tidplan baserad på projektets bedömningar av vad som är möjligt. I förhållande till Ramavtalet har trafikstarten senarelagts med tre år till årsskiftet 2036/2037. Sedan december 2022 har projektets aktiviteter hållits på en låg nivå i avvaktan på att finansieringen skulle säkerställas. Detta har inneburit en mer utdragen tidplan för projektet.

Bostadsåtagandet

Kommunen har ett omfattande bostadsåtagande i Ramavtalet. Genom tilläggsavtalet minskar kommunens bostadsåtagande med 3 000 bostäder. Det motsvarar kommunens bedömning av framtida bostadsbyggande i Segeltorp, som ligger i spårvägens etapp 2. Huddinges bostadsåtagande enligt Ramavtalet och även enligt tilläggsavtalet överstiger behovet av bostadsbyggande i hela kommunen enligt regionens förslag till utvecklingsplan (RUFs). Förvaltningen har i förhandlingen framfört att bostadsåtagandet bör stå i paritet med behovet. Detta kommer diskuteras vidare inom den arbetsgrupp som tillsätts i enlighet med tilläggsavtalet.

Cykelåtagandet

Kommunen har åtagit sig att genomföra ett stort antal åtgärder i cykelinfrastruktur i anslutning till Spårväg syd. För många av åtgärderna har förutsättningarna för genomförande förändrats i olika utsträckning. I tilläggsavtalet har tidplaner för åtgärderna uppdaterats generellt för att överensstämja med nuvarande planering. Två mindre åtgärder i Segeltorp bedöms inte längre aktuella att genomföra, och har därför tagits bort. Den cykelväg som redovisades samordnad med spårvägsbron över E4/E20 har också tagits bort, eftersom spårvägsbron inte längre är aktuell. Slutår i redovisningen är 2030. Flera av åtgärderna kräver samordning med Spårväg syd och/eller Tvärförbindelse Södertörns utbyggnad och bedöms därför inte vara avslutade 2030. Det finns därför en notering om att förändringar kan bli aktuella.



Röda kryss visar vilka cykelåtgärder som utgår

Ekonomiska och juridiska konsekvenser

Respektive parts ekonomiska åtagande för Spårväg syd enligt Ramavtalet framgår av tabellen nedan. Alla belopp avser prisnivå januari 2016. Uppräkning sker med konsumentprisindex.

Part	Finansiering/ medfinansiering, mnkr	%	Riskreserv, mnkr	%	Summa, mnkr
Staten	2 408	63,37	254	63,38	2 662
Region Stockholm	363	9,55	38	9,54	401
Stockholms stad	298	7,84	31	7,85	329
Huddinge kommun	731	19,24	77	19,24	808
	3 800		400		4 200

Tabell: Finansiering enligt Ramavtal 6

Regionens senaste kalkyl, baserad på genomförd lokaliseringsutredning för Spårväg syd etapp 1 samt separat bedömning av investeringsbehov för återställandeåtgärder, har resulterat i ett behov av en projektbudget på 5 000 miljoner kronor för Spårväg syd etapp 1. Utökningen med 800 miljoner kronor motsvarar behovet av finansiering av återställandeåtgärder som enligt tilläggsavtalet ska bekostas av projektmedel.

Utöver projektbudgeten finns det en finansierad riskreserv på 500 miljoner kronor som kan tas i anspråk om fördyringar uppstår.



Finansieringen för ett genomförande av Spårväg syd etapp 1 är därmed säkerställd under förutsättning att det inte blir kostnadsökningar som inte kan täckas av riskreserven.

Ny avtalad finansiering av projektbudget och riskreserv för Spårväg syd etapp 1 fördelas mellan parterna enligt nedan.

Part	Finansiering/ medfinansiering, mnkr	%	Riskreser v, mnkr	%	Finansiering inklusive riskreserv, %
Staten	3 168	63,36	316,5	63,3	63,35
Region Stockholm	695	13,90	110,0	22,0	14,63
Stockholms stad	329	6,58	23,5	4,7	6,41
Huddinge kommun	808	16,16	50,0	10,0	15,60
	5 000		500		

Tabell: Finansiering enligt Tilläggsavtal

Huddinge kommun medfinansierar projektbudgeten för Spårväg syd etapp 1 med 808 miljoner kronor. Om fördyringar uppstår så medfinansierar Huddinge kommun fördyringen med maximalt 50 miljoner kronor. Kommunens finansieringsansvar (projektbudget plus riskreserv) minskar från 19,2% i Ramavtalet till 15,6% i Tilläggsavtalet. Medfinansieringen kommer att erläggas enligt en ny, ännu inte beslutad, betalplan fördelad över projektets löptid till och med år 2036. Enligt gällande betalplan gör Huddinge inga inbetalningar under 2025 eller 2026. Betalplanen kommer i likhet med Ramavtalet att innebära att kommunen betalar in 278 miljoner kronor i ett så kallat bostadstillskott som återbetalas 2035 om bostäderna är byggda då eller senast 2040.

Kommunens medfinansiering av Spårväg syd etapp 1 finansieras genom medfinansieringsersättning från exploatörer inom spårvägens influensområde. Medfinansieringsersättningens storlek regleras av kommunens riktlinjer för medfinansieringsersättning, beslutad av kommunfullmäktige år 2019.

Ettappindelningen av Spårväg syd innebär att kommunen inte kan ta ut någon medfinansieringsersättning från Segeltorp för etapp 1. Förvaltningen har bedömt att framtida exploatering i Segeltorp skulle ha kunnat generera totalt cirka 300 miljoner kronor i medfinansieringsersättning. Förvaltningen bedömer att det ändå finns möjlighet att täcka kommunens medfinansiering genom medfinansieringsersättning från exploatering längs Spårväg syd etapp 1, men att det tar betydligt längre tid än vad som annars varit fallet. Det finns ingen tidsmässig borte gräns för hur länge kommunen får ta in medfinansieringsersättning. Möjlighet finns så länge kommunens kostnader inte har täckts.



En viktig del av förvaltningens bedömning av möjligheten att finansiera kommunens medfinansiering av Spårväg syd etapp 1 utgörs av bedömt ekonomiskt utfall av genomförande av den nya stadsdelen Loviseberg. Förvaltningens bedömning av ekonomiskt utfall grundar sig på det förslag till program för Loviseberg som redovisades vid samhällsbyggnadsutskottets sammanträde den 28 maj 2025, §17 (KS-2022/3108).

Spårväg syd etapp 1 innebär även ekonomiska konsekvenser för kommunen som inte förändras av tilläggsavtalet. Kommunen har en intern organisation som deltar i planeringen av Spårväg syd. Nedlagda kostnader hittills uppgår till nio miljoner kronor. Eventuella följdinvesteringar och standardökningar av kommunala anläggningar som återställs när spårväg syd etapp 1 genomförs bekostas av kommunen. Omfattningen av sådana investeringar har inte bedömts.

Förändringar avseende cykelåtagandet innebär att investering om sammanlagt 12,5 miljoner kronor utgår. Genomförandebeslut fattas för respektive åtgärd och finansiering sker via kommunens investeringsbudget och statlig medfinansiering enligt Ramavtalet. I vissa fall kan exploateringsersättning via exploateringsavtal vara aktuellt. Förändringar i bostadsåtagandet medför inga direkta ekonomiska konsekvenser.

När tilläggsavtalet trätt i kraft är kommunen bunden vid de åtaganden som följer av tilläggsavtalet.

Camilla Broo
Kommundirektör

Mats Hermansson
Samhällsbyggnadsdirektör

Bilagor

Bilaga 1. Tilläggsavtal till Sverigeförhandlingens Ramavtal 6 Storstad Stockholm

Beslutet ska skickas till

Samtliga parter i tilläggsavtalet