

Trafikförvaltningen
IP
Spårväg

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-10-20

Ärende
TN 2023-0681

Handläggare
Pernilla Gidmark

Trafiknämnden
2025-11-25

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Förnyat genomförandebeslut avseende Tvärbana Norr Kistagrenen

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar att föreslå regionstyrelsen besluta att föreslå regionfullmäktige besluta följande.

1. Inom ramen för 2026 års investeringsbudget och inriktningsnivåer för planåren 2027–2035, beslutas att förnya genomförandefasen avseende objekt Tvärbana norr Kistagrenen med en total budget om 9 338 miljoner kronor, varav 9 179 miljoner kronor avser investeringsutgift, med ny tidpunkt för trafikstart Ursviks torg fjärde kvartalet 2028 samt för trafikstart Helenelund fjärde kvartalet 2029.

Trafiknämnden beslutar, under förutsättning att regionfullmäktige beslutar i enlighet med beslutspunkt 1, för egen del följande.

2. Förvaltningschefen på trafikförvaltningen ges i uppdrag, med rätt att besluta om vidaredelegering, att inom ramen för ovan angiven budget, genomföra erforderliga upphandlingar, inklusive att fastställa upphandlingsdokument, fatta beslut om tilldelning eller avbrytande, teckna upphandlingskontrakt och överlåta kontraktet till AB Storstockholms Lokaltrafik samt förvalta kontrakten varvid ändringar och tillägg till kontrakten ska beslutas enligt gällande beslutsordning.

Förslag och motivering

Sammanfattning

Kistagrenen är en tvärförbindelse som ger kortare restider, binder ihop olika stadsdelar och knutpunkter samt ger förutsättningar för tillkommande hållbar stadsutveckling längs sin sträckning. Utbyggnaden blir ca åtta (8) kilometer lång och passerar genom tre kommuner: Stockholm, Sundbyberg och Sollentuna på sträckan mellan Norra Ulvsunda och Helenelund.

Resandet med Kistagrenen förväntas bli stort eftersom några av Stockholmsregionens mest betydelsefulla utvecklingsområden, både vad gäller arbetsplatser och bostäder, ligger längs med sträckan. Resandet med Tvärbanan beräknades vid genomförandebeslutet 2016 öka till mer än 150 000 resor per dygn år 2030 inberäknat utbyggnaderna för Kistagrenen, Solnagrenen och Sickla station.

Tvärbana Norr Kistagrenen totala budget fastställdes ursprungligen till 4 937 miljoner kronor inklusive index vid landstingsfullmäktiges sammanträde den 13 december 2016 (LS 2016-1027).

I samband med förnyat genomförandebeslut vid regionfullmäktiges sammanträde den 8 februari 2022 (RS 2021-0842) utökades budgeten till 6 546 miljoner kronor inklusive index, varav investeringsutgiften utgjorde 6 522 miljoner kronor och 24 miljoner kronor utgjorde driftkostnader. Omfattningen justerades varvid depå i Rissne utgick ur omfattningen.

I samband med förnyat genomförandebeslut vid regionfullmäktiges sammanträde den 18 juni 2024 (RS 2024-0377) utökades investeringsobjektets budget till 8 108 miljoner kronor inklusive index, varav investeringsutgiften utgjorde 8 073 miljoner kronor och 35 miljoner kronor utgjorde driftkostnader. Investeringsobjektets totala ekonomiska ram föreslås i detta ärende öka till 9 338 miljoner kronor inklusive index, varav investeringsutgiften utgör 9 179 miljoner kronor och 159 miljoner kronor utgör driftkostnader.

Efter avbeställning av sträckan Ursvik – Helenelund från totalentreprenadkontraktet KG40 samt efterföljande hävning av kontraktet i sin helhet har det genomförts utredningar och detaljprojektering vilket lett till att grundkalkyler uppdateras samt att succesivanalys genomförts. Sammantaget

Trafikförvaltningen
IP
Spårväg

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-10-20

Ärende
TN 2023-0681

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

visar resultatet att reserver för ekonomisk osäkerhet inklusive riskreserv är förbrukade samt att det finns behov av en förlängd genomförandetid, vilket också bidrar till kostnadsökningen.

Bakgrund

Efter remissförfarande av förstudien för Tvärbana Norr Kistagrenen i december 2009 beslutades densamma av trafikinämnden den 30 augusti 2011. Förstudien visade på att den samhällsekonomiska nyttan var negativ och nettonuvärdeskvoten vid tiden för förstudien beräknades uppgå till -0,2.

Under perioden 2011 - 2014 genomfördes en fördjupad förstudie med fokus på att ta fram ett underlag inför beslut om att påbörja arbetet med järnvägsplan/detaljplaner inklusive systemhandlingar. Trafikinämnden beslutade att 2014-03-11 godkänna den fördjupade förstudien, förslag till genomförandebeslut återremitterades.

Konsultbolaget PWC genomförde tillsammans med JCB Trafikkonsult en andrapartsgranskning av beslutsunderlag avseende Tvärbana Norr Kistagrenen vilken presenterades i trafikinämnden den 2014-04-29. Uppdraget var att besvara frågeställningen om det var möjligt att fatta ett genomförandebeslut på det framtagna underlaget. Andrapartsgranskningens rekommendation var att:

- Landstingsfullmäktige inte bör fatta ett genomförandebeslut baserat på framtaget beslutsunderlag,
- en fördjupad granskning genomförs för att identifiera alternativa lösningar inom ramen för de projektmål som uppställts av fullmäktige och verifiera eventuella inbesparingar därav samt
- att det upprättas en strukturerad riskanalys och strategi för att hantera identifierade projektrisker.

Förutom ovanstående rekommendationer går det i andrapartsutredningen att bland annat läsa följande: *Det ligger betydande besparingspotential i en teknisk standard som mer ansluter till tillämpningen i övriga Europa. En särskild analys behöver därför göras för att utarbeta mer kostnadseffektiva tekniska standardvillkor. Samtidigt kan konstateras att projektorganisationerna för Spårväg City och Tvärbanan hittills inte har använt sig av utländska konsultföretag med omfattande erfarenhet av kostnadseffektiva spårvägar.*

Trafikförvaltningen
IP
Spårväg

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-10-20

Ärende
TN 2023-0681

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Rekommendationen är således att göra om planeringen med hjälp av konsultföretag med omfattande erfarenhet av kostnadseffektiva spårvägar utanför Sverige. Landstingsstyrelsens förvaltning bör således göra denna upphandling.

Det går vidare även att i andrapartsgranskningen läsa: *Dessutom finns knappast några konsulter/konsultföretag med dokumenterad erfarenhet eller kunskap om hur man planerar och bygger kostnadseffektiva spårvägar. För att undvika att "köra på som förut" måste dels de strukturerande tekniska villkoren omarbetas, dels en omprövning av kompetensen med förstärkning av utländska konsultkompetenser[!] tillföras.*

Trafiknämnden fattade den 13 maj 2014 beslut (TN 2014-0439) om fortsatt programstudie. Detta innebar att fortsätta arbetet med utredningar och fördjupningar med målsättningen att kostnadseffektivisera Kistagrenens utbyggnad och skapa en stadsmässig spårväg som smälter in i omgivningen. Vidare ingick att tillsammans med berörda kommuner påbörja arbete med detaljplaner och eventuella järnvägsplaner i syfte att möjliggöra byggstart år 2016. I detta ingick även ta fram erforderliga avtal med berörda kommuner, att godkännas av trafiknämnden före genomförande- och anskaffningsbeslut och att enligt den i ärendet redovisade beslutstidplanen återkomma till trafiknämnden med information och förslag till beslut (inklusive kalkyler och kostnadsbesparingar). Vidare beslutades att upphandla nödvändig internationell kompetens enligt ovan.

Den 2 juni 2015 godkände trafiknämnden avtal om finansiering och samverkan med Stockholms stad, Sundbybergs stad samt Sollentuna kommun. Vid samma tillfälle behandlade trafiknämnden genomförandebeslut avseende projektering för utbyggnaden av Tvärbanan Kistagrenen till en investeringsutgift om 183 miljoner kronor. Beslutet upphävdes dock den 13 oktober 2015 till följd av ikraftträdandet av reviderad investeringsstrategi. Landstingsstyrelsen beslutade istället den 21 juni 2016 att fatta förnyat inriktningsbeslut för Tvärbana Norr Kistagrenen för genomförande av aktiviteter inom planeringsfasen till en investeringsutgift om 253 miljoner kronor.

Tvärbana Norr Kistagrenens totala budget fastställdes till 4 937 miljoner kronor inklusive index vid landstingsfullmäktiges sammanträde den 13 december 2016 (LS 2016-1027).

Trafikförvaltningen
IP
Spårväg

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-10-20

Ärende
TN 2023-0681

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Arbetet med att ta fram en genomförandestrategi startade 2016 med att Program Kistagrenen jämförde tre huvudinriktningar benämnda (A, B och C). Skillnaden mellan dessa tre alternativ kan kortfattat beskrivas med att Alternativ A innebar en stor mängd utförandeentreprenader, alternativ C en stor totalentreprenad och alternativ B i princip en kombination av A och C.

De tre inriktningarna utvärderades 2017 genom intervjuer och workshops, där resultatet vid en sammanvägd bedömning rekommenderade en inriktning mot alternativ C, en stor totalentreprenad. Dock fanns kritik mot denna rekommendation från interna experter, framförallt gällande kostnadsrisker. Alternativ B utvärderades heller inte på samma sätt som alternativen A och C.

Det som framhölls som största fördelen med en totalentreprenad var ett möjligt samordnat helhetsansvar för projektering och utförande vilket då även kunde möjliggöra parallella förfaranden. De största nackdelarna var svårigheter att hantera målkonflikter från olika intressenter vad gäller utformning av tekniska lösningar samt kostnadsmässiga påslag om detaljplanerna inte var godkända vid upphandlingstillfället.

2018-06-26 fattade förvaltningschefen beslut om att sträckan Bromma flygplats – Helenelund skulle upphandlas som en totalentreprenad samt att entreprenadupphandlingen skulle genomföras som ett förhandlat förfarande enligt LUF.

Sträckan Norra Ulvsunda – Bromma flygplats började byggas 2018. Projektet projekterades först och genomfördes därefter som en utförandentreprenad. Trafikstart skedde i maj 2021. Dock fick trafiken avbrytas med anledning av omfattande flygradiostörningar orsakade av gnistbildning mellan kontaktledningen och spårvagnen. Efter omprojektering samt åtgärder på kontaktledningsanläggningen såväl som i ett elektromagnetiskt avskärmat stängsel mot flygplatsen kunde trafiken återupptas i december 2021.

Totalentreprenören Gülermak tilldelades kontrakt avseende konstruktions- och spårarbeten för sträckan Bromma Flygplats – Helenelund i november 2019. Tilldelningen överprövades och kontrakt kunde ingås den 8 september 2020.

Trafikförvaltningen
IP
Spårväg

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-10-20

Ärende
TN 2023-0681

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Under 2021 aviserade Gülermak att onormala prisökningar påverkade deras kostnader för materialinköp och arbetskraft varför dialog om eventuell reglering inleddes. Efter knappt två års arbete identifierades en nedgång i framdriften och efter ytterligare en tid aviserade Gülermak omfattande ekonomiska problem. Det framkom då att Gülermak haft svårt att betala sina underleverantörer.

Den 1 november 2022 informerade Gülermak SL om att om SL inte kunde tillskjuta medel motsvarande den ersättning Gülermak ansåg sig att ha rätt till enligt kontraktsvillkoren i ABT 06 kap 6 § 3 på grund av onormala prisökningar, eller omförhandla ersättningsmodellen, skulle projektet drabbas av irreparabla konsekvenser.

Att bestämmelsen i ABT 06 kap. 6 § 3, som reglerar entreprenörens rätt till ersättning för onormala prisökningar var tillämplig var ostridigt utifrån trafikförvaltningens bedömning.

I januari 2023 fattade trafiknämnden beslut om att teckna tilläggsavtal till entreprenadavtalet avseende ersättning för onormala prisökningar och ändring av ersättningsmodell så att den framgent baserades på löpande räkning i enlighet med kontraktsvillkoret ABT 06 kap 6 § 9. Tilläggsavtalet innebar även att Gülermak skulle tillställa SL en genomförandegaranti (on demand) till ett belopp om 100 miljoner kronor som skulle gälla till och med att alla eventuella besiktningsanmärkningar under slutbesiktningen var åtgärdade.

Vid en totalentreprenad har beställaren begränsad insyn och därför skrevs det in i tilläggsavtalet krav på att SL skulle få insyn i totalentreprenadens styrning i alla delar inklusive dess tekniska och ekonomiska underlag. SL gavs även rätt att avbeställa hela eller delar av entreprenaden; Gülermak skulle då enbart ha rätt till ersättning för nedlagda kostnader, fast arvode för att täcka sina fasta kostnader fram till datum för avslut och avvecklingskostnader.

Under våren 2024 framkom att Gülermaks genomförandegaranti om 100 miljoner kronor var på väg att löpa ut. SL begärde då omedelbart att garantin skulle förlängas. Efter dialog återkom Gülermak med motkrav om att villkoren i tilläggsavtalet skulle ändras för att de skulle förnya garantin. Ett motkrav var att tiden för att slutföra byggnationen till Ursviks torg skulle förlängas. SL meddelade att det inte var aktuellt och efter att utsatt deadline för förlängning av genomförandegarantin passerats hävde SL totalentreprenadavtalet KG40.

Trafikförvaltningen
IP
Spårväg

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-10-20

Ärende
TN 2023-0681

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Entreprenaden är i september 2025 ännu inte slutreglerad och förlikningsdialog pågår.

Sträckan Ursviks torg – Helenelund: avbeställningen 2023/2024

Sträckan Ursviks torg till Helenelund utgjorde cirka halva den totala omfattningen av totalentreprenadsavtalet med Gülermak och avbeställdes vid årsskiftet 2023/2024 i enlighet med de tillkomna kontraktsvillkoren. Vid avbeställningstillfället hade Gülermak inte påbörjat någon produktion på sträckan och bedömningen var att de inte kunnat hantera denna sträcka på grund av kapacitets- och kompetensbrist.

Sträckan är utmanande ur byggnationsperspektiv, den börjar vid Ursvik som är under exploatering för att sedan passera genom Igelbäckens naturreservat på en 170 meter lång bro över Igelbäcken. Sträckan fortsätter därefter fram till Kymplingelänken där passage sker genom en sedan tidigare förberedd tunnel, vidare genom Ärvinge som visat på utmanande geotekniska förutsättningar för att därefter via en ramp ansluta tvärs mot Färögatans bro för att nå hållplatsen Kista centrum på Jan Stenbecks torg. Den avslutande delen går från torget längs med Kistagången och passerar E4:an via en nu färdigbyggd vägport för att ansluta till Helenelund och pendeltåget. Just Kistagången bedöms som den mest utmanande och tidskritiska delen på sträckan till följd av att merparten av alla ledningar genom Kista passerar här. Dessa behöver läggas om på ett sådant sätt att framtida underhåll möjliggörs utan att det påverkar spårvägen efter att den är färdigställd.

Samtliga ovan nämnda utmaningar kräver förutsättningsskapande aktiviteter i form av god samverkan med kommunerna som i det här fallet utgörs av Sundbyberg, Stockholm, Sollentuna. Vidare behövs samverkan med fastighetsägare i området, fördjupande utredningar för att adressera respektive utmaning och komplexitet samt i många fall detaljprojektering för att kunna fatta beslut om vilken teknisk lösning som ska är lämplig vid varje enskilt tillfälle.

Som tidigare nämnts innebär tilläggsavtalet insyn i totalentreprenadens styrning i alla delar inklusive dess tekniska och ekonomiska underlag. För att skapa en tydlig bild av status på sträckan Ursviks torg – Helenelund samt förståelse för när produktionen kunde påbörjas begärde SL en fullständig genomgång tillsammans med Gülermak.

Trafikförvaltningen
IP
Spårväg

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-10-20

Ärende
TN 2023-0681

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Vid genomgången framkom att merparten av de förutsättningsskapande aktiviteterna för sträckan såsom utredningar och detaljprojektering inte påbörjats med undantag för projektering av bron över Igelbäcken. Bron hade Gülermak sedan tecknandet av tilläggsavtalet försökt få SL att godkänna produktionsstart av. Dock visade genomgången att projekteringen av bron inte var anpassad till den geografiska platsen bron skulle uppföras på varför SL inte kunde tillstyrka byggstart.

Utifrån resultatet av den fullständiga genomgången samt i syfte att skapa full rådgivning över situationen beslutades att avbeställa alla arbeten på sträckan Ursviks torg – Helenelund.

I samband med avbeställningen skapade SL ett eget projekt för att omgående påbörja förutsättningsskapande aktiviteter samt att upphandla en egen projekteringsorganisation. Projektet är sedan våren 2024 fullt bemannat och i nuläget är merparten av de större utredningspunkterna avklarade, detaljprojekteringen långt kommen och de första förfrågningsunderlagen är under framtagande. Utskick för anbudslämning på de första entreprenadarbetena är möjligt i början av 2026.

Sträckan Bromma flygplats – Ursviks torg: hävning 2024

Gülermak tilldelades kontrakt i november 2019. Tilldelningen överprövades och kontrakt kunde ingås den 8 september 2020.

Under perioden oktober 2020 – november 2022 projekterade och byggde Gülermak parallellt. De största konstruktionerna som uppfördes var delar av tråget från Bromma flygplats – Solvalla, monoliten som möjliggör passage under Bällstavägen, halva Solvallabron samt halva Enköpingsbron. Vidare genomfördes vissa markarbeten i Rissne.

Under hösten 2022 identifierades en nedgång i framdriften och flera av Gülermaks underentreprenörer ställde in sina arbeten då de inte fått betalt. I november 2022 när Gülermak informerade SL om att om SL inte kunde tillskjuta medel skulle projektet drabbas av irreparabla konsekvenser stod produktionen i princip still. Trots att tilläggsavtalet tecknades i januari 2023

Trafikförvaltningen
IP
Spårväg

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-10-20

Ärende
TN 2023-0681

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

medförde produktionsstoppet en försening om minst sex (6) månader samt stilleståndskostnader för organisation samt hyrmaterial på byggarbetsplatserna.

Anledningen till att produktionen inte kom igång igen var primärt att de svenska underentreprenörerna inte litade på att Gülermak skulle betala dem för utfört arbete varför de var starkt ovilliga att teckna kontrakt med Gülermak. Situationen ledde sedermera fram till att SL ställde ut betalgarantier till underentreprenörerna som innebar en utfästelse om att betala för utfört arbete i det fall Gülermak inte betalade. Betalgarantierna har vid granskning senare visat sig utgöra så kallad enkel borgen och de ställdes ut i strid med gällande regelverk inom Region Stockholm.

Tilläggsavtalets möjlighet till insyn i totalentreprenadens styrning i alla delar inklusive dess tekniska och ekonomiska underlag ledde till att det under våren 2023 framkom att, den av Gülermak upphandlade, projektören inte hade kompetens att slutföra projekteringen. Flertalet försök att få en godtagbar leverans gjordes utan framgång varpå projektörens kontrakt avslutades. Med anledning av detta genomfördes ett byte av projektör samt omtag i projekteringen.

Under perioden april 2023 – juni 2024 fortsatte Gülermak att projektera och bygga parallellt. De största konstruktionerna var färdigställande av tråget från Bromma flygplats – Solvalla, färdigställande av Solvallabron samt färdigställande av Enköpingsbron. Projekteringen drogs delvis fortfarande med problem, framförallt avseende samordning och samgranskning av handlingar. Vissa teknikområden låg efter tidplanen och SL ökade fokus på att säkerställa att Gülermak kunde presentera en samgranskad projektering som möjliggjorde kvalitetssäkrad produktion från hösten 2024. Parallellt med detta pågick dialog om att Gülermaks genomförandegaranti var på väg att löpa ut.

Gülermak utlovade en samordnad projekteringsleverans till slutet av juni 2024. Vid tidpunkten för leverans levererade flertalet av teknikområdena, dock ej alla och ej samordnat. Den 6 juli 2024 hävde SL totalentreprenadavtalet KG40.

Efter hävningen skapade SL omgående ett projekt för att genomföra skyddsarbeten i syfte att säkra byggarbetsplatserna. Vidare har projekteringsorganisation upphandlats. I nuläget pågår arbete med att färdigställa projektering efter tidigare totalentreprenad. Enligt plan kommer

Trafikförvaltningen
IP
Spårväg

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-10-20

Ärende
TN 2023-0681

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

färdiga bygghandlingar finnas framme sommaren 2026 vilket möjliggör upphandling av entreprenadarbeten från hösten 2026.

Grundkalkyl och succesivanalys

Enligt beslutad process, ska, om ett förnyat genomförandebeslut krävs, planeringsfasens grundkalkyl samt drift -och underhållskalkyl justeras och uppdateras. Grundkalkylen ska kompletteras med en osäkerhetsbedömning i form av en uppdaterad successivanalys, för att ge så goda ekonomiska underlag som möjligt. De två kalkylerna ska jämföras mot varandra.

Då den ekonomiska osäkerheten i kalkylerna hanteras på olika sätt kommer slutresultatet att skilja sig något mellan metoderna. I successivanalysen omfattas den ekonomiska osäkerheten både av generella osäkerheter och kalkylblocksspecifika osäkerheter, vilket beräknas via statistisk distribution och ger ett sannolikhetsspann för slutlig utgift. Här utgör 50%-värdet den troliga investeringsutgiften samt skillnaden mellan 50%-värdet och 85%-värdet den ekonomiska osäkerheten.

I grundkalkylen motsvarar den ekonomiska osäkerheten istället det procentuella påslag, vilket i vissa kalkyler kallas för reserv, som läggs ovanpå den mängdade entreprenad- och byggherrekalkylen.

Kistagrenens uppdaterade grundkalkyl

Efter avbeställningen av sträckan Ursviks torg – Helenelund samt hävningen av totalentreprenadkontraktet för sträckan Bromma flygplats – Ursviks torg har projekten arbetat med utredningar samt detaljprojektering. Detta har utgjort ingångsvärden till en uppdaterad grundkalkyl tillika prognos.

Grundkalkylen visar på att det förväntade utfallet exklusive reserv för ekonomisk osäkerhet är 8 575 miljoner kronor.

De största posterna som bidrar till prognosökningen är:

- Utredning som visar på behov av större ingrepp i Färögatans bro jämfört med tidigare antaganden.
- Systemhandling har utgått ifrån att befintlig bro över Isafjordsgatan kan nyttjas. Utredning visar att befintlig bro behöver rivas och ny bro byggas.
- Utredning visar på behov av omfattande markförstärkningsåtgärder jämfört med tidigare antaganden.

Trafikförvaltningen
IP
Spårväg

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-10-20

Ärende
TN 2023-0681

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

En anledning till att tidigare antaganden visat sig felaktiga är att systemhandling saknas för del av sträckan.

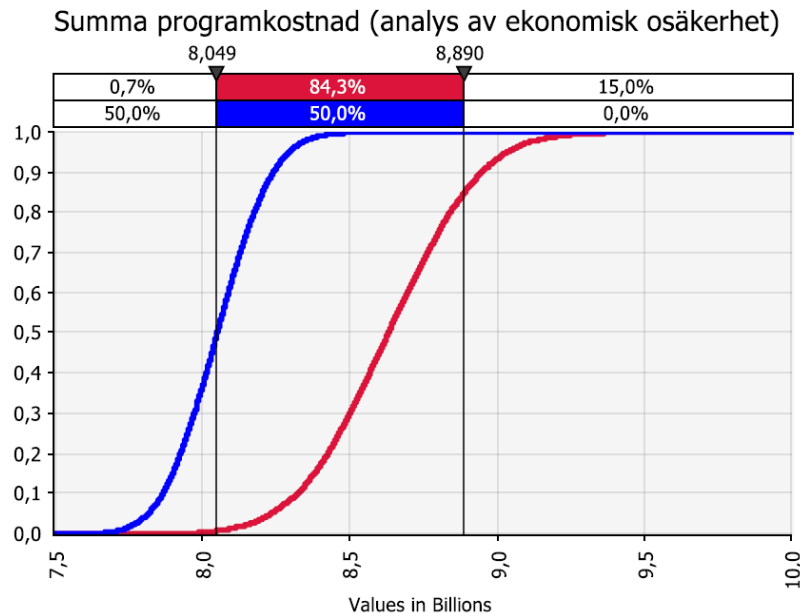
Grundkalkylens uppdaterade tidplaner visar på trolig tidpunkt för trafikstart till Ursviks torg är kvartal fyra 2028 samt till Helenelund kvartal fyra 2029.

Kistagrenens genomförda succesivanalys

Analysen genomfördes av en, av beställaren utsedd, analysgrupp. Nedan presenteras en sammanställning av resultatet för byggherreutgift och entreprenadutgift. Den ungefärliga summan av dessa presenteras som delsumma baskalkyl och den totala investeringsutgiften, det vill säga kostnader inklusive de generella osäkerheterna. Det bör noteras att indexering inte omfattas.

	<i>Summering av resultat</i>	<i>Standardavvikelse</i>
<i>Byggherreutgift ink nedlagda kostnader</i>	6 389 miljoner*	104 miljoner
<i>Entreprenadutgift</i>	1 660 miljoner	102 miljoner
<i>Delsumma Baskalkyl (50-percentilnivå)</i>	8 049 miljoner	145 miljoner
<i>Ekonomisk osäkerhet</i>	841 miljoner	-
<i>Total investeringsutgift (85-percentilnivå)</i>	8 890 miljoner	248 miljoner

Av den totala investeringsutgiften om cirka 8 890 miljoner kronor uppgår den ekonomiska osäkerheten till cirka 841 miljoner kronor. Den ekonomiska osäkerheten beräknas som differensen mellan 85-percentilen för den totala investeringsutgiften och 50-percentilen för baskalkylen.



Figur 9. Åskådliggörande av den ekonomiska osäkerheten. Blå kurva utgör kumulativ sannolikhetsfördelning över kostnaderna för projektet utan hänsyn till generella osäkerheter. Röd kurva utgör kumulativ sannolikhetsfördelning över kostnaderna för projektet med hänsyn till de generella osäkerheterna.

För Bromma flygplats – Ursviks torg visar succesivanalysen en övergripande tidsosäkerhet om cirka 18 månader.

För Ursviks torg – Helenelund visar succesivanalysen en övergripande tidsosäkerhet om cirka 15 månader.

Tidsosäkerhetens storlek grundas i att vid tillfället för succesivanalysen var projekterings- och produktionsförutsättningar delvis okända. Detta sammantaget medförde att tidsosäkerhet i analysen bedömdes som orimligt omfattande och därmed inte är en del av grunden för förslag till beslut, se överväganden och motivering.

Överväganden och motivering

Enligt beslutad process har resultat från uppdaterad grundkalkyl och uppdaterad succesivanalys jämförts mot varandra. För rekommendation till beslut om ny ekonomisk ram ligger succesivanalysens värde inklusive

Trafikförvaltningen
IP
Spårväg

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-10-20

Ärende
TN 2023-0681

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

ekonomisk osäkerhet, i enlighet med gällande process. Skillnaden mellan grundkalkyl och succesivanalysens resultat utgörs av en större post för ekonomisk osäkerhet utöver identifierade risker.

Till grund för rekommendation till beslut avseende nya tider för trafikstarter ligger Kistagrenens uppdaterade tidplaner. Valet att utgå ifrån de uppdaterade tidplanerna istället för succesivanalysens resultat grundas i att vid tillfället för succesivanalysen var förutsättningarna för ny projekteringsorganisation, behov av omtag i projektering samt produktion samt omfattning avseende produktion i Kista delvis okända vilket medförde att tidplaner inklusive tidsosäkerhet bedömdes orimligt utdragen.

Tidsförskjutningen jämfört med tidigare beslut beror till övervägande del på omtag i projekteringen för sträckan Bromma flygplats – Ursviks torg samt att SL i egen regi genomfört de utredningar och detaljprojektering för sträckan Ursviks torg – Helenelund som inte utförts av tidigare totalentreprenör.

Samhällsekonomisk analys

Inför förnyat genomförandebeslut 2024 genomfördes en samhällsekonomisk analys av Tvärbanans utbyggnad av Kistagrenen där även alternativet att vända vid Ursviks torg utreddes. Rapporten utgår ifrån en trafikanalys med tillhörande samhällsekonomisk bedömning. Nyttobedömningen har i augusti 2025 uppdaterats med nya investeringskostnader. Kistagrenens resenärs- och trafikeffekter ställs mot kostnaden att slutföra projektet och mot den totala projektkostnad som nu förväntas.

Alternativen som utretts är

- Jämförelsealternativet, JA, Tvärbanan tas bort mellan Bromma flygplats och Helenelund.
- Utredningsalternativ 1, UA1, slutstation Helenelund.
- Utredningsalternativ 2, UA2, slutstation Ursviks torg.

Den samlade lönsamhetsbedömningen är att det är samhällsekonomiskt lönsamt att färdigställa projektet.

När spårvägen når fram till Helenelund uppkommer möjligheter att bygga vidare mot till exempel Täby (vilket studeras inom pågående Budgetuppdrag 11 - framtidens tunnelbane- och spårutbyggnader). En förlängning till Täby

Trafikförvaltningen
IP
Spårväg

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-10-20

Ärende
TN 2023-0681

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

skulle ge ökat resande och ytterligare restidsnyttor på delen väster om Helenelund.

Analys - Upphandlingsstrategi

Affärsformen har analyserats. För att slutföra Tvärbana Norr Kistagren bedöms det mest kostnadseffektiva upplägget vara att detaljprojektera i egen regi samt därefter upphandla flera utförandeentreprenader. Bedömningen är att ett sådant förfarande minimerar risken för omtag samt ändringar och tillägg under produktionstiden. Vidare bedöms det lämpligt utifrån vad marknaden bedöms kunna leverera i god konkurrens.

Analys – Kostnadsreducerande åtgärder

En del av Tvärbanan Kistagrenens totala merkostnad ligger i att spårvägen från sin ursprungliga beställning är bestämd att genomföras med ett annat gestaltningsmässigt uttryck än övrig spårväg inom trafikförvaltningens anläggning.

Många av de lösningar som ska byggas har därav behövt tas fram från grunden, istället för att nyttja standardprodukter såsom tidigare projekt gjort och som det finns erfarenheter inom trafikförvaltningen av.

Dessa beslut är också svåra att ompröva, eftersom gestaltningsprogrammet är gällande i de allra flesta avtal som slutits med de tre kommuner som Kistagrenen passerar. Även om SL hade velat se över valen har de redan utlovats till kommuner som gått in som medfinansiärer. SL sitter därav fast med många av de val som gjordes i ett tidigt skede där fokus varit på gestaltning snarare än kostnadseffektiva lösningar.

Gestaltningsprogrammet utgör vidare delvis krav avseende utformningen såsom den finns beskriven i detaljplanerna vilket är en ytterligare försvårande faktor. Att riva upp lagakraftvunna detaljplaner och göra om dessa har en avsevärd tidspåverkan och bedöms inte vara en framkomlig väg.

Det har även genomförts ett arbete för att identifiera möjliga besparingar inom ramen för den tekniska utformningen av anläggningen så som beslutad av totalentreprenören.

Trafikförvaltningen
IP
Spårväg

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-10-20

Ärende
TN 2023-0681

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Alla förändringar, däribland potentiella kostnadsbesparingar, innebär att en tidigare framtagna projekteringshandling behöver justeras. Att justera en projekteringshandling tar i de flesta fall mer tid, och kostar mer pengar än kostnadsbesparingen som åstadkoms. Efter genomlysning, övertagande av projektering i egen regi samt att ha genomfört förändringar avseende teknikval under hösten 2024 och våren 2025 har Tvärbana Norr Kistagrenen nu landat i att projekteringen kommit så långt att samtliga potentiella förändringar har en direkt negativ påverkan på tidplan då de innebär omtag i projekteringen. Bland annat ligger detta till grund för beslutet att behålla totalentreprenörens teknikval på sträckan Bromma flygplats – Ursviks torg avseende spårbyggnadssystem så kallad ”slabtrack”.

Inte heller något ytterligare avkall på funktionen bedöms som genomförbart utan att äventyra möjligheten att trafikera sträckan såsom planerat. I tidigare skede har bland annat spårvagnsdepå i Rissne utgått ur omfattningen.

Som en del av översynen av kostnadsbesparande åtgärder genom reducerad funktionalitet har Kistagrenen sett över det signal- och manöversystem som tidigare beslutats att införas. Systemet, som är ett förenklat system i grunden, infördes ursprungligen som en kostnadsbesparande åtgärd jämfört med att bygga ett komplett signalsystem såsom på befintlig tvärbana.

Slutsatsen av denna analys är att det är möjligt att bygga en spårväg helt utan ett signalsystem men att nyttan för hela Tvärbanesystemet bör vägas in i kostnads- och nyttoanalysen. Man behöver därför ta hänsyn till den långsiktiga planeringen för resterande Tvärbanan. Tvärbana Norr Kistagrenen utför fordonsinstallationer på samtliga spårfordon av typen A32 och A35.

Att införa ett signal- och manöversystem medför att spårvägen kan hålla en högre genomsnittshastighet genom att automatiskt få prioritet vid trafiksignaler samt att det med signal- och manöversystemet går att köra med högre hastighet på delar av banan. Detta medför en kortare restid och därmed högre resenärsnytta. Vidare bidrar systemet till en förbättrad trafikinformation.

Inga ytterligare besparingar genom minskad funktionalitet bedöms som möjliga.

Trafikförvaltningen
IP
Spårväg

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-10-20

Ärende
TN 2023-0681

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Sedan föregående beslut har de teknikval som gjorts av totalentreprenören och som visat sig vara kostnadsdrivande prövats. I det arbetet har produktionsmetoder valts utifrån en balans mellan att använda befintligt, av totalentreprenören redan inköpt, material och produktionseffektivitet där det totalekonomiska perspektivet har varit vägledande.

När det gäller de tekniska valen som gjorts under totalentreprenaden har bland annat följande setts över för att optimera den tekniska utformningen:

- Växelförbindelser
- Spårbyggnadsmetoder
- Dimensionering av bana och byggnadsverk
- Kraftförsörjning
- Hållplatsers utformning

Detta har lett till att man för sträckan Ursviks torg – Helenelund har valt ett annat spårbyggnadssystem än totalentreprenören. För hela sträckan Bromma flygplats – Helenelund innebär översynen en annan kraftförsörjningsstrategi vilket lett till en minskning av antalet kraftmatningspunkter. Vidare har hållplatsernas utformning förändrats tekniskt utan att ge avkall på gestaltningen genom att framkanten inte byggs med solid granit utan av granitklädd betong. Dessutom är hållplatsernas plattformar inte längre uppvärmda. Antalet teknikbyggnader har optimerats, en teknikbyggnad utgår.

Ovanstående bedöms inte som en omfattningsförändring då det inte medför någon påverkan på levererad funktion eller effektmål.

Systemhandling eller motsvarande

Ursprunglig systemhandling från 2016 gäller med tillägg avseende genomförda utredningar där systemhandling varit undermålig eller saknats.

Hållbarhetsinriktning

Hållbarhetsaspekter, deras målinriktning samt ambitionsnivån är oförändrade jämfört med förnyat genomförandebeslut, 2021-10-14.

Funktionsrättsbeskrivning

Förslag till beslut innebär oförändrade konsekvenser för personer med funktionsnedsättning.

Trafikförvaltningen
IP
Spårväg

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-10-20

Ärende
TN 2023-0681

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Överlämningsstrategi

Kriterier för överlämning och mottagning till förvaltning är oförändrade jämfört med förnyat genomförandebeslut, 2021-10-14.

Trafiklösningar för boende i Ursvik fram till färdigställande.

Befintlig trafik i Ursvik är busslinjer 504 och 504Y. På Enköpingsvägen trafikerar nattbusslinje 591. I samband med tidtabellsskiftet i december sker två trafikförändringar som är till nytta för boende i Ursvik.

En ny busslinje kommer att inrättas som trafikerar Ursvik:

Ny linje 519 Ursvik – Frösunda – Tekniska högskolan

Ny linje 519 binder samman Ursvik – Enköpingsvägen – Solna station norra – Frösunda – Roslagstull – Tekniska högskolan. Med linjen erbjuds resenärer bytesfria förbindelser mellan expanderande bostadsområdet Ursvik, pendeltågets Märsta-/Uppsalalinje samt Frösunda och Stockholms innerstad. Linjen kommer att trafikeras hela trafikdygnet alla veckodagar.

Utöver det kommer linje 157 att få ny linjesträckning och börja trafikera Enköpingsvägen. Där kommer den att trafikera en ny hållplats, Oxenstiernas allé, som ger boende i Ursvik fler resmöjligheter:

Linje 157 Danderyds sjukhus – Lunda industri

Linjen får ändrad linjesträckning och trafikerar Enköpingsvägen i stället för Rissneleden. Syftet är att ge linjen en snabbare linjesträckning för genomgående resor och gör linjen tillgänglig för resenärer i södra Ursvik.

Tillgänglighet till tunnelbanan

Sundbybergs stad bygger en gång-/cykel-bro över Enköpingsvägen vilken planeras vara färdig fjärde kvartalet 2026. Bron gör tunnelbanan mer tillgänglig för boende i området. Utöver det matar linje 504 till närliggande tunnelbanestationer.

Inga ytterligare linjer planer att införas i området under perioden, dock kan busstrafikens turtäthet komma att utökas om behov uppkommer med anledning av utökat bostadsbyggande. Trafikförvaltningen följer upp resandet på linjerna och anpassar trafikutbudet vid behov.

Trafikförvaltningen
IP
Spårväg

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-10-20

Ärende
TN 2023-0681

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Risikanalys

Risker och/eller konsekvenser med anledning av att beslutet fattas

Beslutet medför risker med konsekvenser för trafikförvaltningens förmåga att utföra sitt uppdrag eller nå sina övergripande mål såväl i den löpande driften som i investeringsverksamheten. Risker med följande konsekvenser har identifierats:

Risker med konsekvenser för leverans eller funktion och därmed kund- och resenärspåverkan

Ja ☒

Nej ☐

Risker med konsekvenser för regelffterlevnad och effektivitet

Ja ☐

Nej ☒

Risker ekonomiska konsekvenser

Ja ☒

Nej ☐

Risker med säkerhetskonsekvenser

(trafiksäkerhet, informationssäkerhet, IT-säkerhet, säkerhetsskydd¹, fysisk säkerhet (verksamhetsskydd/security), brandsäkerhet eller civil beredskap²)

Ja ☐

Nej ☒

Risker med konsekvenser för miljö, liv och hälsa

Ja ☐

Nej ☒

Risker med sociala konsekvenser

¹ Dokumenteras i särskild ordning

² Dokumenteras i särskild ordning

Trafikförvaltningen
IP
Spårväg

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-10-20

Ärende
TN 2023-0681

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Ja ☐
Nej ☒

Risker med konsekvenser för Trafikförvaltningens varumärke och förtroende

Ja ☒
Nej ☐

Beskrivning av riskerna samt bedömning av förmåga till hantering

Tvårbana Norr Kistagrenen är i genomförandefas och har ett utvecklat riskarbete i syfte att löpande identifiera och värdera risker samt genomföra åtgärder för att minska konsekvensen av ett eventuellt riskutfall. Samtliga risker som bedöms som höga eller mycket höga enligt programmets riskmatris skall ha definierade åtgärder vilket följs upp och rapporteras löpande.

Enligt uppdaterade rutiner hanteras riskreserven centralt och när den ska användas skall beslut fattas av sektionschef. Besluten dokumenteras i den månatliga rapporteringen i enlighet med ordinarie rapporteringsprocess.

Risker med konsekvenser för leverans eller funktion och därmed kund- och resenärspåverkan.

Riskbeskrivning: Tidsrisk bedöms påverka resenärer, kommun och näringsliv.

Efter analys kan trafikstart till Ursviks Torg beräknas till fjärde kvartalet 2028. Kvarvarande osäkerheter inklusive tidsrisker är framför allt kopplad till övertagande av totalentreprenörens projektering, samordning och färdigställande. Vidare utgör mark- och banarbeten där ny entreprenör ska ta vid redan halvfärdiga anläggningar ett större osäkerhetsblock.

Efter analys kan trafikstart till Helenelund beräknas till fjärde kvartalet 2029. Kvarvarande osäkerheter inklusive tidsrisker är framför allt kopplade till produktionstekniska utmaningar avseende mer omfattande ledningsomläggningar i Kistagången än vad som kan bekräftas av befintliga ritningar. Geotekniska utmaningar i Ärvinge som kräver än mer markförstärkningsåtgärder än vad genomförda utredningar visar. För hela sträckan kvarstår osäkerheter avseende de trafiklogistiska hinder i Kista som

Trafikförvaltningen
IP
Spårväg

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-10-20

Ärende
TN 2023-0681

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

omöjliggör parallell produktion i den omfattning som idag är planerat. Det finns även risk för att Kistagrenens anmälan om vattenverksamhet bedöms avvikande av Länsstyrelsen och att man därmed behöver söka vattendom för att kunna anlägga bron över Igelbäcken.

Riskbedömning: Den viktade bedömning är att en eller flera av riskerna med påverkan på tid motsvarar mycket hög på riskmatrisens skala. Konsekvensen av ett riskutfall är en förlängd produktionstid på mellan 4 – 24 månader. En förlängd produktionstid innebär inte per definition att trafikstarten förskjuts i motsvarande omfattning.

Förmåga att hantera risken: Samtliga tidspåverkande risker har detaljerade åtgärder samt utpekade åtgärdsägare. De identifierade åtgärderna bedöms signifikant minska sannolikheten att risken faller ut. Dock faller vissa åtgärder utanför Tvärbana Norr Kistagrenens kontroll, exempelvis myndighetsbeslut avseende trafikavstängningar samt vattendom.

Risker med ekonomiska konsekvenser.

Riskbeskrivning: Kvarvarande risker med ekonomiska konsekvenser består i huvudsak av kostnader för mer omfattande ledningsarbeten och markförstärkning än vad som kunnat förutses, få eller högre anbud till följd av marknadssituationen samt tillkommande produktionsinsatser. Utöver dessa medför tidsrisker beskrivna ovan även risk för en kostnadsökning.

Riskbeskrivning	Bedömning 2024	Bedömning 2025
Identifierade produktionsrisker	110 - 190 mkr	70 – 130 mkr
Risk för överprövning med tidsförlängning eller forcering	30 - 90 mkr	10 – 50 mkr
Tillkommande arbeten med temporära trafiklösningar	25 - 75 mkr	25 – 75 mkr
Tillkommande arbeten med grundläggning och provisorier	30 - 60 mkr	20 – 40 mkr
Marknadsutveckling	20 - 40 mkr	20 – 40 mkr

Trafikförvaltningen
IP
Spårväg

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-10-20

Ärende
TN 2023-0681

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Projekteringskvalitet samt konstruktionsutmaningar	40 – 90 mkr	Fördyring medtagen i grundkalkyl
Avvikande geoteknik	10 – 30 mkr	10 -30 mkr
Viktat riskvärde	310 mkr	189 mkr

Riskbedömning: Den viktade bedömning är att en eller flera av riskerna med ekonomiska konsekvenser motsvarar mycket högt riskvärde. Det viktade riskvärdet i riskregistret uppgår i september 2025 till 189 miljoner kronor fördelat på 191 identifierade risker.

Förmåga att hantera risken: Samtliga kostnadspåverkande risker har detaljerade åtgärder samt utpekade åtgärdsägare. Genom att detaljprojektera innan upphandling minimeras risker för att okända förutsättningar upptäcks i ett sent skede och därmed påverkar genomförandekostnaden. Kistagrenen har en kontinuerlig dialog med marknaden för att säkerställa intresse och förståelse för Kistagrenens förutsättningar. De identifierade åtgärderna bedöms signifikant minska sannolikheten att risken faller ut. Ingen av de mer omfattande identifierade åtgärderna bedöms ligga utanför Tvärbana Norr Kistagrenens kontroll.

Ekonomisk osäkerhet

Ekonomisk osäkerhet uppgår utifrån genomförd succesivanalys till 841 miljoner kronor exklusive index med en fördelning på byggherreutgift om 690 miljoner kronor samt entreprenadutgift om 151 miljoner kronor.

I grundkalkylen finns prognostiserade fördyringar inarbetade vilket medför att poster för ekonomisk osäkerhet, exklusive index fördelas enligt nedan.

Ekonomisk osäkerhet	841 mkr
Fördyring medtagen i grundkalkyl	237 mkr
Viktat riskvärde	189 mkr
Reserv osäkerhet	415 mkr

Ekonomisk osäkerhet består till största del av osäkerheter inom områdena:

Trafikförvaltningen
IP
Spårväg

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-10-20

Ärende
TN 2023-0681

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

- entreprenörers leveransförmåga,
- trafikförvaltningens beställarförmåga,
- marknadssituation och tidplan,
- tillkommande krav,
- geografisk placering/omgivning.
- redan byggd anläggning av Gülermak,
- produktion kopplat till BEST-arbeten och hållplatser,
- ledningsomläggningar,
- ökade kostnader för betongkonstruktioner,
- likriktarstationer inkl. byggnad och innanmäte

Avgränsning av ekonomiska risker som Kistagrenen har under bevakning

För byggnation av bron över Igelbäcken har trafikförvaltningen lämnat in en ansökan om dispens för vattenverksamhet. Bedömningen är att dispens kan medges. Om dispens inte medges krävs vattendom vilket skulle medföra en omfattande tidsförlängning vilket i sin tur även kan leda till en betydande kostnadsökning.

Risker med konsekvenser för trafikförvaltningens varumärke och förtroende.

Förmågan att leverera tvärbanan i enlighet med beslutade ramar avseende tid och ekonomi bedöms som en risk med konsekvenser för trafikförvaltningens varumärke och förtroende. Tid och ekonomiska konsekvenser hanteras som separata riskområden, se ovan. I övrigt har inga konsekvenser för varumärke och förtroende har identifierats.

Risker och/eller konsekvenser med anledning av att beslutet inte fattas

Riskbeskrivning: I det fall ett beslut inte fattas i närtid kan planerade upphandlingar inte genomföras enligt plan vilket leder till tidsförskjutning. Tidsförskjutning bedöms även leda till kostnadsökning.

I det fall ett beslut inte fattas att färdigställa Tvärbana Norr Kistagrenen uteblir omfattande medfinansiering. Vidare kommer förgäveskostnader uppstå för de anläggningsdelar som är byggda på sträckan Bromma – Ursvik samt vid Helenelund. Vidare behöver den trafikala situationen hanteras i befintligt

Trafikförvaltningen
IP
Spårväg

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-10-20

Ärende
TN 2023-0681

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

system vilket bedöms medföra följdinvesteringar i terminaler, vägnät och depåkapacitet.

Riskbedömning: Om beslut inte fattas är sannolikheten för denna risk mycket stor och konsekvenserna allvarliga.

Förmåga att hantera identifierade risker: Hantering av att beslutet inte fattas ligger huvudsakligen utanför Trafikförvaltningens rådighet

Kvantifierade effektmål

Projektet startade innan nuvarande investeringsriktlinje började gälla (2020). Dåvarande investeringsstrategi hade andra krav och en annan investeringsprocess jämfört med nuvarande Åtgärdsval- och Investeringsprocess. Enligt tidigare investeringsstrategi fanns inga krav att ta fram effektmål. Det gör att projektet inte har formulerat effektmål, indikatorer eller effektrealiseringstid under den fas som idag motsvarar åtgärdsvalsfasen, varför dessa inte finns att redovisa. Däremot finns enligt investeringsobjektets tidigare genomförandebeslut angivet att projektets mål/syfte är att bidra till:

- Ett attraktivt kollektivtrafiksystem i Stockholmsregionen.
- En ekonomiskt effektiv kollektivtrafik.

Detta innebär att Tvärbana Norr Kistagrenen ska vara:

- Tillgänglig – hållplatserna ska vara enkelt nåbara, lätta att orientera sig till och bytespunkterna effektiva och ändamålsenliga. Hållplatser, angöringar och skyltning ska vara tillgänglighetsanpassade.
- Snabb, effektiv och stadsmässig – genom sträckningens optimering och att spårvagnen ges prioritet i trafiken. Medveten planering ska minska barriäreffekter.
- Trygg och säker – genom medveten utformning av hållplatser, fordon och trafikmiljöer.

Ekonomiskt beslutsunderlag

Objekt Tvärbana Norr Kistagrenens totala budget fastställdes ursprungligen till 4 937 miljoner kronor och beslutades av landstingsfullmäktige år 2016.

Trafikförvaltningen
IP
Spårväg

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-10-20

Ärende
TN 2023-0681

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Ett förnyat genomförandebeslut fattades av regionfullmäktige år 2022. Då utökades budgetramen till 6 546 miljoner kronor, varav investeringsutgift uppgick till 6 522 miljoner kronor och driftkostnader uppgick till 24 miljoner kronor. I samband med detta förnyade genomförandebeslut så utökades även tidsramen och byggnation av depå plockades ur omfattningen.

I juni år 2024 fattades ett nytt förnyat genomförandebeslut av regionfullmäktige. Då utökades tidsram och budgetram. Den nya budgetramen uppgick till 8 108 miljoner kronor, varav investeringsutgift uppgick till 8 073 miljoner kronor och driftkostnader till 35 miljoner kronor.

Upparbetat utfall uppgår totalt till 5 503 miljoner kronor per 2025-09-30 varav 67 miljoner kronor i inriktningsfas, 190 miljoner kronor i planeringsfas och 5 246 miljoner kronor i genomförandefas.

Förslag till ny budgetram

Till följd av prognostiserade utgiftsökningar och förseningar samt en reserv för ekonomisk osäkerhet föreslås en ny ekonomisk ram för investeringsobjekt Tvärbana Norr Kistagrenen som totalt uppgår till 9 338 miljoner kronor inklusive index. Total investeringsutgift uppgår till 9 179 miljoner kronor och driftkostnader uppgår till 159 miljoner kronor. Investeringsutgiften föreslås således att utökas med 1 106 miljoner kronor och driftkostnader utökas med 124 miljoner kronor. Kvarvarande arbeten har förskjutits i tid vilket påverkat periodisering och därmed index.

Utökningen av investeringsramen mot föregående beslut förklaras av:

- Reserv för osäkerhet
- Byggherrekostnad till följd av förlängd tidsplan
- Fördyring i projekt
- Merkostnader till följd av hävning av avtal med totalentreprenör (2024)
- Index

Föreslagen investeringsutgift inkluderar en ekonomisk osäkerhet som exklusive index uppgår till 841 miljoner kronor. Osäkerhetsposten enligt det förra beslutet uppgick exklusive index till 310 miljoner kronor och beräknades då utifrån en viktning av konsekvens och sannolikhet som en del av programmets riskarbete.

Trafikförvaltningen
IP
Spårväg

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-10-20

Ärende
TN 2023-0681

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Den utökade investeringsutgiften föreslås finansieras inom investeringsplan 2026 med planår 2027 - 2035. Detta investeringsbeslut är därmed avhängigt regionfullmäktiges godkännande av investeringsbudget 2026 - 2035.

Driftkostnad under projektet

Objektets driftkostnad bedöms i och med detta beslut uppgå till 159 miljoner kronor, varav ackumulerad driftkostnad per 2025-09-30 uppgår till 136 miljoner kronor och består till största del av tidigare förgäveskostnader relaterat till entreprenad KG40. Förgäveskostnader som en följd av stillestånd efter hävning av entreprenad KG40 har beräknats tillkomma med ca 20 miljoner kronor. Löpande driftkostnader fram till programmets slut beräknas uppgå till 3 miljoner kronor. Detta överstiger tidigare beslut med 124 miljoner kronor.

Driftkonsekvenser

Driftkonsekvenser är oförändrade sedan föregående beslut. Objektets ekonomiska driftkonsekvenser förväntas under en 20-årsperiod, från att anläggningen bedöms vara i full drift och fullt aktiverad år 2030, uppgå till en kostnad om 3 081 miljoner kronor. I denna uppskattning ingår kostnad för köpt trafik, drift och underhåll för bana, el, signal, tele (BEST) samt reklamintäkter.

Kapitalkostnad

Enligt ny föreslagen tidsram så förväntas anläggningen vara fullt aktiverad år 2030. Efterföljande avskrivningar bedöms uppgå till ca 435 miljoner kronor per år vilket under en 20-årsperiod uppgår till 8 245 miljoner kronor och räntekostnader bedöms uppgå till ca 1 289 miljoner kronor under samma period. Investeringsbidrag bedöms finansiera 2 146 miljoner kronor under en 20-årsperiod.

Medfinansiering

Total medfinansiering från både stat och kommun bedöms uppgå till 2 371 miljoner kronor, vilket är en sänkning med 113 miljoner kronor jämfört med gällande genomförandebeslut på grund av utfasning av stadsmiljöavtal år 2027. Tidsförskjutningen av kvarvarande byggproduktion påverkar möjligheten att få bidrag från stadsmiljöavtal utbetalat vilket ger upphov till sänkningen. Dialog har sökts med Trafikverket för att hantera hur bidraget för trafikstarten till Helenelund ska hanteras, som sedan tidigare har beviljats 113 miljoner kronor men där inget ännu har betalats ut. I väntan på besked, genom gemensam dialog om hantering, så har denna ej räknats med i totalt belopp för

Trafikförvaltningen
IP
Spårväg

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-10-20

Ärende
TN 2023-0681

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

medfinansiering som angetts ovan. Detta i enlighet med försiktighetsprincipen, i riktlinje för god ekonomisk hushållning.

Den kommunala medfinansieringen från Stockholms stad, Sundbybergs stad och Sollentuna kommun är oförändrad och uppgår sammanslaget till cirka 1 192 miljoner kronor. Ingen indexuppräknings sedan det förnyade genomförandebeslutet år 2022 har gjorts. Av detta har 215 miljoner kronor erhållits per 2025-09-30. Totalt har 969 miljoner kronor av beviljad medfinansiering erhållits per 2025-09-30.

(MNKR)

Typ av medfinansiering:	Genomförandebeslut år 2024:	Prognos per 2025-09-30:	Varav erhållen medfinansiering per 2025-09-30:
Länsplan	770	770	428
Stadsmiljöavtal	522	409	326
1. Trafikstart Bromma Flygplats	99	99	79
2. Trafikstart Ursvik	310	310	247
3. Trafikstart Helenelund	113	0	0
Kommunal medfinansiering (ca)	1192	1192	215
Stockholms stad	1100	1100	195
Sundbybergs stad	72	72	0
Sollentuna kommun	20	20	20
Total medfinansiering (ca)	2 484	2 371	969

Påverkan förvaltning för utbyggd tunnelbana

Beslutet har ingen påverkan på Förvaltning för utbyggd tunnelbana, FUT.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt nedanstående underlag.

- Genomförandebeslut avseende Tvärbanan Kistagrenen SL 2014-0439, 2016-08-23
- Förnyat genomförandebeslut avseende Tvärbanan Norr Kistagrenen SL 2014-2882, 2021-10-14

Trafikförvaltningen
IP
Spårväg

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-10-20

Ärende
TN 2023-0681

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

- Godkännande av tilläggsavtal avseende Tvärbanan Kistagrenen (KG 40) SL 2014-2882, TN 2023-01-24, punkt 9.
- Förnyat genomförandebeslut avseende Tvärbanan Norr Kistagrenen SL 2023-0681, 2024-04-22
- Samhällsekonomisk analys av Tvärbanans utbyggnad av Kistagrenen juli 2025, TN 2023-0681, 2025-08-11.

Skickas till

Regionledningskontoret

Erik Norling
Förvaltningschef trafikförvaltningen

John Söderberg
Avdelningschef
Investeringsprojekt