

ÅRSRAPPORT FÖR 2022

Ramavtal 6 – Storstad Stockholm

Finansiering och medfinansiering avseende ökad tillgänglighet i storstäderna samt ökat bostadsbyggande enligt Sverigeförhandlingen

Rapport 2022:1
Mars 2023



Uppdrag och beslut

Region Stockholm har tillsammans med Stockholms stad, Huddinge kommun, Solna stad, Täby kommun, Vallentuna kommun, Österåkers kommun och staten genom Sverigeförhandlingen ingått avtal om utbyggnad av kollektivtrafik, cykelbanor och bostadsutbyggnad.

Ramavtalet med tillhörande Objektavtal undertecknades i april 2017 efter beslut i regionfullmäktige samt respektive kommunfullmäktige. Regeringen fastställde avtalen i juni 2018.

I enlighet med paragraf 9.10 ska staten ansvara för uppföljning och årlig rapportering till regeringen avseende kollektivtrafiks- och cykelobjektens genomförande samt färdigställandet av bostäder.

Av paragraf 9.5 i Ramavtalet framgår att staten tillsätter styrelsens ordförande och ersättare. Respektive part utser en ordinarie ledamot och en ersättare till styrelsen.

Regeringen beslutade i juni 2019 att utse Catharina Håkansson Boman som ledamot tillika ordförande i styrelsen för uppföljning av avtal om finansiering och medfinansiering avseende ökad tillgänglighet samt ökat bostadsbyggande enligt Sverigeförhandlingen. Regeringen beslutade i juni 2018 att utse Helena Sundberg som ersättare till ordförande samt att Trafikverket ska bistå med resurser för styrelsens sekretariat.

Uppföljningen och redovisning innefattar Ramavtalet, eventuella ändringar och tilläggsavtal avseende såväl kollektivtrafiks- och cykelsutbyggnad som ökat bostadsbyggande och ekonomi i projektet, finansiering och restidsnytta. Rapportering sker årsvis och är bland annat baserad på insänd redovisning från Huddinge kommun, Solna stad, Stockholms stad, Täby kommun, Vallentuna kommun, Österåkers kommun och Region Stockholm.

Denna Årsrapport 2022 godkändes i styrelsen den 17 mars 2023.

1. Bostadsbyggandet

Under 2022 har totalt 3 171 bostäder färdigställts. Fram till utgången av år 2022 har sammantaget 21 879 bostäder blivit färdigställda inom kollektivtrafikobjektens influensområden. I och med årets inrapportering är 22 procent av bostadsåtagandet utfört. Därtill är ytterligare 16 012 bostäder påbörjade men ännu inte färdigställda. Samtliga kommuner redovisar omfattande plan- och programarbeten.

Kommun	Bostads- åtagande enligt avtal	Bostäder i pågående planerings- process	Bostäder i hittills antagna detaljplaner	Påbörjade bostäder	Färdigställda bostäder	
					Totalt	Förändring från föregående år
Huddinge	18 500	18 000		449	3 321	447
Solna	4 000	1 710	1 000	178	0	0
Stockholm	49 000	53 646	25 683	12 804	12 383	1 527
Täby	16 200	6 067	5 959	2 104	2 823	698
Vallentuna	5 650	1 000	3 220	320	1 129	327
Österåker	7 020	2 593	6 650	157	2 223	172
Summa	100 370	83 016	42 512	16 012	21 879	3 171

2. Infrastrukturens utbyggnad

Region Stockholm, Stockholms stad, Huddinge kommun, Täby kommun, Vallentuna kommun, Österåkers kommun, Solna stad och staten genom Sverigeförhandlingen har i Sverigeförhandlingens Ramavtal 6 – storstad Stockholm kommit överens om gemensamma satsningar på nyskapande av infrastruktur och bostäder. Ramavtal med tillhörande objektavtal innehåller finansiering för utbyggnad av fyra kollektivtrafikobjekt, 30 cykelobjekt och åtagande om 100 370 nya bostäder.

Kollektivtrafikobjekten

Ramavtal med tillhörande objektavtal innehåller finansiering (projektmedel) för utbyggnad av objekten: Tunnelbana Fridhemsplan till Älvsjö, Spårväg Syd, Roslagsbanan till city samt tunnelbanestation Södra Hagalund.

SL Nya tunnelbanan AB är ett dotterbolag sedan oktober 2021. Bakgrunden till beslutet var att förtydliga ansvarsförhållanden i det aktiebolagsrättsliga perspektivet och för förvaltningens verksamhet samt erhålla en ändamålsenlig struktur med hänsyn till gällande redovisningsregler inom byggsektorn.

Fridhemsplan – Älvsjö

Tunnelbana Fridhemsplan - Älvsjö omfattar en cirka 17 km lång ny tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö med fyra mellanliggande stationer. Arbetet leds av förvaltningen för utbyggd tunnelbana inom Region Stockholm och sker i samverkan med Stockholms stad och staten.

För projektet är utgångspunkten i arbetet i enlighet med den information som förvaltningen lämnade till styrelsen vid kontrollstation 1 i december 2021. Styrelsen beslutade då att godkänna informationen och ställa sig bakom att förvaltningen driver projektet vidare. Vidare rekommenderade styrelsen att under 2022, vid inledningen av

systemhandlingsprojekteringen, göra en avstämning av kostnad, tid och funktion. Avstämningen redovisades vid styrelsens möte den 29 september. Kontrollstation 2 är planerad till årsskiftet 2023/2024.

Under året har fördjupningar gjorts gällande stationslägena i samverkan med framför allt Stockholms stad. Sju uppdrag har startat inom planläggning, tillstånd och projektering, varav fyra uppdrag med fokus på planläggning, tillstånd, utformning och genomförandefrågor samt tre uppdrag med projektering av tunnlar och stationer. Två av projekteringsuppdragen avsåg systemhandling för stationer och ett avser tunnlar och BEST (bana, el, signal och tele).

Efter att trafiknämnden i Region Stockholm i december 2021 beslutat om lokaliseringen för tunnelbaneprojektet har planlägningsarbetet gått vidare med järnvägsplan. Samråd genomfördes i juni och då fick såväl organisationer som enskilda möjlighet att yttra sig över projektet med fokus på placeringen av stationsentréerna.

Under 2023 planeras inriktning slutföras för stationsuppgångarnas lägen i samråd med Stockholms stad. Utgångspunkten är bland annat det samråd som genomfördes under juni samt konsekvensbedömningar av olika entrélägen.

Hittills har alla tunnelbanor i Stockholm byggts med tekniken borra-spräng, så även pågående utbyggnader inom Stockholmsförhandlingen. Projektet tunnelbana till Älvsjö har sammanställt och analyserat ett stort kunskapsunderlag och har landat i ett inriktningsbeslut att driva tunnlar i projekt Älvsjö med tunnelborrmaskin. Båda metoderna har sina fördelar och nackdelar, men den sammantagna bedömningen i dag är att en tunnelborrmaskin är det som blir bäst för sträckan mellan Älvsjö och Fridhemsplan. Metoden ger mindre inläckage av grundvatten än med borra-spräng-metoden, och risken minskar för tids- och kostnadskrävande injekterings- och förstärkningsarbete.

Under 2023 planeras samråd att genomföras och arbetet med genomförandeavtal mellan Region Stockholm och Stockholms stad att slutföras.

Spårväg Syd

Spårväg Syd omfattar sträckan Älvsjö – Flemingsberg. Spårvägen uppskattas bli drygt 17 km lång och omfatta cirka 16 nya hållplatser, däribland Fruängen och Skärholmen. Arbetet leds av trafikförvaltningen inom Region Stockholm och sker i samverkan med Huddinge kommun, Stockholms stad och staten.

Under år 2022 har fokus för projekt Spårväg Syd varit på att utreda korridoralternativ och sammanställa detta i en lokaliseringsutredning, miljökonsekvensbeskrivning, social konsekvensbeskrivning samt underliggande PM inom teknik och hållbarhet. Val av korridoralternativ sker under 2023.

En övergripande planering inför systemhandlingsskedet har gjorts, liksom planering av resurser för detta skede. Tillsättning av erforderliga resurser har påbörjats.

Samråd om betydande miljöpåverkan hölls under vintern 2021–2022. Den 30 augusti 2022 beslutade Länsstyrelsen i Stockholm att projektet kan antas medföra betydande

miljöpåverkan. Samråd för val av lokalisering genomfördes september–oktober 2022 då drygt 500 synpunkter inkom, övergripande fler positiva än negativa inkom.

Under oktober genomfördes en osäkerhetsanalys enligt successivprincipen. En analys av dess resultat tillsammans med projektets grundkalkyl visar att ramavtalad budgetram inte kan innehållas med ramavtalad funktion samt att längre tid krävs för projektets genomförande fram till byggstart.

En oberoende granskning har gjorts av Expertrådet i slutet av 2022. Expertrådets bedömning var att projektet behöver mer tid för att minska osäkerheter och kostnader samt att återkomma till styrelsen efter definitionsfasen med en ny kalkylöversyn.

De underlag som presenterades inför kontrollstation 1 visade därmed att projektets tid, kostnad och nytta inte kan uppnås utifrån ramavtalet. Styrelsen beslutade att senarelägga kontrollstation 1 och projektstyrelsen fick uppdrag att tillsammans med Trafikförvaltningen återkomma till styrelsen med förslag till optimeringar/ändringar av projektets funktion och kostnad.

Roslagsbanan till City

Roslagsbanan till city omfattar en förlängning i tunnel av Roslagsbanan från Universitetet till city med två nya underjordiska stationer. Roslagsbanan avses ansluta till befintliga stationer och därmed stärka koppling till övrig kollektiv stomtrafik. Arbetet leds av Trafikförvaltningen inom Region Stockholm och sker i samverkan med Stockholms stad, Täby kommun, Vallentuna kommun, Österåkers kommun och staten.

Under 2022 har fortsatt arbete med lokaliseringsutredning av Roslagsbanan till city tagits fram. Lokaliseringsutredningen har innefattat alternativgenerering och utredning av möjliga korridorer, stationer och tunnelpåslag.

Under arbetet med lokaliseringsutredningen har samråd genomförts med ramavtalsparter, kommuner, länsstyrelsen, andra myndigheter, allmänhet och särskilt berörda. Ett samråd genomfördes under perioden 27 maj – 27 juni 2022 och gällde val av lokalisering samt beslut om betydande miljöpåverkan. Under detta samråd inkom knappt 1 300 synpunkter.

Österåkers kommun, Täby kommun, Vallentuna kommun och Stockholms stad är i sina samrådsyttranden positiva till att förlängningen av Roslagsbanan sker i enlighet med ramavtal 6. Österåkers kommun och Vallentuna kommun tillägger att en öppenhet för diskussion bör finnas om ett annat alternativ visar sig mer fördelaktigt.

Utifrån genomförd lokaliseringsutredning rekommenderade Trafikförvaltningen korridor via Odenplan med tunnelpåslag vid Albano. Alternativet ses sammantaget som det mest fördelaktiga med hänsyn till måluppfyllelse, konsekvenser och effekter för landskap och miljö under bygg- och driftsskede, investeringskostnader, samhällsekonomi, genomförbarhet, robusthet och redundans. Val av korridor väntas beslutas under 2023.

Under oktober genomfördes en osäkerhetsanalys enligt successivprincipen. Projektets grundkalkyl visar att det finns möjlighet att innehålla budgetram medan den successiva analysen indikerar svårigheter att innehålla budgetramen givet att inga åtgärder vidtas.

En oberoende granskning har gjorts av Expertrådet i slutet av 2022. Expertrådets bedömning var att projektet behöver mer tid för att minska osäkerheter och bör återkomma till styrelsen efter definitionsfasen med en ny kalkylöversyn.

Trafikförvaltningens bedömning är att budgetramen kan innehållas med fortsatta optimeringar och åtgärder enligt successivanalysens handlingsplan för att minska osäkerheter och få djupare förståelse för anläggningen och dess omgivning.

Styrelsen bedömde att projektet behöver mer tid för att ta fram fördjupade utredningar som ska visa på hur projektet kan minska osäkerheter och hålla avtalad budget, varpå kontrollstation 1 har senarelagts.

Södra Hagalund

Södra Hagalund omfattar en ny tunnelbanestation på den nya tunnelbanelinjen till Arenastaden. Stationen genomförs samlat med utbyggnaden av Stockholmsförhandlingen. Arbetet leds av förvaltningen för utbyggd tunnelbana inom Region Stockholm och sker i samverkan med Solna stad och staten.

Den 2 mars tecknades kontrakt för berg- och anläggningsentreprenad Arenastaden-Södra Hagalund. I entreprenaden ingår bland annat bergschakt för spårtunnlar, stationsutrymmen, betongarbeten och anslutande markarbeten. Första sprängningen i Södra Hagalund genomfördes i oktober och för Arenastaden genomfördes den i november.

Arbetet fortgår med nyttjanderättsavtal och fastighetsregleringar gentemot Region Stockholm, Stockholms stad, Solna stad och andra fastighetsägare med lantmäteriförrättningar gällande ersättning och tilläggsavtal för arbetsområden.

Justeringar och utbrytning av entreprenad för rulltrappor har vidtagits för att möjliggöra sluttiden, det är fortsatt kritiskt att innehålla sluttiden på grund av de förseningar som uppkommit av överklaganden.

Arbetstunnel Södra Hagalund slutförs nu inom projekt tunnelbana till Arenastaden. Anläggningsentreprenad Arenastaden-Södra Hagalund är upphandlad och under 2023 startar produktion av stationsutrymmet för station Södra Hagalund.

Cykelobjekten

Ramavtalet omfattar 30 cykelobjekt i Huddinge kommun, Täby kommun och Stockholms stad med beräknad utförandetid från år 2019 till år 2027. Huddinge kommun ska enligt avtal färdigställa 23 cykelobjekt, Täby kommun ska färdigställa fyra cykelobjekt och Stockholms stad ska färdigställa tre cykelobjekt.

Under 2022 har två cykelobjekt färdigställts som sammantaget resulterat 3,3 km gång- och cykelväg samt 184 cykelparkeringar.

De två färdigställda objekten är dels i Huddinge, Objekt 7 Hälsövägen-Alfred Nobels allé vid kommungränsen omfattande 1,1 km sammanhängande cykelstråk, dels i Täby, objekt 1a omfattande en 2,2 km lång gång- och cykelväg från Ullnavägen till Arninge station samt 184 cykelparkeringar och cykeltak vid stationen.

I tabellen nedan framgår hittills färdigställda cykelobjekt i och med årets redovisning.

Kommun	Utbyggt Cykelobjekt	Resultat nytta
Täby	Snabbcykelväg Roslags Näsby, nr 2b (2018)	0,5 km cykelväg
Huddinge	Förbifart Stockholm- Kungens kurva leden, nr 16 (2019)	0,7 km cykelväg
Huddinge	Häradsvägen - Karin boyes gata, nr 18 (2020)	0,8 km cykelväg
Huddinge	Hälsövägen - Alfred Nobels allé kommungräns, nr 7 (2022)	1,1 km cykelstråk
Täby	Ullnavägen-Arninge station, nr 1a (2022)	2,2 km gång- och cykelväg, 184 cykelparkeringar med tak och belysning.

I Huddinge pågår planering för samtligt övriga objekt och genomförande pågår för de objekt som ligger närmast i tiden. Under 2023 färdigställs kvarvarande mindre arbeten för objekt 31 (Smista allé-Ryttarhalsvägen).

I Täby planeras resterande två objekt färdigställas år 2026.

I Stockholm pågår planering för de tre objekten. För Årsta (Kopplingen mellan Årstabron och Årstabergsvägen) har en delsträcka mellan Svärdlångsvägen och Åmänningevägen färdigställts under 2022. Förbättringsåtgärder vid Årstabergs station planeras att utföras under 2023. För sista delsträckan pågår utredning av möjlig breddning av gång- och cykelbanan längs med Tvärbanan under järnvägsbroarna.

För Liljeholmsbron samordnas breddningen av cykelbanor över Liljeholmsbron med den planerade reoveringen av broklaffarna. I enlighet med beslutad betalplan är bedömningen att reoveringen beräknas påbörjas år 2026.

För Cykelbro Gamla stan – Tegelbacken planeras första etappen, breddning av cykelbanan längs Riddarholmskanalen, genomföras under 2024-2025. För etappen längs Centralbron utreds vidare i samordning med arbetet med ny Vasabro.

3. Finansiering och ekonomi

Enligt ramavtal 6 uppgår partsgemensamma projektmedel för:

- Tunnelbana till Älvsjö till 11 500 miljoner kronor. Utöver avtalad ram tillkommer ett kostnadstak om 1 100 miljoner kronor.
- Spårväg Syd till 3,8 miljarder kronor. Utöver detta finns en riskavsättning om 400 miljoner kronor.
- Roslagsbanan till city till 6,5 miljarder kronor. Utöver detta finns en riskavsättning om 600 miljoner kronor.
- station Södra Hagalund till 1,2 miljarder kronor.

Samtliga belopp är angivna i prisnivå januari 2016 och ska räknas upp med konsumentprisindex (KPI).

Utöver projektmedlen finansierar Region Stockholm fordon, depå och depåanslutningar.

Den 1 januari 2020 förändrades trängselskatten i Stockholm. Förändringen innebar att trängselskatten anpassades efter säsong, tas ut från kl 06.00 på morgonen och första veckan i juli samt även dag före vissa helgdagar. Intäkterna från förändringen ingår i den avtalade finansieringen.

Under 2019 ingick Region Stockholm och berörda kommuner överenskommelser om förskottering av finansiering och medfinansiering för att tidigarelägga projektstarterna till år 2020 för tunnelbana Fridhemsplan – Älvsjö, Spårväg Syd och Roslagsbanan till city. Under 2021 har beslut om förlängd förskottering för Spårväg syd tagits som innebär att planeringsprojektet förlängs till och med år 2023. Under 2022 inleddes dialog om fortsatt förskottering för Roslagsbanan till city.

För att bland annat lösa praktiska frågor kring betalning/fakturering och principer avseende ekonomisk uppföljning sammankallas de finansierande parterna inklusive Trafikverket till ekonomiråd. Ekonomirådet sammanträder två till fyra gånger per år samt om behov uppstår för att lösa specifika frågor.

Utfall och fakturering avseende kollektivtrafikobjekten

Utfallet för samtliga kollektivtrafikobjekt under 2022 uppgick till 186 miljoner kronor. De totala utgifterna och kostnaderna för åren 2016 till och med december 2022 uppgick till 626 miljoner kronor.

Tabellen nedan visar de totala utgifterna och kostnaderna, samt fakturerade belopp, i miljoner kronor (avrundade siffror).

KOLLEKTIVTRAFIK Ekonomisk redovisning (mnr)		Ackumulerat utfall					Utfall, innevarande period				
Objekt	Total kostnad enligt avtal ⁽¹⁾	Utfall kostnader	Fakturerat alla parter ⁽²⁾	varav KPI ⁽²⁾	Fakturerat staten ink KPI ⁽²⁾	varav KPI ⁽²⁾	Utfall kostnader	Fakturerat alla parter ⁽²⁾	varav KPI ⁽²⁾	Fakturerat staten ink KPI ⁽²⁾	varav KPI ⁽²⁾
Södra Hagalund	1 200	280	475	45	82	10	23	175	30	48	8
Spårväg Syd	4 200	97	136	6	0	0	46	60	6	0	0
Roslagsbanan till City	7 100	99	138	7	0	0	36	60	6	0	0
Fridhemsplan - Älvsjö	12 600	150	326	43	217	34	81	223	40	217	34
Projektkostnader	25 100	626	1 075	101	299	44	186	518	82	265	42

1) Totalbelopp enligt jan 2016 års prisnivå

2) Viss avvikelser av KPI kan förekomma till följd av kalendereffekt.

Som framgår av tabellen ovan uppgick kostnader och investeringsutgifter för Tunnelbana till Älvsjö till cirka 81 miljoner kronor för 2022. De totala utgifterna och kostnaderna för åren 2016 till december 2022 uppgick till cirka 150 miljoner kronor.

Utfallet för spårväg syd under 2022 uppgick till cirka 46 miljoner kronor. I enlighet med nu gällande betalplan har regionen fakturerat övriga parter 60 miljoner kronor under 2022 (exklusive index).

Utfallet för Roslagsbanan till city under 2022 uppgår till 36 miljoner kronor. I enlighet med nu gällande betalplan har regionen fakturerat övriga parter 60 miljoner kronor under 2022 (exklusive index).

För station Södra Hagalund uppgick utfallet under 2022 till cirka 23 miljoner kronor. De totala utgifterna och kostnaderna för åren 2016 till december 2022 uppgår till cirka 280 miljoner kronor.

Utfall och fakturering avseende cykelobjekten

Under året har två cykelobjekt färdigställts. Totalt har staten fakturerats 6,6 miljoner kronor

Ekonomisk redovisning (mnkr)		Ackumulerat utfall			Utfall, innevarande period		
Kommun	Total kostnad enligt avtal	Utfall, objekt	Fakturerat staten ink KPI ¹⁾	varav KPI ¹⁾	Utfall, objekt under året ¹⁾	Fakturerat staten ink KPI ¹⁾	varav KPI ¹⁾
Huddinge	8,61	9,55	2,39	0,24	3,28	0,82	0,13
Täby	31,00	17,00	4,25	-		4,25	-
Summa	39,61	26,55	6,64	0,24	3,28	5,07	0,13

1) Viss avvikelse av KPI för innevarande period kan förekomma till följd av kalendereffekt

I enlighet med ramavtalet fakturera kommunerna när Cykelobjekten är färdigställda och godkända. Enligt överenskommelse regleras tidpunkt för faktureringen i samråd med Trafikverket.

Kostnadsuppföljning och riskhantering

I stora infrastrukturprojekt finns alltid risker. Förvaltningarna arbetar kontinuerligt för att minimera dessa. Riskerna avser tid och kostnad där en förskjuten tidplan även riskerar att öka kostnaden.

För tunnelbana till Älvsjö noteras att säkra tillgång till etableringsytor och/eller arbetstunnlar som en väsentlig risk samt att lokaliseringen resulterar i logistikproblem. Dialog hålls med framförallt Stockholms stad för att hantera risken men konkurrensen om ytor är stor. Därtill risken att markundersökningar blir försenade eller sker i otillräcklig omfattning. En förundersökningsstrategi har tagits fram och följs upp av projektledningen.

För Spårväg syd uppdateras projektriskanalysen löpande. De största osäkerheterna gällande tid är systemhandling/järnvägsplan, detaljplaneprocessen, samverkan med kommuner och intressenter, samt produktionsfas för sträckan Flemingsberg – Krossen. De fyra största osäkerheterna gällande ekonomi var byggherrekostnader, Trafikförvaltningens kravställning på spåranläggningen, mark samt samverkan med kommuner och övriga intressenter. En handlingsplan för att minska identifierade osäkerheter har tagits fram.

För Roslagsbanan till city uppdateras Projektriskanalysen löpande under året. De fem största osäkerheterna för kostnad som framkom under den successiva analysen var marknad och leverantörer, spår-, service- och arbetstunnlar, byggherrekostnader, befintliga förhållanden samt stationer. De fem största osäkerheterna för tid som framkom under den successiva analysen var marknadssituation och leverantörer, projektstyrning och organisation samt samverkan mellan parterna. En handlingsplan för att minska identifierade osäkerheter har tagits fram.

För tunnelbanestation Södra Hagalund som är i byggskede är nedanstående risker nu aktuella. Dessa risker kommer även bli risker i de övriga projekten om ingen lösning erhålls.

- Entreprenadberg klassas som avfall istället för biprodukt. Entreprenadberg har i flera fall blivit klassificerat av tillsynsmöjligheter som avfall i stället för användbar produkt. Det innebär en risk för försening och fördröjning av utbyggnaden av tunnelbanan då avfall behöver transporteras långväga till särskilda anläggningar. Det innebär även att berget inte kan nyttjas som resurs lokalt i närliggande exploaterings- och infrastrukturprojekt.

Förvaltningen för utbyggd tunnelbana deltar aktivt både regionalt och nationellt i olika forum för att utvecklingen ska gå mot hållbar masshantering. Regionalt har Länsstyrelsen tagit fram ett förslag till masshanteringsplan som visar på underskott av bergmassor för regionala samhällsbyggnadsprojekt samt behovet av effektiv återanvändning av massor. Nationellt pågår Naturvårdsverkets arbete med cirkulär masshantering. Naturvårdsverkets förslag riskerar att innebära att lokal återanvändning omöjliggörs. Under 2023 fortsätter Förvaltningen att bidra med kunskap bland annat om en ny EU-dom som visar att entreprenadberget kan klassas som biprodukt och därmed återanvändas.

- Brist på cement
Sedan mark- och miljödomstolen under 2021 avvisat Cementas ansökan om utökat täktillstånd i Slite finns en risk för cementbrist. Det innebär att entreprenörer kan få svårigheter att leverera enligt plan på grund av brist på injekteringsbruk, sprutbetong och konstruktionsbetong. Mest kritiskt är injekteringsbruk där det är svårt att ersätta cementen med en produkt som uppfyller förvaltningens krav.

Förvaltningen samverkar med Trafikverket och Cementa. Strategin är att vid brist på kalk verka för att Cementa i första hand tillverkar injekteringsbruk i Degerhamn, med kalk från Slite. Cementa har rapporterat att det finns tillgång till kalksten för att fortsätta cementproduktionen under 2023. Vid eventuellt avslag på täktillstånd planeras import av kalksten på samma sätt som det görs i till exempel Finland. Förvaltningen har godkänt viss ökad inblandning av alternativa material i cement för att minska behovet av cement. Den 13 december fick Cementa tillstånd av Mark- och miljödomstolen att fortsätta bryta kalk i ytterligare fyra år. Därutöver arbetar Cementa med en ansökan om långsiktigt tillstånd (cirka 30 år) för kalkbrytning.

- Hantering av berg innehållande sulfider med försurningspotential
Krav på särskild hantering av sulfidhaltigt berg innebär risker för betydande kostnadsökningar i förvaltningens projekt.

Förvaltningen har gjort en upphandling av mottagare för berg med totalsvavel överstigande 0,5 procent. Det innebär en högre kostnad jämfört med den normala hanteringen då förvaltningen i stället får ersättning för berget. Genom upphandlingen av särskilda mottagare blir dock kostnaden lägre jämfört med att överlåta hanteringen till aktuell entreprenör. Samverkan sker med Länsstyrelsen i syfte att överföra förvaltningens kunskap om sulfidhaltigt berg och försurningspotential. Försurningspotentialen för de sulfidhalter som hanteras av förvaltningens projekt är

mycket låg. För att få ytterligare kunskap planerar förvaltningen ett storskaligt test under längre tid.

- Överprövade upphandlingar
Överprövning av upphandlingar innebär tidsåtgång för domstolsprövningar vilket innebär förseningar av projekten och därmed ökade kostnader.

4. Tidplan

För tunnelbana till Älvsjö är det förvaltningens bedömning att avtalad tidplan kan nås givet att ett aktivt riskminimeringsarbete sker.

För Spårväg Syd visar resultatet från den successiva analysen som genomförts under året och en jämförande analys av dess resultat mot projektets totaltidplan att en trafikstart bedöms vara möjlig som tidigast år 2033. Det innebär en försening med fyra år eftersom projektet har tidigare lagts genom förskottering.

För Roslagsbanan till city visar resultatet från den successiva analysen som genomförts under året tillsammans med projektets tidplan att en trafikstart givet fortsatt förskottering bedöms vara möjlig tidigast år 2038. Det innebär en försening med sex år eftersom projektet har tidigare lagts genom förskottering.

Tunnelbanestation Hagalund pågår samordnat med utbyggnaden av tunnelbana Arenastaden inom Stockholmsförhandlingen och den bedömda tidsåtgången för produktion är cirka 8 år från och med lagakraftvunnen järnvägsplan.

5. Stadsbyggande och samhällsnyttor

Inom de tillkommande kollektivtrafikobjektens upptagningsområden arbetar respektive kommun med att forma attraktiva stadsbebyggelser med bostäder och verksamheter som bidrar till ökad nytta av den tillgänglighet som objekten ger. Nedan redovisas pågående aktiviteter inom respektive kommun. Redovisning av färdigställda/utbyggda bostäder återfinns i bilaga 1.

Osäkerheter i omvärlden innebär svårigheter att bedöma takten i bostadsbyggandet i regionen de kommande åren. Börsens utveckling, stigande priser, ökade räntor och inflation påverkar hushållens konsumtionsutrymme samtidigt som kostnader för att producera bostäder ökar. Färre har därför råd att efterfråga en nyproducerad lägenhet. Det råder en osäkerhet om hur detta kommer att påverka genomförandet av redan beslutade detaljplaner och projekt med detaljplaner i planeringskedet.

Nyttan av kollektivtrafikobjekten är beroende av såväl kvantifierbara mått som restider, antal byggda bostäder och planering för handel och arbetsplatser men också av kvalitét i stadsplanering och på placering av stationsentréer/hållplatser och utformning av bytespunkter. Samtliga parter är intensivt engagerade i planeringsarbete med syfte att uppnå goda samhällsnyttor.

Huddinge kommun

Huddinge kommun ska enligt avtal färdigställa bygga 18 500 lägenheter fram till 2035. Under 2022 färdigställdes 447 bostäder inom influensområdet. I och med årets inrapportering har Huddinge färdigställt sammanlagt 3 321 bostäder vilket innebär att 18 procent av bostadsåtagandet är utfört. Därtill är 449 bostäder påbörjade men ännu inte färdigställda inom influensområdet.

Kommunen har cirka 18 000 bostäder i pågående planering (program och detaljplaner) inom influensområdet. Utöver det har planprogram för den nya stadsdelen Loviseberg påbörjats.

Kommunen har under 2022 godkänt utvecklingsplaner för Vårby och Flemingsberg. Utvecklingsplan för centrala Huddinge godkändes 2021. Utvecklingsplan för Kungens kurva har remissbehandlats, men avvaktar ställningstagande av korridorval för Spårväg syd. Utvecklingsplanerna visar en helhetsbild för ett större geografiskt område och är ett stöd i kommande planering. De bekräftar kommunens ambitioner för bostadsbyggande i anslutning till Spårväg syd.

En detaljplan som möjliggör cirka 450 bostäder har antagits under året. Flera detaljplaner med ett stort antal bostäder är i slutskede av planeringen och förväntas kunna antas under 2023.

För att kunna hålla ett högt bostadsbyggande över en längre tid och över konjunkturcykler vidtar kommunen åtgärder för att göra det än mer attraktivt att bo, besöka och verka i Huddinge, bland annat eftersträvas en bredd av olika typer av projekt avseende storlek, bebyggelse typer och i samarbete med många olika byggherrar.

Utvecklingen av den regionala stadskärnan Flemingsberg till en stadsdel med tusentals nya arbetstillfällen, bostäder, handel, nöjen, högre utbildning och resecentrum med bytespunkt för alla trafikslag är viktig för att stimulera bostadsbyggandet inte bara i Flemingsberg utan även i ett stort omland. Nedsänkning av väg 226 (del av Bytespunkt Flemingsberg) ingår inte i nationell plan eller länsplan och är därför oklar. Medel finns avsatta i länsplanen för fortsatt utredning. Kommunen samverkar bland annat med Fabege AB gällande planering och genomförande av utvecklingen i centrala Flemingsberg-Flemingsbergsdalen. Där pågår arbete med flera detaljplaner parallellt för ett nytt stadscentrum med kontorsbyggnader, olika typer av verksamheter och cirka 5 000 bostäder. Utbyggnad pågår av ett utvecklings- och innovationscenter med kontor och laborationsverksamhet för cirka 700 medarbetare samt lokaler för Kungliga Operan och Dramaten.

Solna stad

Solna stad kommun ska enligt avtal färdigställa 4 000 lägenheter inom influensområdet till Södra Hagalunds tunnelbanestation fram till 2035. I Solna stad har ännu inga bostäder färdigställts men 178 bostäder är påbörjade men ännu inte färdigställda. Solna stad har hittills beslutat om detaljplaneuppdrag med bostadsbebyggelse inom tunnelbanans influensområde som tillsammans beräknas ge cirka 1 700 lägenheter.

Solna stad har påbörjat detaljplanearbete för utveckling av tre områden kring den nya tunnelbanestationen "Södra Hagalund", där två detaljplaner har antagits och vunnit laga kraft

sedan avtalets undertecknande som tillsammans ger förutsättningar för 1 000 lägenheter. Det är:

1. Detaljplan för del av kvarteret Banken, vid Solnavägen med cirka 400 bostäder på parkeringsdäck vid Solna centrum.
2. Detaljplan för Hagalund 4:10 i anslutning till tunnelbanans entré till Södra Hagalund vid Solnavägen. Inom planområdet planeras cirka 600 lägenheter.

Två bostadsprojekt inom ramen för kvarteret Banken har påbörjats dels "Solna Estrad" dels "Solna Parad". Båda projekten byggs på parkeringsdäck vid Solnavägen/Solna centrum. Projektet Solna Estrad med 51 lägenheter beräknas bli färdigt för inflyttning i bostäderna år 2023. Projektet Solna Estrad med 116 lägenheter beräknas bli färdigt för inflyttning i bostäderna år 2024.

Närheten till tunnelbanestationen skapar samtidigt staden möjlighet att fullgöra den pågående strategin om att göra Solnavägen till en stadsgata. Solnavägen blir en förlängning av Torsgatan i Stockholm, via Solnavägen och Råsundavägen ända fram till Grängsgatan/Tulegatan i Sundbyberg.

Stockholms stad

Stockholms stad ska enligt avtal färdigställa 49 000 lägenheter inom kollektivtrafikobjektens influensområden fram till 2035. Under 2022 färdigställdes 1 527 bostäder inom influensområdena. I och med årets inrapportering har Stockholm färdigställt sammanlagt 12 383 bostäder vilket innebär att cirka 25 procent av bostadsåtagandet är utfört. Därtill är 12 804 bostäder påbörjade men ännu inte färdigställda inom influensområdet.

Antalet bostäder i pågående planeringsprocess är 53 646. Ytterligare 10 100 bostäder finns i planprogram. Under 2022 godkändes eller antogs tolv detaljplaner om sammanlagt 2 912 bostäder i kollektivtrafikens influensområden.

Under 2022 påbörjades 2 541 bostäder med bäring på överenskommelsen, varav 2 479 genom nybyggnad och 62 genom om-/tillbyggnad.

Täby kommun

Täby kommun ska enligt avtal färdigställa 16 200 bostäder inom ramen fram till 2035. Under 2022 färdigställdes 698 bostäder inom influensområdet. I och med årets inrapportering har Täby färdigställt sammanlagt 2 823 bostäder vilket innebär att 17 procent av bostadsåtagandet är utfört. Därtill är 2 104 bostäder påbörjade men ännu inte färdigställda inom influensområdet.

Huvuddelen av de närmaste årens bostadsbyggande kommer att ske inom Täby park och Roslags-Näsby, där detaljplaner innehållande bygg rätt för motsvarande nästan 4 000 bostäder antagits genom beslut som vunnit laga kraft under 2017 och 2018. Utbyggnaden av infrastruktur och bostäder inom dessa områden pågår.

Redovisningen av bostäder i antagna detaljplaner är justerad utifrån att antalet bostäder i lagakraftvunna detaljplaner ändrats i samband med bygglov. Under 2023 kommer Täby

kommun uppskattningsvis anta detaljplaner inom influensområdet som innehåller cirka 1 150 nya bostäder, fördelade på cirka 700 bostäder i Täby park och cirka 450 bostäder i projektet Sågtorp 2 i kommundelen Roslags-Näsby.

Vallentuna kommun

Vallentuna kommun ska enligt avtal färdigställa 5 650 bostäder fram till 2035. Under 2022 färdigställdes 327 bostäder. I och med årets inrapportering har Vallentuna färdigställt sammanlagt 1 129 bostäder vilket innebär att cirka 20 procent av bostadsåtagandet är utfört. Därtill är 320 bostäder påbörjade men ännu inte färdigställda inom influensområdet.

Planeringsbufferten i förhållande till åtagandet är god för de närmaste åren. Drygt 3 200 nya bostäder är detaljplanerade sedan 2017. Cirka 1 000 av dessa är färdigställda (övriga färdigställda bostäder har skett i äldre detaljplaner respektive utanför detaljplanelagt område).

Knappt 300 bostäder är i produktion och en majoritet av dessa kommer att färdigställas under 2023. Kvarstående, cirka 2 000 bostäder, som finns i de antagna detaljplanerna avvaktar beslut om produktion eller färdigställande av kommunaltekniska anläggningar som förutsättning för genomförande.

Enligt nuvarande planering planeras flertalet av bostäderna byggstartas framför allt under 2023-2025. Med sjunkande bostadspriser, stigande bygg- och anläggningskostnader och stor osäkerhet på marknaden finns risk att produktionstakten påverkas negativt och det kan ta längre tid innan dessa bostäder färdigställs. Bedömningen fortsatt är dock att bostäderna framöver kommer att byggas.

Uppskattningsvis ingår knappt 1 000 nya bostäder i pågående detaljplanering som omfattar planering i flera geografiska lägen med olika hustyper, upplåtelseformer och storlekar. Knappt 150 bostäder ingår i detaljplaner med goda förutsättningar att kunna antas under år 2023.

Bostadsåtagandet förutsätter ytterligare detaljplanering, minst cirka 1 400 bostäder behöver kommunen skapa planmässiga förutsättningar för. Intresse från fastighetsägare och fastighetsutvecklare finns.

Förutsättningarna för ett antal projekt är dock osäkra, i både pågående och kommande planering. Osäkerheterna varierar mellan projekten men beror på allt från fysiska förutsättningar på platsen, marknadsmässiga förutsättningar och fastighetsägarstrukturer. Exempel på en osäkerhet vad gäller fysiska förutsättningar och som gäller flera projekt är införandet av ett påverkansområde för lågfartsflyg till och från Arlanda flygplats. Påverkansområdet innebär ett anspråk att begränsa ny tätortsmässig bebyggelse utanför i princip samtliga befintliga tätorter längs med Roslagsbanan i Vallentuna. Påverkansområdet, som ännu inte prövats, riskerar inte bara Vallentunas möjligheter att uppfylla bostadsåtagandet utan även möjligheten för kommunen att använda sig av värdeåterföring för de bostäder som planeras. Konsekvenserna av anspråket kommer att klargöras succesivt de närmaste åren via tillståndsärenden.

Österåkers kommun

Österåkers kommun ska enligt avtal färdigställa 7 020 bostäder fram till 2035. Under 2022 färdigställdes 172 bostäder. I och med årets inrapportering har Österåker färdigställt sammanlagt 2 223 bostäder vilket innebär att 32 procent av bostadsåtagandet är utfört. Därtill är 157 bostäder påbörjade men ännu inte färdigställda inom influensområdet.

Österåker är fortfarande i startskedet för sitt åtagande inom Sverigeförhandlingen. Under 2018 antogs en ny översiktsplan, ÖP 2040, som skapar bra förutsättningarna för kommunen att klara avtalat bostadsåtagande inom kollektivtrafikens influensområde.

Planprogram har inletts för ett flertal av de områden som ingår i Sverigeförhandlingen samt även för några projekt har planuppdrag påbörjat och de första stora detaljplaneprojekten för Sverigeförhandlingen antogs under 2022 men överklagades och har inte vunnit laga kraft. Kommunen har även som mål att skapa 7 000 arbetstillfällen inom kommun till 2040.

Efter den senaste högkonjunkturen är planberedskapen låg då i stort sett alla detaljplaner som medgav flerbostadshus bebyggdes. Efterfrågan för detaljplaneläggning av bostadsprojekt är stort i kommunen. Under 2022 vann tyvärr ingen detaljplan laga kraft som medger byggrätter och som kan räknas till Sverigeförhandlingen. Två detaljplaner med ca 3000 bostäder är för närvarande överklagade och kommer förhoppningsvis vinna laga kraft under 2023.

Merparten av de detaljplaner som Österåker kommun behöver upprätta för att klara av bostadsåtagandet bedöms vara antagna innan 2030.

6. Tilläggsavtal och väsentliga beslut

Under 2022 har justerade betalplaner för Fridhemsplan-Älvsjö och Södra Hagalund beslutats av styrelsen, 2022-09-29.

Sammanställning av tidigare väsentliga beslut

- 2021-12-16 Kontrollstation 1 för Fridhemsplan-Älvsjö
- 2021-12-16 Justerade betalplaner för cykelobjekten i Stockholms stad och Täby kommun
- 2021-10-21 Justerad betalplan för Spårväg syd
- 2021-04-19 Kontrollstationer införs för tunnelbana Fridhemsplan-Älvsjö, Spårväg syd samt för Roslagsbanan till city
- 2020-09-17 Justerad betalplan för Södra Hagalund
- 2019-11-21 Justerade betalplaner för cykelobjekten i Stockholms stad, Huddinge kommun samt Täby kommun
- 2019-10-14 Överenskommelser mellan Region Stockholm, Stockholms stad, Huddinge kommun, Täby kommun, Vallentuna kommun och Österåkers kommun att tidigarelägga objekten Fridhemsplan-Älvsjö, Spårväg syd och Roslagsbanan till city

SEKRETARIATET FÖR UPPFÖLJNING
AV STOCKHOLMSFÖRHANDLINGEN OCH
SVERIGEFÖRHANDLINGENS STORSTADSAVTAL

c/o Trafikverket
172 90 Sundbyberg

Besöksadress: Solna Strandväg 98

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243-795 90
www.trafikverket.se

FÄRDIGSTÄLLDA BOSTÄDER 2022 INOM RAMAVTAL 6 – STOCKHOLM

Inom ramen för uppföljningen av Ramavtal 6 – storstadsavtal Stockholm, angående finansiering och medfinansiering avseende ökad tillgänglighet i storstäderna samt ökat bostadsbyggande, redogörs årligen för de bostäder som färdigställts fram till redovisningstillfället.

I nedanstående tabell redovisas alla färdigställda bostäder som ligger inom kollektivtrafiksobjektens influensområden och som kan återrapporteras inom bostadsåtagandet.

Rapportering är baserad på insänd redovisning från Huddinge kommun, Stockholms stad, Täby kommun, Vallentuna kommun samt Österåker kommun.

Kommun	Detaljplan	Färdigställda bostäder
Vallentuna	Tingvalla	91
Vallentuna	Kårsta-Rickeby 1	55
Vallentuna	Haga 3	51
Vallentuna	Åby Ängar	620
Vallentuna	Del av Rickbyhöjd	50
Vallentuna	Uthamra strand	16
Vallentuna	Uthamra D910222	2
Vallentuna	Skoga	5
Vallentuna	Lovisedal S77	2
Vallentuna	Lovisedal S74	1
Vallentuna	Bällsta B58	1
Vallentuna	Västra Bällsta D2002	7
Vallentuna	Bällsta B63	1
Vallentuna	Bällsta B63, Björnbodaomr	1
Vallentuna	Bällsta B59	4
Vallentuna	Olhamra D2008	18
Vallentuna	Nyby	9
Vallentuna	Hagaskolan IP	1
Vallentuna	Gustavslund	5
Vallentuna	Gröndal	3
Vallentuna	Upprätta-Lingsberg	5
Vallentuna	Haga 2	2
Vallentuna	Ö Ormsta	1
Vallentuna	Norra Ormsta S71	1
Vallentuna	Kulla-Lindholmen	2
Vallentuna	Kragstalund Östra	66
Vallentuna	Lindholmen Strömgården	26
Vallentuna	S710326	1

Vallentuna	Bällsta D901004	1
Vallentuna	Gärdesvägen	33
Vallentuna	S730904	1
Vallentuna	Utanför detaljplanelagt område	47
Summa Vallentuna		1 129
Huddinge	Tidigare beslutade detaljplaner	3236
Huddinge	Solhagaparken (Skeppet)	85
Summa Huddinge		3 321
Täby	Stansen och Degeln (D302)	281
Täby	Östra Byle (S233)	10
Täby	Viggbyholms stationssamhälle (V 18)	3
Täby	Byggnadsplan, Norrtäljevägens genombrytning, Lahäll (N23)	4
Täby	Täby Centrum (D250) Kv Kaninen	111
Täby	Kv Mars 3 (D277)	224
Täby	Spaken 1 och 2 (D310)	136
Täby	Roslags-Näsby 29:1 (D275)	47
Täby	Sågtorp 3 (D308)	148
Täby	Kv Marknaden (S87) påbyggnad	19
Täby	Nordöstra delen av Byleområdet (D233)	8
Täby	Förtätning villor	26
Täby	Täby Park, Hästen 2 mfl (KF 2017-12-18) DP1 (D322)	940
Täby	Täby Park, Viggbyholm 74:35 mfl (KF 2017-12-18) DP2 (D323)	242
Täby	Näsby slott (D327)	304
Täby	Västra Roslags-Näsby (D 330)	298
Täby	Kv Hytten, V1ngen mfl (S92)	2
Täby	Näsbypark centrum (S32)	1
Täby	Kullagränd (S191)	1
Täby	Västra Ensta (S121)	2
Täby	Fastigheter inom del av Ensta (D336)	7
Täby	Södra Gribbylund (S120)	1
Täby	Del av fastigheter inom Lahäll (D339)	4
Täby	Centrala Roslags-Näsby (S2)	1
Täby	Näsby östra park (N10)	1
Täby	Byggnadsplan Näsby Slottspark (N12)	1
Täby	Näsby Centralpark (N13)	1
Summa Täby		2 823
Stockholm	2341	11
Stockholm	1137B	7
Stockholm	124	6
Stockholm	124A	11
Stockholm	1544	2
Stockholm	1579	2
Stockholm	1818A	1
Stockholm	1952	1
Stockholm	2000-04571	79
Stockholm	2003-16319A	100

Stockholm	2005-01487	4
Stockholm	2005-18083	24
Stockholm	2006-05951	106
Stockholm	2007-06292	73
Stockholm	2007-36263	59
Stockholm	2007-37127	182
Stockholm	2007-39534	90
Stockholm	2008-01165	194
Stockholm	2008-04326	612
Stockholm	2008-06143	411
Stockholm	2008-07542	44
Stockholm	2009-00171	249
Stockholm	2009-11958	78
Stockholm	2009-14102	62
Stockholm	2009-14640	47
Stockholm	2009-18636	485
Stockholm	2009-19951	42
Stockholm	2010-00977	131
Stockholm	2010-06304	357
Stockholm	2010-06964	114
Stockholm	2010-09522	45
Stockholm	2010-09850	318
Stockholm	2010-15023	14
Stockholm	2010-18318	35
Stockholm	2010-18966	4
Stockholm	2010-21655	229
Stockholm	2010-21700	581
Stockholm	2011-07764	276
Stockholm	2012-02540	157
Stockholm	2012-05209	179
Stockholm	2012-07311	355
Stockholm	2012-08456	109
Stockholm	2012-08651	231
Stockholm	2012-10003	93
Stockholm	2012-11657	68
Stockholm	2012-12740	75
Stockholm	2012-13025	137
Stockholm	2012-13892	103
Stockholm	2012-18230	159
Stockholm	2012-18914	51
Stockholm	2013-00709	508
Stockholm	2013-01446	30
Stockholm	2013-01617	59
Stockholm	2013-02707	406
Stockholm	2013-04620	243
Stockholm	2013-06057	110
Stockholm	2013-07407	374

Stockholm	2013-12715	188
Stockholm	2013-13209	1
Stockholm	2013-15927	30
Stockholm	2013-19435	1
Stockholm	2014-01201	260
Stockholm	2014-04793	105
Stockholm	2014-07651	45
Stockholm	2014-17545	90
Stockholm	2014-17643	4
Stockholm	2014-19688	129
Stockholm	2015-02025	172
Stockholm	2015-10033	1
Stockholm	2015-11661	37
Stockholm	2015-15235	210
Stockholm	2015-15940	1
Stockholm	2015-16223	80
Stockholm	2016-00337	64
Stockholm	2016-01793	61
Stockholm	2016-06204	1
Stockholm	2017-03225	102
Stockholm	2017-03338	12
Stockholm	2017-05805	137
Stockholm	2017-07303	4
Stockholm	2017-10362	1
Stockholm	2017-12869	8
Stockholm	2017-13587	4
Stockholm	2018-09838	4
Stockholm	2172A	1
Stockholm	2312A	1
Stockholm	2341	2
Stockholm	2392	1
Stockholm	2617	1
Stockholm	2902	1
Stockholm	3280	2
Stockholm	3309	20
Stockholm	3310	13
Stockholm	337	1
Stockholm	3373	18
Stockholm	368	4
Stockholm	3767	74
Stockholm	3845A	5
Stockholm	476	10
Stockholm	5486C	100
Stockholm	5528	6
Stockholm	563	1
Stockholm	5696	60
Stockholm	589	1

Stockholm	5921	50
Stockholm	6593	28
Stockholm	6691A	1
Stockholm	7873	170
Stockholm	88119	22
Stockholm	914	4
Stockholm	ombygg	1501
Summa Stockholm		12 383
Österåker	Tidigare beslutade detaljplaner	2 051
Österåker	Berga 6:406	11
Österåker	Trädgårdsmästeriet	18
Österåker	Säby Hage	76
Österåker	Täljöviken	67
Summa Österåker		2 223
SUMMA RAMAVTAL 6		21 879