

# ÅRSRAPPORT FÖR 2023

Ramavtal 6 – Storstad Stockholm

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

Rapport 2023:1

Mars 2024



## 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 2023 godkändes i styrelsen den 14 mars 2024.

## 1. Bostadsbyggandet

Under 2023 har drygt 3 800 bostäder färdigställt. Fram till utgången av år 2023 har sammantaget 25 808 bostäder blivit färdigställda inom kollektivtrafikobjektens influensområden. I och med årets inrapportering är 26 procent av bostadsåtagandet utfört. Därtill är ytterligare drygt 2 700 bostäder påbörjade men ännu inte färdigställda. Samtliga kommuner redovisar omfattande plan- och programarbeten.

Kommun	Bostads-åtagande enligt avtal	Bostäder i pågående planerings-	Bostäder i hittills antagna detaljplaner	Påbörjade bostäder	Färdigställda bostäder	
					Totalt	Förändring från föregående år
Huddinge	18 500	25 000		309	3 518	197
Solna	4 000	1 700	1 000	178	62	62
Stockholm	49 000	57 728	29 296	646	14 459	2 076
Täby	16 200	4 550	6 326	1 013	4 088	1 265
Vallentuna	5 650	1 300	3 400	400	1 362	233
Österåker	7 020	6 650	6 650	157	2 319	48
<b>Summa</b>	<b>100 370</b>	<b>96 928</b>	<b>46 672</b>	<b>2 703</b>	<b>25 808</b>	<b>3 881</b>

## 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.

### Fridhemsplan – Älvsjö

Tunnelbana Fridhemsplan - Älvsjö omfattar en cirka 18 km lång ny tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö med fyra mellanliggande stationer. Arbetet leds av förvaltningen för utbyggd tunnelbana inom Region Stockholm. Utbyggnaden skapar förutsättningar för att länet ska kunna fortsätta att växa hållbart och för att människor ska kunna resa klimatsmart. Satsningen på tunnelbanan är den största sedan 1960-talet.

Under 2023 tog förvaltningen inriktningsbeslutet att tunnelbana till Älvsjö planeras för utbyggnad med tunnelbormaskin, TBM, till skillnad mot projekten i Stockholmsförhandlingen där tunnarna byggs med borra-spräng-teknik.

Under året har tre samråd med allmänheten genomförts för tunnelbana till Älvsjö. Det första under perioden 21 februari till 21 mars 2023, gällande placering av arbetsområden, arbetstunnlar och depå. Det andra mellan 18 september och 18 oktober, gällande vart nya

depå ska ligga. Det tredje samrådet genomfördes under perioden 15 november till och med 12 december, gällande placering av linjens sex stationsentréer. Samråden är en del av järnvägsplan, tillhörande detaljplaner och tillståndsansökan enligt miljöbalken. Under samrådsperioderna har det hållits öppet hus och det har varit möjligt att lämna synpunkter via en samrådsportal på nätet, på Facebook samt via brev och e-post.

Den 17 maj meddelades ett politiskt beslut inom Region Stockholm om linjefärg för tunnelbana till Älvsjö och tunnelbana till Arenastaden. Tunnelbana till Älvsjö blir gul och tunnelbana till Arenastaden är blir grön, då den är en gren på den befintliga gröna linjen.

Under första halvåret 2023 har fördjupningar gjorts gällande stationslägena i samverkan med framför allt Stockholms stad. Inriktningsbeslut för lokalisering av entréerna har fattats av projektstyrelsen. Processen inför inriktningsbesluten tog sex månader längre än beräknat. Genom parallellt arbete med systemhandlingsprojektering minimerades konsekvenserna och tidplanen som helhet bedöms inte påverkas.

Systemhandlingsprojektering har pågått under hela året, liksom arbete med planläggning och underlag till miljöprövning.

Under 2024 slutförs arbetet med framtagande av genomförandeavtal med Stockholms stad. Genomförandeavtalet ska finnas klart inför kontrollstation den 14 mars 2024. I genomförandeavtalet regleras bland annat hur parterna ska arbeta med permanenta och tillfälliga markanspråk samt omfattningen av projektet inklusive lokalisering av stationsentréer.

Projektets andra kontrollstation är planerad till mars 2024. Som underlag för kontrollstation 2 ska det även finnas en osäkerhetsanalys med successivmetoden gällande kostnader vilken genomförs under februari.

Under 2024 planeras det slutliga samrådet ske kring markanspråk och ansökan om miljödom till mark- och miljödomstolen samt inlämning av järnvägsplanens MKB för godkännande av länsstyrelsen. Under 2024 startar även förberedande arbeten, bland annat i form av ledningsomläggningar.

### Spårväg Syd

Spårväg Syd omfattar enligt ramavtalet 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.

Projektet har förskottterats under åren 2020 – 2023. Arbetet med lokaliseringsutredning inleddes under 2021.

I december 2022 konstaterade styrelsen, med anledning av genomförda successivanalyser och projektets bedömning, att avtalad funktion inte ryms inom avtalad budgetram. Styrelsen beslöt att arbete skulle inledas för att minska kostnader inklusive större förändringar för att komma ner på avtalad budgetram.

Under våren 2023 bereddes ett antal alternativ för anpassningar och två alternativ utreddes, dels BRT/expressbuss på hela sträckan Flemingsberg – Älvsjö dels spårväg på sträckan Flemingsberg – Skärholmen i kombination med BRT/expressbuss på sträckan Skärholmen – Älvsjö. I maj konstaterades att inget av alternativen rymdes inom avtalad budget, klarade kapacitetsbehovet på södra delen eller gav tillräckliga nyttor.

Parallellt har projektet inlett arbete med systemhandling utmed Tvärförbindelse Södertörn, för sträckan Karolinska universitetssjukhuset Huddinge – Månskärsvägen.

Under hösten 2023 har partsamtal ägt rum med utgångspunkt att enas om anpassningar för att så långt som möjligt vidmakthålla de principer som legat till grund för Ramavtalet och identifiera en lösning för fortsatt arbete för Spårväg Syd som kunde accepteras och sedan regleras i tilläggsavtal till ramavtal 6.

I december bordlades ärendet om kontrollstation 1 till 2024.

### 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.

Projektet har förskottats under åren 2020 – 2023 för att tidigarelägga projektets planering, och därmed projektstart, i syfte att tidigarelägga projektets trafikstart.

En lokaliseringsutredning färdigställdes i början av 2023. Beslut om val av korridor via Odenplan som inriktning inför fortsatt arbete fattades av Region Stockholms trafiknämnd i mars 2023.

Under året har utredningar genomförts avseende spårlinje och tunnelpåslag, läge för arbetstunnlar och etableringsytor, säkerhetskoncept samt stationsutformning inklusive anslutningar till befintliga stationer Odenplan och T-Centralen.

För sträckan Vanadis – T-Centralen, inklusive stationer Odenplan och T-Centralen, har en fördjupad och klarställd utformning nåtts under 2023. För norra delen, från Vanadis till befintlig Roslagsbana, pågår en komplettering av lokaliseringsutredningen.

Såväl i arbetet med spåranslagning som med stationsutformning har markförhållanden samt lägen och gränssnitt till andra anläggningar som Norra länken, tunnelbanan, Citybanan, samt befintliga underjordiska anläggningar studerats. Samråd med ledningsägare och anläggningsägare har genomförts för att minska osäkerhet kring genomförbarhet utifrån befintliga förhållanden med andra anläggningar.

Under 2023 har alternativa lägen för arbetstunnlar och etableringsområden tagits fram och studerats. För att bygga anläggningen behövs minst två arbetstunnlar, en till varje station.

Utformning och optimering av stationsutrymmen har utvecklats under året med hänsyn till resenärsflöden, teknikutrymmen och ventilation. Utformningen innehåller lösningar som tar

hand om ökande resenärflöden både från det egna projektet, från nya tunnelbanan och ett generellt prognosticerat ökat resande. Alternativa utformningar har tagits fram och utvärderats för olika förbindelser mellan Roslagsbanans planerade stationer och anslutande resenärsmiljöer. Stationsutformningen är dimensionerad för utrymningsscenarioer enligt krav som tagits fram inom uppdrag för brand och säkerhet.

Säkerhetskoncept avseende tunnelsäkerhet och utrymning har studerats vidare i samarbete med Storstockholms brandförsvaret och Räddningstjänsten. I utredningen har servicetunnel, utrymning i parallell tunnel, utrymningsschakt och avskild utrymningsväg studerats och utvärderats. Utredningen visar att servicetunnel var det mest fördelaktiga alternativet utifrån funktion och totalkostnad. Servicetunnel ger också ett mervärde när den kan användas för ordinarie drift och underhåll.

Under 2022 skulle den första kontrollstationen ha ägt rum. I december 2023 konstaterades att ytterligare tid behövdes för att utreda tunnelpåslag och spårlinje samt att komplettera lokaliseringsutredningen.

### Södra Hagalund

Södra Hagalund omfattar en ny tunnelbanestation på den nya tunnelbanelinjen till Arenastaden. Utbyggnaden av Station Södra Hagalund drivs som en integrerad del av projektet tunnelbana till Arenastaden inom Stockholmsförhandlingen. Arbetet leds av förvaltningen för utbyggd tunnelbana inom Region Stockholm.

Entreprenad Södra Hagalund – Arenastaden, är en berg- och anläggningsentreprenad som ska spränga ut tunnlar och de två stationerna i Solna. Kontrakterad entreprenör bedriver arbete sedan hösten 2022 och under året har arbete pågått i arbetstunnel Arenastaden, servicetunnel, spårtunnlar och plattformsrums. Stora mängder vatten samt lägre bergtäckning än beräknat i arbetstunnel Arenastaden medförde långsammare framdrift än planerat i arbetstunneln under våren. Även om framdriften ökat i takt med bättre bergtäckning och bergkvalitet fortsätter inläckage av vatten att vara en stor utmaning i projektet och arbete med injekteringskonceptet har pågått under året tillsammans med projektören. Arbetstunneln färdigställdes i början av sommaren.

Arbete har även utförts ovan jord under året exempelvis med ett flertal ledningsomläggningar vilka har varit utmanande då flertalet ledningar inte har legat där de ska enligt befintliga ritningar. Vid Södra Hagalund är plattformsrums och södergående spår något efter tidplan medan spårtunnel norrut i stället ligger före tidplan vid årets slut. Det pågår kontinuerligt arbete med entreprenören för att hålla entreprenadens totala tidplan.

Inom utbyggnaden av Södra Hagalund tilldelades den 20 januari en entreprenad avseende rulltrappor omfattande 22 rulltrappor till stationerna Södra Hagalund och Arenastaden. Kontrakt med leverantör tecknades den 9 februari. Under året har det även pågått arbete med upphandlingen av bygg- och installationsentreprenaden Södra Hagalund – Arenastaden där upphandlingen skickades ut under hösten.

Projektering av BEST-arbeten har pågått under året inför uppstart av upphandlingsarbete under hösten och planerat utskick under våren 2024. Bergarbetena för hela sträckan Odenplan-Arenastaden fortsätter under 2024 och slutförs i början av 2025.

### 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 2023 har cykelobjekt Smista allé-Ryttarhalsvägen färdigställts i Huddinge.

I tabellen nedan framgår hittills färdigställda cykelobjekt i och med årets redovisning, som sammantaget innebär 6,8 km cykelväg och 184 parkeringsplatser med tak och belysning.

Kommun	Utbyggt Cykelobjekt	Resultat nytta
Täby	Snabbcykelväg Roslags Näsby, nr 2b (2018)	0,5 km cykelväg
Täby	Ullnavägen-Arninge station, nr 1a (2022)	2,2 km gc-väg, 184 cykelparkeringar
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
Huddinge	Smista allé-Ryttarhalsvägen, nr 31	1,5 km cykelstråk

I Huddinge pågår planering för samtliga övriga objekt och genomförande pågår för de objekt som ligger närmast i tiden. Under 2024 planeras Smistavägen – Häradsvägen slutföras och byggnation av Skärholmsvägen – Ryttarhalsvägen påbörjas. Genomförandet av Cykelobjekten Björnkullavägen - Alfred Nobels allé och Björnkullaringen – Regulatorvägen senareläggs för att tidsmässigt överensstämma med utbyggnaden av Trafikplats högskolan.

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. Åtgärd vid Årstabergs station planeras utföras under 2025 medan för breddning av gång- och cykelbanan längs med Tvärbanan under järnvägsbroarna pågår utredning.

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

För Cykelbro Gamla stan – Tegelbacken planeras första etappen, breddning av cykelbanan längs Riddarholmskanalen, genomföras under 2024–2026. 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 för att tidigarelägga projektstarterna till år 2020 för tunnelbana Fridhemsplan – Älvsjö, Spårväg Syd och Roslagsbanan till city. Sedan 2022 erhåller tunnelbana Fridhemsplan – Älvsjö finansiering i enlighet med Ramavtalet. Förskotteringen för Spårväg syd och för Roslagsbanan till city har förlängts till och med 2023.

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 2023 uppgick till 507 miljoner kronor. De totala utgifterna och kostnaderna för åren 2016 till och med december 2023 uppgick till 1 182 miljoner kronor.

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

KOLLEKTIVTRAFIK											
Ekonomisk redovisning (mnkr)		Ackumulerat utfall					Innevarande period				
Objekt	Total kostnad enligt avtal <sup>1)</sup>	Utfall kostnader	Fakturerat alla parter	varav KPI <sup>2)</sup>	Fakturerat staten ink KPI <sup>2)</sup>	varav KPI <sup>2)</sup>	Utfall kostnader	Fakturerat alla parter	varav KPI <sup>2)</sup>	Fakturerat staten ink KPI <sup>2)</sup>	varav KPI <sup>2)</sup>
Hagalund	1 200	392	474	44	82	10	80	0	0	0	0
Spårväg Syd	4 200	151	228	18	0	0	53	80	11	0	0
Roslagsbanan till City	7 100	129	209	18	0	0	35	60	11	0	0
Fridhemsplan - Älvsjö	12 600	510	668	120	522	103	339	342	77	304	68
<b>Summa</b>	<b>25 100</b>	<b>1 182</b>	<b>1 578</b>	<b>199</b>	<b>603</b>	<b>112</b>	<b>507</b>	<b>482</b>	<b>99</b>	<b>304</b>	<b>68</b>

1) Totalbelopp enligt jan 2016 års prisnivå

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

Som framgår av tabellen ovan uppgick kostnader och investeringsutgifter för Tunnelbana till



Älvsjö till cirka 339 miljoner kronor för 2023. De totala kostnaderna för åren 2016 till december 2023 uppgick till cirka 510 miljoner kronor.

Utfallet för spårväg syd under 2023 uppgick till cirka 53 miljoner kronor. I enlighet med nu gällande betalplan har regionen fakturerat övriga parter 80 miljoner kronor under 2023 (exklusive index).

Utfallet för Roslagsbanan till city under 2023 uppgår till 35 miljoner kronor. I enlighet med nu gällande betalplan har regionen fakturerat övriga parter 60 miljoner kronor under 2023 (exklusive index).

För station Södra Hagalund uppgick utfallet under 2023 till cirka 80 miljoner kronor. I enlighet med nu gällande betalplan har regionen inte fakturerat något för Södra Hagalund under 2023. De totala kostnaderna för åren 2016 till december 2023 uppgår till cirka 392 miljoner kronor.

### Utfall och fakturering avseende cykelobjekten

Under året har ett cykelobjekt färdigställts. Under året staten fakturerats 6,1 miljoner kronor.

CYKEL Ekonomisk redovisning (mnr)		Ackumulerat utfall			Innevarande period		
Kommun	Total kostnad enligt avtal	Utfall, kostnader	Fakturerat staten ink KPI <sup>1)</sup>	varav KPI <sup>1)</sup>	Utfall, kostnader	Fakturerat staten ink KPI <sup>1)</sup>	varav KPI <sup>1)</sup>
Huddinge	14,3	16,9	4,2	0,6	7,3	1,8	0,4
Täby	31,0	17,0	4,3	0,0	0,0	4,3	0,0
<b>Summa</b>	<b>45,3</b>	<b>33,9</b>	<b>8,5</b>	<b>0,6</b>	<b>7,3</b>	<b>6,1</b>	<b>0,4</b>

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

I enlighet med ramavtalet faktureras 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.

För tunnelbanestation Södra Hagalund som är i byggskede är bland annat nedanstående risker aktuella. Dessa risker kan även komma att bli risker i de övriga projekten om ingen lösning erhålls.

- Oenighet med finansierande parter om omfattning på förvaltningens uppdrag. Risken innebär att det finns en otydlighet eller bristande kunskap om innehållet i gällande avtal. Det kan medföra omförhandlingar, fördyringar, ändrad omfattning samt svårt att nå konsensus i kommande avtal.
- Hantering av berg innehållande sulfider med försurningspotential. Denna risk bedöms som en av de största där krav på särskild hantering av sulfidhaltigt berg innebär betydande risk för betydande kostnadsökningar och att det utsprängda berget inte kan återanvändas lokalt till andra samhällsbyggnadsprojekt.

- Enligt Ramavtalet ska förvaltningens beslutade investeringsbelopp regleras med konsumentprisindex, KPI. Historiskt ligger KPI-utvecklingen lägre än den indexutveckling som skett inom anläggningssektorn. Det innebär att förvaltningens intäkter riskerar att bli lägre än kostnaderna beroende på de olika indexkorgarna.
- Överprövade upphandlingar, innebär tidsåtgång för domstolsprövningar vilket innebär förseningar av projekten och därmed ökade kostnader.

Väsentliga risker för tunnelbana Fridhemsplan – Älvsjö är att inte få tillgång till etableringsytor och/eller arbetstunnlar, överklagande av planer, svåruppfyllda villkor avseende masshantering, tidskrävande process att enas om ventilationstorn, teknikhus med mera.

För Spårväg syd konstaterades, i samband med den under året genomförda osäkerhetsanalysen, att den avtalade funktionen inte ryms inom den avtalade investeringsbudgeten, varpå projektets största risk är att hela spårvägsfunktionen mellan Flemingsberg – Älvsjö inte kan genomföras. Det medför risk för att erforderliga finansieringsavtal inte tecknas och att kritiska beslut inte fattas i den takt som behövs. Ytterligare projektspecifika risker som påverkar framdrift är dels komplexiteten i Flemingsberg då det är oklart avseende åtgärder på Regulatorbron och väg 226, dels att intressekonflikter uppstår med angränsande anläggningar och projekt.

För Roslagsbanan till city har en osäkerhetsanalys enligt successivprincipen genomförts under året. Regionen bedömer att det finns en risk för att erforderlig finansiering och finansieringsavtal inte tecknas och att kritiska beslut inte fattas i den takt som behövs. Det är väsentligt för att aktivt kunna arbeta med att minska kostnader och osäkerheter i enlighet med framtagna handlingsplan, för att möjliggöra att den ramavtalade budgetramen kan hållas och att den ramavtalade funktionen kan uppnås.

## 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 tidigarelagts genom förskottering.

För Roslagsbanan till city bedöms trafikstart ske tidigast år 2039, vilket innebär att ramavtalad tidplan samt förskotteringsavtalets syfte om en tidigarelagd trafikstart inte bedöms möjliga att hålla. Det innebär en försening med 6 år eftersom projektet har tidigarelagts 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.

Samtliga kommuner vittnar om att osäkerheter i omvärlden innebär svårigheter att bedöma takten i bostadsbyggandet i regionen de kommande åren.

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

Nedan redovisas pågående aktiviteter inom respektive kommun. Redovisning av färdigställda/utbyggda bostäder återfinns i bilaga 1.

### Huddinge kommun

Huddinge kommun ska enligt avtal färdigställa 18 500 lägenheter fram till 2035. Under 2023 färdigställdes 197 bostäder inom influensområdet. I och med årets inrapportering har Huddinge färdigställt sammanlagt 3 518 bostäder vilket innebär att 19 procent av bostadsåtagandet är utfört. Därtill är ytterligare 309 bostäder påbörjade men ännu inte färdigställda inom influensområdet.

Huddinge kommun har, liksom regionen och landet, stora utmaningar med bostadsbyggandet. Det råder en stor osäkerhet om hur förutsättningarna för nyproduktion och marknad utvecklas, vilket påverkar såväl genomförandet av redan beslutade planer som processer med projekt i planeringsskedet.

Kommunen har cirka 25 000 bostäder i pågående planering (program och detaljplaner) inom influensområdet. Utöver det finns en stor potential för ytterligare bostäder identifierade i de utvecklingsplaner som tagits fram för kommunens större utvecklingsområden.

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.

Utfallet av antal nyproducerade bostäder kan endast i begränsad omfattning styras av åtgärder som kommunen råder över. Förutom att arbeta för att ha en hög planberedskap vidtar kommunen åtgärder för att göra det än mer attraktivt att bo, besöka och verka i Huddinge.

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. 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 och olika typer av verksamheter. I planprogrammet ingår även 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.

Den planerade utvecklingen av Flemingsbergsdalen inklusive en slutstation av Spårväg Syd öster om Huddingevägen förutsätter ytterligare satsningar av infrastruktur i området. En av dessa är justerad utformning av korsningen Hälsovägen/Huddingevägen och bytespunkt Flemingsberg. Regionen, kommunen och Trafikverket har 2020 ingått en avsiktsförklaring om att verka för att de åtgärder som rekommenderas i åtgärdsvalsstudie bytespunkt Flemingsberg utreds vidare och att åtgärder blir realiserade.

Kommunen arbetar aktivt med att stärka Huddinges attraktivitet och öka kunskapen om Huddinge som ett bra val att bo och verka i. I kommunens projektportfölj eftersträvas en bredd av olika typer av projekt avseende storlek, bebyggelse typer och i samarbete med många olika byggherrar.

#### Solna stad

Solna stad kommun ska enligt avtal färdigställa 4 000 lägenheter inom influensområdet till Södra Hagalunds tunnelbanestation fram till 2035. Under 2023 färdigställdes 62 bostäder och därtill är ytterligare 178 bostäder påbörjade men ännu inte färdigställda inom influensområdet.

Solna stad har hittills beslutat om detaljplaneuppdrag med bostadsbebyggelse för bostadsbebyggelse som tillsammans beräknas ge cirka 1 700 lägenheter. Solna stad har påbörjat detaljplanearbete för utveckling av tre områden kring den nya tunnelbanestationen Södra Hagalund med möjlighet till 570–710 lägenheter.

Två detaljplaner har antagits och vunnit laga kraft sedan avtalets undertecknande som tillsammans ger förutsättningar för 1 000 lägenheter.

I Solna stad pågår byggnation av 116 bostäder, inom ramen för bostadsprojekt ”Solna Parad” och kvarteret Banken, som beräknas bli färdigställt för inflyttning under 2024.

I Solna har ett bostadsprojekt inom ramen för kvarteret Banken vid Solna centrum färdigställdes. Det är ”Solna Estrad” där inflyttning i 62 lägenheter ägde rum under 2023.

#### Stockholms stad

Stockholms stad ska enligt avtal färdigställa 49 000 lägenheter inom kollektivtrafikobjektens influensområden fram till 2035. Under 2023 färdigställdes 2 076 bostäder inom influensområdena. I och med årets inrapportering har Stockholms stad färdigställt sammanlagt 14 459 bostäder vilket innebär att cirka 30 procent av bostadsåtagandet är utfört. Därtill är ytterligare 646 bostäder påbörjade men ännu inte färdigställda inom influensområdet.

Antalet bostäder i pågående planeringsprocess är drygt 57 700 och ytterligare drygt 7 900 bostäder finns i planprogram.

Under 2023 godkändes eller antogs 14 detaljplaner om sammanlagt 3 613 bostäder i kollektivtrafikens influensområden.

Under 2023 färdigställdes 2 076 bostäder med bäring på överenskommelsen, varav 1 986 genom nybyggnad och 90 genom om-/tillbyggnad.

Stockholms stad har, liksom regionen och landet, stora utmaningar med bostadsbyggandet. Det råder en stor osäkerhet om hur förutsättningarna för nyproduktion och marknad utvecklas, vilket påverkar såväl genomförandet av redan beslutade planer som processer med projekt i planeringsskedet. Trots en snabbt inbromsad byggkonjunktur påbörjades således cirka 650 bostäder och drygt 2000 bostäder färdigställdes inom influensområdet 2023. Planeringsförutsättningarna i inom influensområdet är goda. Staden har vidtagit en rad åtgärder för att hålla planeringen igång och underlätta för aktörer. Staden konstaterar att utan marknadsförutsättningar är det mycket svårt att få igång byggnationen.

#### Täby kommun

Täby kommun ska enligt avtal färdigställa 16 200 bostäder inom ramen fram till 2035. Under 2023 färdigställdes 1 265 bostäder inom influensområdet. I och med årets inrapportering har Täby färdigställt sammanlagt 4 088 bostäder vilket innebär att 25 procent av bostadsåtagandet är utfört. Därtill är ytterligare 1 013 bostäder påbörjade men ännu inte färdigställda inom influensområdet.

Täby kommun har, liksom regionen och landet, stora utmaningar med bostadsbyggandet. Det råder en stor osäkerhet om hur förutsättningarna för nyproduktion och marknad utvecklas, vilket påverkar såväl genomförandet av redan beslutade planer som processer med projekt i planeringsskedet. För närvarande påbörjas mycket lite bostadsbyggnation trots att färdiga detaljplaner finns.

Huvuddelen av de närmaste årens bostadsbyggande kommer att ske inom Täby park och Roslags-Näsby. Där har detaljplaner innehållande byggrätt för drygt 4000 bostäder antagits genom beslut som vunnit laga kraft. Utbyggnaden av infrastruktur och bostäder inom dessa områden pågår.

Under år 2024 planerar Täby att anta fler detaljplaner inom influensområdet och då främst för den fortsatta utbyggnaden inom Roslags-Näsby. Inom influensområdet för Roslagsbanan till city har Täby 4550 bostäder i pågående planeringsprocess.

#### Vallentuna kommun

Vallentuna kommun ska enligt avtal färdigställa 5 650 bostäder fram till 2035. Under 2023 färdigställdes 233 bostäder. I och med årets inrapportering har Vallentuna färdigställt sammanlagt 1 362 bostäder vilket innebär att 24 procent av bostadsåtagandet är utfört. Därtill är ytterligare 400 bostäder påbörjade men ännu inte färdigställda inom influensområdet.

Planeringsbufferten i förhållande till åtagandet är god för de närmaste åren. Cirka 3 400 nya bostäder är detaljplanerade sedan 2017. Cirka 1 200 av dessa är färdigställda (övriga färdigställda bostäder har skett i äldre detaljplaner respektive utanför detaljplanelagt område).

Cirka 400 bostäder har beviljade bygglov. En majoritet av dessa har dock inte fysiskt påbörjats än. Med en bostadsmarknad som är osäker och kostnader för entreprenader och husbyggande som stiger är det svårbedömt just nu när dessa och andra bostadsprojekt som också har planmässiga förutsättningar kommer att fysiskt påbörjas. Bedömningen är att de planerade bostäderna framöver kommer att byggas, men produktionstakten antas vara lägre de närmaste åren jämfört mot de senaste åren.

Planeringstakten är dock fortsatt hög utifrån tilltron att konjunkturen snart återigen tar fart i kombination med att intresset för att utveckla bostäder i Vallentuna är fortsatt stor. Uppskattningsvis ingår knappt 1 300 nya bostäder i pågående detaljplanering som omfattar flera bostadsmikromarknader (läge, utförande och storlek). En detaljplan för cirka 50 bostäder har goda förutsättningar att kunna antas under år 2024, övriga pågående detaljplaner förväntas kunna antas under perioden 2025–2028.

Bostadsåtagandet förutsätter ytterligare detaljplanering, cirka 1 000 bostäder behöver kommunen skapa planmässiga förutsättningar för. Flertalet av dessa detaljplaner planeras att påbörjas under de närmaste åren.

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 2023 färdigställdes 48 bostäder. I och med årets inrapportering har Österåker färdigställt sammanlagt 2 271 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 påbörjats. Under 2023 vann etapp 1 Hagby äng och

kulle laga kraft och detaljplanen medger cirka 900 bostäder. Detaljplanen för Näsängen som skulle medföra ca 1 600 bostäder har inte vunnit laga kraft och avvaktar beslut i mark och miljööverdomstolen. Kommunen har även som mål att skapa 7 000 arbetstillfällen inom kommun till 2040.

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

## **6. Tilläggsavtal och väsentliga beslut**

Den 29 september godkände styrelsen justerade betalplaner för Fridhemsplan – Älvsjö samt för Södra Hagalund.

Sammanställning av tidigare väsentliga beslut

- 2022-09-29 Justerade betalplaner för Fridhemsplan-Älvsjö och Södra Hagalund
- 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](http://www.trafikverket.se)