

ÅRSRAPPORT FÖR 2024

Ramavtal 6 – Storstad Stockholm

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

Rapport 2024:1

Mars 2025



Uppdrag och beslut

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.

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. I augusti 2024 entledigade regeringen Catharina Håkansson Boman. Regeringen beslutade i juni 2018 att utse Helena Sundberg som ersättare till ordförande samt gav Trafikverket i uppdrag att 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 2024 godkändes i styrelsen den 13 mars 2025.

1. Bostadsbyggandet

Under 2024 har drygt 3 350 bostäder färdigställts. Fram till utgången av år 2024 har sammantaget drygt 29 100 bostäder blivit färdigställda inom kollektivtrafikobjektens influensområden.

Kommun	Bostadsåtagande enligt avtal	Bostäder i pågående planeringsprocess	Bostäder i hittills antagna detaljplaner	Påbörjade bostäder	Färdigställda bostäder	
					Totalt	Förändring från föregående år
Huddinge	18 500	25 000		962	3 556	38
Solna	4 000	1 700	1 350	0	178	116
Stockholm	49 000	57 700	31 187	3 386	16 670	2 211
Täby	16 200	3 388	6 718	610	4 618	530
Vallentuna	5 650	1 800	3 400	400	1 521	159
Österåker	7 020	6 650	3 400	79	2 574	303
Summa	100 370	96 238	46 055	5 437	29 117	3 357

I och med årets inrapportering är 29 procent av bostadsåtagandet utfört. Därtill är ytterligare drygt 5 437 bostäder påbörjade men ännu inte färdigställda. Samtliga kommuner redovisar omfattande plan- och programarbeten.

2. Infrastrukturens utbyggnad

Ramavtal med tillhörande objektavtal omfattar utbyggnad av fyra Kollektivtrafikobjekt och 30 Cykelobjekt.

Kollektivtrafikobjekten

Ramavtal med tillhörande objektavtal innehåller finansiering via projektmedel för utbyggnad av Kollektivtrafikobjekten: 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 2019 ingick regionen och Stockholms stad en överenskommelse om förskottering för att tidigareläggning av projektstarten, säkerställa goda förutsättningar för det fortsatta genomförandet och möjliggöra en tidigare trafikstart.

Under 2021 beslutade trafiknämnden i Region Stockholm om lokaliseringsutredningen för projektet. Den beslutade lokaliseringen är i motsvarande sträckningskorridor som anges i Objektavtalet. I december 2021 passerade även projektet kontrollstation 1. I samband med kontrollstationen förtydligades Kollektivtrafikobjektets utformning och innebär stationer med en uppgång, hissar och cirka 75 meter långa plattformar.

Den nya gula linjen planeras som en fristående linje. För att sänka framtida driftskostnader och öka tillgängligheten planeras för automatisk drift och ballastfria spår vilket är en standardhöjning i förhållande till vad som regleras i Ramavtalet. För den nya linjen behövs också ett trafikstyrningssystem som uppfyller dagens standard. Del av utgiften för trafikstyrningssystemet ingår i Sverigeförhandlingens omfattning och del av utgiften ingår i regionens åtagande varpå Regionstyrelsen under hösten har beslutat om budgetmedel för trafikstyrningssystemet.

Under februari 2024 godkände Trafiknämnden lokaliseringsutredningen för depån i Älvsjö industriområde. Förvaltningen arrangerade en digital leverantörsdag med över 300 anmälda från 20 länder och det var ett stort intresse för förvaltningens kommande upphandlingar.

I februari var Region Stockholm och Stockholms stad överens om genomförandeavtal och avtalet har därefter beslutats politiskt hos båda parter. Genomförandeavtalet har ingåtts i enlighet med Ramavtal 6 och tydliggör samarbetsformer och principiella frågor inom exempelvis planläggning, markåtkomst, påbyggnad av stationer och masshantering.

Den 14 mars 2024 passerade projektet kontrollstation 2, styrelsen beslutade även om att ha en delavstämning i slutet av 2024 vilken redovisades i december.

Under april beslutade Trafikförvaltningen att stationsnamnet för den station som skall ligga i bostadsområdet Östberga kommer få namnet Östbergahöjden.

Under perioden 22 maj till 19 juni genomfördes det sista stora samrådet för tunnelbanan mellan Fridhemsplan och Älvsjö. Samrådet berörde bland annat utformning och byggtid, och inkomna synpunkter har sammanställts i en samrådsredogörelse.

Den 27 september avropades organisationer för bygghandlingsprojekteringen via Region Stockholms upphandlade konsultförmedlare. Samtliga bygghandlingsuppdrag inkluderar delar inom berg & anläggning och bygg & installation, uppdraget inkluderar även stöd under byggtiden. Uppdraget är indelat i tre delar. Projekteringen kommer ligga till grund för de kommande upphandlingar av berg- och anläggningsarbete inklusive TBM-entreprenaden samt bygg- och installationsarbeten och projekteringsstöd under byggtid.

Under september deltog förvaltningen i Håll Nollans säkerhets push för samarbete över gränserna i syfte att nå en säkrare arbetsplats och med extra fokus på omtanke.

Under oktober färdigställdes även en första delrapport för förvaltningens storskaliga laktest som har pågått sedan januari 2023. De slutsatser som kan dras hittills är att normal hantering av krossade bergmassor inte utgör någon risk för försurning eller urlakning och inte någon risk för negativ miljöpåverkan under en tidsperiod motsvarande testtiden.

Under 2024 slutfördes arbetet med systemhandlingen för tunnlar och stationer, för depån kommer systemhandlingen att slutföras planenligt 2025. Arbetet med järnvägsplan och miljöprövning fortsätter. Upphandlingsplan för tunnlar och stationer har färdigställts. Arbetet med att ta framförfrågningsunderlag har inletts.

Under november skickades miljökonsekvensbeskrivningarna in till Länsstyrelsen för spårlinjen och för depån. Den 17 december lämnades ansökan om miljötilstånd in till mark- och miljödomstolen vid Nacka tingsrätt.

Under 2025 startar entreprenadarbetena, till en början med förberedande arbeten. Därefter upphandling av arbetstunnlar, sponter och vertikalschakt med byggstart i slutet av 2025. Även upphandling av huvudentreprenader för berg och anläggning kommer påbörjas under 2025 med planerad byggstart våren 2026.

Granskning av järnvägsplanen planeras till våren 2025 för att därefter lämnas till Trafikverkets planprövning under hösten 2025. Huvudförhandling gällande miljötilstånd beräknas kunna hållas i mark- och miljödomstolen i slutet av 2025.

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 förskottats 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.

Under 2023 – 2024 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. Parterna har under 2024 inte enats om ett tilläggsavtal. Kontrollstation 1 har därmed successivt senarelagts, senast i december 2024, då ärendet bordades till mars 2025.

Under 2024 har projektet, i enlighet med styrelsebeslut från december 2022, arbetat vidare med systemhandlingsprojektering utmed Tvärförbindelse Södertörn.

För att underlätta möjligheterna att klara en finansiering inom ram planeras för en inriktning där Spårväg Syd realiserar i etapper. Den första etappen planeras gå mellan pendeltågstationen i Flemingsberg och tunnelbanestationen i Skärholmen via bland annat Masmö och Kungens kurva. Lokaliseringsutredningen har därför reviderats till att omfatta

sträckan Flemingsberg – Skärholmen, vilken skickades ut på remiss om sammanvägd ståndpunkt inför val av lokalisering till berörda kommuner och Länsstyrelsen under våren 2024. Projektet har därefter berett underlag för beslut om val av lokalisering till Regionens trafiknämnd.

Detaljeringsarbete har skett för sträckorna Månskärsvägen – Skärholmen och Flemingsberg – Huddinge sjukhus med syfte att ta fram förslag till möjliga spårlinjer inom föreslagen lokalisering.

Projektet har under 2024 reducerat projektorganisationen för att minimera kostnader fram till Kontrollstation 1.

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 – 2024 för att tidigarelägga projektets planering och projektstart, i syfte att tidigarelägga projektets trafikstart.

Inför planerad kontrollstation 1 i december 2023 konstaterades att det fanns ett behov av komplettering avseende val av korridor och tunnelpåslag i den norra delen. Under våren 2024 kompletterades lokaliseringsutredningen norr om Odenplan, varefter Regionen förordade att korridor K ersätter tidigare beslutad korridor Grön D som fortsatt inriktning.

Under 2024 har projektet fortsatt arbeta för att säkerställa ramavtalad tid, kostnad och funktion, konkretisera förslag på lägen för arbetstunnlar och etableringsområden för hela sträckan från tunnelpåslaget till T-centralen via Odenplan, samråda med intressenter i nationalstadsparken, fördjupa underlag för spårlinje och stationer, samt planera och förbereda arbete med Järnvägsplanen och efterföljande projektfaser.

Utformning och optimering av stationsutrymmen har tagit hänsyn till ramavtalad budget och vidareutvecklats under året med hänsyn till resenärflöden, teknikutrymmen och ventilation. Alternativa utformningar har utvärderats för olika förbindelser mellan Roslagsbanans planerade stationer och anslutande resenärsmiljöer.

Under utredningsperioden har styrelsen beslutat att senarelägga kontrollstationen. Den 5 december 2024 beslutade styrelsen att projektet får passera Kontrollstation 1 i och med att beslutsunderlaget redovisat att ramavtalad tid, kostnad och funktion kan innehållas.

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.

Huvudtunnel, bygg- och installation Hagastaden har fortsatt under 2024 med bland annat tunneldrivning av spårtunnlar söderut mot Odenplan. Även arbeten med mark, VA, kanalisering och betong har skett i färdigställda delar. Under året har betongarbeten i station och biljetthallar utförts.

I den stora berg- och anläggningsentreprenaden för Södra Hagalund – Arenastaden pågår arbete både i arbetstunneln Arenastaden och i huvudtunneln. Bergarbetena är färdigställda i plattformsutrymmena och för närvarande pågår raiseborrning och loss hållning av berg i rulltrappsschakten samt i tunnlar söderut. Projektet har utmaningar med entreprenörens tidplan, men arbetet fortgår kontinuerligt med entreprenören för att hålla projektets tider.

Under 2024 har upphandling av Bygg, Installation, Tele och Styr Södra Hagalund – Arenastaden genomförts. Kontrakt för station Södra Hagalund respektive för station Arenastaden har tilldelats och kontrakt har även tilldelats för Tele och styr entreprenad.

Under våren 2025 kommer upphandling av BEST-arbeten för station Södra Hagalund att ske. Under 2025 planeras alla bergentreprenader att färdigställs och nästa skede med bygg- och installationsarbeten planeras att inledas.

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 2024 har inga cykelobjekt slutredovisats. I tabellen nedan framgår hittills färdigställda cykelobjekt, 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	Hälsovägen - Alfred Nobels allé kommungräns, nr 7 (2022)	1,1 km cykelstråk
Huddinge	Smista allé-Ryttarhalsvägen, nr 31	1,5 km cykelstråk

I Huddinge har under 2024 Smistavägen – Häradsvägen (nr 19) slutförts och byggnation av Skärholmsvägen – Ryttarhalsvägen (nr15) pågår, båda objekten planeras slutredovisas under 2025. Genomförandet av Cykelobjekten Björnkullavägen - Alfred Nobels allé (nr 6) och Björnkullaringen – Regulatorvägen (nr 5) behöver senareläggas för att tidsmässigt överensstämja med utbyggnaden av Trafikplats högskolan. För sträckan Glömstavägen - Talldalsvägen (nr 12) pågår planering för byggstart under år 2025 för ett färdigställande under år 2026.

För de övriga cykelobjekten inom Huddinge pågår planering och utredning med undantag av cykelparkeringarna/cykelgarage i anslutning till bytespunkt Flemingsberg, där samordningen med bytespunktsprojektet och närliggande detaljplaner kan komma att påverka tidplanen för färdigställandet.

I Täby planeras resterande två objekt färdigställas år 2026.

I Stockholm pågår planering för de tre objekten. För Kopplingen mellan Årstabron och Årstabergsvägen har en delsträcka mellan Svärdlångsvägen och Åmänningevägen färdigställts under 2022. Under 2025 planeras åtgärd vid Årstabergs station att utföras 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 och i enlighet med beslutad betalplan är bedömningen att renoveringen beräknas påbörjas under år 2026.

För Cykelbro Gamla stan – Tegelbacken planeras första etappen, breddning av cykelbanan längs Riddarholmskanalen, genomföras under 2025–2026. 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.

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. Förskotteringsbehovet för Spårväg Syd tog slut 2023 och projektet skulle enligt Ramavtalet erhålla sin avtalade finansiering från och med 2024, dock har behovet av att tillföra medel till Spårväg Syd uteblivit under året. Förslag till tilläggsavtal finns för att förlänga förskotteringen för Roslagsbanan till city till och med år 2025.

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 2024 uppgick till 382 miljoner kronor. De totala utgifterna och kostnaderna för åren 2016 till och med december 2024 uppgick till 1 565 miljoner kronor.

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

KOLLEKTIVTRAFIK Ekonomisk redovisning (mnr)		Ackumulerat utfall			Utfall, innevarande period		
Objekt	Total kostnad enligt avtal ¹⁾	Utfall kostnader	Fakturerat staten ink KPI ²⁾	varav KPI ²⁾	Utfall kostnader	Fakturerat staten ink KPI ²⁾	varav KPI ²⁾
Fridhemsplan – Älvsjö	12 600	639,0	521,6	102,6	129,0	0,0	0,0
Spårväg Syd	4 200	220,0	0,0	0,0	69,0	0,0	0,0
Roslagsbanan till City	7 100	276,4	0,0	0,0	147,2	0,0	0,0
Södra Hagalund	1 200	429,4	81,9	9,9	36,8	0,0	0,0
Summa	25 100	1 564,8	603,4	112,5	382,1	0,0	0,0

1) Belopp i avtalad prisnivå, januari 2016. Belopp inkluderar riskavsättning för Fridhemsplan-Älvsjö, Spårväg Syd och Roslagsbanan till City. För Södra Hagalund finns därtill en avtalad riskavsättning om 180 mnr.

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

Utfall och fakturering avseende cykelobjekten

Under året har staten fakturerats 7,3 miljoner kronor för pågående cykelprojekt.

CYKEL Ekonomisk redovisning (mnr)		Ackumulerat utfall			Utfall, innevarande period		
Kommun	Total kostnad enligt avtal ¹⁾	Utfall, färdigställda objekt	Fakturerat staten ink KPI ²⁾	varav KPI ²⁾	Färdigställda objekt under året ¹⁾	Fakturerat staten ink KPI ²⁾	varav KPI ²⁾
Huddinge	248,5	16,9	4,2	0,6	-	-	-
Täby	31,0	17,0	4,9	0,6	-	4,3	-
Stockholm	198,0	21,0	6,0	1,2	9,0	3,0	0,6
Summa	477,5	54,9	15,1	2,5	9,0	7,3	0,6

1) Totalbelopp enligt avtalad prisnivå, januari 2016.

2) Viss avvikelse 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. Riskerna avser tid och kostnad där en förskjuten tidplan även riskerar att öka kostnaden.

Väsentliga risker för tunnelbana Fridhemsplan – Älvsjö är;

- att inte få tillgång till etableringsytor och/eller arbetstunnlar. Konsekvensen om risken faller ut blir bristande logistik och säkerhet på arbetsytorna, vilket leder till ökad tid och kostnad. Dialog hålls med framför allt Stockholms stad för att hantera risken.

- överklagande av planer, där processerna för planläggning, miljötillstånd och markåtkomst är beroende av myndighetsbeslut som kan överklagas. Tidplanen enligt ramavtal 6 är exklusive överklaganden. Det innebär att överklagade planer och/eller tillstånd riskerar att leda till förlängd tidplan och därmed öka kostnaderna.
- svåruppfyllda villkor avseende masshantering. Risken att myndighetskrav försvårar eller omöjliggör lokal återanvändning av massor till närliggande stadsutvecklingsprojekt har fallit ut i Stockholmsförhandlingens projekt. I genomförandeavtal med Stockholms stad är parterna överens om att intentionen är att bergmassor från utbyggnaden av tunnelbanan om möjligt ska användas som byggnadsmaterial vid Stadens planerade stadsbebyggelse. En lokal användning av bergmassor innebär en klimatomfattigt hållbar och kostnadseffektiv hantering och är i linje med den masshanteringsstrategi som har upprättats för Stockholms län av länsstyrelsen tillsammans med kommuner och Region Stockholm.
- tidskrävande process att enas om ventilationstorn, teknikhus med mera. Lokaliseringen av stationsentréer är definierade i samband med samråd om markanspråk i maj-juni 2024. Risken finns dock att det kvarstår osäkerhet kring lokalisering av kringliggande anläggningar såsom ventilationstorn och teknikhus. Om lokaliseringen av dessa skulle dra ut på tiden innebär det risk för försening av planläggningen och därmed ökning av tid och kostnad i projektet.
- En försenad markåtkomst för depåområdet. En försenad markåtkomst för depå i Älvsjö industriområde skulle få en påverkan på hela projektet. Utbyggnaden av depå finansieras enligt ramavtalet av Region Stockholm, men det finns stort behov av samverkan mellan parterna gällande markåtkomsten. Region Stockholm och Stockholms stad arbetar med ett genomförandeavtal för depån som bland annat inkluderar förtydliganden kring markåtkomst.

För Spårväg Syd har det konstaterats 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 är en risk att erforderliga finansieringsavtal inte tecknas och att kritiska beslut inte fattas i den takt som behövs. Ytterligare projektspecifika risker som påverkar framdriften är komplexiteten i samordningen med Tvärförbindelse Södertörn.

För Roslagsbanan till city har under året en osäkerhetsanalys enligt successivprincipen genomförts på en referensspårlinje inom korridor K. Identifierade osäkerheter, och åtgärder för att minska dessa, ska arbetas in i projektets handlingsplan. Slutkostnadsprognosen kommer att följas kontinuerligt under systemhandlingsfasen och fortsatta anpassningar inom ramavtalad funktion görs löpande fram till fastställd utformning genom kostnads- och omfattningsstyrning.

För tunnelbanestation Södra Hagalund som är i byggskede är bland annat nedanstående risker aktuella. De är förvaltningsövergripande risker hämtade från Förvaltningen för utbyggd tunnelbanas riskregister. De gäller därmed även för tunnelbanan Fridhemsplan – Älvsjö. Dessa risker kan även komma att bli aktuella för de övriga projekten om ingen lösning erhålls.

Övergripande gemensamma risker:

- Hantering av berg innehållande sulfider med försurningspotential. Entreprenadberg riskerar att bli klassificerat av tillsynsmyndigheter som avfall i stället för produkt som kan återanvändas. Det innebär en risk för försening och fördyring 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. Att entreprenadberg kan klassas som biprodukt och inte avfall finns det utslag i EU-domstolen som styrker. Trots detta har det införts myndighetskrav som innebär ökad miljöpåverkan och en väsentligt högre kostnad för förvaltningen. Förvaltningen sprider resultaten från det storskaliga test som förvaltningen driver sedan januari 2023 för att mäta urlakningen från projektens entreprenadberg. De slutsatser som kan dras hittills är att normal hantering av krossade bergmassor inte utgör någon risk för försurning eller urlakning och inte någon risk för negativ miljöpåverkan under en tidsperiod motsvarande testtiden. Testet planeras fortgå i förvaltningens regi till 2026 och finansieras till hälften av medel från Klimat- och regionutvecklingsnämnden inom Region Stockholm. Samverkan sker med kommuner och Länsstyrelsen.
- Överprövade upphandlingar, innebär tidsåtgång för domstolsprövningar vilket innebär föreningar av projekt och ökade kostnader. Arbete pågår fortsatt aktivt med planerade åtgärder för att minimera överprövningsrisken och ta med viktiga erfarenheter från Stockholmsförhandlingens projekt till Sverigeförhandlingens projekt.
- Oenighet med finansierande parter om omfattning på förvaltningens uppdrag. Risker 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. För att undvika tids- och kostnadsdrivande omtag är utformningen av tunnelbaneanläggningen låst och kommunicerat med parterna. Det tilläggsavtal till Stockholmsförhandlingens avtal som tecknades 2021 innehåller en process för rapportering av avvikelser i kostnad och tid och poängterar alla parter ansvar i riskhanteringen. För tunnelbana till Älvsjö beslutade regionfullmäktige om genomförandeavtal med Stockholms stad. Genomförandeavtalet tydliggör samarbetsformer och principiella frågor inom exempelvis planläggning, markåtkomst, påbyggnad av stationer och masshantering.
- Upprepade allvarliga arbetsplatsolyckor och tillbud. Under utbyggnaden av tunnelbanan finns risk för allvarliga arbetsplatsolyckor. Förvaltningen arbetar strategiskt med arbetsmiljön och arbetet inom byggarbetsmiljö har högsta prioritet med det övergripande målet om att inga allvarliga olyckor ska inträffa. Den 1 januari 2025 träder ett nytt regelverk i kraft som ska ge bättre överblick och tydlighet inom byggarbetsmiljö. Inom förvaltningen analyseras regelförnyelsen och en bedömning sker av hur det påverkar förvaltningens arbete. Information, dialog och utbildning kring det nya regelverket har skett under 2024. De styrande dokumenten med strategier och riktlinjer har setts över för att utveckla tydligheten och styrningen ytterligare.
- Utveckling av entreprenadindex högre än KPI. I enlighet med Ramavtalet ska 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. För att minska förvaltningens indexpåverkan har ett antal åtgärder vidtagits. De första 18 månaderna från kontraktstecknande är enligt avtal med entreprenören ouppräknat. Dessutom räknas enbart 90 procent av index upp. För att minska indexuppräknningen ytterligare betalas 10 procent av kontraktssumman ut som ett förskott. Dessa åtgärder har beräkningsmässigt minskat indexskillnaden mellan byggindexkorg och KPI avsevärt de senaste åren, förutsatt att entreprenaden börjar i tid etcetera. Under 2023 år och 2024 har KPI-utvecklingen varit högre än byggindexkorgen vilket innebär att det uppbyggda gapet har minskat något.

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 förutsatt att projektet får godkänt i kontrollstation 1. Det innebär en försening med fyra år trots att projektet har tidigarelagts genom förskottering. Risk för ytterligare tidsförskjutning föreligger eftersom avtalets underbudgeterade ekonomiska ram förutsätter en ny överenskommelse.

Med Roslagsbanan till citys bedömda projekttid på 18 år har konstaterats att den ramavtalade projekttiden på 12 år inte är möjlig att uppnå. Förskotteringen har dock möjliggjort att den ramavtalade tidplanens trafikstartsår 2038 fortsatt bedöms möjlig att hålla trots att projektet tidigarelagts med sex år 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.

Huddinge kommun

Huddinge kommun ska enligt avtal färdigställa 18 500 lägenheter fram till 2035. Under 2024 färdigställdes 38 bostäder inom influensområdet. I och med årets inrapportering har Huddinge färdigställt sammanlagt 3 556 bostäder vilket innebär att 19 procent av bostadsåtagandet är utfört. Därtill är ytterligare 962 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.

Antalet färdigställda bostäder har varit mycket lågt de senaste åren. Under 2024 har dock cirka 700 bostäder påbörjats. Även under 2025 och 2026 förväntas ett relativt stort antal bostäder påbörjas. Bedömningen har gjorts med ledning av bygglovsansökningar under handläggning och samtal med byggherrar.

Kommunen har cirka 25 000 bostäder i pågående planering i 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.

Ingen ny detaljplan innehållande bostäder har antagits under 2024. Under det första halvåret 2025 bedöms sex detaljplaner antas omfattande sammanlagt cirka 6 000 bostäder.

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 Fabège 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. Under 2024 flyttade Kungliga Operan och Dramaten in i nybyggda lokaler. Under 2025 öppnar ett nybyggt utvecklings- och innovationscenter med kontor och laborationsverksamhet för cirka 700 medarbetare.

Den planerade utvecklingen av Flemingsbergsdalen inklusive en slutstation av Spårväg Syd öster om Huddingevägen förutsätter ytterligare satsningar av infrastruktur i området. I Flemingsberg finns i storleksordningen 10 000 bostäder i pågående planering. En förutsättning för genomförande av planerad utveckling av Flemingsberg med bostäder, arbetsplatser och service, är att statlig, regional och kommunal infrastruktur ges en utformning som stödjer Flemingsbergs utveckling, går i takt med övrig utveckling och ges full finansiering.

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 ska enligt avtal färdigställa 4 000 lägenheter inom influensområdet till Södra Hagalunds tunnelbanestation fram till 2035. Under 2024 färdigställdes 116 bostäder inom influensområdet. I och med årets inrapportering har Solna stad färdigställt sammanlagt 178 bostäder vilket innebär att cirka 5 procent av bostadsåtagandet är utfört.

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 två områden kring den nya tunnelbanestationen Södra Hagalund med möjlighet till 220 – 360 lägenheter.

Tre detaljplaner har antagits och vunnit laga kraft sedan avtalets undertecknande som tillsammans ger förutsättningar för 1 350 lägenheter. Två detaljplaner omfattar bebyggelse i anslutning till det pågående arbetet av de två tunnelbaneupp gångarna från Södra Hagalund. Det gör att bostadsbebyggelsen kan påbörjas först när det är möjligt med hänsyn till byggnationen av tunnelbanestationen.

Under 2024 har ett bostadsprojekt färdigställts och inflyttning har skett. Det är etapp 2 inom kvarteret Banken vid Solna centrum benämnt Solna Parad omfattande 116 lägenheter. Tillsammans med etapp 1 inom kvarteret Banken, Solna Parad omfattande 62 lägenheter och som färdigställdes 2023, har sammantaget 178 lägenheter hittills färdigställts inom Solna stads influensområde.

Stockholms stad

Stockholms stad ska enligt avtal färdigställa 49 000 lägenheter inom kollektivtrafikobjektens influensområden fram till 2035. Under 2024 färdigställdes 2 211 bostäder inom influensområdena. I och med årets inrapportering har Stockholms stad färdigställt sammanlagt 16 670 bostäder vilket innebär att cirka 34 procent av bostadsåtagandet är utfört. Därtill är ytterligare 3 386 påbörjade men ännu inte färdigställda inom influensområdet.

Antalet bostäder i pågående planeringsprocess är 57 700 och ytterligare 8 000 bostäder finns i planprogram. Under 2024 godkändes eller antogs åtta detaljplaner om sammanlagt 1 891 bostäder i kollektivtrafikens influensområden Älvsjö, Aspudden, Örby, Riksby, Herrängen, Stadshagen och på Kungsholmen.

Under 2024 påbörjades 1 662 bostäder med bäring på överenskommelsen, varav 1 382 genom nybyggnad och 280 genom om-/tillbyggnad.

Under 2024 färdigställdes 2 211 bostäder med bäring på överenskommelsen, varav 2 166 genom nybyggnad och 45 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 1 700 bostäder och drygt 2 200 bostäder färdigställdes inom influensområdet 2024. 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 2024 färdigställdes 530 bostäder inom influensområdet. I och med årets inrapportering har Täby färdigställt sammanlagt 4 618 bostäder vilket innebär att cirka 29 procent av bostadsåtagandet är utfört. Därtill är ytterligare 610 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 men det är osäkert när ytterligare bostadsprojekt kan byggstarta.

Under år 2024 antogs en detaljplan som möjliggör byggnation av cirka 400 bostäder inom influensområdet. Inom de närmaste åren planerar Täby kommun att anta fler detaljplaner inom influensområdet för Roslagsbanan till city där Täby kommun har 3 388 bostäder i pågående planeringsprocess.

Vallentuna kommun

Vallentuna kommun ska enligt avtal färdigställa 5 650 bostäder fram till 2035. Under 2024 färdigställdes 159 bostäder. I och med årets inrapportering har Vallentuna färdigställt sammanlagt 1 521 bostäder vilket innebär att 27 procent av bostadsåtagandet är utfört. Därtill är ytterligare 400 bostäder påbörjade men ännu inte färdigställda inom influensområdet.

Bostadsbyggandet i kommunen börjar återhämta sig efter ett par utmanande år. En majoritet av bostäderna som är i produktion planeras att färdigställas under 2025. Planeringsbufferten i förhållande till åtagandet är därutöver bra för de närmaste åren. Och det finns uppskattningsvis 1 750 outnyttjade bostadsbyggrätter i hittills antagna detaljplaner.

Planeringstakten är fortsatt hög. Uppskattningsvis ingår cirka 1800 potentiella byggrätter fördelat på sju pågående detaljplaner inom Vallentuna och Lindholmen tätorter. Bostadsåtagandet förutsätter ytterligare detaljplanering av cirka 500 byggrätter och arbetet med att skapa planmässiga förutsättningar för dessa planeras att påbörjas under 2025–2026.

Osäkerheterna varierar mellan projekten. Allt från marknadsmässiga förutsättningar till fysiska förutsättningar på platsen. Osäkerheter kring framtida infrastruktursatsningar och det statliga anspråket påverkansområde lågfartsflyg för Arlanda flygplats som infördes 2021 är aktuella fysiska exempel. Förutsättningarna för bostadsbyggnation för de planer som berörs förväntas klargöras de närmaste åren.

Nuvarande planeringstakt respektive prognos för bostadsbyggnation är att kommunen kommer att ha antagit detaljplaner med förutsättningar för antalet bostäder motsvarande bostadsåtagandet till år 2029 respektive att bostadsåtagandet kommer att vara uppfyllt samma år som Roslagsbanan till City förväntas tas i drift, år 2038.

Österåkers kommun

Österåkers kommun ska enligt avtal färdigställa 7 020 bostäder fram till 2035. Under 2024 färdigställdes 303 bostäder. I och med årets inrapportering har Österåker färdigställt sammanlagt 2 574 bostäder vilket innebär att 37 procent av bostadsåtagandet är utfört. Därtill är 79 bostäder påbörjade men ännu inte färdigställda inom influensområdet.

Under 2024 har Österåkers kommun påbörjat förstudier för planprogrammet Åkersberga centrum och förhoppningsvis kan detaljplanearbete påbörjas i de första etapperna under 2025. Planprogrammet för Åkers Runö kommer vara färdigt för antagande under sommaren/hösten 2025 och en första etapp, Pilängen, kommer gå ut på samråd parallellt med att planprogrammet antas.

Underlag för entreprenadupphandling har påbörjats för Hagby äng och Kulle, som medför byggnation av cirka 1 600 bostäder med planerad inflyttning från år 2027.

För detaljplanen för Näsängen, som medför cirka 1 600 bostäder, har mark- och övermiljödomstolen ännu inte tagit något beslut. Planerad dom väntas under våren 2025.

För de projekt som hade slutbesked under 2024 var Täljöviken det enskilt största projektet och totalt 117 slutbesked lämnades inom projektet.

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

6. Tilläggsavtal och väsentliga beslut

Den 14 mars godkände styrelsen Kontrollstation 2 för Fridhemsplan-Älvsjö.

Den 26 september godkände styrelsen justerad betalplan för södra Hagalund och Stockholms stads Cykelobjekt.

Den 5 december godkände styrelsen kontrollstation 1 för Roslagsbanan till city och justerad betalplan för Spårväg syd.

Sammanställning av tidigare väsentliga beslut

- 2023-09-29 Justerade betalplaner för Fridhemsplan – Älvsjö och Södra Hagalund
- 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 om förskottering 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