

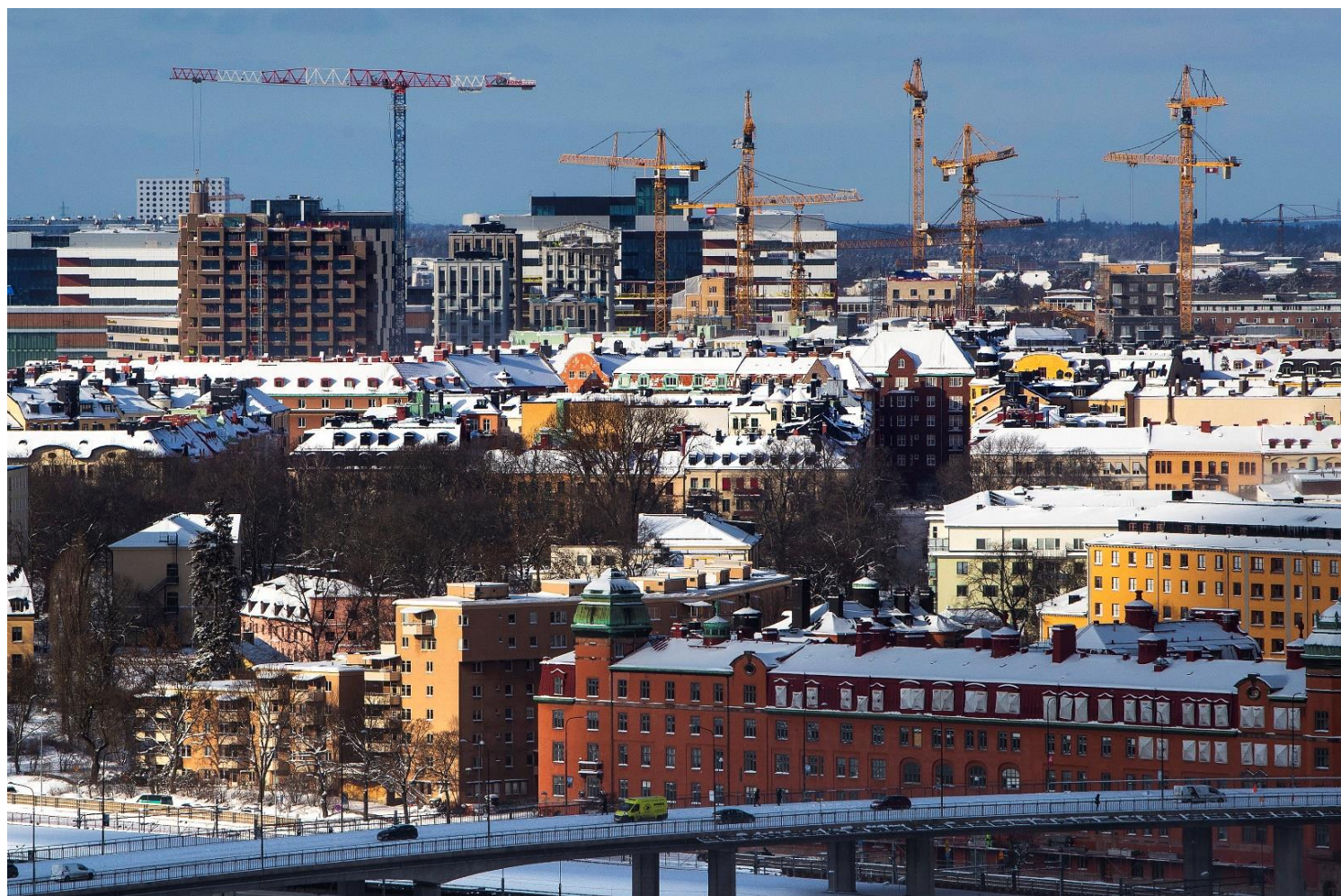
ÅRSRAPPORT FÖR 2025

Ramavtal 6 – Storstad Stockholm

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

Rapport 2025:1

Mars 2026



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

Tilläggsavtal för Sverigeförhandlingens ramavtal 6 undertecknades den 24 oktober 2025 och godkändes därefter av regionens och kommunernas fullmäktigeförsamlingar under november och december samt av regeringen den 18 december 2025. Tilläggsavtalet reglerar dels ett genomförande av Spårväg Syd etapp 1 inklusive Huddinges bostads- och cykelåtagande och dels att tunnelbanestation Hagalund överförs till Stockholmsförhandlingen och att Solna därmed inte längre omfattas i denna uppföljning. Tilläggsavtalet har vunnit laga kraft den 15 januari 2026.

Ramavtal med tillhörande Objektavtal och Tilläggsavtal 2025 innehåller finansiering för utbyggnad av tre kollektivtrafikobjekt, 27 cykelobjekt och åtagande om 93 370 nya bostäder.

I enlighet med Ramavtalet ska staten ansvara för uppföljning och årlig rapportering till regeringen avseende kollektivtrafiks- och cykelobjektens genomförande samt färdigställandet av bostäder. Av Ramavtalet framgår att staten tillsätter styrelsens ordförande och ersättare samt att respektive part utser en ordinarie ledamot och en ersättare till styrelsen.

Den årliga uppföljningen innefattar Ramavtalet, eventuella ändringar och tilläggsavtal avseende såväl kollektivtrafiks- och cykelsutbyggnad som ökat bostadsbyggande och ekonomi i projektet, finansiering och samhällsnyttor. Denna årsrapport är bland annat baserad på insänd redovisning från Huddinge kommun, Stockholms stad, Täby kommun, Vallentuna kommun, Österåkers kommun och Region Stockholm.

Denna Årsrapport 2025 godkändes i styrelsen den 12 mars 2026.

1. Bostadsbyggandet

Under 2025 har drygt 2 800 bostäder färdigställts. Fram till utgången av år 2025 har sammantaget drygt 32 500 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	15 500	25 000		1 744	3 598	42
Stockholm	49 000	53 600	31 354	1 928	18 739	2 069
Täby	16 200	2 160	6 965	605	5 000	382
Vallentuna	5 650	2 000	3 400	300	1 772	251
Österåker	7 020	2 800	1 700	99	3 412	63
Summa	93 370	85 560	43 419	4 676	32 521	2 807

I jämförelse med tidigare rapportering har under 2025 Tilläggsavtal ingåtts. I och med Tilläggsavtal 2025 har Solna stads åtagande överförs i sin helhet till Stockholmsförhandlingen och omfattas därmed inte längre inom ramen för denna uppföljning. Tilläggsavtal 2025 reglerar att Huddinge kommuns bostadsåtagande omfattar totalt 15 500 bostäder till följd av att Spårväg syds omfattning reducerats till en första etapp.

I och med årets inrapportering är 35 procent av bostadsåtagandet utfört. Därtill är ytterligare drygt 4 670 bostäder påbörjade men ännu inte färdigställda. Samtliga kommuner redovisar omfattande plan- och programarbeten.

2. Infrastrukturens utbyggnad

Ramavtal med tillhörande Objektavtal samt Tilläggsavtal 2025 omfattar att Region Stockholm bygger ut tre Kollektivtrafikobjekt och att Huddinge, Täby och Stockholm bygger ut 27 Cykelobjekt.

Kollektivtrafikobjekten

Ramavtal och Tilläggsavtal 2025 innehåller finansiering via projektmedel för utbyggnad av Kollektivtrafikobjekten Tunnelbana Fridhemsplan – Älvsjö, Spårväg Syd etapp 1 och Roslagsbanan till city.

Styrelsen för uppföljning av Sverigeförhandlingens Ramavtal 6 har under 2021 beslutat om att införa kontrollstationer för Kollektivtrafikobjekten Fridhemsplan – Älvsjö, Spårväg syd och för Roslagsbanan till city. Det innebär att projekten ska till Styrelsen rapportera projektets framdrift vid tre tillfällen innan byggstart. Tidpunkterna för de tre kontrollstationerna utgår från planeringsprocessens skeden; efter genomförd lokaliseringsutredning, vid färdigställande av systemhandling samt inför byggstart. Vid samtliga kontrollstationer ska en prognos presenteras avseende kostnad, funktion och tid samt vid avvikelser även redovisa förslag på anpassningar. Under samtliga skeden bör referentgranskning och second opinions av

oberoende expertgrupp finnas för att utgöra ett stöd till projektens ledning och till Styrelsen. Beredning inför behandling i Styrelsen ska ske av berörda finansierande parter.

Fridhemsplan – Älvsjö

Tunnelbanan Fridhemsplan – Älvsjö omfattar cirka 8 kilometer spårtunnel och sex stationer vid Fridhemsplan, Liljeholmen, Årstaberget, Årstafältet, Östbergahöjden och Älvsjö. Arbetet leds av förvaltningen för utbyggd tunnelbana inom Region Stockholm. Under 2019 ingick regionen och Stockholms stad en överenskommelse om förskottering för att tidigareläggning av projektstart från år 2022 till år 2020.

Under 2021 beslutade trafiknämnden i Region Stockholm om lokaliseringsutredningen för projektet och Styrelsen godkände att projektet fick passera kontrollstation 1. I samband med kontrollstationen förtydligades Kollektivtrafikobjektets utformning och innebär stationer med en uppgång, hissar och cirka 75 meter långa plattformar.

Regionen har beslutat att planera objektet Fridhemsplan - Älvsjö som en fristående linje med automatisk drift och ballastfria spår i syfte att sänka framtida driftskostnader. För den nya linjen behövs även ett trafikstyrningssystem som uppfyller dagens standard. Dessa förändringar utgör standardhöjning i förhållande till vad som regleras i Ramavtalet bortsett från en del av utgiften för trafikstyrningssystemet. Styrelsen godkände att projektet fick passera kontrollstation 2 under mars 2024.

Under år 2025 har järnvägsplanen och detaljplanen för projektet ställt ut för granskning. Kontrollstation 3 har genom styrelsebeslut delats upp i två steg i syfte att ge projektet förutsättningar att optimera tidplanen till trafikstart. I juli godkände Styrelsen att projekt tunnelbana till Älvsjö kunde passera steg ett av kontrollstation 3, benämnt 3.1. Förvaltningen kunde därmed starta de första entreprenadupphandlingarna och starta arbeten vid Älvsjö IP under oktober.

I november 2025 beslutade Regionfullmäktige att inleda genomförandefasen för fordon, depå och trafiksystem för Fridhemsplan – Älvsjö. Beslutet avsåg Region Stockholms finansiering av merkostnader för automatisk drift, ballastfritt spår, plattformsdörrar samt de centrala delarna av trafikstyrningssystemet, som inte bekostas med projektmedel enligt Sverigeförhandlingen.

Regionen och Stockholms stad har ingått avtal avseende hantering av bergmassor och nyttjanderättsavtal för Årstafältet. Vid årets slut var samverkansavtal mellan staden, byggherrar och Förvaltningen i ett slutskede. Bygghandlingsprojektering för tunnlar och stationer pågår och under 2025 förvaltningen arrangerat två leverantörsdagar med syfte att informera om och skapa intresse för kommande upphandlingar.

I december 2025 hölls huvudförhandling inom miljöprövningsprocessen med förväntad dom från miljödomstolen under februari 2026. Även järnvägsplanen lämnades in för länsstyrelsens tillstyrkan. När tillstånden kommer på plats och inför upphandlingen av de stora anläggnings-entreprenaderna ska projektet rapportera till Styrelsen inför det slutgiltiga beslutet enligt kontrollstation 3.

Spårväg syd etapp 1

Spårväg syd omfattar enligt Ramavtalet sträckan Älvsjö – Flemingsberg och arbetet leds av Trafikförvaltningen inom Region Stockholm. I december 2022 redovisade Regionen att den Ramavtalade funktionen inte rymdes inom avtalad budgetram, varpå Styrelsen beslöt att arbete skulle inledas för att minska kostnader inklusive större förändringar för att komma ner på avtalad budgetram. Under 2023 utredde Regionen ett antal alternativa anpassningar. Styrelsen konstaterade att inget av alternativen rymdes inom avtalad budget eller klarade kapacitetsbehovet på södra delen. Under perioden fram till våren 2025 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. Styrelsen har under denna period bordlagts kontrollstation 1 för Spårväg syd.

Under 2024 och 2025 har projektet, i enlighet med styrelsebeslut, arbetat vidare med systemhandlingsprojektering och underlag till miljötillstånd utmed Tvärförbindelse Södertörn. Under december 2025 har projektet bland annat genomfört samråd för vattenverksamhet för Masmotunneln. Övriga projektaktiviteter har pausats eller hållits till ett minimum, och projektet har under 2024 och 2025 reducerat projektorganisationen för att minimera kostnader fram till kontrollstation 1.

I och med 2025 års förhandling som resulterade i Tilläggsavtal 2025 innebär ett genomförande av en första etapp av objektet Spårväg syd, mellan pendeltågsstationen i Flemingsberg och tunnelbanestationen i Skärholmen via bland annat Masmö och Kungens Kurva. Spårvägen uppskattas bli cirka 10 km lång och omfatta åtta nya hållplatser.

Arbetet med lokaliseringsutredning, som inleddes under 2021, har under 2025 reviderats och val av lokalisering för en första etapp av Spårväg syd har beslutats av Regionens trafiknämnd.

Den 11 december 2025 godkände styrelse att projektet kunde passera kontrollstation 1, villkorat att Tilläggsavtal 2025 vinner laga kraft.

Roslagsbanan till city

Roslagsbanan till city omfattar att befintlig Roslagsbanan förlängs från Universitetet till T-centralen via Odenplan samt att sträckan Universitetet – Östra station inte längre trafikeras. Roslagsbanan ska ansluta till befintliga stationer och därmed stärka koppling till övrig kollektiv stomtrafik. Arbetet leds av Trafikförvaltningen inom Region Stockholm.

Under 2024 beslutade styrelsen att projektet kan passera den första kontrollstationen i och med att projektet redovisat att ramavtalad tid, kostnad och funktion kan innehållas.

Under år 2025 har projektet i systemhandlingsarbetet fokuserat på optimering av utformning, kostnadsstyrning och riskhantering. Projektet har rapporterat att en fördjupad förståelse skapats för anläggningen, dess komplexitet och dess avgränsningar.

Projektet har gjort utformningsanpassningar under året, bland annat har den lila gången vid T-Centralen och den andra uppgången vid Odenplan återinförts samt att spårlinjen norr om Odenplan har sänkts, tunnelpåslag flyttats och stationernas ventilationstorn har minskat i antal från åtta till tre.

Projektet rapporterar att anläggningens utformning ännu inte är fullt klarlagd samt att bland annat validering av krav, fördjupning av identifierade optimeringsmöjligheter, samrådsarbete samt avgränsningsfrågor ska klargöras innan systemhandlingen kan färdigställas. Projektet har parallellt med systemhandlingsarbetet utökat organisationen och intensifierat dialogen med intressenter.

I början av 2025 genomfördes det första allmänna samrådet inom ramen för järnvägsplan och miljötillstånd. Synpunkterna från samrådet finns sammanfattade i en samrådsredogörelse på projektets hemsida.

Projektets andra kontrollstation planeras till december 2026 och projektet har påbörjat det förberedande arbetet inför kontrollstation 2. Projektet rapporterar att arbete pågår med systemhandling. Systemhandlingen utgör grund för att kunna fastslå objektets markanspråk och underlag för järnvägsplan, miljötillstånd samt projektets andra kontrollstation. Systemhandlingen ska sedan ligga till grund för den fortsatta bygghandlingsprojekteringen som är planerad att påbörjas efter kontrollstation 2.

Cykelobjekten

Ramavtalet och Tilläggsavtal 2025 omfattar 27 Cykelobjekt i Huddinge kommun, Täby kommun och Stockholms stad med beräknad utförandetid från år 2018 till år 2030. Huddinge kommun ska enligt avtal färdigställa 20 Cykelobjekt, Täby kommun ska färdigställa fyra Cykelobjekt och Stockholms stad ska färdigställa tre Cykelobjekt.

Under 2025 har ett Cykelobjekt färdigställts, nr 19 Smistavägen – Häradsvägen i Huddinge kommun. I tabellen nedan framgår de Cykelobjekt som hittills genomförts. Sammantaget har dessa inneburit utbyggnader om 8,3 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 (2023)	1,5 km cykelstråk
Huddinge	Smistavägen-Häradsvägen, nr 19 (2025)	1,5 km sammanhängande cykelstråk

I Huddinge pågår byggnation av två objekt, dels nr 15 Skärholmen – Ryttarhalsvägen och dels nr 12 Glömstavägen – Talldalsvägen. För de övriga Cykelobjekten pågår planering och utredning. För att effektivt genomföra cykelobjekten i området runt Flemingsberg behöver dessa tidsmässigt samordnas med planerade infrastrukturprojekt, vilket kan påverka Cykelobjektens tidplan för färdigställande.

I Täby pågår planering av resterande två objekt, dels Cykelobjekt 2a avseende utbyggnad inom Roslags-Näsby till Roslagsbanans station med tid för färdigställande år 2030, dels Cykelobjekt 2c avseende utbyggnad av cykelväg mellan Roslagsbanans stationer Galoppfältet och Täby centrum med tid för färdigställande år 2027.

I Stockholm har under 2025 byggnation av objekt Cykelbro Gamla stan – Tegelbacken inletts, en cykelbana mellan Gamla Stans tunnelbanestation och Vasabron längs med delar av Munkbron. Under hösten 2025 tog Staden beslut om att omfördela ytorna på bron fram till Tegelbacken, varpå trafikytorna på bron omfördelas för att ge mer yta åt cykeltrafiken. Dagens cykelbana på bron har en bredd på cirka 2,5 meter och kommer få en bredd på 4,5 meter. Vid Tegelbacken pågår en ombyggnad inom vilken ombyggnaden till nya bredare cykelbanor ingår. Totalt kommer cirka 800 meter cykelbana av hög standard att öppna för trafik under 2026. Cykelobjektet planeras att slutredovisas under 2026 samt ekonomiskt slutregleras under 2027.

För Cykelobjektet Årstabron och Årstabergsvägen har under 2025 bredare cykelbanor byggts på västra sidan av stambanan mellan Årstabron och Årstabergsvägen, cirka 500 meter. Vid Årstabergs station har gång- och cykelbanan breddats och mindre justeringar har genomförts för att minska konflikten mellan gående och cyklister. Öster om Svärdlångsvägen har cirka 500 meter gång- och cykelväg mot Årstafältet breddats. Cykelobjektet planeras att slutredovisas under 2026 samt ekonomiskt slutregleras under 2027.

För breddning av cykelbanor över Liljeholmsbron samordnas åtgärden med den planerade renoveringen av broklaffarna. Systemhandling är genomförd och Staden har tagit beslut om ett genomförande under år 2027–2032. Bron kommer att få en 450 meter lång enkelriktad cykelbana med en bredd på 3,25 meter.

3. Finansiering och ekonomi

Enligt Ramavtal och Tilläggsavtal 2025 regleras de partsgemensamma projektmedlen per objekt med dels en budget dels finansiering upp till ett kostnadstak som styrelsen förfogar över.

- Avtalad budget till projekt Tunnelbana till Älvsjö om 11 500 miljoner kronor. Kostnadstak utgörs av tillkommande finansiering om 1 100 miljoner kronor.
- Avtalad budget till projekt Spårväg syd etapp 1 om 5,0 miljarder kronor. Kostnadstak utgörs av tillkommande finansiering om 500 miljoner kronor,
- Avtalad budget till projekt Roslagsbanan till city om 6,5 miljarder kronor. Kostnadstak utgörs av tillkommande finansiering om 600 miljoner kronor.

Samtliga belopp är angivna i prisnivå januari 2016 och ska räknas upp med konsumentprisindex (KPI). Sedan 2018 har de finansierande parterna inklusive Trafikverket etablerat ett gemensamt ekonomiråd för att bland annat lösa praktiska frågor kring betalning/fakturering och principer avseende den ekonomiska uppföljningen. Ekonomirådet sammanträder två till fyra gånger per år samt om behov uppstår för att lösa specifika frågor.

Region Stockholm fakturerar medfinansierade parter enligt beslutade betalplaner samt för uppräknig i enlighet med konsumentprisindex (KPI). Kollektivtrafikobjektens betalplaner kan revideras om någon part så påkallar, i syfte att undvika överlikviditet av parternas medfinansiering hos Region Stockholm. Utöver projektmedlen finansierar Region Stockholm fordon, depå och depåanslutningar.

Under 2019 ingick Region Stockholm och berörda kommuner överenskommelser om förskottering, i syfte att tidigarelägga projektstart för tunnelbana Fridhemsplan – Älvsjö under åren 2020–2021, för Spårväg syd under åren 2020–2023 och Roslagsbanan till city under åren 2020–2025.

Utfall och fakturering avseende kollektivtrafikobjekten

Utfallet för samtliga kollektivtrafikobjekt under 2025 uppgick till 371 miljoner kronor. De totala utgifterna och kostnaderna för åren 2016 till och med december 2025 uppgick till 2 152 miljoner kronor.

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

KOLLEKTIVTRAFIK Ekonomisk redovisning (mnkr)		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	12 600,0	1 355,5	131,6	22,1	70,9	11,8	3,0
Spårväg Syd	5 500,0	262,0	1,0	0,0	42,0	1,0	0,0
Roslagsbanan till City	7 100,0	534,8	0,0	0,0	258,4	0,0	0,0
Summa	25 200,0	2 152,3	132,6	22,1	371,3	12,8	3,0

1) Totalbelopp enligt avtalad prisnivå (jan 2016), ink. riskavsättningar

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

Utfall och fakturering avseende cykelobjekten

Under året har staten fakturerats 1,1 miljoner kronor för pågående cykelprojekt.

CYKEL Ekonomisk redovisning (mnkr)		Ackumulerat utfall			Utfall, innevarande period		
Objekt	Total kostnad enligt avtal ¹⁾	Ackumulerat utfall ²⁾	Fakturerat staten ink KPI ³⁾	varav KPI ³⁾	Utfall under året ²⁾	Fakturerat staten ink KPI ³⁾	varav KPI ³⁾
Huddinge	236,1	21,2	5,3	0,8	4,3	1,1	0,1
Täby	31,0	17	4,9	0,6	0,0	0,0	0,0
Stockholm	198,0	21	6,0	1,2	0,0	0,0	0,0
Summa	465,1	59,2	16,2	2,6	4,3	1,1	0,1

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 erhåller kommunerna för de mindre Cykelobjekten statens medfinansiering när de är färdigställda och godkända. Enligt överenskommelse regleras tidpunkt för faktureringen i samråd med Trafikverket.

Kostnadsuppföljning och riskhantering

Förvaltningen för utbyggd tunnelbanan rapporterar att några av de förvaltningsövergripande riskerna är oenighet mellan finansierande parter om uppdragets omfattning, projektförseningar och fördyringar på grund av resurs- eller kompetensbrist hos entreprenörer samt att indexutvecklingen för kostnader överskrider intäktsutvecklingen. I enlighet med avtal mellan parterna ska beslutade investeringsbelopp regleras med

konsumentprisindex, KPI. För att minska förvaltningens indexpåverkan har Förvaltningen för utbyggd tunnelbana vidtagit ett antal åtgärder. 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.

Förvaltningen för utbyggd tunnelbanan rapporterar att projektspecifika risker för Tunnelbana Fridhemsplan – Älvsjö, som är i ett skede då plan och tillståndprocesserna slutförs, upphandlingar startar och byggstart sker för förberedande arbeten, är bland annat:

- Överklagade planer och tillstånd. 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. Projektet har ett aktivt arbete med riskminimerande åtgärder bland annat utifrån erfarenheter från hur plan och tillståndprocesserna drevs för Stockholmsförhandlingens projekt.
- Försenad markåtkomst. Utöver myndighetsbeslut om planer och miljötillstånd krävs processer med myndigheter och sakägare för att få åtkomst till nödvändig mark. Risken består i att avtal med andra parter drar ut på tiden eller blir ofördelaktiga för projektets ekonomi eller anläggningens framtida förvaltning. Beslut om markåtkomst överklagas av fastighetsägare. Förvaltningen arbetar aktivt med tidig kommunikation med fastighetsägare och med Stockholms stad som markägare enligt det genomförandeavtal som har tecknats om principer för markåtkomst.
- Överprövade upphandlingar. Domstolsprövning tar tid vilket kan innebära föeningar 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.
- Marknadssituationen vid upphandlingar. Risk för få eller inga anbud. Det leder till höga anbudspriser och är en väsentlig kostnadsrisk för projektet.
- Svårfyllda villkor avseende masshantering. Orimliga myndighetskrav kan försvåra eller omöjliggöra lokal återanvändning av massor till närliggande stadsutvecklingsprojekt. Under 2025 har projektet och Stockholms stad kommit överens om ett avtal kring masshantering på Årstafältet. Det innebär en lokal användning av bergmassor från tunneldriften som material till Stadens stadsbyggnadsprojekt. Detta är i linje med den masshanteringsstrategi som har upprättats för Stockholms län av länsstyrelsen tillsammans med kommuner och Region Stockholm.

För Spårväg Syd rapporterar projektet att projektets största osäkerheter under 2025 var huruvida förhandling om objektet skulle resultera i en partsgemensam finansiering och om projektet skulle få förutsättningar att genomföra objektet. I och med att godkännandet av Tilläggsavtal 2025 under december 2025, har en ny budget reglerats för Objektet och styrelsen godkände den 11 december att projektet kan passera den första kontrollstationen.

Utifrån Tilläggsavtalets ramar och omfattning kommer en översyn av kostnadsuppföljning och riskhantering genomföras under inledningen av 2026. Projektet redogör att projektspecifika risker bland annat är komplexiteten i samordningen med Tvärförbindelse Södertörn och återetablering av Spårväg Syds projektorganisation efter flera års neddragningar.

För Roslagsbanan till city rapporterar projektet att slutkostnadsprognosen följs kontinuerligt och fortsatta anpassningar inom ramavtalad funktion genomför löpande fram till fastställd utformning genom kostnads- och omfattningsstyrning. Projektet redogör att osäkerheterna i projektet kommer reduceras eller överflyttas till andra kostnadsposter allteftersom osäkerheterna utreds och förebyggs inom projektet. Sedan kontrollstation 1 har riskarbetet utvecklats och detaljeringsnivån förfinats. Projektets identifierade osäkerheter i den redovisade riskavsättning omprövas av projektet löpande i takt med att osäkerheter utreds samt ska värderas inför kontrollstation 2. Vissa riskposter har helt eliminerats utifrån vägval i projekteringen.

4. Tidplan

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

För Spårväg Syd har projektets tidplan uppdaterats i samband med Tilläggsavtal 2025 där trafikstarten är prognosticerad till årsskiftet 2036/2037.

För Roslagsbanan till citys rapporterar projektet att huvudtidplanen i huvudsak är densamma som vid kontrollstation 1 i december 2024. Förskotteringen syftade till att möjliggöra en tidigarelagd trafikstart, men bedöms endast ha medfört en ökad sannolikhet att kunna hålla trafikstart år 2038. Det kvarstår fortfarande större osäkerheter som kan komma att påverka tidplanen. Under våren 2026 kommer en mer detaljerad och uppdaterad tidplan att tas fram.

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 Tilläggsavtal 2025 färdigställa 15 500 lägenheter fram till 2035. Under 2025 färdigställdes 42 bostäder inom influensområdet. I och med årets inrapportering har Huddinge färdigställt sammanlagt 3 598 bostäder vilket innebär att 23 procent av bostadsåtagandet är utfört. Därtill är ytterligare cirka 1 750 bostäder påbörjade men ännu inte färdigställda inom influensområdet.

Huddinge kommun rapporterar att kommun har haft utmaningar med bostadsbyggandet under de senaste åren. Även om vissa tecken på återhämtning noteras av kommunen så är

bedömningen att det fortfarande råder osäkerheter om hur förutsättningarna för nyproduktion och marknad utvecklas. Marknadsläget påverkar såväl genomförandet av redan beslutade detaljplaner som processer inom projekt i planeringsskedet. Kommunens planerade bostadsbyggande sker på privatägd mark och kommunen noterar fortsatt försiktighet från exploatörer inom influensområdet. Planering och förutsättningar för genomförande har även påverkats av den osäkerhet som funnits avseende Spårväg syd under åren innan Tilläggsavtal 2025 ingicks.

Huddinge redogör att antalet färdigställda bostäder har varit lågt de senaste åren samtidigt som det har påbörjats ett förhållandevis stort antal bostäder under 2024 och 2025 samt att kommunen nu har cirka 1 750 bostäder under uppförande inom uppföljningsområdet.

Kommunen redovisar att cirka 25 000 bostäder finns i pågående planering och att det finns potential för ytterligare bostäder identifierade i de utvecklingsplaner som tagits fram för kommunens större utvecklingsområden.

Huddinge kommun rapporterar att kommunen har en god planberedskap och har under 2025 antagit två detaljplaneprogram omfattande cirka 5 000 bostäder och 50 000 m² verksamhetsmark. Däremot har flera detaljplaner försenats på grund av tveksamhet om genomförbarhet i kombination med en svag marknad samt att det finns osäkerheter gällande genomförbarhet från till 2035.

Huddinge rapporterar att Kommunen arbetar med åtgärder för att stimulera bostadsbyggandet. Förutom att ha en hög planberedskap vidtar kommunen åtgärder för att göra det än mer attraktivt att bo, besöka och verka i Huddinge. I kommunens projektportfölj eftersträvas en bredd av olika typer av projekt avseende storlek, bebyggelse typer och i samarbete med många olika byggherrar.

Huddinge redovisar att utvecklingen av den regionala stads kärnan Flemingsberg är viktig för att stimulera bostadsbyggandet inte bara i Flemingsberg utan även i ett större omland. Stads kärnan planeras för att bli en stadsdel med tusentals nya arbetstillfällen, bostäder, handel, nöjen, högre utbildning och resecentrum med bytespunkt för alla trafikslag. På lång sikt planeras för 14 000 nya bostäder och 36 000 arbetsplatser. Sedan 2017 har drygt 500 bostäder färdigställts och ytterligare cirka 1 000 bostäder förväntas tillkomma under den närmaste treårsperioden. Kommunen samverkar bland annat med Fabege AB gällande planering och genomförande av utvecklingen i centrala Flemingsberg – Flemingsbergsdalen. Nya arbetsplatser har etablerats i området, bland annat genom Operan, Dramaten och Alfa Laval. Pågående projekt omfattar utbyggnad av Novum forskningspark samt utveckling av stadscentrum i Flemingsbergsdalen. Ytterligare projekt är under planering, däribland utbyggnad av tingsrätten och nya lokaler för polisverksamhet.

Huddinge rapporterar att en förutsättning för genomförande av den planerade utvecklingen av Flemingsbergsdalen och övriga delar av Flemingsberg är att statlig, regional och kommunal infrastruktur med en utformning som stödjer Flemingsbergs utveckling, går i takt med övrig utveckling och ges full finansiering.

Stockholms stad

Stockholms stad ska enligt avtal färdigställa 49 000 lägenheter inom kollektivtrafikobjektens influensområden fram till 2035. Under 2025 färdigställdes 2 069 bostäder inom influensområdena. I och med årets inrapportering har Stockholms stad färdigställt sammanlagt 18 739 bostäder vilket innebär att cirka 38 procent av bostadsåtagandet är utfört. Därtill är ytterligare 17 040 påbörjade men ännu inte färdigställda inom influensområdet.

Stockholms stad rapporterar att antalet bostäder i pågående planeringsprocess är 53 600 och ytterligare drygt 31 300 bostäder finns i planprogram. Under 2025 godkändes eller antogs fem detaljplaner om sammanlagt 167 bostäder i kollektivtrafikens influensområden. En av detaljplanerna, Kavelbron 2 med flera, rapporterades som antagen 2024 och har antagits en andra gång under 2025. Planen omfattar 100 bostäder och inräknas inte i årets rapportering.

Stockholms stad redovisar att av 2 069 bostäder som färdigställdes under 2025, var 1 980 genom nybyggnad och 89 genom om-/tillbyggnad. Av de 1 928 bostäder som påbörjades under året, var 1 323 genom nybyggnad och 605 genom om-/tillbyggnad. I Stockholm finns 53 600 bostäder i pågående planeringsprocess och därtill finns ytterligare 8 200 bostäder i planprogram.

Stockholms stad rapporterar att staden har utmaningar med bostadsbyggandet och att det råder en 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 svag byggkonjunktur påbörjades således drygt 1 900 bostäder och drygt 2 000 bostäder färdigställdes inom influensområdet under 2025. Inom Stadens influensområde bedöms planeringsförutsättningarna som goda. Staden har vidtagit en rad åtgärder för att upprätthålla planeringen och underlätta för aktörer. Staden konstaterar dock att utan marknadsförutsättningar är det svårt att få igång byggnationen.

Täby kommun

Täby kommun ska enligt avtal färdigställa 16 200 bostäder inom Roslagsbanans influensområde fram till 2035. Täby rapporterar att kommun har utmaningar med bostadsbyggandet och att det fortsatt råder en stor osäkerhet om hur förutsättningarna för nyproduktion och marknad utvecklas. Marknadsläget påverkar såväl genomförandet av redan beslutade planer som processer med projekt i planeringsskedet trots att kommunen har färdiga detaljplaner.

Täby rapporterar att trots en snabbt inbromsad byggkonjunktur, så har 382 bostäder färdigställts inom influensområdet under 2025, huvudsakligen i form av lägenheter i flerbostadshus. Därtill har ytterligare 605 bostäder påbörjade men ännu inte färdigställda inom influensområdet. I och med årets inrapportering har Täby färdigställt sammanlagt 5 000 bostäder vilket innebär att 31 procent av bostadsåtagandet är utfört.

Täby redogör att huvuddelen av bostadsbyggande de närmaste åren kommer att ske inom Täby park och Roslags-Näsby. Detaljplaner inom dessa områden innehållande byggrätter för drygt 4 000 bostäder vilka har antagits genom beslut som vunnit laga kraft. Utbyggnaden av infrastruktur och bostäder inom dessa områden pågår.

Täby redovisar att under år 2025 antogs en detaljplan som möjliggör byggnation av cirka 270 bostäder inom influensområdet samt att Täby kommun har 2 160 bostäder i pågående planeringsprocess och planerar att anta fler detaljplaner inom influensområdet för Roslagsbanan till city inom de närmaste åren.

Vallentuna kommun

Vallentuna kommun ska enligt avtal färdigställa 5 650 bostäder fram till 2035. Under 2025 färdigställdes 251 bostäder. I och med årets inrapportering har Vallentuna färdigställt sammanlagt 1 772 bostäder vilket innebär att 31 procent av bostadsåtagandet är utfört. Därtill är ytterligare 300 bostäder påbörjade men ännu inte färdigställda inom influensområdet.

Inom Vallentuna utgörs merparten av nyproduktionen för närvarande av hyresrätter, men påbörjandet av bostäder under året visar att byggandet av bostadsrätter i framför allt småhus ökar efter ett par utmanande år.

Vallentuna rapporterar om att marknaden är fortsatt avvaktande och att det i kommunen finns flera exploatörer som fortsatt avvaktar med beslut om produktion. Vallentuna uppskattar att kommunen har cirka 1 500 outnyttjade bostadsbyggrätter i hittills antagna detaljplaner, framför allt i utvecklingsområdena Kristineberg, Åbyholm och Ormsta-Stensta i Vallentuna tätort.

Vallentuna redogör samtidigt att intresset för fortsatt bostadsutveckling är stor i kommunen, både att starta och slutföra detaljplanering. Vallentuna uppskattar att det finns cirka 2 000 potentiella byggrätter inom ett tiotal pågående detaljplaner i Vallentunas och Lindholmens tätorter. Flera av planerna har osäkerheter, allt från marknadsmässiga förutsättningar till fysiska förutsättningar på platsen.

Vallentuna rapporterar om att förutsättningarna förväntas klargöras de närmaste åren för de planer som berörs av osäkerheter bland annat till följd av införandet av lågfartsflyg på Arlanda flygplats sedan 2021.

Med Vallentunas nuvarande planeringstakt respektive prognos för bostadsbyggnation kommer antalet detaljplaner med förutsättningar för bostäder motsvarande bostadsåtagandet finnas antagna till år 2029. Därefter behövs tid för utbyggnad vilket kan komma att behöva samordnas med utbyggnaden av Roslagsbanan fram till dess trafikstart.

Österåkers kommun

Österåkers kommun ska enligt avtal färdigställa 7 020 bostäder fram till 2035. Under 2025 färdigställdes 63 bostäder. I och med årets inrapportering har Österåker färdigställt sammanlagt 3 412 bostäder vilket innebär att 49 procent av bostadsåtagandet är utfört. Därtill är 99 bostäder påbörjade men ännu inte färdigställda inom influensområdet.

Österåkers kommun rapporterar att bebyggelseutvecklingen prioriteras i områden nära kollektivtrafik, VA-områden och service, med fokus på Roslagsbanans influensområde. Arbetet har under året fokuserats på planering i anslutning till Åkersbergas centrala delar och i

kollektivtrafikhärlägen, längs Roslagsbanans stationer västerut, i enlighet med inriktningen i översiktsplanen och kopplat till Sverigeförhandlingen.

Österåker redovisar att planprogramarbete har pågått inom Åkers-Runö och Täljö-Gottsunda. Förvaltningen har arbetat med att färdigställa förslag till program för Åkers-Runö.

Planläggning för fler bostäder i centrala Åkersberga har under året pågått på flera platser, exempelvis inom detaljplan för Kanalterassen och Dragontorpsvägen. Detaljplanen för Kanalterassen har antagits men överklagats. Detaljplanen för Tuna som antogs 2024 fick laga kraft i maj 2025. Detaljplanen möjliggör för ca 150 bostäder i varierande storlekar och verksamhetslokaler i anslutning till Tuna station.

Österåker redogör att två förstudier har färdigställt för att utreda förutsättningarna för utveckling inom Säby 2:25- 2:26 m.fl. och Östra kanalstaden etapp 2 samt att arbete pågår med att ta fram en förstudie för Östanå 1:12.

Detaljplanen för Hagby äng och kulle, etapp 1, som möjliggör cirka 900 bostäder, lokaler för service, förskola och nya attraktiva offentliga platser såsom parker, grönstråk och strandpromenad, fick under 2023 laga kraft och genomförandefasen pågår. Arbetet med detaljplan för att möjliggöra en utveckling av Västra Banvägen fortsätter, vilket är en viktig förutsättning för fortsatt utveckling av Åkersberga stad – centrumområdet och sker i enlighet med planprogrammet för området. Planläggning för småhus har under året pågått på flera platser, exempelvis inom detaljplanerna för Valsjöskogen etapp 2, Valsättra etapp 2, Skogsbo och Björnhammar.

Jämfört med tidigare rapportering har mark- och miljööverdomstolen har meddelat sin dom för detaljplanen för Näsängen etapp 1 vilket innebär att detaljplanen upphävs. Detaljplanen medgav drygt 1 700 bostäder.

6. Tilläggsavtal och väsentliga beslut

Den 13 mars godkände styrelsen delavstämning för Fridhemsplan – Älvsjö samt att standardökning i form av plattformbarriärer utgör standardökning som inte ska bekostas med projektmedel.

Den 4 juli godkände styrelsen att tillskjuta hela den avtalade riskreserven för tunnelbanestation Hagalund, att godkänna del 1 av kontrollstation av 3 för Fridhemsplan – Älvsjö samt att bordlägga kontrollstation 1 för Spårväg syd.

Den 26 september godkändes senareläggning av kontrollstation 1 för Spårväg syd, justerad betalplan för Spårväg syd, justerad betalplan för tunnelbanestation Hagalund och justerad betalplan för Fridhemsplan – Älvsjö.

Den 24 oktober undertecknades Tilläggsavtal för Ramavtal 6 av samtliga parter. Tilläggsavtalet godkändes därefter av regionfullmäktige den 12 november, av kommunfullmäktige i Vallentuna den 1 december, i Österåker och Huddinge den 8 december, i Stockholm, Solna och Täby den 15 december samt av regeringen den 18 december. Tilläggsavtalet reglerar dels ett genomförande och finansiering av Spårväg Syd etapp 1, inklusive en reduktion av Huddinges bostadsåtagande från 18 500 till 15 500 och ett avslut av tre cykelobjekt i

Huddinge, dels att tunnelbanestation Hagalund överförts i sin helhet till Stockholmsförhandlingen och att Solna därmed inte längre omfattas i denna uppföljning, samt en justerad sträcka för ett av Täby kommuns cykelobjekt. Tilläggsavtalet har vunnit laga kraft den 15 januari 2026.

Den 11 december godkände styrelsen att Spårväg syd etapp 1 kan passera kontrollstation 1 i enlighet med Tilläggsavtalets omfattning och budget. Beslutet villkorades att samtliga parter fullmäktigebeslut vunnit laga kraft.

Den 11 december godkändes delavstämning för Roslagsbanan till city med uppdrag att redovisa förslag till anpassningar inför samråd och kontrollstation 2.

Sammanställning av tidigare väsentliga beslut

- 2024-12-05 Kontrollstation 1 för Roslagsbanan till city och justerad betalplan för Spårväg syd
- 2024-09-26 Justerad betalplan för Hagalund och Stockholms stads Cykelobjekt
- 2024-03-14 Kontrollstation 2 för Fridhemsplan-Älvsjö
- 2023-09-29 Justerade betalplaner för Fridhemsplan – Älvsjö och Södra Hagalund
- 2022-12-08 – 2025-09-08 Bordläggning av kontrollstation 1 Spårväg syd samt uppdrag att utreda lösning inom avtalad budgetram
- 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 cykelobjekt 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 cykelobjekt 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