

ÅRSRAPPORT 2024

STOCKHOLMSFÖRHANDLINGEN

Avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling

Rapport 2024:1
Mars 2025



Uppdrag och beslut

Region Stockholm, Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad, Järfälla kommun och staten har i Huvudavtal Stockholmsförhandlingen kommit överens om utbyggnad av tunnelbanan och ökat bostadsbyggande. Huvudavtal med tillhörande Delprojektavtal och Tilläggsavtal 2021 innehåller finansiering för utbyggnad av tre tunnelbanelinjer och åtagande om 77 900 nya bostäder.

Huvudavtalet med tillhörande Delprojektavtal undertecknades den 7 januari 2014 efter beslut i regionfullmäktige samt respektive kommunfullmäktige. Regeringen fastställde avtalen i juni 2014.

I enlighet med paragraf 11.10 ska staten ansvara för årlig uppföljning och rapportering till regeringen avseende avtalets uppföljning.

Av punkt 11.9 i avtalet framgår att det under statens ordförandeskap ska bildas en styrelse som ska bestå av en ordinarie ledamot och ersättare per part.

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 innefattar avtalet, eventuella ändringar och tilläggsavtal avseende såväl tunnelbanornas utbyggnad som ekonomi i projektet, finansiering och tidplan samt ökat bostadsbyggande och samhällsnytta.

Uppföljning sker tertial- och årsvis och är bland annat baserad på insänd redovisning från Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad, Järfälla kommun och Region Stockholm.

Denna Årsrapport 2024 godkändes i styrelsen den 13 mars 2025.

1. Bostadsbyggandet

Under 2024 har totalt 2 851 bostäder färdigställts. Fram till utgången av år 2024 har sammantaget drygt 19 900 bostäder blivit färdigställda inom tunnelbanans influensområden. I och med årets inrapportering är cirka 26 procent av bostadsåtagandet utfört. Därtill är ytterligare 3 641 bostäder påbörjade men ännu inte färdigställda.

Stockholmsförhandlingen	Bostadsåtagande enligt avtal	Bostäder i pågående planeringsprocess	Bostäder i hittills antagna detaljplaner	Påbörjade men ännu inte färdigställda bostäder	Färdigställda bostäder	
					Totalt	Förändring från föregående år
Stockholm	45 900	29 000	21 412	1 789	11 228	1 205
Nacka	13 500	4 500	6 069	716	2 924	424
Solna	4 500	6 200	2 284	337	745	0
Järfälla	14 000	1 219	20 713	799	5 010	1 222
Summa	77 900	40 919	50 478	3 641	19 907	2 851

Samtliga kommuner redovisar omfattande plan- och programarbeten samt vittnar om utmaningar med bostadsbyggandet till följd av nuvarande inbromsande byggkonjunktur.

2. Tunnelbanornas utbyggnad

Tunnelbaneutbyggnaden omfattar tolv stationer varav elva finansieras genom Stockholmsförhandlingen och den tolfte genom Sverigeförhandlingen. Utbyggnaden omfattar även uppgång och biljetthall Veddesta vid Barkarby stations tunnelbanestation som finansieras av Järfälla kommun.

Utbyggnaden av tunnelbanan bedöms ge en ökad tillgänglighet för boende och verksamma inom Stockholmsregionen.

Arbetet med utbyggd tunnelbanan leds av förvaltningen för utbyggd tunnelbana inom Region Stockholm och sker i samverkan med Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad, Järfälla kommun och staten genom Stockholmsförhandlingen.

Väsentliga händelser under 2024

Den 31 januari konstaterades för tunnelbana till Barkarby, efter en längre tids problem med entreprenören och hävningen av kontraktet för berg- och anläggningsentreprenaden, att trafikstarten senareläggs från december 2026 till december 2027.

I februari tecknades kontrakt dels för bana, mark och strömskena för sträckan Kungsträdgården- Sofia- Sockenplan och dels för signal för sträckan Kungsträdgården, Nacka och söderort. Därtill genomfördes ett tunnelbesök för att fira genomslaget mellan Nacka och Järfälla. På plats var representanter från Region Stockholm, Nacka kommun, entreprenörerna och inbjuden press samt staten genom ordförande för uppföljning av Stockholmsförhandlingen inklusive sekretariatet.

Under mars beslutade förvaltningen att avbryta upphandlingen för bygg, installation, tele och styr som omfattar bygg- och installations entreprenad Arenastaden samt genomgående

tele/styr från Odenplan till Arenastaden. Upphandlingen avbröts för att det inkom enbart ett anbud med anbudspris över budgeterad kostnad. Upphandlingen omstrukturerades i tre delar för att sedan skickas ut på ny förfrågan till marknaden. Därtill beslutade förvaltningen om en strategisk färdplan mot noll olyckor med fokus på säkerhetskultur, kontroll och styrning, kompetens samt organisation och arbetssätt. Aktiviteter planeras inom respektive delområde.

Under mars lämnades ansökan om förnyade villkor för inläckage på Södermalm för sträckorna Sofia, Katarina Bangata, Luma och Saltsjön in till mark- och miljödomstolen. Bedömningen är att inläckagen kommer överstiga villkoren. Förvaltningens utredningar visar på att förändrade villkor inte kommer leda till några negativa konsekvenser därav en ansökan om påbyggnadstillstånd med ytterligare inläckagemängder.

Under april uppnåddes en milstolpe för projekt Arenastaden i och med att tunnelbanans alla tunnlar passerat pendeltågstunnlarna för Citybanan i Vasastaden. Arbetet har präglats av noggrannhet och anpassningar för att det skall fungera att bygga så nära befintliga anläggningar i drift. Under perioden tecknades även kontrakt för "Samordning och logistik för tunnelbanan till Söderort och Nacka", efter att förvaltningsrätten avslagit överprövningen.

I juni tecknades kontrakt med Elektrosignal Infra Stockholm AB för entreprenaden EI 400V och Tele på sträckan från Kungsträdgården till Nacka och till Söderort.

Med anledning av den hävning av kontraktet med SBT Sverige AB, som skedde i augusti 2023, utlöstes förvaltningen i slutet av juni 2024 fullgörandegarantin om 167 miljoner kronor som säkerhet för en del av kostnaden som SBT Sverige orsakat förvaltningen. Förvaltningen arbetade vidare med att sammanställa den totala fordran som förvaltningen har på SBT Sverige. Den 2 september 2024 delgavs förvaltningen genom SL Nya Tunnelbanan AB en fastställsetalan som SBT Sverige AB väckt vid Stockholms tingsrätt. Frågan som SBT Sverige AB vill få prövad är om SL Nya Tunnelbanan AB är skadeståndsskyldig för den skada som SBT Sverige AB påstår sig ha drabbats på grund av hävningen. Förvaltningen har tagit del av fastställsetalan och konstaterat att parterna inte har en enad bild över kostnader samt händelseförlopp.

Den 17 september deltog förvaltningen i Håll Nollans säkerhets push då arbetet på flertalet av förvaltningens projektkontor och arbetsplatser pausades för att gemensamt diskutera tryggare byggen, en säkrare arbetsplats och med extra fokus på omtanke.

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

I november tilldelades entreprenaden Bygg och installation, Arenastaden och kontrakt tecknas.

Under december erhöll förvaltningen ett brev från Konkursverket där tillsynsmyndigheten ber om svar på frågor om en av våra upphandlingar. Den 18 december tillsändes Konkursverket förvaltningens svar. Vidare tecknades kontrakt för Bänkar till stationer och

perronger i den utbyggda tunnelbanan samt entreprenaden Övergripande tele och styr för Arenastaden tilldelades.

Planerad verksamhet under 2025

Projekten i Stockholmsförhandlingen är i ett byggskede och i ett skedesbyte från berg/anläggning till bygg/installation. Under 2025 kommer allt berg vara utsprängt i samtliga projekt och bygg- och installationsarbeten kommer igång i stor skala.

För delprojekt Nacka - Söderort kommer allt berg att vara utsprängt i början av 2025 och en omprövning av villkor för inläckande grundvatten i mark- och miljödomstolen är en betydande och viktig del som måste falla på plats under våren för att arbetet ska kunna slutföras.

För delprojekt Arenastaden beräknas allt berg att vara utsprängt under hösten och anslutningen till befintliga gröna linjens bergtunnlar är viktigt att tidsmässigt genomföra under sommarens avstängning av grön linje.

För Barkarby kommer under 2025 anläggningsarbeten att avslutas under året och delprojektet blir ett rent bygg- och installationsprojekt. Tvisten med SBT efter hävningen av kontraktet kommer att fortsätta i domstol. För depå Högdalen beräknas alla arbeten förutom BEST färdigställas och överlämnas till SL.

Förvaltningen kommer att fortsätta ett aktivt arbete med byggarbetsmiljö med målsättning att det inte ska inträffa några allvarliga olyckor på förvaltningens arbetsplatser.

Aktuellt läge per delprojekt

Förvaltningens verksamhet är indelad i tre delprojekt; Tunnelbana till Barkarby Tunnelbana till Arenastaden samt Tunnelbana till Nacka och Söderort. Depå och fordon genomförs av Region Stockholm.

Tunnelbana till Barkarby

Tunnelbana till Barkarby innebär en förlängning av Blå linje från den befintliga stationen Akalla till Barkarby pendeltågsstation via Barkarbystaden. I ett separat avtal mellan Region Stockholm och Järfälla kommun regleras den finansiering som Järfälla kommun står för avseende uppgång och biljetthall i Veddesta vid Barkarby tunnelbanestation.

Under perioden augusti–december 2024 har produktionen fortsatt i högt tempo. Entreprenören för Akalla till Barkarbystaden har fortsatt med intensiv produktion i tunnlar, stationsutrymmen och luftschakt och entreprenören för sträckan Barkarbystaden till Barkarby station har fortsatt med omfattande anläggningsarbeten både ovan och under mark.

Bygg, installation samt serviceentreprenaden påbörjades som planerat under hösten 2024. BEST är planerad att starta igång våren 2025. Samarbetet med kontrakterade entreprenörer har intensifierats för att säkerställa en effektiv produktionsstart. Planeringsarbetet har fortsatt för att hantera konsekvenserna av det hävda kontraktet och för att säkerställa att projektet håller den planerade trafikstarten år 2027.

För entreprenören som ansvarar för bana och el 400 V har planeringen gått framåt, med fokus på förberedelser inför produktionsstart under kommande period.

Tunnelbana till Arenastaden

Tunnelbana till Arenastaden innebär en ny tunnelbanegren från Odenplan till Arenastaden. Under 2018 godkändes ramavtal för Sverigeförhandlingen som reglerar finansieringen av ytterligare en station, Södra Hagalund. Stationen genomförs samordnat med Stockholmsförhandlingen. Det innebär att tre stationer byggs utmed sträckan, Hagastaden, Södra Hagalund och Arenastaden.

Under 2024 har huvudtunnel, bygg- och installation Hagastaden fortsatt med bland annat tunneldrivning av spårtunnlar söderut mot Odenplan. Arbeten med mark, VA, kanalisation och betong har skett i färdigställda delar och har det utförts betongarbeten i station och biljetthallar.

Under året har upphandling av Bygg, Installation, Tele och Styr för Södra Hagalund – Arenastaden genomförts. Kontrakt för station Södra Hagalund respektive för station Arenastaden har tilldelats. Kontrakt har även tecknats med entreprenör för övergripande Tele och styr. Arbeta med teknikbyggnad Hälsingehöjden har fortgått under perioden. Upphandling av BEST (Bana, El, Signal och Tele) för hela sträckan Odenplan – Arenastaden pågår och anbud beräknas inkomma under våren 2025.

Tunnelbana till Nacka och Söderort

Tunnelbana till Nacka och Söderort innebär en förlängning av Blå linje söderut från Kungsträdgården till Nacka samt en avgrening via Gullmarsplan med anslutning till befintlig tunnelbana vid Sockenplan. Totalt ska projektet bygga 11,2 kilometer spårtunnel samt sju stationer; Sofia, Hammarby kanal, Sickla, Järla, Nacka, Slakthuset och en ny station under den befintliga stationen vid Gullmarsplan

Under 2024 har entreprenaderna för huvudtunnlar pågått för Kungsträdgården, Sofia, Hammarby kanal, Järla, Sickla, Nacka, Gullmarsplan och Slakthusområdet/Sockenplan. Delprojektet har tagit ut allt tunnelberg utom i Sickla där det vid årsskiftet återstod cirka 60 meter. I berg och anläggningsentreprenaderna har det utförts betong-, mark- och VA-arbeten. Hiss och bergschakt på ovanmark har genomförts i Sofia, Hammarby, Gullmarsplan, Sockenplan, Sickla, Järla och Nacka och arbetena fortsätter 2025.

Samtliga entreprenadkontrakt är upphandlade inom delprojekt Installationer och BEST och det pågår planering och projektering. Under 2024 har ventilationstornen i Kolerakyrkogården och Järla färdigställts och överlämnats till kommunerna.

Under januari 2025 planeras den allra sista tunnelsalvan för hela utbyggnaden av Blå linje att sprängas, vilket kommer innebära att samtliga tunnlar blir klara från Barkarby till Nacka och till Söderort.

3. Finansiering och ekonomi

Förvaltningen finansieras genom avtalet med projektmedel. Finansieringen ska täcka de utgifter och kostnader som är direkt kopplade till respektive investeringsobjekt men även de kostnader som förvaltningens stab medför (del av byggherrekostnad).

Utöver detta tillkommer att Region Stockholm finansierar fordon och depå samt att förvaltningen har räntekostnader för de lån som Region Stockholm tar upp för sin del av finansieringen. För att täcka förvaltningens lånekostnader tillför Region Stockholm ett anslag för att täcka räntekostnaderna. Detta förfarande påverkar således inte övriga parter.

Under 2021 undertecknade samtliga parter Tilläggsavtal som reglerar en utökad budget för utbyggnaden av tunnelbanorna samt förlängd tid för såväl trafikstart som färdigställandet av bostäderna. Tilläggsavtalet har fastställts av beslutande församlingar i Region Stockholm, Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad, Järfälla kommun samt godkänts av regeringen under 2021.

Förvaltningens finansiering inom Stockholmsförhandlingen motsvarar 31,8 miljarder kronor, exklusive depå och fordon, i prisnivå januari 2016. Avtal har också upprättats med Järfälla kommun avseende att Järfälla kommun finansierar uppgång och biljetthall i Veddesta vid Barkarby stations tunnelbanestation.

Kommunstyrelsen i Nacka beslutade 2014 att samtliga exploatörer på Västra Sicklaön ska medfinansiera utbyggnaden av tunnelbana till Nacka.

Järfälla arbetar fortsatt med principen att i samband med nya planuppdrag teckna avtal om bidrag till kommunens medfinansiering av tunnelbanan med privata markägare. För samtliga gällande detaljplaner på Barkarbyfältet äger Järfälla kommun marken, med undantag av fastigheten Barkarby 4:1 som fortfarande är i Fortifikationsverkets ägo. Kommunen har därför inte haft anledning att träffa några ytterligare överenskommelser om bidrag till kommunens medfinansiering av tunnelbanan på Barkarbyfältet. På Veddestasidan, där marken till stor del är privatägd, har tre nya exploateringsavtal tecknats om bidrag till kommunens medfinansiering av tunnelbanan 2024.

Solnas kommunfullmäktige har antagit detaljplaner för tunnelbanans gula linje. Beslutet vann laga kraft efter att mark- och miljööverdomstolen i juli månad 2020 avvisade överklaganden av planen som därmed vann laga kraft. Solna stad har även tillstyrkt järnvägsplanen, vilken slutgiltigt fastställdes av regeringen 10 december 2020.

Utfall och fakturering

Under perioden 2014 till december 2024 har förvaltningen upparbetat totalt 25 287 miljoner kronor i löpande priser. Under januari-december 2024 har förvaltningen upparbetat 6 325 miljoner kronor i löpande prisnivå.

Den ackumulerade faktureringen från förvaltningen till parterna uppgår per december 2024 till 26 026 miljoner kronor. Av dessa utgör 3 927 miljoner kronor kompensation för prisnivåförändring i enlighet med KPI jämfört med januari 2016. Fakturering för KPI avseende 2024 har fakturerats i samband med första faktureringen 2025.

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

KOLLEKTIVTRAFIK Ekonomisk redovisning (mnkr)			Ackumulerat utfall					Utfall , innevarande period				
Objekt	Total kostnad enligt avtal ¹⁾	Total kostnad löpande pris uppräknat med KPI ²	Utfall löpande priser	Fakturerat alla parter	varav KPI ³⁾	Fakturerat staten ink KPI ²⁾	varav KPI ³⁾	Utfall löpande priser	Fakturerat alla parter	varav KPI ³⁾	Fakturerat staten ink KPI ²⁾	varav KPI ³⁾
Nacka-Söderort	20 884	26 157	15 211	16 120	2 528	8 427	1 349	3 473	3 447	847	1 831	450
Arenastaden	5 643	6 902	4 600	4 573	667	961	165	1 088	1 326	326	350	86
Barkarby	5 286	6 237	5 476	5 333	731	2 227	313	1 764	265	65	115	28
Summa	31 813	39 296	25 287	26 026	3 927	11 614	1 828	6 325	5 038	1 238	2 296	564

1) Totalbelopp enligt avtalad prisnivå

2) KPI-prognos utifrån Konjunkturinstitutets prognos

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

Likviditet

Inbetalningarna till förvaltningen regleras genom en betalplan. Den ursprungliga betalplanen var utformad utifrån de bedömningar om upparbetning som skedde i samband med avtalstecknandet av Stockholmsförhandlingen.

Betalplanen har justerats ett antal gånger under avtalsperioden för att projektets behov av årlig medeltillgång ska samordnas med den aktuella framdriften samt för att undvika överlikviditet.

Kostnadsuppföljning och riskhantering

Förvaltningen arbetar kontinuerligt för att minimera dessa. För att undvika tids- och kostnadsdrivande omtag är utformningen av tunnelbaneanläggningen låst sedan 2019.

Förvaltningen rapporterar till styrelsen tertiälvis projektets framdrift avseende tid, kostnad och risk. I tilläggsavtal 2021 reglerades tunnelbaneutbyggnadernas ökade kostnader genom en ny ekonomisk ram för tunnelbaneutbyggnaden. Inom den ekonomiska ramen ingår inte finansiering för risker såsom projektrisker eller indexrisker utöver KPI. Dialog mellan parter om finansiering av riskutfall har inletts under 2024.

Följande risker har hittills fallit ut exklusive indexrisk:

- Nacka-Söderort: 23,5 miljoner på grund av ersättningstrafik Gullmarsplan sommaren 2020 med anledning av pandemin samt tippavgifter. Hantering av berg innehållande Sulfider 301 miljoner kronor. Riskutfallet för överklagade upphandlingar motsvarar 163 miljoner kronor. Riskutfall till följd av orimligt hårda villkor i miljödom uppgår till 296 miljoner kronor.
- Arenastaden: 125 miljoner kronor på grund av överklagad och därmed försenad järnvägsplan, 125 miljoner kronor beroende på överklagan av entreprenad Arenastaden – Södra Hagalund och överklagad detaljplan i Solna samt 75 miljoner kronor beroende på krav av rivning av dräner vid Citybanan. Rening avseende förorenat vatten 7 miljoner kronor. Ökat behov av injektering är 30 mkr på grund av större inläckage för sträckan Södra Hagalund och Hagastaden.

- Barkarby: 60 miljoner kronor på grund av försenad upphandling av entreprenaden Järfällatunneln samt och 10 miljoner kronor beroende på P-FAS reningsanläggning. 7 miljoner kronor avseende ledningsförläggning Noden. Riskutfall pga tidskonsekvenserna av SBT är hittills 420 miljoner kronor.

Fram till och med 2024 har sammantaget ett riskutfall fallit ut på 1 643 miljoner kronor i löpande prisnivå. Kostnaderna för utfallen är inarbetade i slutkostnadsprognosen, vilket innebär att riskutfallet har bekostats med projektmedel.

Nedan framgår några av de största förvaltningsövergripande riskerna:

- Hantering av berg innehållande sulfider med förurningspotential

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 förurning 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.

- Orimligt hårda villkor i miljödom

Risken innebär att projekten även fortsättningsvis tvingas till kostsamma åtgärder om villkoren för inläckage av grundvatten i tunnarna både under byggtiden och under drifttiden inte ändras. Tunnelbana till Nacka och Söderort har miljöprövats enligt miljöbalken. Mark- och miljödomstolen meddelade tillstånd i en dom under 2019. Miljödomen innehåller villkor för verksamheten rörande grundvatten, buller, vibrationer, utsläpp av vatten med mera. Region Stockholm ansökte 2021 om ändring av villkor för inläckage under byggtiden hos mark- och miljödomstolen. Domstolen meddelade dom under 2022.

För projekt Nacka och Söderort och Arenastaden har det inneburit ett omfattande merarbete med injektering. Projektet har genomfört omfattande tester av injektering, uppföljning av berget och upprättat handlingsplaner med åtgärder som ändrad förinjektering eller efterinjektering. Villkoren har en direkt påverkan på projektets framdrift och kostnad då projektet inte kan hålla samma produktionsframdrift utan ständigt behöver gå tillbaka för kontroll, förstärkning och efterinjektering.

Den 28 mars lämnades ansökan in till mark- och miljödomstolen om förnyade villkor avseende drifttiden för inläckage på Södermalm för sträckorna Sofia, Katarina Bangata, Luma och Saltsjön. Huvudförhandling i mark- och miljödomstolen planeras äga rum under februari 2025.

- 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. För att undvika tids- och kostnadsdrivande omtag är utformningen av tunnelbaneanläggningen låst. Det tilläggsavtal till Stockholmsförhandlingens avtal som tecknades 2021 innehåller en process för rapportering av avvikelser i kostnad och tid och poängterar alla parters ansvar i riskhanteringen.

- 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.

- Extra kostnader pga hävt kontrakt Järfällatunneln

Under augusti 2023 hävdes kontraktet avseende berg och anläggningsentreprenaden för tunneln mellan Akalla och Barkarby. Kontraktet hävdes av entreprenören. Därefter mothävdes det av förvaltningen. Förvaltningen arbetar med att sammanställa den totala fordran och i slutet av juni 2024 utlöstes den avtalade fullgörandegaranti om cirka 167 miljoner kronor i syfte att täcka i vart fall en del av den totala skadan som förvaltningen åsamkats på grund av hävningen.

I september 2024 delgav Stockholms tingsrätt SL Nya Tunnelbanan AB en fastställsetalan som väkts av entreprenören. SL Nya Tunnelbanan AB besvarade och yrkade samtidigt att tingsrätten fastställer entreprenörens skadeståndsskyldigt för den skada som förvaltningen åsamkats till följd av hävningen. Under november delgavs SL Nya Tunnelbanan AB vidare en fullgörelsetalan där SBT yrkar att Nya Tunnelbanan ska betala tillbaka fullgörandegarantin. Yrkandet har bestridits. Nya Tunnelbanan har begärt att målen ska provas gemensamt av tingsrätten då målen berör i väsentliga delar samma omständigheter och aktualiserar samma bevisning.

Den pågående tvisten har inneburit att ett omfattande arbete inom förvaltningen inklusive ingående utredningar med expertstöd och juridiska ombud i domstolsprocesserna. Förvaltningen arbetar löpande med att sammanställa den totala fordran avseende den skada förvaltningen har drabbats med anledning av hävningen inom den pågående rättsliga processen mellan parterna.

- Utveckling av entreprenadindex högre än KPI

Enligt Stockholmsförhandlingens avtal ska projektmedel från parterna räknas upp med konsumentprisindex, KPI. Det innebär en risk att förvaltningens intäkter blir lägre än kostnaderna för entreprenadindex. Förvaltningen påverkas kraftigt av branschens indexutveckling. Historiskt ligger KPI-utvecklingen betydligt lägre än den indexutveckling som skett inom anläggningssektorn. 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

Under sommaren och hösten 2019 genomfördes en översyn av tid och kostnad i projekten som utöver nya kostnader även resulterade i nya bedömningar av byggtiderna för utbyggnadsgrenarna. Trafikstart av respektive tunnelbanelinje exklusive eventuella överklaganden enligt Tilläggsavtal 2021:

- Tunnelbana till Barkarby 2026
- Tunnelbana till Arenastaden 2028
- Tunnelbana till Nacka och Söderort 2030

För både tunnelbanelinjen till Nacka-Söderort och till Arenastaden bedöms tidplan för trafikstart fortsatt realiserbara.

För tunnelbana till Barkarby bedöms hävningen av kontraktet med entreprenören innebära en tidsförlängning på cirka ett år, det vill säga ett färdigställande under 2027. Tidsförlängningen beror dels på själva hävningen och det omtag som krävdes i och med att en ny entreprenör behövde handlas upp, dels på att entreprenören under lång tid före hävningen inte levererade enligt kontraktets tidplan.

5. Stadsbyggande och övriga nyttor

Bostadsåtagandets baseras på antalet färdigställda bostäder i tunnelbanans influensområde, där detaljplaner antagits från och med 1 januari 2014.

Nacka kommun

Nacka Kommun ska enligt avtal uppföra 13 500 bostäder på Västra Sicklaön. Under 2024 färdigställdes 424 bostäder inom influensområdet. I och med årets inrapportering har Nacka färdigställt sammanlagt 2 924 bostäder vilket innebär att cirka 22 procent av bostadsåtagandet är utfört. Därtill är 716 bostäder påbörjade men ännu inte färdigställda inom influensområdet.

Genom Tilläggsavtal 2021 har tidplanen för färdigställandetidpunkten för Nackas totala bostadsåtagande om 13 500 tillkommande bostäder på Västra Sicklaön justerats så att av

de 13 500 bostäder som Nacka kommun ska bygga, ska 11 300 vara klara till 2035 och ytterligare 2 200 bostäder till 2040.

Sedan 2014 har planarbete initierats för ett stort antal stadsbyggnadsprojekt inom hela influensområdet. Totalt har 19 detaljplaner antagits sedan 2014 med koppling till bostadsåtagandet i avtalet. Dessa detaljplaner beräknas skapa förutsättningar för cirka 6 100 nya bostäder i det aktuella området. Antalet bostäder i pågående planeringsprocess uppskattas i nuläget till cirka 4 500.

Uppföljning av bostadsbyggandet sker via kommunens start- och slutbesked. Sedan 2014 har närmare 3 640 bostäder påbörjats som Nacka kommun kommer kunna tillgodoräkna sig i bostadsåtagandet i överenskommelsen, av dessa har cirka 3 000 nya bostäder färdigställts vid utgången av 2024. Bostäder har tillkommit i olika områden på västra Sicklaön så som på Kvarnholmen, Nacka strand, Danvikshem, Alphyddan, Nobelberget och på Nya Gatan i centrala Nacka.

Nacka kommun planerar för tillkomsten av bostäder både på Västra Sicklaön och i kommunen som helhet. Verksamheten och takten i bostadsbyggandet påverkas av rådande marknadsläge vilket kräver ökad dialog med olika byggaktörer angående framdrift av planerade projekt. Det finns en stor potential för bostäder på västra Sicklaön men en lägre utbyggnadstakt inverkar negativt på kommunens möjligheter att uppnå bostadsåtagandet enligt tidsplanen i avtalet. Med nuvarande marknadsförutsättningar och befolkningstillväxten ser Nacka kommun utmaningar med att nå målet om 13 500 färdigställda bostäder på västra Sicklaön till 2040.

Järfälla kommun

Järfälla kommun ska enligt avtal färdigställa 14 000 bostäder inom ramen för tunnelbanans influensområde fram till 2035. Under 2024 färdigställdes 1 222 bostäder inom influensområdet. I och med årets inrapportering har Järfälla färdigställt sammanlagt 5 010 bostäder vilket innebär att 36 procent av bostadsåtagandet är utfört. Därtill är 799 bostäder påbörjade men ännu inte färdigställda inom influensområdet. Järfälla kommun arbetar fortsatt inom alla faser av stadsutveckling för att uppnå målet att färdigställa 14 000 bostäder till 2035.

Kommunen har under 2024 haft framdrift i arbetet med detaljplaner för bostäder inom influensområdet och har nu 20 713 bostäder i antagna/laga kraftvunna planer, varav 1 292 stycken bostäder har planlagts 2024. En stor del av bostäderna ligger inom samma marknadsområde. Projekt som inte ingår i Stockholmsförhandlingen pågår parallellt och har påverkan på marknadens utbud. Byggstart av bostäderna inom influensområdet planeras i dialog med byggaktörer och markägare så att en hållbar utveckling kan ske.

Det är avgörande att tunnelbanan ej försenas för att aktuella utbyggnadsprognoser ska hållas för Järfälla kommun. Att tunnelbanan driftstartas är en viktig del för att byggaktörerna ska kunna påbörja sina projekt samt för att kunna sälja sina bostäder. En försening av tunnelbanan kan resultera i förseningar avseende start av projekt, kostsamma omtag och minskad tilltro till platsen vilket påverkar framdriften och kommunens möjlighet att upprätthålla utbyggnadstakt och attraktivitet inom influensområdet. Ytterligare en följd av

marknadsläget och försenad tunnelbana är minskade markintäkter, vilket innebär att kommunen ligger ute med framtunga investeringar med stor påverkan på kommunens låneskuld.

Utbyggnaden av stadsdelsområdet Barkarbystaden har fortsatt, både inom allmän plats samt utbyggnaden av kvarteren. De tre antagna detaljplanerna inom Barkarbystaden omfattar strax över 10 000 lägenheter och där pågår planering för att möta upp mot de krav och de behov som ställs för den hållbara, attraktiva staden. Fyra kvarter har färdigställts under året vilket har genererat slutbesked för omkring 870 bostäder. Vid årets slut är det omkring 400 bostäder i produktion. Det är flera kvarter som är markanvisade men på grund av konjunkturläget har de inte byggstartat som planerat. Ett av kvarteren är helt beroende av när Region Stockholm avträder nyttjanderättsytor för att byggstarta. Under 2024 invigdes "å-rummet" som är en ny dragning av Bällstaån för att förbättra vattenkvaliteten, hantera skyfallsregn och främja den biologiska mångfalden.

För stadsdelsområdet Veddesta har utbyggnaden av kvarter och allmän plats fortgått. Ett kvarter har färdigställts med omkring 160 bostäder och ytterligare ett kvarter har byggstartat. En arbetsgata har byggts ut och finplanering har skett kring det första kvarteret. Ett detaljplanområde har blivit antaget och vunnit laga kraft, området omfattar omkring 1 300 bostäder samt handel, arbetsplatser och service samt att det möjliggör för en friliggande och en integrerad förskola. Ett detaljplaneområde inväntar besked från Region Stockholm avseende typ av vårdbyggnad. Detaljplanen är centralt belägen i området och utgör en viktig del för att skapa en attraktiv, sammanhållen stadsstruktur.

Järfälla ser näringsliv och arbetsplatser som en viktig komponent i en blandad, attraktiv och hållbar stad och arbetar fortsatt aktivt med fler kontorsetableringar inom Barkarbystaden. 2024 invigdes två nya matvarubutiker inom området. Inom influensområdet pågår fortsatt utbyggnad av kafferosteriet som beräknas ge cirka 200 arbetstillfällen.

För att öka attraktionskraften till kommunens bostäder pågår planarbete för verksamheter som skapar arbetstillfällen samt planläggning för idrottsanläggningar och skolor. Under 2024 har Region Stockholm påbörjat arbetet med handlingsplan för regionala stadskärnor i dialog med kommunen. Arbetet förväntas resultera i en mer konkret regional planering för etableringar inom kultur, vård, högre utbildning och näringsliv som bidrar till attraktiviteten i stadskärnan Barkarby-Jakobsberg.

Järfälla kommun och fastighetsägare har planerat för och reserverat kollektivtrafiknära lägen för vård, men behöver tydlig inriktning från Region Stockholm om dessa ska kunna genomföras.

Kommunen har fortsatt dialog med Fortifikationsverket med anledning av överlåtelse av Barkarby 4:1 i enlighet med Stockholmsförhandlingen. Utredning pågår av konsekvenserna av att Fortifikationsverket tidigare meddelat att man önskar behålla 3D-fastigheten Barkarby 4:8 och gå vidare med överlåtelse av Barkarby 4:1. Arbetet har förflutit under 2024 men diskussionerna har inte kommit till avslut.

Solna stad

Solna stad ska enligt avtal färdigställa 4 500 lägenheter inom ramen för tunnelbanans influensområde fram till 2035. Under 2024 färdigställdes 31 bostäder inom influensområdet. I och med årets inrapportering har Solna färdigställt sammanlagt 745 bostäder vilket innebär att cirka 17 procent av bostadsåtagandet är utfört. Därtill är 337 bostäder påbörjade men ännu inte färdigställda inom influensområdet.

Solna stad har hittills beslutat om detaljplaneuppdrag eller antagit detaljplaner inom ramen för tunnelbanans influensområde som beräknas kunna ge totalt cirka 6 000 lägenheter.

Åtta detaljplaner har antagits och vunnit laga kraft sedan tunnelbaneavtalets undertecknande. Antalet beräknade bostäder har påverkats av att mark- och miljööverdomstolen har upphävt en detaljplan i Arenastaden. Den har varit möjlig att delvis kompensera genom nya projekt i Arenastaden. Även en detaljplan avseende förtätning av befintligt kvarter med 100 lägenheter i kvarteret Flundran Haga Norra, har upphävts av mark- och miljööverdomstolen. Samtidigt kan antalet lägenheter i detaljplanen för Tomtebodan1/Fogdevreten utökas med 100 lägenheter, jämfört med det som ursprungligen beräknats. Det gör att det totala antalet lägenheter i detaljplanerna är oförändrat.

Även fortsättningsvis finns tveksamheter kring möjligheterna att bygga tätare i anslutning till de blivande tunnelbanestationerna. Något projekt kan komma att påverkas av länsstyrelsens inställning till förtätning. Långa handläggningstider i planprocessen är även fortsatt ett bekymmer. Det är generellt även fortsatt besvärande med långa överklagandeprocesser efter antagande av planerna.

Mall of Scandinavia, Skandinavien största köpcentrum, med drygt 200 butiker och restauranger, färdigställdes och invigdes 2015.

Ett program har fastställts för Norra Hagastaden, där denna del av Hagastaden utvecklas till ett levande område vars identitet skapas dels utifrån dess läge i förlängningen av Stockholms innerstad på en plats med intressant topografi och närhet till Nationalstadsparken. Den sammanlänkande stadsmiljön mellan Solna och Stockholm utgör en naturlig årsring till den täta staden. Här sker förändringen successivt och programförslaget visar på ett nytt grepp för platsen på längre sikt. Den första detaljplanen ska möjliggöra för minst cirka 1 000 bostäder, cirka 67 000 – 87 000 kvm ljus BTA för vårdlokaler samt lokaler för service och kommersiella lokaler. Planprogrammet och dess struktur utgör grund för arbetet.

Solna stad har i anslutning till Arenastaden inrättat Råstasjöns naturreservat. Det innebär att Solna bevarar och kan utveckla ett tätortsnära och viktigt natur- och rekreationsområde, som skapar stora möjligheter för ett aktivt friluftsliv för solnaborna. Råstasjöns naturreservat angränsar också till Lötsjöns-Golfängarnas naturreservat i Sundbyberg. Tunnelbanan ökar även tillgängligheten för fler i regionen än enbart Solnabor att kunna ta del av områdenas värden och möjligheter.

I anslutning till Arenastaden har ytterligare en ishall färdigställts under 2017 och under 2022 öppnade staden sin nya simhall i en byggnad med simhall i bottenvåningen och kontor i övriga delar av byggnaden.

Aktörerna i Arenastaden har höga hållbarhetsambitioner. Företagen arbetar med en handlingsplan som går i takt med de globala klimatmålen om halverade utsläpp av växthusgaser till 2030. Bland annat är en av ambitionerna inriktad på att verka för att till år 2030 halvera utsläppen från arbetspendling till och från Arenastaden. Målet är att skapa en långsiktigt hållbar och levande stadsdel, som inte lånar resurser från framtida generationer. Arbetet förutsätter en nära relation med kommunen, SL med flera, inte minst då förutsättning är förbättrade kollektivtrafik-förbindelser, främst en ny tunnelbana till Arenastaden.

I anslutning till Karolinska institutet har Akademiska hus uppfört 322 lägenheter för studenter och forskare. Bostädernas utformning möjliggör uthyrning av boende för 411 studenter och forskare. Inflyttning skedde 2021.

Stockholms stad

Stockholms stad ska enligt avtal färdigställa 45 900 lägenheter inom ramen för tunnelbanans influensområde fram till 2035. Under 2024 färdigställdes 1 205 bostäder inom tunnelbanans influensområde. I och med årets inrapportering har Stockholm färdigställt sammanlagt 11 228 bostäder vilket innebär att cirka 24 procent av bostadsåtagandet är utfört. Därtill påbörjades 593 bostäder under 2024 vilket innebär att det är 1 789 påbörjade men ännu inte färdigställda bostäder inom östra Katarina, Bandhagen, Sköndal, Fasta och Farsta strand, Larsboda, Kärrtorp, Johanneshov och norra Sofia.

Under år 2024 har två detaljplaner om sammanlagt 1756 bostäder godkänts eller antagits i tunnelbanans influensområde, dels Stora Sköndal etapp 2 i Sköndal och dels fastigheten Pahl 11 på Södermalm.

Under året färdigställdes 1 205 bostäder inom västra Matteus, södra Sofia, Farsta, Bandhagen, Årsta, Farsta strand, Larsboda och östra Katarina.

Sammanlagt 505 bostäder markanvisades inom influensområdet under året. Antalet bostäder i pågående planeringsprocess är 29 000 och ytterligare 4 0300 bostäder finns i planprogram. Det ackumulerade antal bostäder i godkända/antagna detaljplaner i influensområdet till och med 2024 uppgår till 21 412 stycken.

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 knappt 600 bostäder och drygt 1 200 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 samt konstaterar att utan marknadsförutsättningar är det mycket svårt att få igång byggnationen.

6. Tilläggsavtal och väsentliga beslut

Den 26 september 2024 beslöt styrelsen godkänna en justerad betalplan.

Sammanställning av tidigare väsentliga beslut

- 2023-09-28 Justerad betalplan.
- 2022-03-10 Justering av tilläggsavtalets bilaga 4, som innebar att det avtalade beloppet i länsplanen om 825 miljoner kronor i 2013 års nivå fördelas på tre år
- 2021-12-16 Justerad betalplan.
- 2021-04-22 Tilläggsavtal undertecknat av parterna. Tilläggsavtalet reglerar ett utökat kostnadsansvar för utbyggnaden av tunnelbanan till en maximal budget om totalt 31,8 miljarder kronor i 2016 års prisnivå. Tilläggsavtalet omfattar även en ny tidplan för genomförandet av tunnelbanan, förlängt bostadsåtagande för kommunerna samt att detta tilläggsavtal ersätter tidigare ingånget avtal från 2017. Tilläggsavtalet godkändes under våren/försommar av regionens och kommunernas fullmäktigeförsamlingar. Regeringen godkände tilläggsavtalet den 16 december 2021.
- 2020-10-23 Justerad betalplan inklusive kvarstående kostnadstak om 1 765 miljoner kronor i 2016 års prisnivå.
- 2017-05-03 Tilläggsavtal undertecknat av parterna. Tilläggsavtalet reglerar tidplan för genomförandet, tidpunkt för fullgörandet av Järfälla kommuns bostadsåtagande samt betalplan där 1 160 miljoner kronor av det avtalade kostnadstaket på 2 925 miljoner kronor togs i anspråk för projektet.