

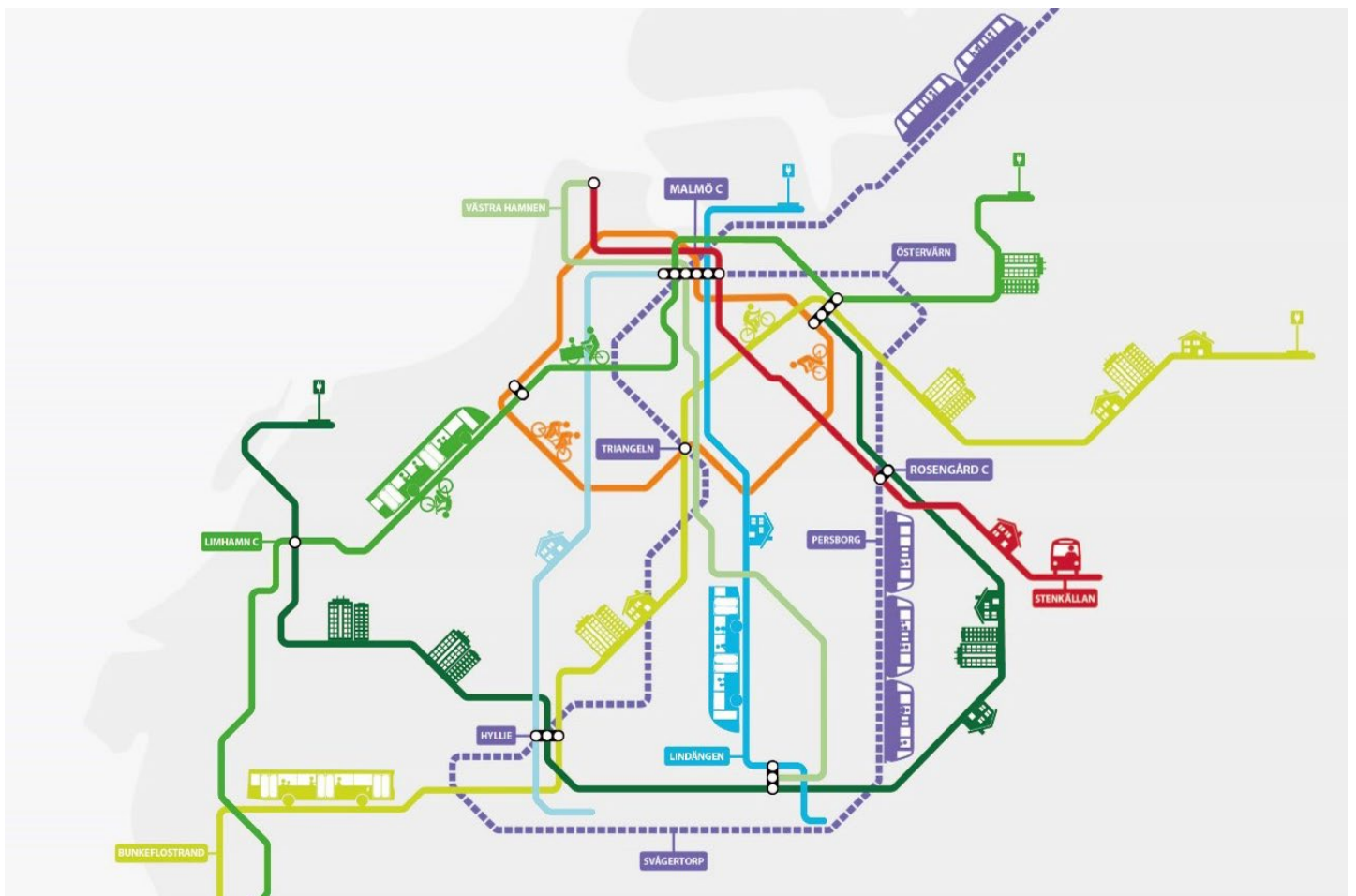
ÅRSRAPPORT FÖR 2019

Ramavtal 8 – Storstad Malmö

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

Rapport 2019:1

Mars 2020



Uppdrag om uppföljning

Malmö stad har tillsammans med staten och Region Skåne ingått avtal om utbyggnad av kollektivtrafik, cykelbanor och bostadsutbyggnad inom ramen för Sverigeförhandlingen. Avtalen undertecknades i oktober 2017 efter beslut i kommunfullmäktige i Malmö samt regionfullmäktige i Region Skåne. Regeringen fastställde avtalen i juni 2018.

I enlighet med paragraf 9.9 i Ramavtal träffat mellan parterna angående finansiering och medfinansiering avseende ökad tillgänglighet i storstäderna samt ökat bostadsbyggande ska staten ansvara för uppföljning och årlig rapportering till regeringen avseende kollektivtrafiks- och cykelobjektens genomförande.

Av paragraf 9.4 i Ramavtalet framgår att staten tillsätter styrelsens ordförande och ersättare. Respektive part under Ramavtalet 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 bostadsbygganden enligt Sverigeförhandlingen. Regeringen beslutade i juni 2018 att utse Lennart Andersson som ersättare till ordförande samt att Trafikverket ska bistå med resurser för styrelsens sekretariat.

Uppföljningen innefattar Ramavtalet, eventuella ändringar och tilläggsavtal avseende såväl kollektivtrafiks- och cykelsutbyggnad som ökat bostadsbyggande och ekonomi i projektet, finansiering samt samhällsnytta. Rapportering sker årsvis och är bland annat baserad på insänd redovisning från kommunen och regionen.

Denna Årsrapport 2019 godkändes i styrelsen 2020-03-18.

Underlag för uppföljning för 2019:

1. Uppföljningsrapport Malmö kommun
2. Uppföljningsrapport Region Skåne
3. Trafikverket

1. Ökat bostadsbyggande

Bostadsbyggandet i storstadsområdet Malmö har sedan avtalet undertecknades haft en hög takt. Vid utgången av 2019 har sammanlagt 7 635 bostäder färdigställts inom kollektivtrafikobjektens influensområden och ytterligare 2 324 bostäder var under produktion.

Malmö stads samlade bostadsåtagande utgör totalt 28 550 bostäder, varav 1 800 bostäder i Lomma kommun och Kävlinge kommun vilka hanteras i enlighet med gemensamt samverkansavtal kommunerna emellan.

Kommun	Bostads- åtagande enligt avtal	Bostäder i pågående planerings process	Bostäder i hittills antagna detaljplaner	Påbörjade respektive färdigställda bostäder	Förändring från föregående år
Malmö kommun	26 750 bostäder färdigställda senast år 2035	10 800 bostäder pågående	6 070 bostäder antagna	2 028 bostäder påbörjade ännu ej färdigställda 6 838 bostäder färdigställda	3 070 bostäder färdigställda
Kävlinge kommun	900 bostäder färdigställda senast år 2035	1 600 bostäder pågående	425 bostäder antagna	205 bostäder påbörjade ännu ej färdigställda 540 bostäder färdigställda	92 bostäder färdigställda
Lomma kommun	900 bostäder färdigställda senast år 2035	560 bostäder pågående	104 bostäder antagna	91 bostäder påbörjade ännu ej färdigställda 257 bostäder färdigställda	38 bostäder färdigställda
Summa	28 550 bostäder färdigställda senast år 2035	12 960 bostäder pågående	6 599 bostäder antagna	2 324 bostäder påbörjade ännu ej färdigställda 7 635 bostäder färdigställda	3 200 bostäder färdigställda

2. Samhällsekonomisk nytta

Malmö har haft en kraftig befolkningstillväxt och förväntas ha så även i framtiden. Likaså har resandet i, till och från staden ökat. Restidsnyttorna som förväntas uppstå med bussåtgärderna i Malmö i mer kvalitativa termer är att behålla dagens restider även i framtiden trots ett ökat reande, att resenärerna upplever en bibehållen rättidighet och att

kapaciteten kan bibehållas samt också delvis ökas på vissa linjer. Det ska också upplevas tryggt, tillgängligt och attraktivt att röra sig i gaturummet till och från hållplatserna.

Malmö stad och Region Skåne har analyserat det samhällsekonomiska värdet av den förändrade restiden för prognosåret 2035. Analysen genomfördes under 2017. Parterna bedömer att det inte finns behov av nya nyttoberäkningar förrän vid uppföljningen av projektens effekter efter trafikstart. Vid den tidpunkten kan de faktiska resenärsmängderna användas för att göra uppföljningskalkyler.

Beträffande Malmöpendeln – Etapp 2 Lommabanan är den samhällsekonomiska beräkningen (SEB) genomförd av Trafikverket. De prissatta effekterna ger totalt sett ett positivt nuvärde. Även de ej prissatta effekterna bedöms totalt sett vara positiva och förstärker därmed objektets sammanvägda samhällsekonomiska nytta. Åtgärden innebär förbättrade kollektiva förbindelser längs aktuell sträcka på Lommabanan vilket bidrar till bättre tillgänglighet för de som bor i stationssamhällena i stråket och objektet bedöms därmed bidra till ekologisk och social hållbarhet.

3. Ekonomi i kollektivtrafikobjekten

Sammanlagt har 12,9 miljoner kronor upparbetats för objekten för Ramavtal 8, varav 1,2 miljoner för Malmöpendeln och 11,7 miljoner för övriga objekt. Kostnader per objekt framgår i tabellen nedan.

KOLLEKTIVTRAFIK Ekonomisk redovisning (mnkr)		Ackumulerat till och med rapporteringsperioden				Innevarande period			
Objekt	Total kostnad, avtal ¹⁾	Utfall kostnad	Fakturerat alla parter	Fakturerat staten ink KPI ²⁾	varav KPI ²⁾	Utfall kostnad	Fakturerat alla parter	Fakturerat staten ink KPI ²⁾	varav KPI ²⁾
Lommabanan									
E2/Malmöpendeln	200,00	1,23	0,36	0,87	0,00	1,23	0,36	0,87	0,00
EL-Mex Linje 2	530,00	0,08	0,08	0,03	0,00	0,08	0,08	0,03	0,00
EL-Mex Linje 4	560,00	2,27	2,27	1,10	0,01	1,93	1,93	0,72	0,00
EL-Mex Linje 8	560,00	3,32	3,32	0,96	0,02	2,25	2,25	0,84	0,00
EL-Mex Linje 10	560,00	6,04	6,04	2,17	0,07	1,71	1,71	0,64	0,00
Projektkostnader	2 410,00	12,95	12,08	5,13	0,09	7,20	6,33	3,10	0,00

1) Totalbelopp enligt avtalad prisnivå

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

I förhållande till betalplanen i avtalet ligger utfallet för upparbetade kostnader på en lägre nivå än angiven i betalplanen.

En justerad tid- och betalplan för Malmöpendeln – Lommabanan etapp 2 godkändes av Styrelsen den 26 november 2019, se även kapitel 10 Tilläggsavtal och väsentliga beslut.

Kommunen och regionen har av Styrelsen fått i uppdrag att revidera tid- och betalplaner för övriga kollektivtrafikobjekt. Förslaget tas upp i styrelsen för beslut under våren 2020. Ett ekonomiråd har bildats mellan Ramavtalets parter med uppdrag att upprätta gemensamma rutiner och processer för att säkerställa parternas finansiella mellanhavanden.

Regionens upparbetade kostnader fram till utgången av år 2019 uppgår till totalt 14,3 miljoner kronor. Region Skåne/Skånetrafiken har inte genomfört några investeringar men upparbetat kostnader främst i form av förprojekteringar av bussdepåer samt trafikutredningar såsom linjenätsutredning och studie för linje 8.

3.1 Utfall och fakturering

Upparbetade kostnader för Malmöpendeln – Lommabanan Etapp 2 fram till utgången av år 2019 uppgår till totalt 1,2 miljoner kronor, i 2019 års prisnivå.

Under 2019 har Trafikverket rekviderat Malmö stad, Lomma kommun och Kävlinge kommun 0,4 miljoner kronor beträffande Malmöpendeln – Lommabanan Etapp 2. Resterande 0,9 miljoner kronor avser statens del via anslag samt samfinansierade medel via regional plan.

Under 2019 har Malmö stad fakturerat staten (Trafikverket) 2,2 miljoner kronor. Faktureringen gjordes i december månad och avsåg kostnader mellan december 2018 till och med november 2019.

Upparbetade kostnader för övriga kollektivtrafikobjekt fram till utgången av år 2019 uppgår till totalt 6,0 miljoner kronor.

4. Ekonomi i Cykelobjekten

Planering av cykelobjekten sker parallellt i stråken med kollektivobjekten. Inga cykelobjekt har byggts under perioden.

4.1 Fakturering

Ingen fakturering har skett under 2019.

5. Finansiering

5.1 Kollektivtrafikobjekten

Malmö kommun fakturerar staten (Trafikverket) enligt plan. Enligt överenskommelse regleras tidpunkt för faktureringen i samråd med Trafikverket i syfte att undvika överlikviditet. Inbetalningarna regleras med konsumentprisindex (KPI).

Medfinansiering eller ”värdeöverföring” från privata fastighetsägare/exploatörer till respektive kommun med koppling till objektens utbyggnad kan ske när så är möjligt.

5.2 Cykelobjekten

Malmö kommun fakturerar staten (Trafikverket) när objekten är färdigställda och godkända undantaget för de större objekten där fakturering kommer ske även under byggtiden. Enligt överenskommelse regleras tidpunkt för faktureringen i samråd med Trafikverket. Inbetalningarna regleras med konsumentprisindex (KPI).

6. Kollektivtrafikobjektens utbyggnad

I Ramavtal 8 Storstad Malmö ingår utbyggnaden av åtta linjer i Malmös stadsbusstrafik som kommunen är huvudman för samt Malmöpendeln – Lommabanan etapp 2 som Trafikverket är huvudman för. I utbyggnaden av kollektivtrafikobjekten ingår, förutom elektrifiering och införande av stadsbusskonceptet MalmöExpressen, även framkomlighetsåtgärder, ombyggnader av bytespunkter och bussterminaler, punktvisa förbättringar i stadsmiljön, ombyggnader av gaturummen på vissa delsträckor m m.

I enlighet med ramavtalet har projektstyrelser konstituerats och satts i drift för båda Objektsavtalen.

6.1 Genomfört Malmöpendeln – Lommabanan etapp 1 under 2019

Trafikverket har haft uppstart av kollektivtrafikobjektet Malmöpendeln - Lommabanan etapp 2. Under året har medfinansieringsavtal tecknats med samtliga sam- och medfinansiärer samt ett medfinansieringsavtal för en ny station i Flädie med Lomma kommun.

Trafikverket har inlett arbetet med AKJ (Anläggningsspecifika Krav Järnväg) samt genomfört en första säkring av projektorganisationen och av projektets tid, kostnad och innehåll. Projektering har påbörjats av plattformsförlängning i Kävlinge som en tidigareläggning till etapp 1.

6.2 Genomfört övriga kollektivtrafikobjekt under 2019

Under 2019 har planeringsarbetet fortsatt och fokus har legat på att göra systemanalyser och ta fram övergripande planeringsprinciper. Tid- och resursplanering har påbörjats och nya digitala stödsystem håller på att utvecklas. Detta arbete fortsätter 2020.

Tillsammans med Malmö Stad har Skånetrafiken under 2019 gjort en omfattande linjenätsutredning som sträcker sig fram till 2031. Staden och Skånetrafiken har nu ett planeringsunderlag att gemensamt arbeta från. Detta underlag ligger som grund för de idé- och förstudier som i slutändan resultera i projektering och sedermera genomförande av inte bara objekten inom Ramavtal 8 utan även övriga stadsbusslinjer inom staden.

Malmö stad och Region Skåne genom Skånetrafiken har överenskommit om att tidigarelägga driftstarten för en av busslinjerna i Objektsavtal – Kollektivtrafik och Cykel. Det har föranlett att ett Genomförandeavtal för provisoriska åtgärder har tecknats mellan parterna. Detta innebär att MalmöExpressen linje 8 kommer att vara elektrifierad redan 2021 och driftsatt med 24 meters bussar i provisorisk alternativt tillfällig infrastruktur.

Kommunen har delat upp respektive busslinje i ett antal projekt. Totalt blir det för samtliga busslinjer ca 120 delprojekt. Varje projekt innehåller ett antal faser där förstudiefasen lägger grunden för beslut av vilken utformning som ska detaljprojekteras och sedan utföras.

Idéstudier, förstudier och detaljprojektering pågår eller har påbörjats för objekten 4, 8 och 10. Detta arbete kommer att fortsätta 2020.

Region Skåne har arbetat med utredningar och förprojektering för två bussdepåer i Malmö. Depåerna är en strategisk satsning från Regionen för att skapa förutsättningar för att kunna bedriva en effektiv elektrifierad busstrafik. Regionen avser bygga två depåer som med sin

kapacitet och sitt strategiska läge kan säkerställa förutsättningar för busstrafiken minst fram till 2030 ur kapacitetssynpunkt.

6.3 Arbete under 2020

För Malmöpendeln – Lommabanan Etapp 2 avser Trafikverket ta beslut om säkring av projektorganisationen och av projektets tid, kostnad och innehåll samt fastställa AKJ (Anläggnings specifika Krav Järnväg). Därefter påbörjas upphandling av konsult för två järnvägsplaner, för station och mötesspår i Flädie respektive mötesspår Alnarp. Upphandling beräknas vara klar under 2020 men risk finns alltid för överklagan osv. Om upphandlingsprocessen löper som tänkt kan planläggningsprocessen starta under året. Målsättningen är att färdigställa projektering av plattformsförlängning i Kävlinge och givet att bygghandling blir klar i tid kan upphandling av entreprenör gå enligt plan.

Vad gäller busskollektivtrafikobjekten fortsätter planeringsarbetet med fokus på systemanalyser, övergripande planeringsprinciper, tid- och resursplanering samt digitala stödsystem. Malmö stad och Skånetrafiken kommer under 2020 fortsatt detaljplanera lösningar i de centrala stråken i den gamla staden. Arbetet fortgår med idé- och förstudier samt projektering av objekten ingående i Ramavtal 8. Till grund för detta ligger bland annat ett gemensamt framtaget dokument, MEX-standarder, som arbetet skall utgå från. Detta dokument kommer utgöra bilaga till kommande genomförandeavtal.

Under året planeras för start av upphandlingen av trafik för avtalet som skall gälla från juni 2024, för övrigt ett av landets största trafikavtal.

6.4 Kostnadsuppföljning och riskhantering

Kostnadsuppföljning sker kontinuerligt i de olika projekten. En modell för riskhantering kommer att utvecklas. I dagsläget har följande risker identifierats.

- Det allmänna konjunkturläget, lågkonjunktur – tidspåverkan (främst för bostadsbyggandet)
- Kompetens- och resurstillgång inom branschen avseende intern rekrytering, konsult och entreprenörstillgång – tids- och kostnadspåverkan
- Utbyggnad sker på liten geografisk yta under lång tid och belastningen på trafiksystemet är svåröverskådlig – tids- och kostnadspåverkan
- Överklaganden av upphandlingar och detaljplaner – tidspåverkan
- Oförutsedda utmaningar i genomförandefasen – tids- och kostnadspåverkan
- Indexutvecklingen - historiskt ligger KPI-utvecklingen, vilken finansieringen regleras med i avtalet mellan parterna, betydligt lägre än den indexutveckling som skett inom anläggningssektorn. Detta kan medföra kostnadsökningar som inte ingår i avtalet och finansieringen

6.5 Tidplan

I Ramavtal 8 har Malmö stad angett nedanstående tidpunkter för trafikstart. I Ramavtalet anges att tiderna exklusive tid för överklaganden.

EL-Malmö Express Linje 2	hela sträckan år 2031
EL-Malmö Express Linje 4	år 2024
EL-Malmö Express Linje 5	år 2024
EL-Malmö Express Linje 8	hela sträckan år 2029
EL-Buss Linje 3	år 2031

EL-Buss Linje 6	år 2027
EL-Buss Linje 9	hela sträckan år 2030
EL-Malmö Express Linje 10	år 2029
Malmöpendeln – Lommabana Etapp 2	år 2024, justerat till 2026 ¹

I förhållande till den i Ramavtalet bilagda tidplanen och finansieringsplanen konstateras att arbetet varit eftersläpande i sin uppstart och budgeterade medel är inte upparbetade i den omfattning som avtalet påbjuder avseende kollektivtrafik och cykel i Malmö. All planering har som mål att hålla de leveranstider som krävs för att möta busslinjernas driftstart.

Malmö och Skånetrafiken har kommit överens om att MEX linje 8 ska trafikeras med nya elektrifierade bussar from 2021 i provisoriska anläggningar i väntan på att de permanenta åtgärderna ska utföras.

Beträffande Malmöpendeln – Lommabana Etapp 2 indikerar Trafikverket ingen förändring gentemot beslutad justering, se kapitel 10 Tilläggsavtal och väsentliga beslut.

7. Cykelobjektens utbyggnad

I ramavtalet ingår 14 cykelobjekt. Kommunen arbetar med cykelobjekten parallellt och integrerat med kollektivtrafikobjekten, då dessa löper längs samma sträckningar. Utbyggnaden av cykelobjekten kommer att ske integrerat med kollektivtrafiken.

7.1 Arbeta 2019

Inga cykelprojekt blev färdigställda under 2019, vilket är i enlighet med plan.

7.2 Tidplan

Inga avvikelser från avtalet är rapporterade.

8. Övriga nyttor

Genomförandet av Hyllie Boulevardns förlängning, som en del av bussobjektet linje 10, är en del i att bostadsbyggnadsnyttor och arbetsmarknadsnyttor ökar. En fortsatt hög produktion av bostäder och kontor/arbetsplatser kräver en väl planerad och utbyggd infrastruktur vilket i sin tur skapar nya rörelsemönster och framkomlighet för de olika trafikslagen i staden. Det ökar i en första fas nyttorna under produktionstiden för bostäder och kontor/arbetsplatser och på sikt för de som kommer att bo och arbeta där.

¹ Styrelsen godkände den 26 november 2019 en justerad tid- och betalplan för Malmöpendeln – Lommabanan etapp 2. Den justerade tid- och betalplanen medför att Objektet öppnar för trafik år 2026.

I planeringsarbetet ingår att identifiera nyttor och mervärden ur olika perspektiv. Det kan till exempel handla om arbetsmarknadsnyttor, näringslivsnyttor, attraktiva miljöer och sociala nyttor. Kommunen ska utveckla en modell för nyttorealiserings.

Trafikverket har bedömt att Malmöpendeln – Lommabanan 2 ger nyttor i form av förbättrade regionala kollektivtrafik- och pendlingsmöjligheter i västra Skåne. Vidare att Objektet kan ge nationell och regional nytta genom att utvecklingsmöjlighet för godstrafiken säkerställs samt att det nationella järnvägsnätet och regionala vägnätet avlastas. Därtill kan nationell, regional och lokal nytta skapas och bidra till ett mer miljöanpassat och hållbart transportsystem, genom att förutsättningar för ökad bostadsbebyggelse i stationsnära lägen skapas samt att en ökad attraktivitet för orterna Alnarp och Flädie (t.ex. arbetstillfällen) i och med möjligheter till nya stationer samt ett mer miljöanpassat resande med kollektivtrafik.

9. Stadsbyggande

Bostadåtagande kopplat till Ramavtal 8 Storstad Malmö utgörs av 26 750 bostäder i Malmö stad vilka är bundna till busskollektivtrafikobjektens influensområden. Därtill tillkommer 1 800 bostäder i Lomma kommun och Kävlinge kommun kopplat till objektet Malmöpendeln-Lommabanan etapp 2.

Åtagandet avser antalet färdigställda bostäder från och med den 30 oktober 2017 då avtalet undertecknades fram till år 2035. För att uppnå åtagandet ska ca 1500 bostäder färdigställas årligen under tidsperioden. Under år 2019 färdigställdes totalt ca 3000 bostäder i Malmö, ca 40 bostäder i Lomma kommun och ca 90 bostäder i Kävlinge kommun. Totalt har det sedan 30 oktober 2017 färdigställts 7 352 bostäder varav 6 812 bostäder i Malmö samt 540 bostäder i Kävlinge och 257 bostäder i Lomma i influensområdena.

Att resultatet av 2019 års färdigställda bostäder i Malmö är det dubbla jämfört med det genomsnittliga målet på 1500 bostäder har flera förklaringar. Rådande konjunktur har satt högt tryck på etablering och utveckling i Malmö de senaste åren vilket även har höjt byggtakten på bostäder. Planberedskapen har varit god och det har funnits många färdiga byggrätter att bygga på. Det går att tillägga att de bostäder som producerats under 2019 i stora delar är lokaliserade i de stora utbyggnadsområdena i Malmö, så som Hyllie och Limhamn sjöstad. Detta är ett resultat av ett långt strategiskt planeringsarbete för att skapa nya stadsdelar och omvandla äldre delar av staden.

Huvuddelen av kollektivtrafikstråkens åtagande i Malmö vad gäller bostäder ligger över det årliga genomsnittet för färdigställda bostäder. Det är egentligen bara två av stråken (linjerna två och åtta) som ligger under medelvärdet. Anledningen till detta är att det här finns utvecklingsområden som ligger i ett tidigt skede eller ej påbörjat stadie av strategiskt planeringsarbete, exempel på dessa är Nyhamnen och Mobilia/Medea.

Den strategiska planeringen skapar även förutsättningar för att säkerställa att utvecklingen av staden blir allsidig och attraktiv, att skolor och förskolor kommer till stånd, att det tillskapas grönområden och andra områden för rekreation etc. Det kommer krävas ett fortsatt strategiskt planeringsarbete för att möjliggöra en kontinuitet i bostadsbyggandet även under en eventuellt sjunkande konjunktur. På så vis skapas en bättre förutsägbarhet för att uppnå

bostadsåtagandet. För att skapa en effektiv process i detta arbete krävs prioriteringar för att säkerställa att det finns tid och resurser. Arbetet med detta pågår på olika sätt och med olika tidshorisont inom Malmö stad.

Ett förvaltningsövergripande arbete har initierats mellan fastighets- och gatukontoret och stadsbyggnadskontoret i syfte att skapa samsyn i prioritering och planering av utvecklingsområden. Initiering av detaljplaner är en förutsättning för att kunna tillhandta mark för bostadsbyggande och därför är målet för det gemensamma arbetet att fastighets- och gatukontoret varje år ska ansöka om detaljplaner innehållande minst 1500 bostäder. "Antal initierade bostäder på kommunal mark genom ansökta detaljplaner" kommer från och med år 2020 utgöra en av tekniska nämndens målindikatorer. Detta arbete förväntas ge vinster i form av ökad förutsägbarhet i bostadsleveranserna.

I utbyggnadsstrategin som är kopplad till översiktsplanen sker bostadsplaneringen på en mer aggregerad nivå i vilken större utbyggnadsområden över en längre tid pekas ut. Översiktsplanen har sikte på år 2040. Arbetet med Malmö stads riktlinjer för bostadsförsörjning fokuserar på tre utmaningar under kommande år; ge alla goda förutsättningar för boende genom att fortsätta den höga byggtakten, skapa fler möjligheter till boende med låga kostnader för hushållen samt minska hemlösheten.

Bostadsåtagandets främsta utmaningar är att kontinuerligt tillhandahålla byggrätter så att bostadsbyggandet kan ha en kontinuitet även genom en sjunkande konjunktur. Samtidigt ska det inte bara byggas på stadens mest attraktiva lägen. Det är därför viktigt att visa marknaden att kapacitetsförstärkningarna i infrastrukturen kan ge incitament att förtäta även utanför de största utvecklingsområdena. För att informera marknaden om kommande satsningar bjuder Malmö stad årligen in kommunens aktörer till en strategisk byggaktörsdialog.

I Kävlinge bedöms bostadsbyggandet framöver hålla en hög takt. Inom kommunen finns ett stort antal klara byggrätter som kommer att bebyggas inom de kommande åren samt ett stort antal byggrätter under planläggning.

I Lomma har bostadsbyggandet under 2019 varit relativt lågt som förklaras av att inget större projekt färdigställts under året. Det genomsnittliga bostadsbyggandet under den senaste 10-årsperioden uppgår till ungefär 140 bostäder per år. I kommunen bedöms att bostadsbyggandet kommer att omfatta omkring 160 bostäder per år under den kommande 10-årsperioden.

Redovisning av antagna detaljplaner och antalet färdigställda/utbyggda bostäder återfinns i bilaga 1.

10. Tilläggsavtal och väsentliga beslut

Styrelsen godkände den 26 november 2019 en justerad tid- och betalplan för Malmöpendeln – Lommabanan etapp 2. Den justerade tid- och betalplanen medför att Objektet Malmöpendeln – Lommabanan etapp 2 öppnar för trafik år 2026. Inga andra förändringar mot avtalet är gjorda. Beslutet i sin helhet är bilagt protokoll från den 26 november 2019.

SEKRETARIAT STYRELSENA FÖR UPPFÖLJNING
AV RAMAVTALEN

c/o Trafikverket
172 90 Sundbyberg

Besöksadress: Solna Strandväg 98

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243-795 90

www.trafikverket.se