Investering

Styrelsen för Stockholm Vatten och Avfall AB

Lägesrapporter för projekt med slutkostnadsprognos över 1 000 mnkr

FÖRSLAG TILL BESLUT

Styrelsen föreslås besluta

att godkänna lägesrapporterna

att lägesrapporterna överlämnas till Stockholm Stadshus AB för kännedom

Christian Rockberger
Verkställande direktör

Jenny Bengtsson
Avdelningschef
Investering

Bilagor
Lägesrapport 501075 Kvartär rening, september 2026
Lägesrapport 2223 Bromma flygplats, september 2026
Lägesrapport 410910 Flemingsbergsdalen, september 2026
Lägesrapport Årstafältet E01, september 2026
Lägesrapport Mässtunneln, september 2026

Bakgrund

I enlighet med Stockholms Stadshus AB:s tillämpningsanvisningar avseende bolagens investeringar som gäller från och med 2024-01-01 ska årlig lägesrapport lämnas till koncernstyrelsen för projekt med en investeringsutgift som bedöms överstiga 1 000 mnkr.

Bolaget arbetar nu med planering av rapporteringen för de stora projekten under 2027 som ska lyftas till bolags – och koncernstyrelse. Bolaget tänker sig en stomme om tre rapporteringstillfällen per år för beslutade projekt med investeringsutgift över 200 mnkr i samband med tertialrapporterna, och ett särskilt rapporttillfälle vid styrelsemötet i oktober för projekt med investeringsutgift som förväntas överstiga 1 000 mnkr.

Bolaget har i september 2026 sju enskilt beslutade projekt i olika faser från utredning till genomförande med en slutkostnadsprognos över 1 000 mnkr:

- Kvartär rening - utredning
- Bromma flygplats - utredning
- Flemingsbergsdalen - inriktning
- Årstafältet etapp 1 - genomförande
- Mässtunneln - genomförande
- Grovrening Sickla del2 installationer - genomförande
- Stockholms framtida avloppsrening (SFA) - genomförande

Detta samlingsärende omfattar fem av ovanstående rapporter, för projekt Stockholms framtida avloppsrening (SFA) görs separat lägesrapport, den inkluderar även Grovrening Sickla del 2 och redovisas i separat ärende.
Bolagets exploateringsprojekt med investeringsutgift över 1 000 mnkr hanteras sedan mitten av 2024 efter överenskommelse med Stockholms Stadshus AB i de stadsövergripande styrgrupperna för respektive exploatering. Bolagets VD ingår också i styrgrupperna. Detta är en förändring mot tidigare, och något som bolaget ser positivt på då omfattning och ekonomi för bolagets projekt är helt avhängigt beslut som fattas avseende respektive stadsutvecklingsområde.

Bolagets investeringsbeslut har historiskt fattats i gällande prisnivå, vilket innebär att framtida prisjusteringar generellt sett inte inkluderats i den budget som beslutats för projekten. Från och med 1 januari 2024 förändrades detta och för projekt över 200 miljoner kronor som går upp för nya beslut beräknas prisindexrisk för att ta höjd för framtida marknadsutveckling och kostnadsökningar.

Tidigare år har prisutvecklingen på marknaden inte medfört så pass stora kostnadsökningar att det funnits behov av att löpande stämma av aktuell prisnivå för den budget som beslutas i en prisnivå några år tillbaka i tiden, men i rådande läge har gällande budget indexuppräknats till dagens prisnivå för projekt med äldre beslut än 2024 för att säkerställa att projekten, med de slutkostnadsprognoser som nu redovisas, fortsatt ligger inom sina budgetramar.

SLUT

Kvartär rening för avskiljning av organiska mikroföroreningar vid Henriksdals reningsverk

Lägesrapport september 2026

Tillsammans för världens mest hållbara stad

STOCKHOLM VATTEN OCH AVFALL

Rapport

Diarienummer
Dnr 24SVOA1602

Projektnummer
501075

Kvartär rening för avskiljning av organiska mikroföroreningar vid Henriksdals reningsverk

- Lägesrapport september 2026

Projektledare: Isak Albertsson
Datum: 2026-09-14

INNEHÅLL

1. Sammanfattning 2
2. Inledning 3
3. Projektets bakgrund och syfte 3
   1. Bakgrund 3
   2. Syfte 3
4. Projektets omfattning 4
5. Väsentliga händelser 4
6. Projektorganisation 6
7. Beslut 6
8. Ekonomi 7
   8.1 Det ekonomiska läget 7
   8.2 Orsaker till ev. avvikelser 7
   8.3 Utnyttjandegrad av budgeterade medel för risk och oförutsett 7
9. Tidplan och status 7
10. Riskläget 8
11. Arbetsmiljö, miljö, kvalitet 10
   11.1 Arbetsmiljöarbetet 10
   11.2 Miljöarbetet 10
   11.3 Kvalitetsarbetet 10
12. Styrning och uppföljning 11

1. Sammanfattning

Projektet Kvartär rening för avskiljning av organiska mikroföroreningar vid Henriksdals reningsverk befinner sig i utredningsfasen. Projektets utredningar pågår i enlighet med projektdirektivet.

Teknisk utredning kring val av reningsprocess och placering på Henriksdals reningsverk pågår och kommer under november att leverera ett sista arbetspaket avseende främst genomförandetid.

Arbete med att uppföra pilotförsök pågår, preliminära resultat visar på att processerna levererar förväntade resultat.

Provtagning i recipient och vid reningsverk och framtagande av en recipientmodell har genomförts. Resultaten har presenterats internt; slutrapporten väntas bli klar i november.

Naturvårdsverket kommer att offentliggöra en remissversion av den nationella genomförandeplanen för kvartär rening under oktober-november. Där ska det framgå vilka reningsverk som ligger med i den första utbyggnaden.

Av projektets fastställda utredningsbudget på 23 mnkr är utfallet 11,6 mnkr fram till 2026-09-11. Uteliggande avrop är 14,9 mnkr.

Sammanfattningsvis ligger projektet i fas enligt den övergripande tidplanen samt i linje med budget.

2. Inledning

Detta dokument utgör lägesrapport för september 2026 avseende projektet Kvartär rening för avskiljning av organiska mikroföroreningar vid Henriksdals reningsverk.

3. Projektets bakgrund och syfte

1. Bakgrund

EU:s reviderade avloppsvattendirektiv (EU 2024/3019) antogs av EU:s ministerråd den 5 november 2024 och därmed kommer krav på införande av kvartär rening för avskiljning av mikroförorening (kvartär rening) från utsläpp på avloppsreningsverk att implementeras i svensk lagstiftning senast 31 juli 2027. Stockholm Vatten AB (bolaget) behöver därför bygga ut Henriksdals reningsverk med ett sådant reningssteg.

Hos varje medlemsland ska utbyggnaden av kvartär rening ske etappvis med start 31 december 2033 och slutföras senast 31 december 2045. År 2033 ska 20 procent av ett lands reningsverk med en belastning över 150 000 personekvivalenter ha infört denna kvartära rening. Ett beslut om när bolaget senast ska ha infört kvartär rening på Henriksdals reningsverk är ännu inte fattat av Naturvårdsverket.

Henriksdals reningsverk har idag ingen kvartär rening implementerad. Däremot ger membranprocessen (MBR-processen) som nu införs genom SFA-projektet goda förutsättningar för att bygga vidare med kvartär rening. Detta tack vare det renade avloppsvattnets kvalitet som kan erhållas genom MBR-processen.

De mikroföreningar som berörs enligt detta direktiv har sitt ursprung i produkter från humanläkemedel och kosmetiska produkter. Därmed ingår inte PFAS eller mikroplaster.

Stockholms stad har i budget 2025–2027 klart uttryckt bolagets ansvar gällande läkemedelsrening (det vill säga kvartär rening).

Vid Stockholm Vatten AB:s styrelsemöte den 6 februari 2025 godkändes projektdirektivet för *Projekt Kvartär rening för avskiljning av organiska mikroföroreningar vid Henriksdals reningsverk* och utredningsbeslut fattades med en projektbudget om 23 mnkr.

2. Syfte

Projektets mål är att anlägga ett nytt reningssteg på Henriksdals reningsverk för kvartär rening för att klara kommande krav enligt EU:s avloppsvattendirektiv och dess implementering i svensk lagstiftning. De nya kraven kräver rening av bland annat läkemedelsämnen och andra organiska mikroföroreningar.

Projektmålen under <u>utredningsfasen</u> är följande:

- Framtagande av en teknisk förstudie (delprojekt Teknisk utredning) med syfte att kunna rekommendera en teknisk lösning som utvecklas vidare i ett principförslag.
- Framtagande av ett principförslag (delprojekt Teknisk utredning) utifrån rekommenderad lösning under förstudien.

- Framtagande av en recipientmodell och riskbedömning (delprojekt Miljöanalys) med syfte att kunna visa vilken reningsgrad som behövs för att klara kraven i miljökvalitetsnormen.
- Genomföra pilotförsök (delprojekt Pilotförsök) för att utvärdera teknikkombinationer med aktivt kolfilter och/eller ozon samt ozon och biofilter (inert material) med syfte att verifiera dimensionerande värden och optimera driftparametrar för att kunna spara energi och miljökostnader.

4. Projektets omfattning

Projektet omfattar följande aktiviteter och milstolpar

Aktivitet	**Milstolpe/Leverans**
Genomföra teknisk förstudie	Leverans Förstudiehandling
Anlägga pilotanläggning	Driftsättning pilotanläggning
Genomföra pilotförsök	Leverans PM Pilotförsök med avseende på ozon och kolfilter
Genomföra miljöundersökning och riskbedömning	Leverans PM Miljöundersökning och riskbedömning
Ta fram principförslag	Leverans Principförslag
Ta inriktningsbeslut (BP2)	Inriktningsbeslut taget
Ta fram systemhandling	Leverans Systemhandling
Ta fram ansökan om ändringstillstånd (miljöfarlig verksamhet och vattenverksamhet)	Lagakraftvunnen dom/tillstånd erhållen från mark- och miljödomstolen avseende ändringstillstånd för miljöfarlig verksamhet och grundvattenbortledning.
Ta genomförandebeslut (BP3)	Genomförandebeslut taget
Ta fram förfrågningsunderlag	Förfrågningsunderlag skickas ut
Genomföra upphandling	Avtal skrivs
Byggstart	Startmöte genomförande
Genomföra slutbesiktning	Godkänd slutbesiktning
Genomföra provdrift	Godkänd provdrift
Beslut om projektleverans	Leveransgodkännande (BP4)
Avsluta projektet	Slutrapport (BP5)

5. Väsentliga händelser

Nedan presenteras väsentliga händelser sedan utredningsbeslutet fattades:

Projektledning

En projektplan har tagits fram och godkänts och fastställts av styrgruppen för projektet. I projektplanen finns bland annat en projektorganisation beskriven.

Teknisk utredning

Den tekniska förstudien har redovisat tekniska lösningar med kostnadsförslag, under hösten ska Ramboll ta fram en genomförandetidplan (förstudienivå). I planeringen ingår även att ta hjälp från resurser i SFA att bedöma tidplanens rimlighet utifrån erfarenheterna i SFA.

Miljöanalys

Recipientmodelleringen och miljöanalysen är avslutade, men en serie provtagningar i recipienten ska genomföras för att fortsätta utveckla modellen. En granskningsversion av slutrapporten är på remiss hos referensgruppen för delprojektet och förväntas vara klar i november.

Pilotanläggning

Pilotanläggningen på Henriksdal har varit i princip kontinuerlig drift sedan tidig vår 2026. Erhållna svar på labbanalyser så här långt visar att förväntade reningsresultat uppnås.

Tillståndsfrågor

En ny juridisk utredning avseende tillståndsfrågor utfördes i början av 2026. Till skillnad från 2024 års utredning, som bedömde att en anmälan kunde vara tillräcklig för den miljöfarliga verksamheten, slår utredningen 2026 fast att ett ändringstillstånd krävs eftersom kvartär rening utgör en helt ny reningsprocess och utökning av verksamheten. Den uppdaterade utredningen betonar att ett tillstånd ger ett avgörande rättskraftsskydd mot framtida skärpta villkor från tillsynsmyndigheten, vilket ett anmälningsförfarande helt saknar.

Övrigt

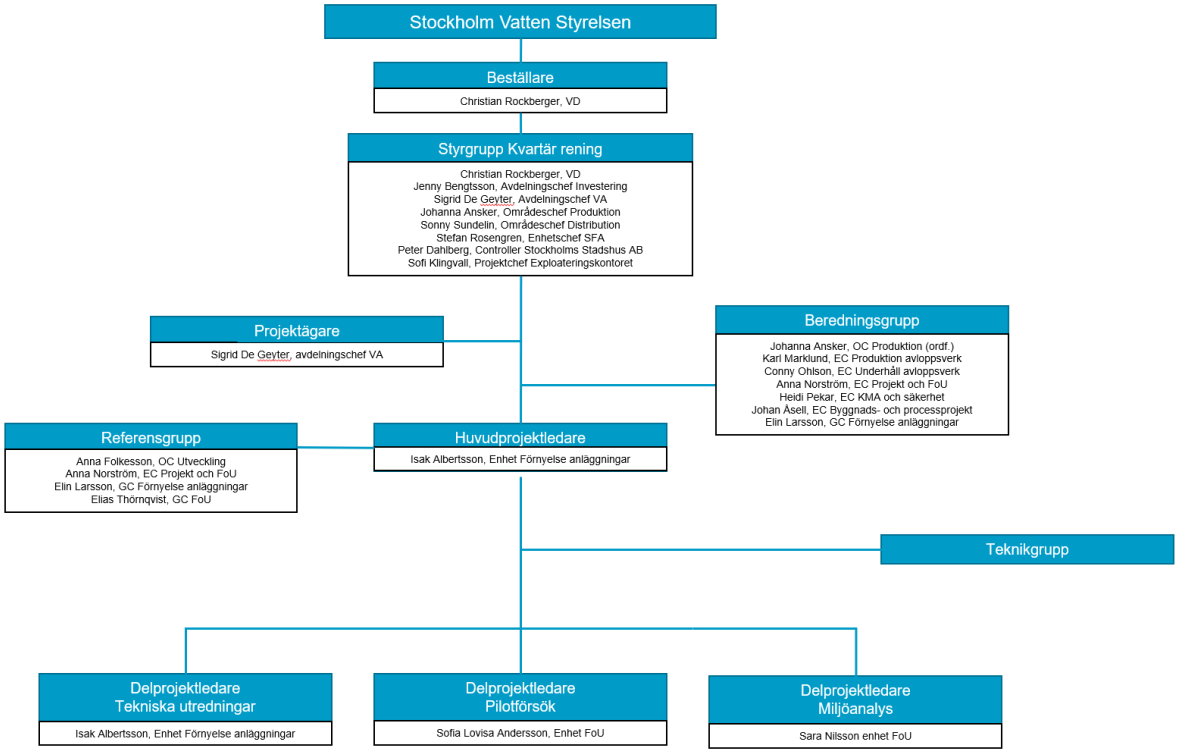
Parallellt med förstudien har det gjorts några interna fördjupningar runt exempelvis separat hantering av överskottslam (relaterat till PAK-MBR alternativet), utredning av frågor relaterade till ersättningsmodellen för kvartär rening.

Ett annat viktigt parallellt arbete som utförts internt är att säkerställa rådighet över bergvolymer där nya anläggningsdelar kan behöva anläggas. Ett kompletterande servitutsavtal med Nacka kommun har tagits fram och inväntar slutligt godkännande från inblandade parter.

6. Projektorganisation

Under utredningsfasen genomförs projektet av SVOA:s VA-avdelning. Område Utveckling. De tre delutredningsområden drivs av respektive delprojektledare som rapporterar till Huvudprojektledaren. Huvudprojektledaren rapporterar till styrgruppen för projektet som har samma sammansättning som SFA-programmets styrgrupp. Förankring mot linjeverksamhet sker genom dialog med beredningsgruppen, referensgruppen och teknikgruppen.

Beställare av projektet är Christian Rockberger, VD SVOA. Projektägare är Sigrid De Geyter, avdelningschef VA.



7. Beslut

Nedan följer en sammanfattning av projektets formella beslut:

- Utredningsbeslut fattades av SVOA:s styrelsen 2025-02-06 (Utredningsbudget 23 mnkr).

Nedan följer en sammanfattning av styrgruppens väsentliga beslut:

- 2025-06-11: Styrgruppen beslutar om att projektet utreder ett alternativ som kan innebära att ca 1/3 av slammet ej kommer att uppfylla Revaq-kraven och därmed behöver hanteras separat (det vill säga ej spridning på åkermark).
- 2025-11-06: Styrgruppen beslutar att inte avfärda något av de tre presenterade alternativen, vidare utredning av alternativ utan potentiella tillståndsdelar i syfte att skapa bättre underlag för värdering av de nuvarande tekniska lösningarna. Vidare beslutades att risker förknippade med tillståndsprocessen skulle ses över.

- 2026-02-09: Alla föreslagna alternativ medför hantering av aktivt kol, styrgruppen beslöt att hanteringen av kol förläggs inne i anläggningen trots att det medför visst uttag av berg, detta då externt placerad hantering inte är rimlig.
- 2026-05-18: styrgruppen beslöt att gå vidare med två alternativ, PAK-MBR och Ozon+GAK.

8. Ekonomi

8.1 Det ekonomiska läget

Fram till september 2026 ser det ekonomiska läget ut som följer:

- Aktuellt utfall i projektet: 11,5 mnkr
- Godkänt utredningsbudget: 23 mnkr
- Hittills avropat belopp i projektet: 14,9 mnkr

8.2 Orsaker till ev. avvikelser

Budget för den tekniska utredningen och projektledning har utvidgats på grund av beslut (se under kap. 7) om utökade utredningar jämfört med ursprunglig budget. Totalt ca 1,7 mnkr.

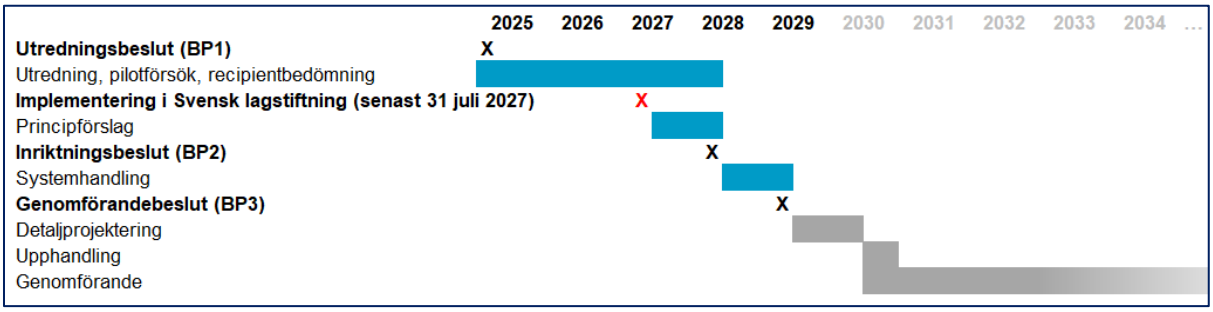
8.3 Utnyttjandegrad av budgeterade medel för risk och oförutsett

Posten ej tillämpar för utredningsskede av projektet.

9. Tidplan och status

Sammanfattande tidplan.

- Utreda: Q1 2025 – Q2 2028
- Planera: Q3 2028 – Q2 2029
- Genomföra: Q3 2029 – Q4 2033



Status september 2026

Projektet följer den övergripande tidplanen givet att vi avvaktar implementeringen av avloppsdirektivet i svensk lagstiftning 2027.

I den tekniska utredningen har 2 av 3 delmoment avslutats. Förändring från ursprunglig utredningstidplan är att leverans av sista delmomentet har senarelagts från Q4 2025 till Q4 2026. Främsta orsaken till detta var att man önskade att styrgruppen skulle få möjlighet att godkänna val av rekommenderad teknisk lösning innan sista arbetspaketet genomfördes samt behov av att fördela budgeten bättre mellan åren. Detta har ingen påverkan på den övergripande tidplanen då utredningen sedan ska invänta fastställande av avloppsvattendirektivet i svensk lagstiftning senast 31 juli 2027.

Pilotanläggningsförsöken löper på, men är senarelagda jämfört med ursprunglig tidplan pga. förseningar under projekteringen. Försökens resultat kommer dock att föreligga inför kommande projekteringsskeden.

På en mer övergripande projektnivå finns det relevant information som bör komma styrgrupp och styrelse till del.

Naturvårdsverket ska enligt *Remiss – PM områdesförteckning och utbyggnadsplan för kvartär rening i Sverige* skicka ett utkast till utbyggnadsplan och områdesförteckning samt tillhörande MKB-utkast för samråd och synpunkter under oktober–november 2026. Denna första utbyggnadsplan omfattar prioriteringen fram till det andra målåret 2036. Det innebär att man då får veta om en anläggning hamnar i den första utbyggnadsetappen till 2033 eller 2036. Om anläggningen ska byggas ut först till 2039 eller 2045 kommer det däremot inte att framgå i detta utkast. Slutligt förslag överlämnas till regeringen i januari 2027 och är tänkt att bli en bilaga (Bilaga 3) till den nya avloppsförordningen som beslutas senast den 31 juli 2027.

10. Riskläget

Risk	Scenario	Konsekvens	Hantering	Status
Lagstiftning	Implementering i svensk lagstiftning blir strängare än den ursprungliga utformningen i EU:s direktiv.	Dyrare och mer komplex teknisk lösning. Kan även ha påverkan på genomförande tidplanen om anläggningen behöver blir väsentligt större.	Principförslaget ska arbetas fram efter att implementering i svensk lagstiftning har skett, vilket sker senast 31 juli 2027.	Fortsatt avvaktan på nationell implementering av direktivet och slutliga villkor. Fortsatt osäkert läge avseende hur schabloner för ersättningen ska beräknas etc., men nivån är satt till 80 % i förslaget jämfört med *minst 80 % i direktivet.*
Tillstånd	Krav på komplett tillståndsansökan och inte enbart anmälan enligt miljöbalken.	Stor påverkan på tidplanen då tillståndsansökan kan ta 1 till 2 år.	Dialog med tillsynsmyndighet sker kontinuerligt, samt anmälan kommer att skickas in snarast efter 31 juli 2027 när direktivet är införd i svensk lagstiftning.	En juridisk utredning som gjordes 2026 visar på att SVOA bör söka ett ändringstillstånd pga. att kvartär rening är att betrakta som en utökning av verksamheten. I juli 2027 kommer en ny statlig myndighet

				att ta över miljöprövningar. Konsekvenserna av detta bör utredas.
PFAS	Krav på PFAS-rening	Påverkan på framför allt drift- och klimatkostnad. Beroende på krav kan även investeringskostnaden komma att påverkas.	Kostnad för att PFAS-rening kommer att beräknas för de tekniska lösningar som utreds.	Miljöanalysen visar att Henriksdals utsläpp har marginell påverkan på PFAS-nivåerna i recipienten även vid 100 % rening.
Kan ej sprida slam på åkermark	Slammet blir ej Revaq certifierad om aktivt kol blandas med slammet.	Alternativ slamhantering behöver tas fram för det slam som innehåller aktivt kol.	Projektet utreder tekniska möjligheten att hantera två slamströmmar inom reningsverket.	Oförändrat. Projektet har fått godkänt av styrgruppen att utreda alternativ som innebär att denna risk faller ut, dvs att ca 1/3 av slammet från Henriksdals reningsverk måste hanteras på annat sätt än idag.
Berguttag behövs	Utrymmesbrist i reningsverket gör det svårt att få plats med ett nytt stort reningssteg utan berguttag.	Stor påverkan på investeringskostnad om större berguttag behöver ske. Påverkar även tid för genomförande då nytt tillstånd behöver sökes i och med att det blir tal om vattenverksamhet.	Stort fokus på att hitta tekniska lösningar som inte kräver berguttag. Berguttag ska endast göras när inga andra alternativ finns.	Resultat av preliminär utredning visar att visst berguttag blir nödvändigt för att få plats med reningssteget. Projektet undersöker även vilken omfattning av berguttag som är möjligt utan att påverka grundvatten och därmed behöva söka tillstånd för vattenverksamhet. Om projektet bedömer att tillstånd krävs för vattenverksamhet kommer tillståndshantering att inledas samordnat med ändringstillstånd enligt Miljöbalken.
EPR-ersättning	Henriksdal placeras i första etappen (2033)	Projektering och tillståndsprocesser måste starta redan 2027	Osäkerhet kring EPR-ersättning, betalas inte ut retroaktivt	Fortsätter enligt gällande förutsättningar och följer utvecklingen.

11. Arbetsmiljö, miljö, kvalitet

11.1 Arbetsmiljöarbetet

Riskanalys gällande teknisk lösning är inplanerad under Q3 2025.

Riskanalys har genomförts gällande föreslagen pilotanläggning.

11.2 Miljöarbetet

Inget att rapportera.

11.3 Kvalitetsarbetet

En kvalitetsplan har tagits fram av projektet och redovisats för styrgruppen.

Projektet följer stadens tillämpningsanvisningar för projekt över 1000 mnkr samt i övrigt SVOA:s projektmodell.

En projektplan har tagits fram och godkänts av styrgruppen. I projektplanen finns beskrivet ett antal organisatoriska stödfunktioner till projektet (se även kapitlet Projektorganisation ovan).

Projektgruppen består av tre delprojekt med varsin projektledare som rapporterar till huvudprojektledaren. Månatliga avstämningar hålls gällande tidplan, ekonomi, kvalitet och omfattning.

Till projektgruppen finns stödfunktion (kallad Teknikgrupp) där bolagets specialister finns att tillgå, samt koppling till linjeverksamheten.

Huvudprojektledaren har sedan ett kontinuerligt stöd i den så kallade referensgruppen för projektledning. Referensgruppen består av närmaste chefer, enhetschef Projekt och FoU samt områdeschef Utveckling, VA-avdelningen

Förankring och återkoppling från övrig VA-verksamhet sker genom Styrgrupp Produktion som består av enhetschefer samt områdeschef VA Produktion, VA-avdelningen.

Kvalitetsarbete i själva den tekniska utredningen sker dels genom konsultens eget kvalitetssystem samt genom kontinuerlig dialog med beställaren under projektets framdrift. En viktig del i den tekniska utredningen är medverkan av det schweiziska konsultbolaget som har stor erfarenhet av att planerat flera av de schweiziska reningsverken med kvartär rening sedan man som enda land i världen införde krav redan 2016.

I samband med leverans av handling sker sedervanlig interngranskning hos konsult innan granskningshandling översänds till beställaren varvid hela projektgruppen granskar handlingarna.

Slutligt beslut av vilken teknik som ska gå vidare för detaljstudier beslutas av styrgruppen för projektet.

En viktig del i kvalitetsarbetet är den tidplan som är framlagd för projektets utredningsfas. Först görs en förstudie som följs upp av pilotförsöken för att bekräfta samt ge underlag för detaljerad dimensionering. Projektet är tidsplanerat så att kravställning i svensk lagstiftning hinner fastställas innan principförslag arbetas fram.

12. Styrning och uppföljning

Projektet har fastställt en projektplan där projektets styrning framgår.

Projektet styrs genom den fastställda styrgruppen. Innan projektärenden går upp för beslut i styrgruppen går den för beredning till en beredningsgrupp för att inhämta linjeverksamhetens återkoppling, samt säkerställa att underlag som ska till beslut håller rätt innehåll och kvalitet.

I den dagliga projektstyrningen har huvudprojektledaren stöd av en referensgrupp. Huvudprojektledaren rapporterar regelbundet till referensgruppen om framdriften och det ekonomiska läget samt uppkomna utmaningar i utredningen.

Respektive delprojekt styrs av respektive delprojektledare som rapporterar regelbundet till huvudprojektledaren. Månatliga uppföljningsmöten hålls för denna återkoppling.

Projektet följer Stockholms Stadshus AB:s tillämpningsanvisningar för projekt över 1000 mnkr och obligatorisk dokumentation lagras enligt SVOA:s rutiner för projektdokumentation. Projektet befinner sig i utredningsfasen.

Projektet följer även Stockholm Vattens projektstyrningsmodell i Projektstyrningshandboken, som är indelad i sex faser: initiera, utreda, planera, genomföra, avsluta och följa upp. Projektet styrs enligt bolagets fastställda beslutsprocess, med kontinuerlig uppföljning av ekonomi, tidplan, risk och kvalitet. Projektet använder centrala mallar och rutiner från SVOA:s projektstyrningshandbok. Dokumentation sker löpande i ProjectWise, och projektspecifika rutiner tas fram vid behov

Projektet styrs genom beslutade ramar för tid, ekonomi och innehåll.

Styrgruppen delges information om och hanterar beslut och förändringar kring tid, ekonomi och innehåll utanför de fastställda ramarna.

Uppföljning sker mot styrgruppen genom lägesrapportering minst två gånger per år, samt mot styrelsen genom årlig lägesrapportering enligt årshjulet för stora investeringsprojekt.

Stockholm Vatten och Avfall är en samhällsbyggare i framkant som driver och utvecklar vatten- och avfallstjänster med miljöfokus. Varje dag, året runt förser vi 1,4 miljoner stockholmare med rent och gott kranvatten, renar avloppsvatten och ser till att avfallet tas om hand. Tillsammans med invånare, företag och andra intressenter arbetar vi för att Stockholm ska bli världens mest hållbara stad.

STOCKHOLM VATTEN OCH AVFALL

Stockholm Vatten och Avfall
Tel 08-522 120 00
svoa@svoa.se
www.svoa.se
En del av Stockholms stad

Bromma flygplats

Lägesrapport september 2026

Tillsammans för världens
mest hållbara stad

STOCKHOLM
VATTEN
OCH AVFALL

Rapport

Diarienummer
25SVOA242

Projektnummer
2223

Bromma flygplats

- Lägesrapport september 2026

Johanna Danielsson
2026-09-11

INNEHÅLL

1. Sammanfattning ... 4
2. Inledning ... 5
3. Projektets bakgrund och syfte ... 5
3.1 Syfte ... 5
4. Projektets omfattning ... 5
5. Väsentliga händelser ... 6
6. Projektorganisation ... 7
7. Beslut ... 7
8. Ekonomi ... 7
8.1 Det ekonomiska läget ... 7
8.2 Orsak till ev avvikelser ... 7
8.3 Utnyttjandegrad av budgeterade medel för risk och oförutsett ... 7
9. Tidplan och status ... 8
10. Riskläget ... 8
11. Arbetsmiljö, miljö, kvalitet ... 9
11.1 Arbetsmiljöarbetet ... 9
11.2 Miljöarbetet ... 9
11.3 Kvalitetsarbetet ... 9
12. Styrning och uppföljning ... 9

1. Sammanfattning

Exploateringsnämnden fattade utredningsbeslut under 2024, att utreda förutsättningarna för stadsutveckling på Bromma flygplats och att ta fram ett planprogram för området.

Flygplatsen är belägen i Bromma i västra Stockholm. Arbetet syftar till att utveckla en ny stadsdel i enlighet med översiktsplanen. Det görs genom en omvandling av flygplatsområdet efter 2038, då arrendet för nuvarande aktör för flygplatsen går ut. En ny stadsdel inom flygplatsområdet möjliggör ny bebyggelse av cirka 17 000 bostäder samt arbetsplatser, skolor och parker med mera. Det kräver en helt ny grundläggande uppbyggnad av alla tekniska system inklusive VA.

En programhandling med en planstruktur har tagits fram under året till det programsamråd som planeras till slutet av 2026.

Parallellt med planprogrammet pågår en statlig utredning gällande flygplatsens framtid. Denna utredning förväntas vara klar 30 september och är en viktig pusselbit för det fortsatta arbetet för en möjlig stadsutveckling inom flygplatsen.

Bolaget har gjort en förprojektering av hur VA-försörjningen skulle kunna utformas inom området utifrån föreslagen planstruktur. Arbetet har fungerat som underlag i en successiv kalkyl som staden genomfört under Q2 2026.

Utredningen har ett utredningsbeslut på 5 mnkr och en grov kostnadsbedömning indikerar en investeringsutgift som väl överstiger 1 000 mnkr. Inriktningsbeslut kommer tas fram för respektive detaljplan som tidigast bedöms komma igång 2032.

2. Inledning

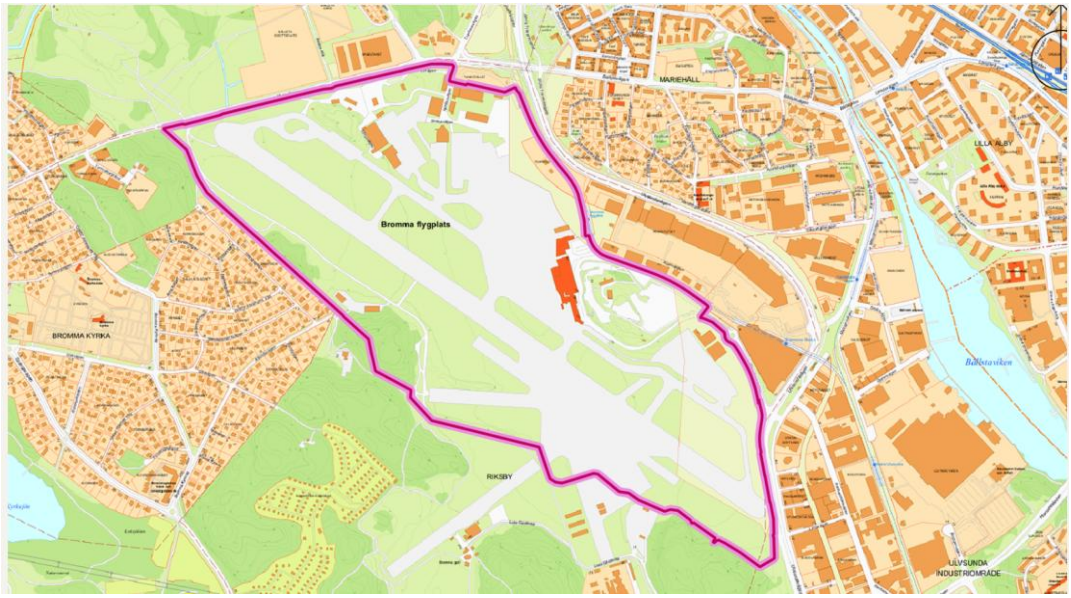
Denna lägesrapport har tagits fram för information till bolagets styrelse. Rapporten är baserad på utfall i augusti 2026 och vid detta datum känd projektinformation.

3. Projektets bakgrund och syfte

Exploateringsnämnden fattade ett utredningsbeslut 22 februari 2024, Dnr E2024-00135, att utreda förutsättningarna för stadsutveckling på Bromma flygplats. Ett reviderat utredningsbeslut fattades 17 oktober 2024 för att ta fram ett planprogram för området.

Flygplatsen är belägen i Bromma i västra Stockholm. Arbetet syftar till att utveckla en ny stadsdel i enlighet med översiktsplanen. Det görs genom en omvandling av flygplatsområdet efter 2038, då arrendet för nuvarande aktör för flygplatsen går ut.

En ny stadsdel inom flygplatsområdet möjliggör ny bebyggelse av cirka 17 000 (tidigare 16 000) bostäder samt arbetsplatser, skolor och parker med mera. Det kräver en helt ny grundläggande uppbyggnad av alla tekniska system inklusive VA. Arrendeområdet är cirka 130 hektar stort, se figur 1.



Figur 1. Arrendeområde.

3.1 Syfte

Syftet med bolagets utredning är att bidra med underlag som säkerställer en hållbar och fungerande VA-lösning för det som planeras inom planprogrammet.

4. Projektets omfattning

För bolaget omfattar utredningen hur exploateringens framtida VA-försörjning kan utformas inom planprogrammet samt identifiering av viktiga beroenden mot omkringliggande områden. En annan viktig del i utredningen är att ta fram underlag för att säkerställa en hållbar dagvattenhantering inom det stora avrinningsområde för dagvatten som påverkas av en exploatering inom flygplatsen.

5. Väsentliga händelser

Arbetet med att ta fram en planstruktur för hela området har pågått under hela 2025. Bolaget har haft möjlighet att lämna synpunkter ur både VA:s och avfalls perspektiv och under november 2025 presenterades det slutliga förslaget som utgör grunden för programsamrådet. Tidigare har nämnts att området utökats, det har inneburit en ökning med ca 1000 bostäder till ca 17 000 bostäder.

De tekniska utredningarna som ligger till grund för samrådshandlingar till planprogrammet levererades under februari 2026. Bolaget har varit en granskande part där relevanta specialister har involverats. Framtagande av planprogram har pågått under 2026.

Bolaget har slutfört en egen förprojektering av hur VA-försörjningen skulle kunna utformas inom området utifrån föreslagen planstruktur. Förprojekteringen ger ett så bra underlag som kan erhållas med den tillgängliga information som finns idag. Den visar att ett antal pumpstationer eller borrhål till befintlig avloppstunnel kommer behöva anläggas för att klara försörjningen för spillvatten inom området. För dagvatten förordas öppna lösningar för att undvika pumpning där höjdsättningen inte medger ett konventionellt ledningsnät för självfall, något som behöver utredas vidare och beslutas om inom bolaget.

Programområdet har i sent skede även utökats med att omfatta Ulvsundavägen som angränsar mot programområdet i öster. Det gjordes i samband med slutleverans av strukturplan i november 2025. Att lägga med Ulvsundavägen i programområdet möjliggör framför allt för bättre samband mellan ny och planerad bebyggelse. Det är dock en mycket hårt belastad trafikled, en bred gata där i stort sett samtliga ledningsägare har stora ledningsstråk, inklusive bolaget. Ett förändrat gaturum skulle sannolikt innebära behov av flytt av flera ledningsslag. Denna nya förutsättning har inte utretts ännu och kommer behöva studeras närmare för att se vad som är möjligt.

Parallellt med planprogrammet pågår en statlig utredning gällande flygplatsens framtid. Denna utredning ska vara klar 30 september 2026 och är en viktig pusselbit för det fortsatta arbetet för en möjlig stadsutveckling inom flygplatsen. Tills utredningen presenteras pågår för närvarande minimalt arbete för bolaget.

Under våren har staden även arbetat med en successiv kalkyl där bolaget medverkat. Förprojekteringen har legat till grund för de antagen som gjorts gällande VA. Kalkylen visar att tidigare antagande om investering över 1 000 mnkr stämmer.

Bolaget har också varit remissinstans för ett tidigt samråd kring lokalisering av tunnelbana till området. I remissvaret har påtalats att det finns avloppstunnlar som kan komma att påverkas av flera av de föreslagna korridorerna för tunnelbanan. Frågan kommer fortsätta bevakas i kommande remisser.

Bolaget bevakar även hur planprogrammet påverkar Stockholm Avfall AB och projektledningen har avstämning med representanter från avfallsbolaget i dessa frågor. Förutom att det planeras för sopsug inom området så påverkas Bromma återvinningscentral (ÅVC). Planprogrammets föreslagna struktur förutsätter en flytt av Bromma ÅVC, vilket är en kostsam åtgärd som kommer drabba avfallsbolaget. Bromma ÅVC är mycket välbesökt och det finns ett stort behov av en ÅVC inom denna del av Stockholm, vilket bolaget framfört i arbetet med planprogrammet. Många besökande fordon och tunga transporter gör att placeringen behöver samordnas med en genomtänkt trafiklösning. Dessutom är verksamheten bullrande och hanterar brandfarligt material, vilket också är viktiga aspekter att ta hänsyn till vid placering för att minimera behov av kostnadsdrivande skyddsåtgärder. Inom planprogrammet finns en utpekad plats som skulle kunna vara lämplig. Just denna plats har prövats för byggnation av ÅVC tidigare men valdes bort efter stora protester från allmänhet och politik. Förutsättningar och möjlig utformning behöver utredas vidare i nästa skede.

Väsentliga händelser beskrivna sedan tidigare i kursivt nedan:

En stor fråga inom planprogrammet är hantering av dagvatten och skyfall eftersom det är ett stort område som har sin naturliga avrinningsväg genom flygplatsen. Nuvarande och framtida flöden har uppskattats för att kunna bedöma vilka fördröjningsvolymer som behövs, volymer som kräver plats i planstrukturen. Ledningsnätets dimension nedströms är det som påverkar volymbehovet mest. Samordning pågår med arbetet som planeras inom detaljplanen för Bällsta Hamn, som ligger nedströms. En förutsättning för att möjliggöra byggnation inom flygplatsen kommer vara en uppdimensionering av dessa ledningar.

Under arbetets gång har programområdet utökats. Del av Bromma-Riksby har lagts till samt ett område norr om Bällstavägen, vilket finns beskrivet i tidigare lägesrapport. Det utökade programområdet skapar bättre förutsättningar för en mer kostnadseffektiv och hållbar dagvattenlösning för området. Det återstår utredningsarbete för att se hur denna lösning kan se ut.

6. Projektorganisation

Utredningen rapporterar löpande till enhetschef för Projektberedning exploatering samt bolagets styrgrupp för projekt. Arbetet utförs främst av bolagets organisation med stöd av konsulter i vissa utredningar där projektledaren ansvarar för samordning och bemanning.

7. Beslut

Utredningsbeslut

Styrelsen för Stockholm Vatten AB	2025-05-05	5 mnkr

Tabell 1 Utredningsbeslut

8. Ekonomi

Utredningen har ett utredningsbeslut på 5 mnkr (driftpeng) och en grov kostnadsbedömning indikerar en investeringsutgift som väl överstiger 1 000 mnkr. Utredningsbeslutet avser arbete för att ta fram planprogrammet och kommer följas av inriktningsbeslut för respektive framtida detaljplan.

8.1 Det ekonomiska läget

Utfall till och med aug 2026 860 kkr

8.2 Orsak till ev avvikelser

Tidplanen för programsamrådet har förlängts vilket inneburit att prognosen för kommande år justerats något mot ursprunget. Totala prognosen påverkas ej.

8.3 Utnyttjandegrad av budgeterade medel för risk och oförutsett

Den förlängda tidplanen för planprogrammet samt utökningen med område för Riksby innebär sannolikt att del av risk- och oförutsettpotten (totalt 1,5 mnkr) kommer nyttjas. Hur stor del är för tidigt att bedöma men den totala prognosen bedöms i dagsläget inte påverkas. I dagsläget pågår minimalt arbete för bolagets del i väntan på den statliga utredningen.

9. Tidplan och status

Samråd planeras till slutet av 2026. Resultatet av den statliga utredningen om flygplatsens framtid inväntas, kan komma att påverka tidplanen.

Utredning	Q1 2025 – Q2 2026
Samråd	Q4 2026
Antagande	Q2 2028

Efter programmets antagande kommer det att krävas fortsatt planeringsarbete i form av fördjupning av idé och struktur, infrastruktur, ekonomiska förutsättningar, etappindelning och markanvisningsstrategi. Exploateringskontorets bedömning är att sådan planering kommer ta cirka 4–5 år, och att detaljplanearbeten kan starta därefter, med målbild att ha den första lagakraftvunna detaljplanen till 2038. Detta arbete ingår inte i denna utrednings omfattning eller budgeten.

10. Riskläget

Ytterligare risker har identifierats under det senaste årets arbete och vissa av de ursprungliga riskerna har utvecklats. I listan nedan finns de risker som är aktuella idag:

- Området är mycket stort och flackt och det är lätt att missbedöma avstånd i de översiktliga skisser som finns framtagna. Det kommer vara utmanande att skapa ett konventionellt ledningsnät för självfall eftersom erforderlig lutning på ledningen är större än markens lutning. Det leder till att ledningsdjupet blir djupare än normalt.

  För spillvatten innebär det att avvägningar behöver göras mellan att få mycket djupa schakter eller att få ett antal pumpstationer inom området. Djupa schakter är kostnadsdrivande med behov av framför allt spont. Pumpstationer är en mer sårbar lösning än ett självfallsystem. De kräver plats i planstrukturen och kan medföra begränsningar vid placering för att möjliggöra angöring, driftbarhet och undvika problem med lukt. I förprojekteringen som tagits fram har detta beaktats men behöver utredas vidare i samband med utveckling av planstrukturen och höjdsättningen.

  För dagvatten, där pumpning bör undvikas då det ofta är stora flöden som innebär kostsamma lösningar, behöver alternativ till djupt förlagt ledningsnät utredas för att se om lösningen är genomförbar.

- Eventuella ledningsflyttar av stora VA-ledningar i Ulvsundvägen. Vagt beskrivet vad som planeras med ett förändrat gaturum och hur befintliga infrastruktur påverkas. Risk för stora kostnader och utmanade genomförande.

- Det långa tidsperspektivet är en känd risk och tidplanen för planprogrammet har förskjutits. Projektet arbetar aktivt med tidplanen.

- Bromma-Riksby är fortsatt en osäkerhetsfaktor. Höjdsättningen och möjlig VA-försörjning är inte tillräckligt utrett ännu.

- Inom flygplatsområdet finns begränsad tillgänglig information om geotekniska och geohydrologiska förutsättningar samt markföroreningar. Risk finns att underlagen som kommer ligga till grund för planprogrammet inte är tillräckligt utförliga för att kunna fungera som bra beslutsunderlag. Bevakas av projektet.

- Dagvatten och skyfall är viktiga frågor inom programmet och det arbetas aktivt med kravställning från bolagets sida. Samordning med intilliggande detaljplaner pågår för att ge dagvattnet så bra förutsättningar som möjligt inom planprogrammet. Bolaget ser behov av uppdimensionering av nedströms liggande dagvattenledningar för att få rimliga fördröjningsvolymer inom planprogrammet. Samordningen med arbete som planeras inom detaljplanen för Bällsta Hamn är viktig för att hitta kostnadseffektiva lösningar för genomförandet. Risk för bolaget att behöva göra stora investeringar i förtid för att kunna utföra arbete samtidigt som Exploateringskontorets planerade markarbeten.

- Området norr om Bällstavägen är fortsatt en osäkerhetsfaktor då området tillkom senare under utredningsarbetet och därför inte har kunnat studeras lika noga.

Risk för Stockholm Avfall AB:s del:

- Flytt av Bromma återvinningscentral är en förutsättning för den föreslagna planstrukturen. Ny placering innebär kostnader som i dagsläget är mycket svåra att bedöma då information om platsen för ny föreslagen placering är knapphändig. Det finns även önskemål att samlokalisera annan kraftinfrastruktur inom samma område, vilket kan innebära restriktioner i utformningen, t ex krav på inbyggnad. Bevakas löpande tillsammans med avfall.

11. Arbetsmiljö, miljö, kvalitet

11.1 Arbetsmiljöarbetet

Planprogrammet är ett tidigt skede vilket innebär att handlingar är framtagna på en övergripande nivå. De risker som kan identifieras redan nu kommer att bevakas och i möjligaste mån arbetas bort eller minimeras under fortsatt utredning och planering.
En aspekt som studeras är framkomlighet vid skyfall, det ingår i stadens utredning. Två andra aspekter är arbetsmiljö dels vid framtida driftinsatser och dels vid anläggandet av VA-anläggningen.

11.2 Miljöarbetet

Inom planprogrammet ansvarar Stockholm stad för projektets miljöarbete. Miljöförvaltningen är involverad tillsammans med exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret. Det finns en hel del föroreningar att hantera inom flygplatsen. PFAS är en av de mest utmanande föroreningar som finns både i jord och i grundvatten inom området. Utredning om hur rening och hantering ska ske framöver pågår.

11.3 Kvalitetsarbetet

För säkerställande av god kvalitet gällande dokumentationshantering lagras alla underlag i projekthanteringssystemet ProjectWise.

Alla bolagets investeringsprojekt följer Projektstyrningshandboken för att säkerställa att projektet följer de beslutspunkter och rutiner/moment som krävs från att ett projekt initieras vid BP0 tills att det följs upp vid BP6. Denna övergripande utredning kommer ligga till grund för nya utredningsbeslut på en mer detaljerad nivå när planprogrammet är färdigt.

12. Styrning och uppföljning

Projektet hanteras i den stadsövergripande styrgruppen för exploateringen av Bromma flygplats. Bolagets VD ingår i styrgruppen.

Operativt styrs projektet i enlighet med bolagets projektstyrningshandbok och rutiner för projekt- och investeringsstyrning. Projektrapportering sker månadsvis till enhetschef på Projektberedning

exploatering med avstämning mot tid, innehåll och kvalitet. Projektrapportering sker även månadsvis i bolagets projektstyrningsverktyg MS-project.

Stockholm Vatten och Avfall är en samhällsbyggare i framkant som driver och utvecklar vatten- och avfallstjänster med miljöfokus. Varje dag, året runt förser vi 1,5 miljoner stockholmare med rent och gott kranvatten, renar avloppsvatten och ser till att avfallet tas om hand. Tillsammans med invånare, företag och andra intressenter arbetar vi för att Stockholm ska bli världens mest hållbara stad.

Stockholm Vatten och Avfall
Tel 08-522 120 00
kund@svoa.se
www.svoa.se

En del av Stockholms stad

Flemingsbergsdalen

Lägesrapport september 2026

Tillsammans för världens
mest hållbara stad

STOCKHOLM
VATTEN
OCH AVFALL

Rapport

Diarienummer
19MB1956

Projektnummer
410910

Flemingsbergsdalen

- Lägesrapport september 2026

Johanna Cedergren
2026-09-11

Innehållsförteckning

1. Sammanfattning 2
2. Inledning 3
3. Projektets bakgrund och syfte 3
3.1 Syfte 3
4. Projektets omfattning 3
5. Väsentliga händelser 3
6. Projektorganisation 4
7. Beslut 4
7.1 Inriktningsbeslut 4
7.2 Genomförandebeslut 4
7.3 Reviderat genomförandebeslut 4
8. Ekonomi 5
8.1 Det ekonomiska läget 5
8.2 Orsak till ev avvikelser 5
8.3 Utnyttjandegrad av budgeterade medel för risk och oförutsett 6
9. Tidplan och status 6
10. Riskläget 8
11. Arbetsmiljö, miljö, kvalitet 8
11.1 Arbetsmiljöarbetet 8
11.2 Miljöarbetet 9
11.3 Kvalitetsarbetet 9
12. Styrning och uppföljning 9

1. Sammanfattning

April 2020 antog Huddinge kommun ett planprogram för Flemingsbergsdalen i syfte att utveckla området till en integrerad stadsdel i Flemingsberg med höga stadsbyggnadskvalitéer. Programmet ska ge möjlighet till nya arbetstillfällen, handel, nöjen, kultur, bostäder, samhällsservice och studieplatser. Utvecklingen av Flemingsbergsdalen är ett led i att stärka den regionala stadskärnan Flemingsberg, en strategisk utvecklingspunkt för hela Stockholmsregionen.

För SVOA omfattar projektet utbyggnad, omläggning och uppdimensionering av VA-anläggningen inom planprogrammet och till viss del utanför för att säkra upp tillkommande spillvattenflöden. Totalt innebär projektet en utbyggnad och omläggning av VA-ledningar på cirka 9000 meter, en till två dagvattendammar och eventuellt en större pumpstation.
Planprogrammet och tillhörande systemhandling kommer att detaljprojekteras och byggas ut i etapper i så kallade delprojekt.

Huddinge Kommun kommer vara byggherre för utbyggnad inom allmän platsmark, exploatören inom kvartersmark och SVOA är egen byggherre för delprojekt som ligger i direkt anslutning till planprogrammet. SVOA har även haft ett par mindre delprojekt (Separatorn 1 och Kvarnängsvägen) inom planprogrammet som är färdigställda och inväntar slutbesiktning.

Flemingsbergsdalen har inriktningsbeslut på 120 mnkr med en indikativ budget på 1 200 mnkr. Inför varje delprojekt tas det fram separata genomförandebeslut. Det totala utfallet hittills ligger på 42,2 mnkr. Inga nya anläggningsavgifter har inkommit sedan tidigare lägesrapport då inga exploateringar har byggts. Anläggningsbidraget som beräknades komma in under slutet av 2025 kommer istället under Q4 2026.

Varje delprojekt har en egen tidplan för detaljprojektering/FU/upphandling samt genomförande och projektet i sin helhet kommer att planeras och byggas ut fram till år 2050.

Största riskläget i dagsläget är den omprojektering som Trafikverkets projekt Tvärförbindelse Södertörn nu genomför inom det närliggande TSK40 projektet. I maj 2025 fanns en hållbar systemlösning framtagen mellan Flemingsbergsdalenprojektet och TSK40 men på grund av ekonomiska skäl behöver nu Trv TSK40 se över vissa större ledningsomläggningar vilket kan leda till större omtag även inom bolagets projekt Flemingsbergsdalen.

2. Inledning

Denna lägesrapport ingår i bolagets årliga rapportering för projekt med investeringsutgift över 1000 mnkr till bolagets styrelse och koncernstyrelsen. Lägesrapport är baserad på utfall till och med 2026-09-11 och vid detta datum känd projektinformation.

3. Projektets bakgrund och syfte

April 2020 antog Huddinge kommun ett planprogram för Flemingsbergsdalen (FBD) i syfte att utveckla området till en integrerad stadsdel i Flemingsberg med höga stadsbyggnadskvalitéer. Programmet ska ge möjlighet till nya arbetstillfällen, handel, nöjen, kultur, bostäder, samhällsservice och studieplatser.

Ambitionen inom Flemingsbergsdalen är att kunna erbjuda närmare 35 000 nya arbetsplatser, 5 000 nya bostäder och 3 000 nya skol- och förskoleplatser. Ett arbete som kommer pågå fram till år 2050.

För att säkra den tillkommande bebyggelsen inom Flemingsbergsdalen kommer SVOA som Kommunens VA-huvudman att bygga ut och bygga om befintlig VA-anläggning.

3.1 Syfte

Utvecklingen av Flemingsbergsdalen är ett led i att stärka den regionala stadskärnan Flemingsberg, en strategisk utvecklingspunkt för hela Stockholmsregionen.

I Flemingsbergsdalen ska en hållbar stadsdel - som tillsammans med närliggande områden skapar ett sammanhållet och hållbart Flemingsberg med bostäder, arbetsplatser, samhällsservice, handel, nöje, park och natur.

Syftet med SVOAs projekt är att möjliggöra exploateringen och försörja denna med allmänt vatten- och avlopp.

4. Projektets omfattning

För SVOA omfattar projektet utbyggnad, omläggning och uppdimensionering av VA-anläggningen inom planprogrammet och till viss del utanför för att säkra upp tillkommande spillvattenflöden. SVOA ingår i en gemensam systemhandling som Huddinge Kommun låtit ta fram. Fortsatt detaljprojektering och genomförande delas upp etappvis i mindre delprojekt.

Totalt innebär projektet en utbyggnad och omläggning av VA-ledningar på cirka 9000 meter, en till två dagvattendammar och eventuellt en större pumpstation.

5. Väsentliga händelser

Delprojekten

FBD Stadscentrum – ett större omtag inom kvartersmarken har genomförts sedan förra lägesrapporten. Omtaget tror sig vara gynnsamt för SVOAs kommande nyläggning av va-anläggningen. Utredning pågår och mer information kommer under hösten/vintern 2026/2027. En lägre efterfrågan av framför allt kontorslokaler har också medfört en lägre utbyggnadstakt än vad som tidigare var planerat.

Delprojekt FBD dammen – systemhandlingsleverans 2026-06-26. Fortsatt detaljprojektering inväntar dels övriga tidplaner inom Flemingsbergsdalen och dess utbyggnadsskeden men framförallt omprojekteringen som skett inom Tvärförbindelseprojektet TSK40. Ny samordning med Trafikverket beräknas påbörjas under hösten 2026.

Delprojekt FBD Regulatorvägen P01 – Framtagning av förfrågningsunderlag för första delsträckan inom Regulatorvägen pågår. Planerad byggstart är under Q3 2027.

6. Projektorganisation

Projektorganisationen inom SVOA är uppbyggd enligt följande;

huvudprojektledare, delprojektledare, interna sakkunniga resurser och kravställare samt projektstyrgrupp och upphandlande organisationer.

Delprojekten drivs olika utifrån vem som är byggherre. Nedan redovisas de tre olika indelningarna.

Inom allmän platsmark inom planprogrammet
Huddinge Kommun är uppdragsgivare och byggherre för framtagen systemhandling och kommande detaljprojektering för alla kommunala vägar inom planprogrammet. SVOA är ansvarig för framtagning av VA-projektering och kommer ingå i Huddinge Kommuns upphandling av entreprenör.

Inom kvartersmark som ska bli allmän platsmark inom planprogrammet
Exploatör är uppdragsgivare för kommande planering och SVOA är ansvarig för VA-projekteringen. Upphandling och utförande inom kvartersmark som ska bli allmän platsmark är ej fastställt än.

Inom allmän platsmark utanför planprogrammet
SVOA är egen byggherre för ny spillvattenledning i Tellusvägen strax utanför planprogrammet och en ny dagvattendamm inom befintligt våtmarksområde. Detta för att ha kapacitet att ta emot de ökade dag- och spillvattenflödena.

7. Beslut

7.1 Inriktningsbeslut

Stockholm Vattens styrelse	2023-05-11
Kommunfullmäktige	2023-12-04

Tabell 1 inriktningsbeslut

7.2 Genomförandebeslut

FBD Separatorn 1	Investeringsråd	2023-12-04
FBD Kvarnängsvägen etapp 1	Investeringsråd	2023-12-14

Tabell 2 genomförandebeslut

7.3 Reviderat genomförandebeslut

Separatorn 1	Investeringsråd	2024-02-22

FBD Kvarnängsvägen etapp 1	Investeringsråd	2025-03-26

Tabell 3 reviderade genomförandebeslut

7.4 Genomförandebeslut (planerat)

FBD Regulatorvägen P01	Investeringsråd	Januari 2027

Tabell 4

8. Ekonomi

Projektet har ett inriktningsbeslut på 120 mnkr med indikativ budget på 1 200 mnkr. Delprojekten från Huddinge Kommun presenteras och redovisas i tabell 5 nedan. Tabell 6 redovisar totalbudget och utfall.

8.1 Det ekonomiska läget

Varje delprojekt har en egen prognos baserat på gällande tidplan från Huddinge Kommun. Även utfall redovisas för de delprojekt som startat och även avslutast.

Flemingsbergsdalen	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	Prognos (tkr)	kommentar	Total utfall
Flemingsbergsdalen SH	1 500	4 000																										5 500	Systemhandling	5500
Delprojekt																														
Regulatorvägen (P01)		150	1 700	13 000	17 000																							31 850	.	1200
Regulatorvägen (P02)						3 000	20 000	7 000																				30 000		
Regulatorvägen (P03)							3 000	1 000	24 000	7 000																		35 000		
Regulatorvägen (P04)																												0	ingår i oförutsett	
Generatorslingan (P21)				400	1 300	24 000	10 000																					35 700	Se över år för plat	
Generatorslingan (P22)													2 000	1 000	20 000	12 000												35 000		
Generatorslingan (P23)													2 000	1 000	20 000	7 000												30 000		
Björnkullvägen (P11)						1 000	500	15 000																				16 500		
Elektronvägen (P11)								1 800	14 000	10 000																		25 800		
LogistikvägenS (P51)												2 500	17 000	6 000														25 500		
LogistikvägenS (P52)															2 000	1 000	20 000	7 000										30 000		
Jonvägen (P41)												2 500	18 000	6 000														26 500		
Kvarnängsvägen etapp 1	18 000	10 000																										28 000	Färdigbyggd	28000
Kvarnängsvägen (P31)												1 500	500	17 000														19 000		
Kvarnängsvägen (P33)																						1 500	500	16 000				18 000		
G-C väg (P42)																						2 000	1 000	24 000	6 000			33 000		
Tellusvägen				880	1 000	500	6 620	47 000	47 000	47 000																		150 000		
Dammen		1 300	2 700	500	1 500	500	18 000	6 000																				30 500		4500
Pumpstation																												0	ingår i oförutsett	
Stadscentrum (A01-A09)																		2 000	1 000	25 000	22 000							50 000	15 år bort	
Kvartersstaden (C01-C06)																		2 000	1 000	25 000	22 000							50 000	15 år bort	
Akumulatorn batteriet																		2 000	1 000	25 000	22 000							50 000	15 år bort	
Separatorn	3 000																											3 000	Färdigbyggd	3000
Oförutsett																												446 650		
Totalt prognos per år	22 500	5 450	4 400	14 780	20 800	29 000	58 120	77 800	85 000	64 000	0	6 500	39 500	31 000	42 000	20 000	20 000	13 000	3 000	75 000	66 000	3 500	1 500	40 000	6 000	0	0			
Totalt																												**1 200 000**		Tot 42 200

Tabell 5 Prognoser för idag kända delprojekt inom allmän platsmark. Blått är planering och gult är genomföra

Total budget (Inriktningsbeslut och indikativ budget)	1 200 000 tkr
Totalt utfall fram till 2026-09-04	42 200 tkr

Tabell 6 Totalbudget och utfall

8.2 Orsak till avvikelser

Inga nya avvikelser att rapportera. Under tidsperioden har endast projektering pågått vilket oftast inte genererar några större ekonomiska avvikelser.

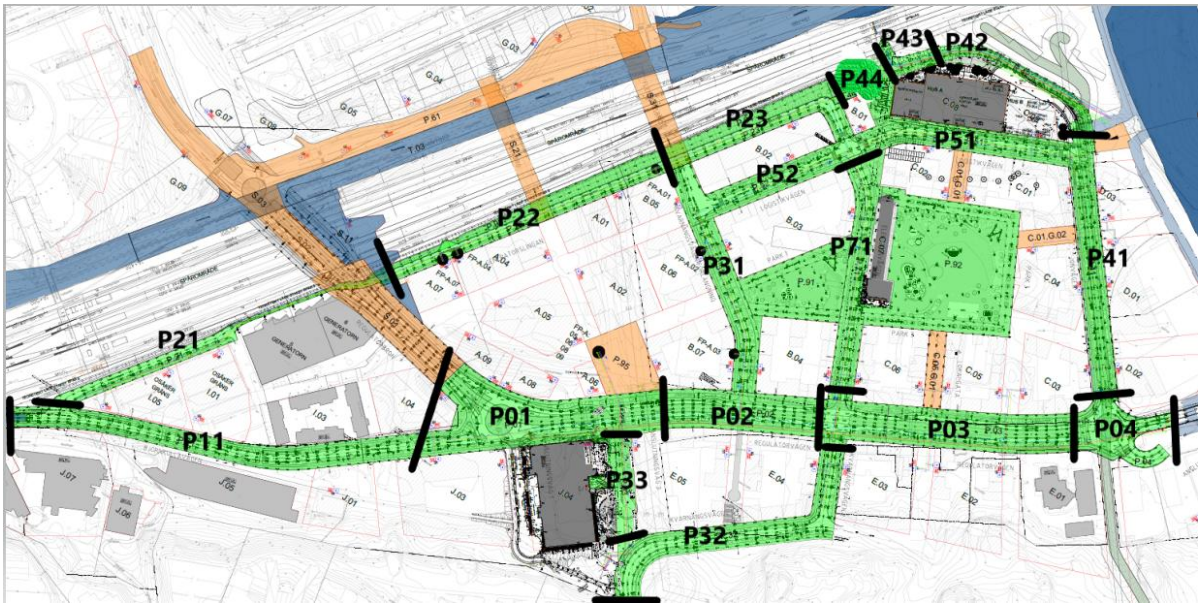
8.3 Utnyttjandegrad av budgeterade medel för risk och oförutsett

Budgeterade medel för risk- och oförutsett har inte fallit ut sedan förra lägesrapporten 2025-09-23. Under tidsperioden har endast projektering pågått vilket oftast inte genererar några större ekonomiska avvikelser.

9. Tidplan och status

Inledande beskrivning

Gröna ytor i figur 1 nedan visar området där systemhandling är framtagen. Framöver kommer detta område delas upp i olika delprojektdelsträckor både gällande detaljprojektering och byggskeden. Figur 1 nedan illustrerar Huddinge Kommuns etappindelning och likaså SVOAs delprojekt och tabellerna 7, 8 och 9 redovisar tidplanen för respektive delprojektsträcka. Huddinge Kommun inväntas uppdatera tidplanerna.



Figur 1 Framtagen systemhandling och dess etappindelning inför framtagning av förfrågningsunderlag och byggskede

Färgindelning nedan i tidplanetabellen tydliggör att en och samma väg kan vara indelad i olika delsträckor

Delprojektet inom allmän platsmark (Huddinge är byggherre)	Delprojektsträckor	Detaljprojektering/FU /Upphandling	Genomföra - Avslut
Regulatorvägen, Etapp 1	P01	Q3 2025–2027	2027–2028
Regulatorvägen, Etapp 2	P02	2029–2030	2030–2031
Regulatorvägen, Etapp 3	P03	2030–2032	2032–2033
Regulatorvägen, Etapp 4	P04	2032–2033	2033–2034
Generatorslingan	P21	2026–2028	2028–2030

Generatorslingan	P22	Huddinge återkommer med tidplan	Huddinge återkommer med tidplan
Generatorslingan	P23	Huddinge återkommer med tidplan	Huddinge återkommer med tidplan
Generatorslingan	P44	Huddinge återkommer med tidplan	Huddinge återkommer med tidplan
Björnkullavägen	P11	2029–2031	2031–2033
Elektronvägen	P71	2031–2032	2032–2034
Elektronvägen (Kotunneln)	P43	2037–2038	3028–3039
Logistikvägen	P51	2035–2036	2036–2037
Logistikvägen	P52	2037	2038–2039
Jonvägen	P41	2035–2036	2036–2037
Kvarnängsvägen (Kvarnängsvägen förlängning)	P31	2035–2036	2036–2037
Kvarnängsvägen 2	P32	2043–2044	2044–2046
Kvarnängsvägen (Anslutningsvägen 2)	P33	2045–2046	2046–2047
G-C väg	P42	2045–2046	2046–2047

Tabell 7 Tidplan för del-projektsträckor inom allmän platsmark

Delprojekt inom kvartersmark (som ska bli allmän platsmark)	Delprojektsträckor	Detaljprojektering/FU /Upphandling	Genomföra - Avslut
Batteriet	E02, E03	2035–2036	2026–2037
Ackumulatorn	E04, E05	2038–2039	2039–2040
Kvartersstaden	C01 – C06	2033–2040	2040–2050
Stadscentrum	A01 – A09	2026-?	2028-?

Tabell 8 Tidplan för delprojektsträckor tillhörande kvartersmark som ska bli allmän platsmark

Delprojekt inom allmän platsmark (där SVOA är byggherre)	SH	Detaljprojektering/FU /Upphandling	Genomföra - Avslut
Dagvattendamm	Q2 2025 - Q1 2026	Behöver synka med Tvärförbindelse Södertörn (TSK 40) och Huddinge Kommun.	Tidplan behöver synka med TSK 40 och Huddinge Kommun. Dammen behöver vara färdigbyggd 2035
Pumpstation	Lägesanalys och förprojektering pågår. Klar Q3 2025. SH påbörjas OM SVOA behöver pumpstationen.	Om SVOA behöver pumpstation, start SH tidigast Q4 2027. Detalprojektering/FU start Q4 2028.	Tidplan behöver synka med TSK 40 och Huddinge Kommun. pumpstationen behöver vara färdigbyggd 2035

Tellusvägen	SH har pausats i väntan på omtag inom TSK40. SH tidigast klar Q3 2027	Behöver synka med Huddinge Kommun och TSK40. Tidigast start Q4 2027	Tidplan behöver synka med TSK 40 och Huddinge Kommun.

Tabell 9 Tidplan för delprojekt där SVOA är byggherre

10. Riskläget

- Inväntar omtag i den ledningssamordning som beräknas påbörjas under hösten 2026 för Tvärförbindelsen Södertörn och specifikt trafikplats TSK40 som anknyter till Flemingsbergsdalen.
  I ett första skede bör omtaget inte innebära större komplikationer för SVOAs ledningsarbeten men ej säkerställt förrän Trafikverket har presenterat sitt nya förslag och ledningssamordning påbörjats.

  Trafikverket driver löpande ett större riskanalysarbete tillsammans med Huddinge, SVOA och Trafikförvaltningen för att så tidigt som möjligt lyfta risker och konsekvenser.

- Skedesutbyggnadsplanen bör ses som en risk som löpande behöver bevakas utav VA-huvudmannen. Utan SVOAs inspel finns risk för att va-anläggningen alltför mycket byggs ut efter kvartersmarkernas tidplaner som i stort sett baseras på att man bygger ut en liten del av gatan och dess ledningar enbart för att anpassa byggnaden som byggs inne på kvartersmarken. Detta kan medföra problem för SVOA vars ledningssystem är en större sammanhängande struktur där funktionen behöver säkerställas i hela systemet. För att minimera risken att ”bygga bort sig” har SVOA och Huddinge löpande avstämningar och gemensam planering. Även tillsammans med exploatören där det behövs.

- Ny identifierad risk som har lyfts med Flemingsbergsdalens projektorganisation är att uppströms planerade exploateringar kan medföra att Regulatorvägen kan behöva byggas ut snabbare än beräknad tidplan. Kommunen är medveten om SVOAs eventuella behov och SVOA ser över och utreder situationen i ett större sammanhang.

- Detta gäller även flytt av ledningar inom FBD Stadscentrum. Innan kvarteret kan börja byggas ut ordentligt behöver SVOA flytta på ledningar som annars hamnar i kollision. Dessa ledningar behöver istället anläggas i en gata vars tidplan idag inte synkar med FBD Stadscentrum. Huddinge Kommun är medveten om risken och ser över skedesutbyggnaden.

11. Arbetsmiljö, miljö, kvalitet

11.1 Arbetsmiljöarbetet

Inom planprogrammet Flemingbergsdalen är BAS-P och BAS-U utsedd av Huddinge Kommun.
För de delar inom projektet där SVOA är byggherre har SVOA avropat BAS-P och kommande BAS-U.

11.2 Miljöarbetet

Inom planprogrammet Flemingbergsdalen ansvarar Huddinge Kommun för projektets miljöarbete. För de delprojekt där SVOA är byggherre ansvarar SVOA för projektets miljöarbete som till exempel markmiljöteknisk utredning, strategisk masshantering och byggvarubedömning.

11.3 Kvalitetsarbetet

Upphandlad ramavtalskonsult inom det va-tekniska området är avropad för att ta fram den va-anläggning/ar som SVOA har beställt inom projektet. Produkten inom de olika faserna (systemhandling och detaljprojektering) interngranskas både hos konsulten och hos SVOA enligt fastställda granskningsrutiner. Till grund för framställande av SVOAs va-anläggning ligger projekteringsanvisningar och SVAMA som kontinuerligt uppdateras för att matcha den branschstandard som krävs för tiden för projektet.

För säkerställande av god kvalitet gällande dokumentationshantering lagras alla underlag i projekthanteringssystemet Projectwise. De underlag som behöver diarieföras sparas även i Platina.

Alla investeringsprojekt inom SVOA följer Projektstyrningshandboken för att säkerställa att projektet följer de beslutspunkter och rutiner/moment som krävs från att ett projekt initieras vid BP0 tills att det följs upp vid BP6.

12. Styrning och uppföljning

Övergripande styrgrupp för de delar som berör SVOA i utbyggnaden av Flemingsbergsdalen är den samarbets- och eskaleringsgrupp bestående av chefer inom Huddinge kommun (HK) respektive SVOA som hanterar flertalet frågor avseende VA-projekt i Huddinge kommun. Ordförandeskapet växlar terminsvis mellan Vice stadsbyggnadsdirektör HK och AC Investering SVOA. Utöver rapportering eskaleras frågor också vid behov till möte mellan Kommundirektör HK och VD SVOA.

Parallellt som projektet styrs och följs upp inom SVOA enligt gällande rutiner i projektstyrningshandboken, så följer projektet Huddinge Kommuns rutiner inom framtagande av projektets underlag och den tidplan som Huddinge Kommun äger. En större konsultorganisation är avropad av Kommunen för att driva projektets planering och projektering. Huddinge Kommun har även med egna medarbetare som projektledare, miljöplanerare, etc. Huddinge Kommun är liksom SVOA delaktiga i projekterings- och ledningssamordningsmöten och är viktiga parter i granskningsförfarandet.

STOCKHOLM
VATTEN
OCH AVFALL

Stockholm Vatten och Avfall är en samhällsbyggare i framkant som driver och utvecklar vatten- och avfallstjänster med miljöfokus. Varje dag, året runt förser vi 1,5 miljoner stockholmare med rent och gott kranvatten, renar avloppsvatten och ser till att avfallet tas om hand. Tillsammans med invånare, företag och andra intressenter arbetar vi för att Stockholm ska bli världens mest hållbara stad.

Årstafältet E01

Lägesrapport september 2026

Tillsammans för världens
mest hållbara stad

STOCKHOLM
VATTEN
OCH AVFALL

Rapport

Diarienummer
24SVOA991

Projektnummer
361351

Årstafältet Etapp 1

- Lägesrapport september 2026

Joacim Rönnmark
2026-09-18

INNEHÅLL

1. Sammanfattning 2
2. Inledning 3
3. Projektets bakgrund och syfte 3
4. Projektets omfattning 4
5. Väsentliga händelser 4
5.1. Genomförande 4
5.2. Beslut att pausa kommande etapper 4
6. Projektorganisation 4
7. Beslut 4
8. Ekonomi 5
8.1. Det ekonomiska läget 5
8.2. Orsak till avvikelser 5
8.3. Utnyttjandegrad av budgeterade medel för risk och oförutsett 5
9. Tidplan och status 5
10. Riskläget 5
11. Arbetsmiljö, miljö, kvalitet 6
11.1. Arbetsmiljöarbetet 6
11.2. Miljöarbetet 6
11.3. Kvalitetsarbetet 6
12. Styrning och uppföljning 6

1. Sammanfattning

Projektet Årstafältet etapp 1 (E01) är en del av Stockholms nya stadsdel Årstafältet som är planerad upp till 8 etapper. Projektets syfte är att möjliggöra upp till 7000 nya bostäder samt skolor, förskolor, torg, parker och nya gång- och cykelstråk. I etapp 1 byggs omkring 1000 bostäder, förskolor, en park och dagvattendammar. Arbetet innebär en omläggning av befintliga VA-ledningar men också en utbyggnad av VA-ledningsnät innan bostadsbyggandet kan starta igång.

Groventreprenaden startades 2018 och beräknas vara klar 2026. Slutbesiktning och överlämning planeras ske under Q4 2026.

Bolagets projekt har ett reviderat genomförandebeslut från juni 2024 avseende Årstafältet E01 om 1 229 mnkr inkl. prisindexrisk på 93 mnkr. Täckningsgraden för Årstafältet E01 motsvarar 8 % av bolagets nettoinvesteringsutgift.

2. Inledning

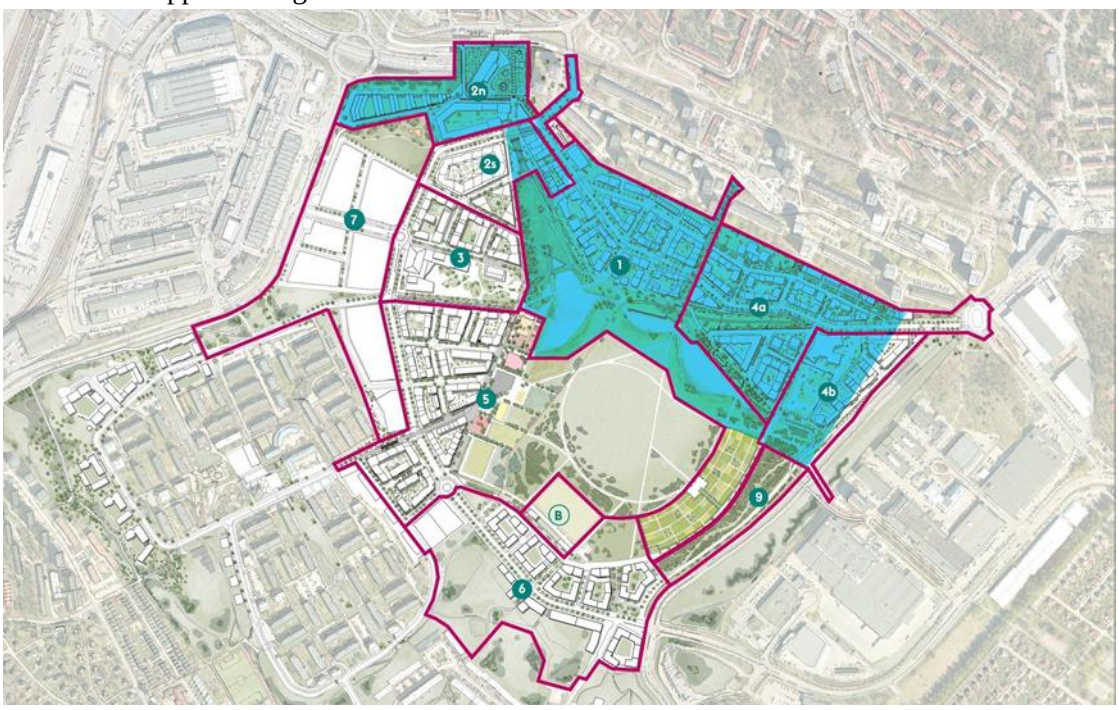
Lägesrapporten är baserat på utfall till och med 18 september 2026 och känd projektinformation.

3. Projektets bakgrund och syfte

Projektet har uppkommit med anledning av Stockholms stads beslut att exploatera området Årstafältet E01 som i sin tur ingår i stadens nya stadsdel Årstafältet.

Årstafältet består av totalt 8 etapper där över 7000 nya bostäder skall byggas.
Exploateringen av Årstafältet E01 innefattar skapandet av 1000 bostäder, varav cirka 125 studentlägenheter och 15 stadsradhus. Det ska även bli butikslokaler, tre förskolor och en stadsdelspark med bland annat lekplats och en mindre strand. Detta kräver omläggning av befintliga VA-ledningar samt utbyggnad av VA-ledningsnätet.

Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) kommer att följa stadens planerade etappindelning, med undantag av den första etappen av exploateringen, där anpassningar mot befintligt ledningssystem behöver göras. En stor del av denna etapp avser stora ledningsomläggningar som krävs för att möjliggöra exploateringen och utbyggnaden av dagvattendamm. Dessa åtgärder sträcker sig över ett stort område av Årstafältet vilket medför att SVOA:s etapp 1 kommer att inkludera ett större område än stadens etappindelning.



Stockholm Vatten och Avfalls projektområde för etapp 1, blåmarkerat

4. Projektets omfattning

Årstafältet Etapp 1 innefattar byggandet av ett nytt lokalt ledningsnät med spill-, dag-, och dricksvattenledningar för att ansluta ny bebyggelse. Projektet innefattar även omläggning av befintliga huvudledningar med dimensioner upp till 2000 millimeter i diameter. Därutöver byggs en ny dagvattendamm cirka 1,8 hektar, en ny tryckstegringsstation för vatten och en ny pumpstation för dagvatten.

Ledningsläggningen består av följande:

- Avloppsledningar (dag- och spillvatten) med dimension som uppgår till 1200 millimeter, cirka 7 kilometer
- Avloppsledningar (dag- och spillvatten) med dimension mellan 1400 - 2000 millimeter, cirka 2 kilometer
- Dricksvattenledningar av segjärn med dimension upp till 800 millimeter, cirka 4,5 kilometer
- Huvudvattenledningar av stål med dimension 800 millimeter, cirka 600 meter.

5. Väsentliga händelser

5.1. Genomförande

Efter hävning av tidigare kontrakt påbörjade ny entreprenör arbeten under 2024

5.2. Beslut att pausa kommande etapper

Exploateringskontoret informerade i april 2025 att beslut fattats att pausa kommande etapper och senarelägga vissa delar inom etappen 4. Exploateringskontorets projektintäkter behöver i första hand säkerställas genom markanvisning för kvarstående kvarter.

6. Projektorganisation

Projektet drivs av Exploateringskontoret som äger den övergripande tidplanen och är byggherre för entreprenaden. Bolagets delar i projektet drivs av projektledare på enheten Exploateringsprojekt, inom avdelningen Investering.

7. Beslut

Samtliga beslut för Årstafältet etapp 1 har fattats av Kommunfullmäktige (KF).

- **Genomförandebeslut 2013-09:**

200 mnkr (avser Årstafältet Huvudprojekt, alla etapper)

- **Rev. Genomförandebeslut 2021-09:**

764 mnkr (prisnivå 202106, indexuppräknat till prisnivå 202311, 838 mnkr)

- **Rev. Genomförandebeslut 2024-06:**

1229 mnkr inkl. framtida kostnadsutveckling (prisindexrisk)

8. Ekonomi

Moment	Genomförandebeslut	Bokfört 202608	Prognos 202703
Projektledning	14 000 000 kr	12 500 000 kr	13 780 000 kr
Projektering	22 000 000 kr	20 500 000 kr	21 100 000 kr
Byggledning	4 000 000 kr	3 200 000 kr	3 600 000 kr
Slutbesiktning	1 000 000 kr	100 000 kr	360 000 kr
Entreprenadkostnad	1 005 000 000 kr	941 500 000 kr	1 021 500 000 kr
Kända risker	60 000 000 kr	- kr	0 kr
Oförutsett	30 000 000 kr	- kr	0 kr
Summa:	**1 136 000 000 kr**	**977 800 000 kr**	**1 060 260 000 kr**
Indexuppräkning **Summa:** (Prisnivå 2023-11)	**1 136 000 000 kr**		
Prisindexrisk **Summa:**	93 000 000 kr **1 229 000 000 kr**		93 000 000 kr **1 153 260 000 kr**

8.1. Det ekonomiska läget

Årstafältet Etapp 1 har ett genomförandebeslut på totalt 1 229 mnkr inkl. prisindexrisk och en upparbetad kostnad om 978 mnkr. En uppdaterad entreprenadkalkyl t.o.m 2026-12 visar att återstående utgifter förväntas uppgå till 82 mnkr, vilket avser kvarstående byggnation, projektering, projektledning och byggledning. Det resulterar i slutkostnad på totalt 1 060 mnkr, risker/oförutsett justeras ner ytterligare 45 mnkr och sätts nu till 0 kr för återstående arbeten.
Totalt sett ser prognosen bra ut.

8.2. Orsak till avvikelser

Årstafältet Etapp 1 går mycket bra och få risker har fallit ut.

8.3. Utnyttjandegrad av budgeterade medel för risk och oförutsett

Årstafältet Etapp 1 har i genomförandebeslutet budgeterade medel för risker och oförutsedda kostnader om 60 respektive 30 mnkr. Ca 20 mnkr av oförutsett har nyttjats för växtetablering i dagvattendammarna, i övrigt har risk och oförutsett i takt med projektets fortskridning och tidplanens justering, kunnat reduceras då få risker fallit ut.

9. Tidplan och status

Exploateringskontorets huvudtidplan ligger fast för Årstafältet Etapp 1. Kommande etappers tidsplaner revideras. Tidsplanen för etapp 1 är enligt följande:

Groventreprenad Årstafältet Etapp 1 Pågår - Q3 2026

Avslut Q1 2027

10. Riskläget

Projektets främsta risker består av:

- Entreprenör tvingas lägga om nylagda ledningar på grund av kvalitetsbrister.
- Risk att de geo- och miljötekniska undersökningarna inte stämmer och att mängden berg och förorenade massor är större än väntat.

Återstående risker bedöms som begränsade även om vissa osäkerheter finns som förväntas synliggöras i och med slutbesiktningen, t ex övergång mellan gammal och ny entreprenad, IFA-massor etc. Inför det reviderade genomförandebeslutet byggde både vår och exploateringkontorets kalkyl på värsta scenario, vilket medför en viss säkerhetsmarginal i entreprenadkostnaden. Tendensen är att prognosen från exploateringskontoret successivt sänks. Överlag bedömer vi att det ser bra ut.

11. Arbetsmiljö, miljö, kvalitet

11.1. Arbetsmiljöarbetet

I planeringsfasen deltar projektörerna i projektets BAS-P arbeten. Kontinuerlig dialog förs även med driftsorganisationen för att säkra goda tekniska lösningar.

11.2. Miljöarbetet

- Exploateringskontoret leder miljöarbetet.
- Bolagets projekt driver inget aktivt miljöarbete.
- Valda lösningar ska redovisas i Byggvarubedömningen.

11.3. Kvalitetsarbetet

Projektledningen har fokuserat kvalitetsarbetet till att säkra leverans av detaljprojektering och förfrågningsunderlag genom stående möten med driftorganisationen. Detta för att förankra de tekniska lösningarna och driftbarheten framöver.

12. Styrning och uppföljning

Projektet hanteras sedan mitten av 2024, efter överenskommelse med Stockholms Stadshus AB, inom den stadsövergripande styrgruppen för exploateringen av Årstafältet. I styrgruppen ingår bolagets VD. Operativt sker en nära och kontinuerlig dialog med exploateringskontorets projektledning kring planering, genomförandetider och kostnader.

Stockholm Vatten och Avfall är en samhällsbyggare i framkant som driver och utvecklar vatten- och avfallstjänster med miljöfokus. Varje dag, året runt förser vi 1,4 miljoner stockholmare med rent och gott kranvatten, renar avloppsvatten och ser till att avfallet tas om hand. Tillsammans med invånare, företag och andra intressenter arbetar vi för att Stockholm ska bli världens mest hållbara stad.

Stockholm Vatten och Avfall
Tel 08-522 120 00
svoa@svoa.se
www.svoa.se
En del av Stockholms stad

Mässtunneln

Lägesrapport september 2026

Tillsammans för världens
mest hållbara stad

STOCKHOLM
VATTEN
OCH AVFALL

Rapport

Diarienummer
22MB626

Projektnummer
361903

Mässtunneln

- Lägesrapport september 2026

Tomas Hård
2026-09-14

INNEHÅLL

1. Sammanfattning 2
2. Inledning 3
3. Projektets bakgrund och syfte 3
3.1. Bakgrund 3
3.2. Syfte 3
4. Projektets omfattning 3
5. Väsentliga händelser 4
6. Projektorganisation 4
7. Beslut 5
7.1. Inriktningsbeslut 5
7.2. Genomförandebeslut 5
8. Ekonomi 5
8.1 . Det ekonomiska läget 5
8.2 . (Orsak till ev avvikelser) 5
8.3 . Utnyttjandegrad av budgeterade medel för risk och oförutsett 5
9. Tidplan och status 6
10. Riskläget 6
11. Arbetsmiljö, miljö, kvalitet 7
11.1. Arbetsmiljöarbetet 7
11.2. Miljöarbetet 7
11.3. Kvalitetsarbetet 7
12. Styrning och uppföljning 8

1. Sammanfattning

Projekt påbörjades december 2023 med iordningställande av byggetableringen utmed Kontrollvägen i Solberga. Första tunnelsalvan sprängdes 9 april 2024 för arbetstunneln i Solberga. Driftsättning av Mässtunneln är planerad till Q1 2031.

2 591 m av huvudtunneln MT01 är utsprängd vilket motsvarar 66% av huvudtunneln.

Datum för huvudförhandling i Mark- och miljödomstolen är anvisat till 21 oktober 2026 avseende skyddsinfiltration i Älvsjö.

Schakt- och markarbeten med anslutningspunkt MT33 pågår.

Projektet är sedan start bemannat för att möta komplexiteteten och står väl rustat för att kunna slutföra arbetena.

2. Inledning

Lägesrapporten är baserad på utfall till 31 augusti 2026

3. Projektets bakgrund och syfte

3.1. Bakgrund

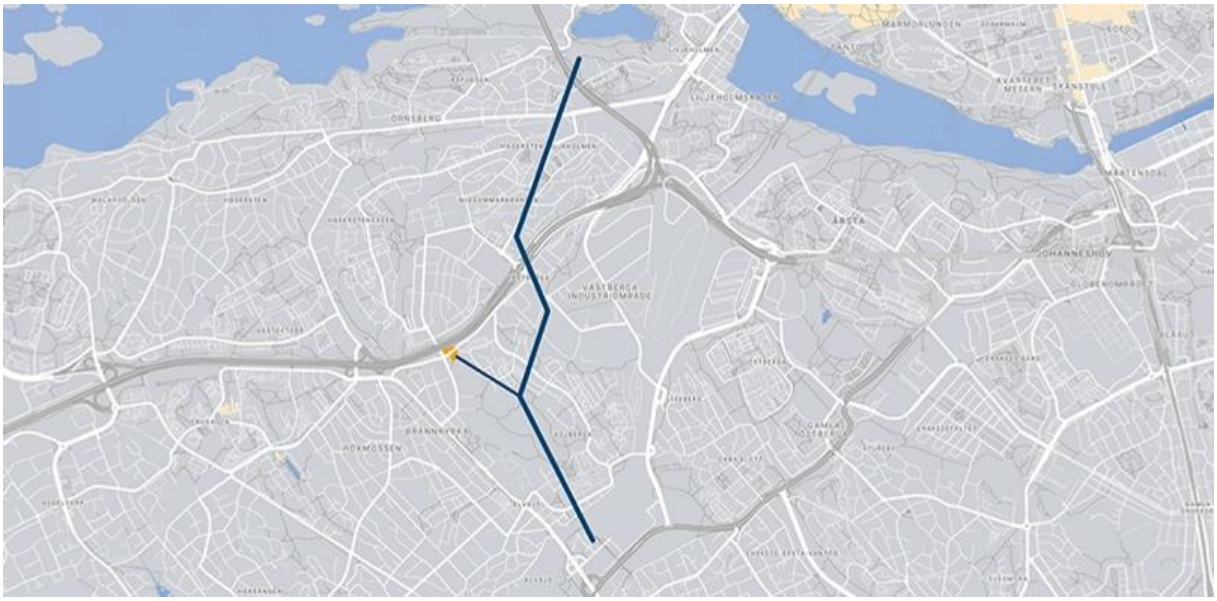
Mässtunneln är en ny tunnel som ska gå mellan det blivande exploateringsområdet Mässtaden vid Stockholmsmässan i Älvsjö och ner till den blivande SFAL-tunneln vid Liljeholmen. Problemområden (hydrauliska flaskhalsar), utöver Mässtadens exploateringsområde, har identifierats i nulägesmodellen med höga trycknivåer och bräddningar från det kombinerade avloppssystemet. Dessa områden är Tellusborgsvägen/Bäckvägen, Elektravägen, Götalandsvägen samt kring Älvsjövägen.

3.2. Syfte

Syftet med Mässtunneln är att den ska avlasta befintligt spillvattenförande system inom exploateringsområdet så att området kan bebyggas utan att riskera källaröversvämningar i det befintliga spillvattenförandet systemet. Mässtunneln sträckning ska även utnyttjas för att avlasta kända hydrauliska flaskhalsar i ledningssystemet genom att ledningsnätet ansluts via borrhål till tunneln.

4. Projektets omfattning

Projekt Mässtunneln omfattar en ca 4 km lång avloppstunneln mellan Mässvägen vid Älvsjömässan och SFAL-tunneln vid Liljeholmen, VA-ledningsarbeten, borrhålskammare och borrhål till tunneln.



5. Väsentliga händelser

5.1. Miljötillstånd

Mark- och miljödomstolen (MMD) meddelade dom den 2021-02-19.

5.2. Detaljplan

Detaljplanerna vann laga kraft 2022.

5.3. Bygglov

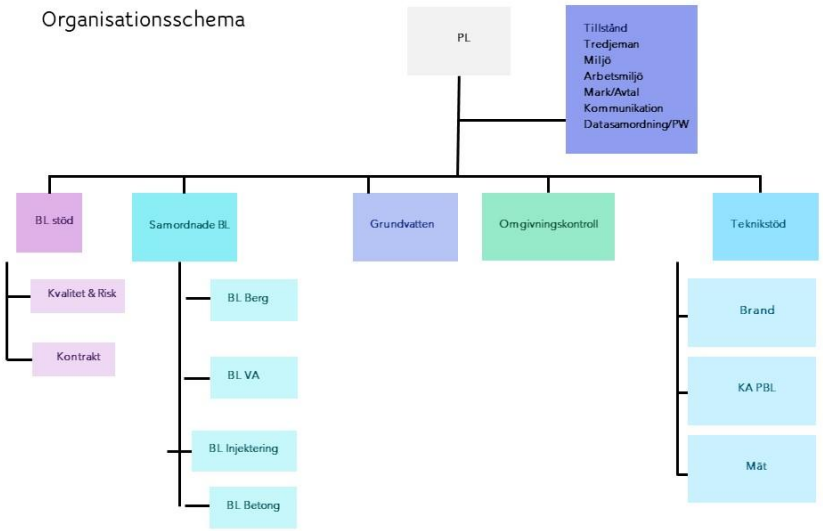
Erforderliga bygglov är på plats och beviljade.

5.4. Lantmäteriförrättning

Rättigheter har säkrats genom lantmäteriförrättningar i form av officialservitut och ledningsrätt samt fastighetsreglering (marköverföring). I Stockholms kommun har rättigheter bildats för det som i detaljplanen är utpekad kvartersmark. För övrig mark såsom till exempel allmän platsmark, säkras anläggningen genom ett befintligt markavtal mellan Staden och Bolaget.

6. Projektorganisation

Projektet är bemannat till största del av externa resurser. Projektledare, kommunikatör och tredjemanshantering är anställda i bolaget.



7. Beslut

7.1. Inriktningsbeslut

Kommunfullmäktige	2020-05-25	552 000 kr

7.2. Genomförandebeslut

Kommunfullmäktige	2022-05-09	1 061 000 kr

8. Ekonomi

Mässtunneln	2026		Total		
	Utfall 2026-08	Budget 2026	Utfall	Budget	Indexerad budget
Byggherrekostnader	13 570 424	23 107 024	121 073 890	162 469 220	
Entreprenadkostnader	88 040 769	142 000 000	405 465 687	865 530 780	
Projektreserv/Risk	0	0	0	33 000 000	
Total	101 611 193			1 061 000 000	1 341 316 2000

8.1. Det ekonomiska läget

Projekts budget är i prisnivå 2021 och entreprenadkontraktet är indexreglerat.
Redovisat utfall ovan är inklusive index.

Aktuell slutkostnadsprognos för projektet ligger i nuläget i nivå med den indexuppräknade budgeten.

8.2. (Orsak till ev avvikelser)

Projektet har inga avvikelser.

8.3. Utnyttjandegrad av budgeterade medel för risk och oförutsett

Projektreserven är orörd.

9. Tidplan och status

9.1. Tidplan övergripande

Projektets produktionstidplan följer kontrakterade del- och sluttider.

Driftsättning av Mässtunneln är planerad till Q1 2031.

9.2. Status

Tunneldrivning av huvudtunnel MT01 pågår och 2591 m är utförd vilket motsvarar 66% av huvudtunneln.

I Älvsjö vid Kämpetorpskolan och Juvelerartorget är arbetena pausade. Anledning till pausen är att projektet behöver skyddsinfiltrera för att kunna genomföra planerade arbeten. Processen med tillståndsansökan för skyddsinfiltration pågår och datum för huvudförhandling i Mark och miljödomstolen är 21 oktober 2026. Pausen av arbetena påverkar inte projekts genomförandetid.

Infiltrationsanläggningar kommer att påbörjas efter att tillstånd vunnit laga kraft.

I Västberga pågår schakt- och markarbeten med anslutningspunkt MT33.

10. Riskläget

Tunnelprojektets framdrift styrs till största del av bergets kvalitet och förekomst av vattenförande sprickzoner. Tunneldrivning har hittills haft en bra framdrift och det beror på att ingenjörsgeologiska prognosen är överträffad och att sprickzoner inte har varit onormalt vattenförande.

Projekt har hittills drivit ca 3400 m tunnel (inkl. arbetstunnel). Ca 1400 m tunneldrivning återstår varför projektets enskilt största risk är att den ingenjörsgeologiska prognosen avviker från verkligt utfall. Risken medför ökade förstärknings- och tätningsåtgärder utmed hela kvarvarande tunneldrivningen och är kostnads- och tidspåverkande.

I Mässtunnelns riskregister återfinns fyra röda risker, topprisker, som är aktuella. En av dessa är accepterad.

64	Projektering	PL	Felaktiga mängder i FU	ofullständig MF	ÄTOR, kostnader	Accepterad	4	4	5	9
23	Produktion	Berg	Ökade tätningsåtgärder	uppfyller ej vilkor	stopp i produktionen, ökade kostnader och försening		2	4	5	7
78	Produktion	Hydro/ Berg	Svaghetszon som kan orsaka grundvattensäkning i ett lerområde	felaktiga antaganden	ökade kostnader och försening pga utökad injketering		4	3	3	7
79	Produktion	Berg	Risk för att borra fast/borra fel till anslutningen MT36, Juverelervägen	långt flackt borrhål.	Problem vid rörinstallation, ökade kostnader		4	2	3	7

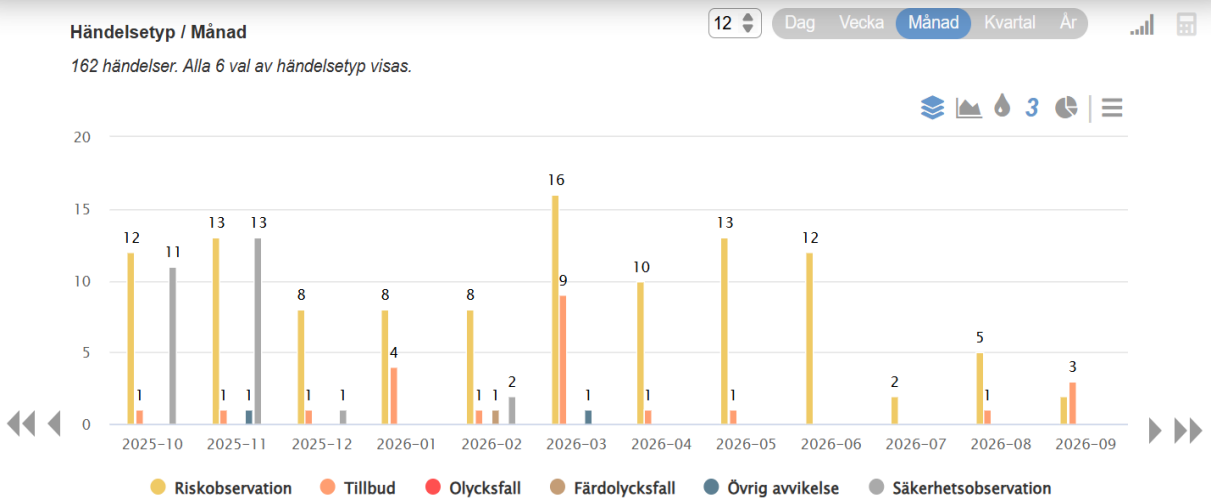
Risk som är accepterad är kostnadskrav från E för felaktiga mängder i mängdförteckning.

11. Arbetsmiljö, miljö, kvalitet

11.1. Arbetsmiljöarbetet

Projektet har högt ställda mål vad gäller arbetsmiljöområdet. För att säkerställa denna höga nivå finns en särskild resurs för övergripande och strategiska arbetsmiljöfrågor i projektet.

Skyddsronder genomförs löpande med ett bestämt intervall utöver kontinuerliga riskobservationer.



	2025-10	2025-11	2025-12	2026-01	2026-02	2026-03	2026-04	2026-05	2026-06	2026-07	2026-08	2026-09	Totalt
Riskobservation	12	13	8	8	8	16	10	13	12	2	5	2	109
Tillbud	1	1	1	4	1	9	1	1	0	0	1	3	23
Olycksfall	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Färdolycksfall	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Övrig avvikelse	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2
Säkerhetsobservation	11	13	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	27
Totalt	24	28	10	12	12	26	11	14	12	2	6	5	162

Bild visande utfall under 12 månader

11.2. Miljöarbetet

Projektet har ett väl utformat strategiskt miljöarbete som syftar till att säkerställa att projektet hamnar på en nivå i miljöarbetet som väl motsvarar stadens miljömål.

Kontroller i pågående entreprenader utförs fortlöpande av byggledare och miljöspecialister.

11.3. Kvalitetsarbetet

Projektet har ett utarbetade arbetssätt som har sin grund i Projektplan och Projektstyrningshandbok. Dessa är utformade för att säkerställa projekt- och byggledningens möjligheter att styra projektet mot projektmålen och innehålla villkor i miljötillstånd.

Ett stort fokus ligger på att entreprenören utför och verifierar att samtliga anläggningsdelar utförs kontraktsenligt.

Projektets kontrollprogram är grunden till allt vårt arbete med kvalitet, se översiktbilder över en del av kontrollprogrammet nedan.

Nivå 1: Område/Anläggningsdel
Nivå 2: Kontrollaktivitet
Nivå 3: Riskminskade åtgärder
Nivå 4: Verifierande dokument
Nivå 5: Eventuell verifiering
Avvikelserapporter

Område Nivå 1	Kontrollaktivitet [Länk] Nivå 2	Riskminskande åtgärd Nivå 3	Leverans PW	Verifierande dokumentation Nivå 4	Eventuell verifiering Nivå 5	Avvikelser	Utfört av	Slutkontroll Dokumentaion [Datum]
2. Påslag, MTp1	2.1 Bergschakt ovanjord	2.1.1 Arbetsberedning Bergschakt förrakning MTp1		2.2.1.1 Sprängplan			LBR	2024-11-07
				2.2.1.2 Postplan			LBR	2024-11-07
		2.1.2 Arbetsberedning Förbultning förrakning MTp1	MT.14.01.CBC.01	2.2.1.3 Sprängjournaler (vipnet)			LBR	2024-11-07
			MT.14.01.CBC.02	2.2.1.4 Skrotning			LBR	2024-11-07
			MT.14.01.CBC.03	2.2.1.5 Inmätning berg			Mar	2024-11-07
3. Tunnel Arbetstunnel MT21, Huvudtunnel MT01, MT31-36 MT51-52	3.1 Bergschakt underjord	3.1.1 Arbetsberedning bergschakt	MT.14.01.CBC.01	3.1.1.1 Sprängjournal Vipnet			LBR/MD	
		3.1.2 Arbetsberedning Skrotning	MT.14.01.CBC.01	3.1.1.2 Vibrationsmätning			LBR/MD	
		3.1.3 Arbetsberedning Kartering		3.1.1.3 Sprängplan			LBR/MD	
		3.1.4 Arbetsberedning Öppning MT21	MT.14.01.CBC.02	3.1.1.4 Skrotningsliggare			LBR/MD	
			MT.14.01.CBC.03	3.1.1.5 Inmätning berg			Mar	
	3.2 Injektering Förundersökning		MT.14.01.CDD.01	3.2.0.1 Provresultat förprovning injektering			MW	
	3.3 Injektering	3.3.1 Arbetsberedning Injektering	MT.14.01.CDD.02	3.3.1.1 Injekteringsprotokoll	3.3.1.1.1 Produktblad		LBR/MD	
				3.3.1.2 Vattenförlustmätning	3.3.1.1.2 Mottagningskontroll		LBR/MD	
				3.3.1.3 Provningsprotokoll			LBR/MD	
			Leverans: Sharepoint	3.3.1.4 MWD			LBR/MD	
				3.3.1.5 Rakhetsmätningsprotokoll				
	3.4 Bergbultning Förundersökning		MT.14.01.CDC.01	3.4.1.1 Bultprotokoll			MW	2024-04-26
				3.4.1.2 Mottagnigskontroll			MW	2024-04-26
				3.4.1.3 Synprotokoll			MW	2024-04-26
	3.5 Bergbultning	3.5.1 Arbetsberedning Bultning	MT.14.01.CDC.01	3.5.1.1 Bultprotokoll			LBR/MD	
			MT.14.01.CDC.01	3.5.1.2 Mottagningskontroll	3.5.1.2.1 Produktblad		LBR/MD	
				3.5.1.3 Boltometertest				
			MT.15.01	3.5.1.4 Synprotokoll			LBR/MD	
			MT.14.01.CDC.03	3.5.1.5 Inmätning			Mar	
	3.6 Sprutbetong Förundersökning		MT.14.01.EBF.01	3.6.0.1 Provresultat sprutbetong förprovning			MW	2024-04-18
				3.6.0.2 Provresultat sprutbetong frostprover			MW	2024-04-18
				3.6.0.3 Fiberinnehåll förprovning			MW	2024-04-18

Område Nivå 1	Kontrollaktivitet [Länk] Nivå 2	Riskminskande åtgärd [Länk] Nivå 3	Huvudmapp PW - [VA / Asfaltering / Grundläggning / Raiseborning]	Verifierande dokumentation Nivå 4	Eventuell verifiering Nivå 5	Avvikelser	Slutkontroll Dokumentaion [Datum]
2. MT36 - Ansiutning Juvelerarvägen			VA	2.3.1.7 Mottagninskontroll - Prefab			
			VA	2.3.1.8 Egenkontroll - Inmätning			
	2.4 Rörtryckning	2.4.1 Arbetsberedning MT36 - Rörtryckning	VA	2.4.1.1 Mottagningskontroll rördelar			
			VA	2.4.1.2 Egenkontroll markhävning & sättning			
			VA	2.4.1.3 Egenkontroll höjder			
	2.5 Kontrollplan spont Kammarläget	2.5.1 Arbetsberedning spont	Grundläggning	2.5.1.1 Spontprotokoll			
		2.5.2 Arbetsberedning injektering, sättning spontbe	Grundläggning	2.5.1.2 Mottagningskontroll	2.5.1.2.1 Materialcertifikat		
			Grundläggning	2.5.1.3 EK Svetsning			
			Grundläggning	2.5.1.4 Stagprotokoll			
			Grundläggning	2.5.1.5 Provdragningsprotokoll			
			Grundläggning	2.5.1.6 Svetsplan			
			Grundläggning	2.5.2.1 Stabtech			
	2.6 Kontrollplan pålning Kammarläget	2.6.1 Arbetsberedning pålning	Grundläggning	2.6.1.1 Pålprotokoll			
			Grundläggning	2.6.1.2 Mottagningskontroll	2.6.1.2.1 Materialcertifikat		
			Grundläggning	2.6.1.3 EK anliggning topplåt			
			Grundläggning	2.6.1.4 Verifering av geotekniskt bärförmåga			
			Grundläggning	2.6.1.5 Tilläggskontrollplan RD140			
	2.7 Spillvattenledning på betongavgjutning		VA	2.7.0.1 Egenkontroll (ledningsbädd mm, rörledning, brunn och undergjutning)			
			VA	2.7.0.2 Mottagningskontroll material för fyllning			
			VA	2.7.0.3 Mottagningskontroll rörledningar			
			VA	2.7.0.4 Mottagningskontroll brunnar			
			VA	2.7.0.5 Film dagvatten			
			VA	2.7.0.6 Sprängjournal			

12. Styrning och uppföljning

Projekt hanteras i samma styrgrupp som SFA där bolagets VD är ordförande och controller från Stockholms stadshus AB ingår.

Operativ styrning sker dels i entreprenadens olika möten såsom, byggmöten, ekonomimöten, KMA-möten, byggarbetsmiljömöten, verifikatmöten, platsmöten, produktionsmöten och tidsavstämningsmöten.

Vidare har projektet system för omgivningspåverkan som vibrationer, sättningsmätningar, grundvatten samt tillsynsmöten med Länsstyrelsen och Miljöförvaltningen.

Stockholm Vatten och Avfall är en samhällsbyggare i framkant som driver och utvecklar vatten- och avfallstjänster med miljöfokus. Varje dag, året runt förser vi 1,4 miljoner stockholmare med rent och gott kranvatten, renar avloppsvatten och ser till att avfallet tas om hand. Tillsammans med invånare, företag och andra intressenter arbetar vi för att Stockholm ska bli världens mest hållbara stad.

Stockholm Vatten och Avfall
Tel 08-522 120 00
svoa@svoa.se
www.svoa.se
En del av Stockholms stad