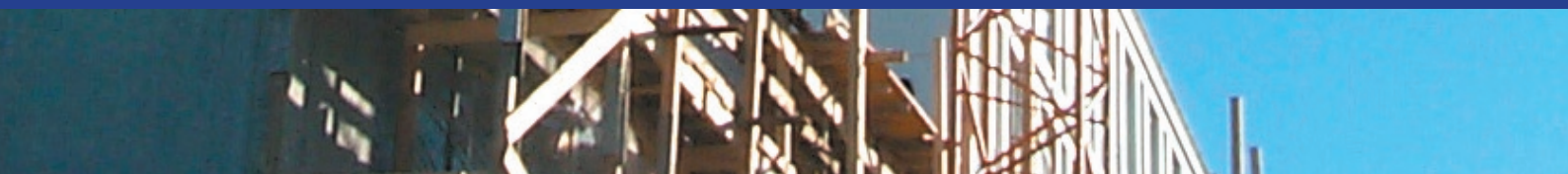




Vägskäl för bostadsbristen

Trafikinфраstruktur öppnar för 56 000 nya bostäder i Stockholms län

Redovisning av landshövding Mats Hellströms bostadsuppdrag april 2003



Vägskäl för bostadsbristen

Trafikinфраstruktur öppnar för 56 000 nya bostäder i Stockholms län

Redovisning av landshövding Mats Hellströms bostadsuppdrag april 2003

Utgivningsår: 2003

Omslagsfoto: Marianne R Berlin

Fler exemplar av denna rapport kan beställas från

Länsstyrelsens stab, tfn 08-785 44 32

Rapporten finns också som pdf på Länsstyrelsens webbplats

URL: <http://www.ab.lst.se>

ISBN 91-7281-089-0

INNEHÅLL

1 FÖRORD	3
2 SAMMANFATTNING	3
3 BOSTADSMARKNAD I OBALANS	6
3.1 Tillväxt med förhinder	6
3.2 Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFS) – regionala kärnor	8
3.3 Segregation	8
3.3.1 Bygga för integration	8
3.3.2 Bostadssituationen för nyanlända flyktingar och invandrare	9
3.4 Bostäder för utsatta kvinnor	9
4 UPPDRAGETS GENOMFÖRANDE	10
4.1 Överläggningarna med och förankringen i kommunerna	10
4.2 Samordning med och förankring i Vägverket, Banverket, Landstinget och Stockholmsberedningen	11
4.3 Statliga markägare	11
4.4 Överläggningar med andra intressenter och organisationer	12
4.4.1 Bostadsbolagen	12
4.4.2 Hyresgästföreningen	12
4.4.3 Byggmästarna	13
4.4.4 Fastighetsägarna	13
4.4.5 De hemlösa	13
4.4.6 Mälardalslänen	14
4.5 Samordning med åtgärdsprogrammen miljö kvalitetsnormer, grönområden m.m.	14
4.6 Samordning med Länsstyrelsens övriga verksamhet som rör bostadsbyggandet	15
4.7 Erfarenheter från kommunöverläggningarna	15
4.7.1 Delregional planeringssamverkan	16
5 ÖVERENSKOMMELSERNA – FORM OCH RESULTAT	16
5.1 Utformning	16
5.2 Kommunernas planerade bostadsbyggande	17
5.3 Investeringsbidraget och antalet anmälda hyresrätter	19
5.4 Transportinfrastruktur	19
5.4.1 Behovet av investeringar	19
5.4.2 Konkreta projekt	21
5.4.3 SL:s utfästelser	23
5.4.4 Mer resurser till Stockholmsregionen	24
5.5 Hänsyn till miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid	25
5.6 Byggekostnader och hyror	26
6 ANDRA VIKTIGA FRÅGOR	27
6.1 Kapitalförsörjning	27
6.2 Det kommunala skatteutjämnningssystemet	27
6.3 Hänsyn till riktvärden för buller	28
6.4 Förorenade områden	29
6.5 Överklaganden i planprocessen	30
7 UTVECKLINGEN PÅ SIKT	31
7.1 Långsiktighet	31
7.2 Den framtida bebyggelsens utformning	32

Bilaga 1	Regeringsbeslut om Bostadsuppdraget
Bilaga 2	Överenskommelser med kommunerna

1 FÖRORD

Regeringen beslutade den 24 januari 2002 att uppdra åt mig att överlägga med kommunerna i Stockholms län och andra relevanta parter om möjliga åtgärder för att skapa förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande i länet.

Regeringen bemyndigade mig samtidigt att fördela den del av investeringsbidraget för nybyggnad av hyresbostäder - 1 miljard kronor av totalt 2,5 miljarder kronor - som reserverats för kommunerna i Stockholms län.

I direktiven (bilaga 1) angavs vissa förutsättningar för uppdragets genomförande. Dessa handlar om målsättningen att nå fram till skriftliga överenskommelser med kommunerna, om investeringsbidraget, om statlig mark, om hänsyn till miljön, om samordning med Stockholmsberedningen, Banverket och Vägverket samt om tidpunkt för redovisning.

För uppdragets genomförande tillskapades en ledningsgrupp under min ledning. I denna har ingått länsöverdirektör Bo Hansson, förvaltningsdirektör Rutger Öijerholm, länsarkitekt Eva Gyllensvärd, länsbostadsdirektör Ulla Huzell, sakkunnig Bo Malmsten samt projektsekreterare Claes Hammarlund. Malmsten, Gyllensvärd, Huzell och Hammarlund har tillsammans med kommunikationsexpert Peter Huledal och arkitekt Maria Heymowska utgjort den arbetsgrupp som utfört det praktiska arbetet med överläggningar med kommunernas tjänstemän och andra aktörer på bostadsmarknaden.

2 SAMMANFATTNING

I januari 2002 fick jag i uppdrag av regeringen att förhandla med länets kommuner om ökat bostadsbyggande. Uppdraget avsåg bostadsbyggandet i sin helhet med tonvikt på hyreslägenheter. Bakgrunden till uppdraget stod att finna i den allvarliga situationen på länets bostadsmarknad. Under hela 1990-talet har inflyttningen till Stockholms län varit betydligt mer omfattande än bostadsbyggandet och bostadsbristen har kommit att bli både ett socialt problem, med hemlöshet och segregation som följd, och ett allvarligt hot mot tillväxten i länet. Mellan 1990 och 2000 ökade länets befolkning med 182.000 invånare. Under samma period byggdes cirka 60.000 bostäder. För att klara den förväntade befolkningsutvecklingen i Stockholmsregionen under kommande år krävs det att det byggs cirka 10.000 lägenheter årligen. I *kapitel 3* beskrivs utvecklingen på bostadsmarknaden i Stockholms län.

Mitt uppdrag har varit att nå överenskommelser med kommuner i länet. I dessa överenskommelser åtar sig kommunerna att verka för ett bostadsbyggande av en viss volym under perioden 2003 – 2006. I kommunernas åtaganden ingår även att verka för att en specificerad andel av de nyproducerade bostäderna skall upplåtas med hyresrätt. För att uppnå en ökning av produktionen av hyreslägenheter har jag disponerat 1 miljard kronor för investeringsbidrag. I överenskommelserna har jag reserverat medel för respektive kommun i relation till det antal hyreslägenheter som planeras. Denna del i överenskommelserna är bindande för Länsstyrelsen, till skillnad från övriga delar som har karaktären av "letter of intent". Förutom bostadsbyggande beskriver överenskommelserna även objekt som finns med i särskild överenskommelse mellan mig och Storstockholms Lokaltrafik AB samt i Vägverkets, Banverkets och Länsstyrelsens planförslag i form av investeringar i infrastruktur och kollektivtrafik som är av betydelse.

delse för bostadsbyggandet. Formen för överenskommelserna och investeringsbidragets konstruktion behandlas i *kapitel 5*.

Överenskommelserna har formats i en dialog mellan mig och den arbetsgrupp som har bistått mig och kommunernas ledande förtroendevalda och tjänstemän. Under hela 2002 har överläggningar pågått regelbundet. Vid dessa har kommunernas planerade bostadsbyggande och för kommunerna angelägna trafikinvesteringar inventerats. Ett genomgående intryck från överläggningarna är att det finns en stor förståelse för behovet av nya bostäder i länets kommuner. Under processens gång har också ambitionerna ökat, både vad gäller det totala byggandet och produktionen av hyreslägenheter. I *kapitel 4* ges en redogörelse för den process som lett fram till överenskommelserna med länets kommuner.

Flertalet kommuner har framfört trafikinvesteringar som nödvändiga för ett ökat bostadsbyggande. Av den anledningen har jag haft ett flertal överläggningar med Banverket och Vägverket i länet, i syfte att påverka planeringen för nya spår och vägar så att bostadsbyggandet gynnas. Kommunernas önskemål har gällt både mindre åtgärder i de enskilda kommunerna och stora väg- och spårinvesteringar som är betydelsefulla för hela regionen. Som exempel på den första kategorin kan nämnas trafikplatser i anslutning till nya bostadsområden, planskilda korsningar och breddning av lokala vägar. Bland de större investeringarna som framförts av flertalet kommuner kan nämnas Norrortsleden, Förbifart Stockholm, pendeltågstunnel, Norra Länken och fortsatt utbyggnad av snabbspårvägen. Närmare 40.000 av kommunernas planerade bostäder har en koppling till trafik- och infrastrukturinvesteringar. En del av de framförda önskemålen har tillgodosetts i de planförslag som lagts fram av Vägverket, Banverket och Länsstyrelsen. Jag har dock tvingats konstatera att det är långt ifrån tillräckligt och jag ser det som mycket angeläget att regeringen avsätter resurser till Stockholmsregionen, som tar hänsyn till de speciella förutsättningar som bostadsbristen för med sig. Behovet av trafikinvesteringar beskrivs i *kapitel 5*.

I den process som lett fram till överenskommelserna har jag också haft överläggningar med andra intressenter inom bostadssektorn. I syfte att undersöka möjligheterna att bygga bostäder på statlig mark har jag träffat de statliga markägarna. Ett par av de större nya bostadsprojekten är planerade att byggas på statlig mark, men om omfattningen skall bli mer betydande krävs det att de statliga markbolagen får nya direktiv från regeringen vad gäller de ekonomiska upplåtelsevillkoren.

Jag har också träffat andra intressenter under processens gång. För att inhämta synpunkter beträffande vad som krävs för ett ökat bostadsbyggande och vilka hinder som ligger i vägen, har jag haft samtal med bland andra bostadsbolag, byggmästare, fastighetsägare och Hyresgästföreningen. I *kapitel 4* återfinns en beskrivning av dessa samtal.

I december 2002 slutfördes överläggningarna med länets kommuner, i och med att jag sammanträffade med de politiska ledningarna för samtliga kommuner och diskuterade de förslag till överenskommelser som utarbetats. Under första kvartalet i år har förslagen behandlats i den politiska beslutsprocessen i respektive kommun. Överenskommelser har tecknats med 21 kommuner. I tre kommuner har förslagen till överenskommelse ännu (10 april) inte slutligt behandlats. En kommun har avböjt att teckna överenskommelse.

Det sammantagna resultatet av kommunernas planerade byggande under de närmaste fyra åren innebär en avsevärd höjning jämfört med vad som uppgavs då Bostadsuppdraget inleddes. I april 2002 uppgick de samlade byggnadsplanerna till cirka 40.000 lägenheter. Av dessa var knappt 6.000 specificerade som hyreslägenheter. I många kommuner var man då mycket tveksam till om det var möjligt att bygga hyreslägenheter. Sedan dess har den totala siffran stigit till drygt 56.000 lägenheter. För att det skall bli möjligt för länets kommuner att påbörja alla dessa lägenheter fram till och med 2006 krävs det dock en kraftfull satsning på kollektivtrafik och infrastruktur. Av de 56.000 lägenheterna har kommunerna ambitioner att nästan en tredjedel, drygt 14.000 lägenheter, skall upplåtas med hyresrätt. Det är mer än dubbelt så många som den miljard för investeringsbidrag som jag disponerar räcker till. Samtliga kommuner utom två uppger att man avser att bygga hyreslägenheter. Resultatet beskrivs närmare i *kapitel 5*.

Under arbetet med Bostadsuppdraget och de överläggningar jag har haft med kommunerna och andra intressenter har jag kunnat notera att det finns ett antal hinder på vägen mot ett ökat bostadsbyggande och ett antal åtgärder som kan vidtas för att stimulera och underlätta. Ett stort problem är de höga produktionskostnaderna som bland annat grundar sig på bristande konkurrens inom byggsektorn. Frågorna har varit föremål för en särskild utredning som överlämnade sitt betänkande i december 2002. Andra frågor som aktualiserats rör bidrag för sanering av förorenad mark, kapitalförsörjning och bullerregler. Utifrån dessa frågor har jag formulerat förslag till åtgärder som regeringen bör överväga.

- Regeringen bör se över direktiven till de statliga markägarna i syfte att möjliggöra ett mer omfattande byggande av hyresbostäder till rimliga produktionskostnader på den statliga marken. (avsnitt 4.3)
- Regeringen bör tilldela Stockholms län medel enligt det 150-procentsalternativ som finns beskrivet i förslaget till Länsplan för regional transportinfrastruktur. (avsnitt 5.4)
- Vidare bör regeringen vid beslut om nationell väghållningsplan respektive banhållningsplan fullt ut beakta trafiklösningarnas betydelse för bostadsfrågorna så att resurser finns att skapa förutsättningar för ett kraftigt ökat bostadsbyggande och en tillräcklig transportkapacitet i Stockholmsregionen. (avsnitt 5.4)
- Reglerna för kreditgarantier bör ändras så att en större andel av produktionskostnaden kan lånefinansieras utan extra säkerhet samt att garanti också lämnas för byggkreditivet. (avsnitt 6.1)
- Regeringen bör uppmärksamma Utjämningskommittén på vikten av att skatteutjämningsystemet inte motverkar tillväxt. Kommittén bör också undersöka möjligheten att höja byggkostnadsfaktorn för Södertälje, Nynäshamn och Norrtälje till samma nivå som övriga kommuner i länet. (avsnitt 6.2)
- Regeringen bör ta initiativ till en översyn av riktvärdena för buller så att målet om en god kvalitet från bullersynpunkt kan vägas mot andra allmänna intressen som rör välfärdsfrågor för människorna i samband med planering, byggande och olika former av miljöprövningar. (avsnitt 6.3)

- Regeringen föreslås förändra regelverket så att det tydligt framgår att bostadsbyggande är ett kriterium för prioritering av statligt stöd för marksanering. (avsnitt 6.4)
- I avvaktan på ställningstaganden till PBL-kommitténs kommande förslag om beslutsprocess och instansordning föreslås att regeringen gör ytterligare ansträngningar i syfte att effektivisera handläggningen av överklagade planer för bostäder. (avsnitt 6.5)

3 BOSTADSMARKNAD I OBALANS

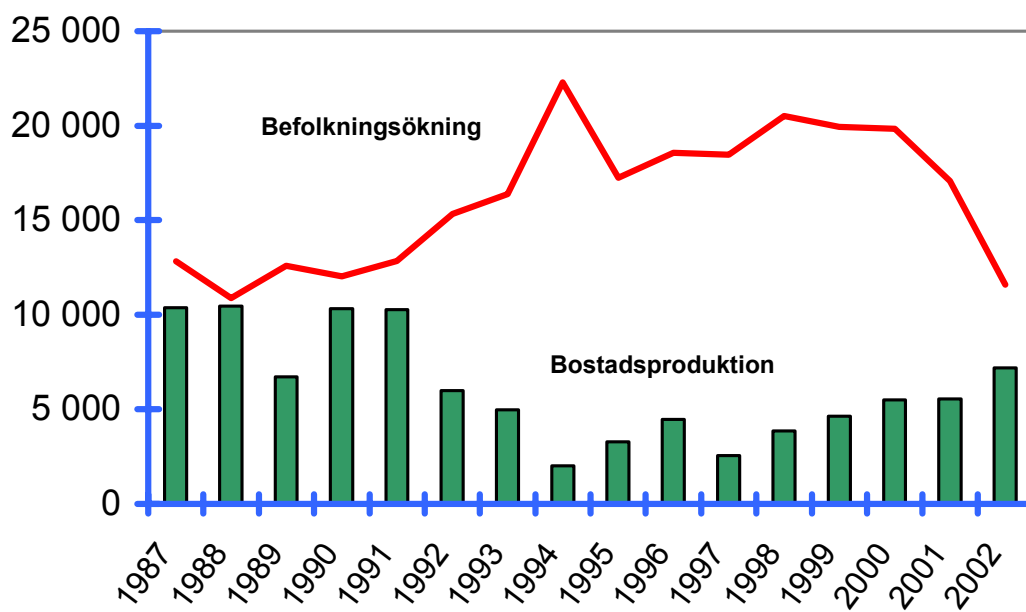
3.1 Tillväxt med förhinder

Stockholmsregionen är attraktiv för både människor och företag. Inflyttningen har varit omfattande under hela 1990-talet och de första åren på 2000-talet. Enligt *Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen* (RUFS) kommer befolkningen i länet fortsätta att öka med i snitt 20.000 invånare per år fram till 2030, vilket betyder att antalet länsinvånare då väntas uppgå till cirka 2,5 miljoner. Detta ställer stora krav på bostadsbyggande, infrastruktur, kollektivtrafik och övrig samhällsservice. När det gäller infrastrukturen handlar det inte bara om vägar och spår. Det handlar i stor utsträckning också om vattenförsörjning, avlopp, masshantering, värmeförsörjning och sophantering, frågor som kräver en gemensam hantering i regionen.

Bostadssituationen i Stockholmsregionen präglas idag av en kraftig och ökande bostadsbrist, stigande boendekostnader och en tilltagande segregation, inom regionen och i respektive kommun. Bostadsbristen medför allvarliga sociala konsekvenser, där svagare grupper trängs ut och allt fler blir hemlösa. Det är också en allmän uppfattning att bristen på bostäder är ett allvarligt hot mot tillväxten i regionen. Näringslivet har svårt att rekrytera arbetskraft och studenter och forskare väljer andra universitetsstäder, där bostadsmarknaden är mindre överhettad. Många kommuner får också i ökande grad svårigheter att rekrytera personal till områden som vård, omsorg och skola när det inte finns lämpliga bostäder att erbjuda.

Trots att Stockholmsregionen under hela 1990-talet haft en kraftig befolkningsökning har bostadsbyggandet legat på en mycket låg nivå. Det råder bostadsbrist i alla kommuner i Stockholms län. Från 1990 till 2000 ökade länet sitt invånarantal med 182.000 invånare. Under samma period byggdes cirka 60.000 nya lägenheter. Varje år permanentades omkring 1.000 fritidshus. Även ombyggnad av lokaler till bostäder har givit ett mindre tillskott. Många av länets fritidshusområden är idag permanent bebodda till mer än 50 procent. Konsekvensen av permanentningen är ökad trafik på vägnätet, ökade krav på kommunal och kommersiell service samt ökat behov av utbyggnad av vatten- och avloppsnätet. Trots detta utgör dessa områden ytterligare en potential på bostadsmarknaden.

Befolkningsutveckling och bostadsbyggande i Stockholms län 1987 – 2002



Källa: Länsstyrelsen och SCB. Egnahem från Byggfakta fr.o.m. 1999.

Under år 2002 påbörjades drygt 7.000 bostäder i länet, varav 800 vanliga hyresrätter, 1.000 studentbostäder och 2.800 bostadsrätter. Vad gäller hyresrätter är det en dubbelning jämfört med de senaste åren medan studentbostäderna legat på samma nivå sedan 2000, då ett investeringsbidrag för dessa infördes. Åren dessförinnan påbörjades endast ett hundratal studentbostäder per år. Sedan början på 1990-talet har nyproduktionen av lägenheter dominerats av bostadsrätter. Samtidigt har det skett en omfattande ombildning av ofta billiga hyresrätter till bostadsrätter med höga marknadsvärden. Dessa faktorer har tillsammans bidragit till en ökande brist på hyreslägenheter.

Fördelningen på upplåtelseformer och ägarkategorier varierar avsevärt mellan kommunerna i länet. I Folk- och bostadsräkningen – FoB 90 – framgår att andelen hyreslägenheter i bostadsbeståndet varierade mellan cirka 10 procent och upp till närmare 90 procent. De stora skillnaderna beror delvis på om kommunen i huvudsak består av stadsbebyggelse eller har småhuskaraktär. Av betydelse är också om det i kommunen finns storskaliga bostadsområden byggda under miljonprogrammet. Dessa områden är ofta socioekonomiskt och etniskt segregerade. Kommuner med stor andel hyresrätter som kommit till under en längre period har däremot en mer blandad befolkningssammansättning.

En väl fungerande bostadsmarknad med ett tillräckligt stort bostadsbyggande är en viktig förutsättning för den regionala utvecklingen. Brist på bostäder medför svåra ekonomiska och sociala konsekvenser. Det finns flera förklaringar till varför det byggts så få bostäder i Stockholmsregionen under 1990-talet. Detta blev väl belyst i det bostadsuppdrag som min företrädare, Ulf Adelsohn, redovisade till regeringen sommaren 2000. En viktig orsak är de höga produktionskostnaderna, vilka delvis beror på den dåliga konkurrensen mellan byggföretagen. Långa planeringstider och en planeringsprocess med många överklaganden samt otillräcklig transportinfrastruktur har också påverkat kommunernas vilja och möjlighet att öka bostadsbyggandet. I ett flertal kommuner är kol-

ektivtrafiken och vägnätet så hårt belastade att kommunen inte är beredd att ta på sig ett ökat bostadsbyggande utan en kraftfull satsning på transportinfrastrukturen.

Det råder stor enighet om allvaret i bostadsbristen i Stockholmsregionen. De bedömningar som Boverket har gjort om behovet av en ökning av byggandet till 10.000 lägenheter per år delas av politikerna i samtliga kommuner. Detta kommer även till uttryck i den *Regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen* (RUFS), som kommunerna i huvudsak har ställt sig bakom. Det är dessa bedömningar som ligger till grund för mitt bostadsuppdrag.

3.2 Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFS) – regionala kärnor

Stockholmsregionens bebyggelsestruktur är i dag i huvudsak enkärnig. Enligt RUFS bör en utveckling eftersträvas mot en mer flerkärnig region där väl tillgängliga regionala kärnor kan fungera som komplement till city och som kan motverka en utspridning av bebyggelsen.

I RUFS pekas följande regionala kärnor ut: Regioncentrum-Stockholm, Barkarby-Jakobsberg, Kista-Sollentuna-Häggvik samt Flemingsberg. Som delregionala kärnor anges: Södertälje, Täby centrum-Arninge, Skärholmen-Kungens kurva samt Haninge centrum. De regionala kärnorna har särskilt god tillgänglighet regionalt och interregionalt medan de delregionala kärnorna har god tillgänglighet i regionen och regiondelen.

I Bostadsuppdraget har jag drivit att trafikinvesteringar och bostadsbyggande skall stödja utvecklingen mot en sådan flerkärnig region som RUFS anger. Det kan dock konstateras att etableringen av regionala och delregionala kärnor inte har fullt stöd i de planförslag som lagts fram av Banverket och Vägverket. Särskilt spårinvesteringarna är viktiga för utvecklingen av de nya regionala kärnorna. Banverket har dock inte prioriterat några åtgärder som gynnar dessa.

Några områden som från regional synpunkt skulle kunna bli välbelägna bostadsområden med möjligheter till god kollektivtrafikförsörjning och som idag är oexploaterade har under senare år i den kommunala planeringen markerats som bevarandeområden. Det gäller Masmö i Huddinge, Danderydsberg i Danderyd samt Kymlinge i Sundbyberg. Från regional bostadsförsörjningssynpunkt vore det önskvärt om dessa områden kunde upplåtas för bostadsbebyggelse. Länsstyrelsen har i granskningsyttranden över dessa kommuners översiktsplaner ansett att handlingsfriheten för detta bör behållas.

3.3 Segregation

3.3.1 Bygga för integration

Segregationen har genom åren ökat i Stockholmsregionen. En viktig åtgärd för att åstadkomma socialt varierade miljöer är att vid ny bostadsbebyggelse, eller vid renovering/förtätning, producera en blandning av olika hustyper och upplåtelseformer i olika kostnadslägen. Om 300.000 nya bostäder skall byggas i regionen under en 30-årsperiod är det givetvis betydelsefullt att så långt möjligt lokalisera dem på ett sådant sätt att man minskar den sociala och geografiska uppdelning som ger inte bara ett bostadsområde utan också dess invånare högre eller lägre status. En förutsättning för ökad integration är bland annat att norra och södra delarna av Stockholm binds samman genom utbyggnad

av kollektivtrafiken samt genom utbyggnad av Yttre tvärleden. Det är också viktigt att kommunernas planer för ny bostadsbebyggelse understöder ökad integration mellan kommuner, kommundelar och i bostadsområden.

3.3.2 *Bostadssituationen för nyanlända flyktingar och invandrare*

Stockholms län är den region i landet som tar emot flest nyanlända flyktingar och invandrare. Under 2002 fick över två tusen flyktingar uppehålls- och arbetstillstånd i länet. Det är en tredjedel av alla nyanlända. Cirka två tredjedelar är invandrare som kommer på grund av sin anknytning till redan boende i landet. De kommuner som redan har en stor procentuell andel personer med utländsk bakgrund är de som tar emot flest nyanlända.

När nyanlända flyktingar och invandrare fått uppehållstillstånd och skall börja planera för sin framtid i Sverige har dessvärre kommunerna inga bostäder att erbjuda och det som var avsett som ett tillfälligt boende blir det enda alternativet. Framför allt barnfamiljer hamnar i en bostadssituation som är helt oacceptabel. De tvingas flytta runt i andra- och tredjehandsbostäder eller bo inneboende hos redan trångbodda. Situationen påverkar barnens skolgång och möjligheter att knyta kontakter i bostadsområdet. Bostadssituationen inverkar negativt också på de vuxnas möjligheter att studera, arbeta och planera sin framtid.

Bostadsbristen är den fråga som mest bekymrar de personer i kommunerna som har ansvar för att introducera nyanlända flyktingar. Flera kommuner vittnar om att man inte kan leva upp till sina avtal med Integrationsverket eftersom man inte har tillgång till bostäder till de nyanlända.

Omvandlingen av hyresrätter till bostadsrätter medför att tillgången på bostäder minskar för människor som invandrat, eftersom de är överrepresenterade i arbetslöshetsstatistiken och därmed vanligen inte kan finansiera inköpet av en bostadsrätt eller en villa. Det finns också en risk att invandrarna, även om de både förvärvsarbetar och sparar, diskrimineras från möjligheten att göra en så kallad bostadskarriär. Banken kan säga nej till ett lån om familjen inte uppfattas som kreditvärdig eller bostadsrättsföreningen kan säga nej om den av någon orsak tycker att familjen inte passar in. En internationalisering av långivning så att invandrare kan låna till bostadsinvesteringar från banker i sina tidigare hemländer och så att svenska banker kan godta säkerheter i andra länder skulle underlätta för immigranter att göra bostadskarriär.

Boendesegregationen är inte längre enbart ekonomisk, utan uttrycks genom att den sociala dimensionen sammanfaller med en etnisk, och i viss mån med den demografiska, så att välbärgade personer samlas inom ett och samma bostadsområde, utan den stimulans som impulser utifrån alltid har betytt för ett samhälle i tillväxt och utveckling.

3.4 **Bostäder för utsatta kvinnor**

I februari 2002 fick landshövdingarna i storstadslänen i uppdrag av regeringen att regionalt samordna insatserna för att påskynda skapandet av skyddat boende för flickor som utsätts för våld och hot från sina egna familjer. Detta uppdrag har inte varit formellt kopplat till Bostadsuppdraget men det finns ett starkt samband då tillgången till bostäder i allmänhet påverkar kommunernas möjligheter att skaffa fram lägenheter till dessa

utsatta kvinnor. Då bostadsfrågorna har diskuterats vid mina kommunbesök har jag uppmanat till särskilda ansträngningar för att få fram skyddat boende.

Länsstyrelsen har under våren 2002 kartlagt problemets omfattning i Stockholmsregionen genom rådslag, enkäter och intervjuer med ideella organisationer, kvinnojourer/tjejjourer, skolkuratorer, ungdomsmottagningar, socialtjänst och polis. Av kartläggningen framgår att det görs insatser i många kommuner för att få fram skyddat boende, men insatserna är inte tillräckliga.

Länsstyrelsen gick under hösten 2002 ut med ett brev till kommunernas socialtjänst för att ta del av kompletterande information om vilka konkreta insatser som gjorts för att förbättra situationen för unga flickor och kvinnor som är våldsutsatta eller hotade. Frågan gällde främst huruvida det hade skapats fler skyddade bostäder men även andra insatser. Svar inkom från tolv kommuner och samtliga hade vidtagit någon form av åtgärd. Stockholms stad har skapat ett skyddat boende för utsatta flickor med åtta platser. Av övriga kommuner har några ställt ytterligare lokaler till förfogande för kvinnojourer, några har utarbetat handlingsplaner för utsatta flickor, andra har startat samverkansgrupper vad gäller våld mot kvinnor. En ny kvinnojour och en ny tjejjour har fått stöd och det finns insatser riktade till män på flera håll.

4 UPPDRAGETS GENOMFÖRANDE

4.1 Överläggningarna med och förankringen i kommunerna

Bostadsuppdraget gavs av regeringen i januari 2002. Under våren träffade jag tillsammans med min ledningsgrupp samtliga kommunledningar och hade då en inledande diskussion om läget för bostadsförsörjningen.

Till skillnad från det regeringsuppdrag som Ulf Adelsohn tidigare redovisat har mitt uppdrag snarare varit ett förhandlingsuppdrag än ett utredningsuppdrag. I min egenskap av förhandlingsman har det gällt att nå fram till skriftliga överenskommelser med kommunerna om att öka bostadsbyggandet i länet. I arbetet har det varit en styrka att ha tillgång till den breda expertkunskap som finns inom Länsstyrelsen.

Varje kommun utsåg en kontaktperson (tjänsteman), som skulle ta fram underlag beträffande möjliga volymer och förutsättningar för bostadsbyggande i respektive kommun tillsammans med den arbetsgrupp som biträdde mig. Arbetsgruppen och kommunernas tjänstemän har haft kontinuerliga överläggningar under hela 2002.

Efter att ha träffat kommunledningarna i samtliga kommuner kunde jag i april konstatera att kommunerna visat intresse och vilja att bygga ett stort antal nya bostäder. Vid tidpunkten kunde man identifiera projekt som skulle ge runt 40.000 nya bostäder i Stockholmsregionen de närmaste fem åren, 8.000 lägenheter per år. Kravet på statliga åtgärder, utöver investeringsbidrag till hyresbostäder, gällde ofta någon form av trafikinvestering, allt från en kortare vägsträcka till en ny T-banestation. Även om det var en positiv ökning av planerade nya bostäder så var det en bit kvar till det i RUFS angivna målet på minst 10.000 lägenheter per år.

Under sommaren och hösten fortsatte överläggningarna med kommunerna på tjänstemannanivå och innehållet i överenskommelserna började allt mer ta form. Processen

förlängdes något under hösten och vintern av att ett flertal kommuner fått nya majoriteter eller nya personer i den politiska ledningen efter valet i september.

Parallellt med mitt uppdrag har Vägverket, Banverket och Länsstyrelsen arbetat med förslag till investeringsplaner för infrastrukturinvesteringar i länet. Länsstyrelsens styrelse tog ställning till förslaget till Länsplan i slutet av november. Vägverket och Banverket presenterade sina planförslag först i januari 2003, då de också skickades på remiss. Förslagen till infrastrukturplaner skall lämnas till regeringen den 4 augusti 2003. Regeringen är sedan beslutande om de nationella planerna och om den definitiva medelsramen för länsplanen. Regeringens beslut kommer således att påverka möjligheten att realisera överenskommelserna med kommunerna.

Samordningen med planeringsprocesserna för förslagen till infrastrukturplaner har inneburit möjligheter till lösningar men också varit en komplicerande faktor i arbetet. Direktiven för arbetet med trafikplanerna påtalade inte särskilt att behov som uppkommer till följd av bostadsbristen skulle utgöra en prioriteringsgrund. En annan svårighet var att förslagen till nationella infrastrukturplaner låstes senare än väntat.

Under november och december träffade jag de politiska kommunledningarna ännu en gång för överläggningar och dagarna före nyår överlämnade jag förslag till överenskommelser för slutlig hantering i kommunerna. Den 30 december gav jag en redovisning till regeringen beträffande läget i uppdraget.

De kommunala beslutsprocesserna angående överenskommelserna har pågått under första kvartalet i år och de sista kommunerna kommer att fatta sina beslut tidigast under april.

Hanteringen i kommunerna har varierat något. Vissa kommuner har fört ärendet till fullmäktige och andra har låtit kommunstyrelsen avgöra.

4.2 Samordning med och förankring i Vägverket, Banverket, Landstinget och Stockholmsberedningen

Ett omfattande informationsutbyte och samråd har förekommit under hela 2002 mellan Bostadsuppdraget och Stockholmsberedningen, Vägverket, Banverket och Landstinget. Därvid har kunnat konstateras en bred samsyn på behovet av de olika trafikinvesteringarna. Däremot har det i vissa avseenden funnits olika bedömningar mellan kommunerna och trafikverken om teknisk utformning, finansiering och tidpunkt för genomförande.

En grund för de olika bedömningarna är att Vägverket och Banverket inte i tillräcklig utsträckning velat prioritera utbyggnad och nyexploatering när investeringsramarna inte ens räcker för att åtgärda dagens kapacitetsbrister i väg- och järnvägsnäten. I den fortsatta processen, och inte minst i samband med remissarbetet för de olika trafikplanerna, kommer dessa frågor att successivt behöva klaras ut.

4.3 Statliga markägare

Enligt mina direktiv omfattar uppdraget även att undersöka kommunernas möjligheter att använda statlig mark för bostadsbyggande och att medverka till överenskommelser

om sådan användning med statliga markägare. Regeringen öppnade även för möjligheten att pröva upplåtelse av statlig mark till tomträtt för hyresbostäder.

Jag har i detta syfte träffat ledningarna för de statliga markägarna Vasallen, Vasakronan, Jernhusen och Fortifikationsverket. De uppgav sig vara positiva till att upplåta mark, men angav att detta måste ske på ”marknadsmässiga villkor”. Med hänvisning till sina ägardirektiv ansåg de sig förhindrade att låta kommunerna förvärva marken till lägre pris. Skulle andra förutsättningar gälla krävs ändrade ägardirektiv från regeringen.

Områden som ägs av staten och är aktuella för bostadsbyggande är Riksten, Barkarby, Ulriksdalsfältet, Västerjärva, Stora Ursvik samt Västra Rindö. Dessutom finns intresse i Haninge kommun för att på längre sikt bygga bostäder vid Berga örlogsskolors nuvarande område.

- Regeringen bör se över direktiven till de statliga markägarna i syfte att möjliggöra ett mer omfattande byggande av hyresbostäder till rimliga produktionskostnader på den statliga marken.

4.4 Överläggningar med andra intressenter och organisationer

4.4.1 Bostadsbolagen

Under hösten träffade jag de allmännyttiga bostadsföretagens organisation SABO och representanter från de olika HSB-distrikten i Stockholmsregionen. Frågor som diskuterades var möjligheterna att bygga billigare bostäder och vad som är en rimlig kostnadsnivå för nyproduktionen.

HSB sade sig ha ambitionen att bygga med blandade upplåtelseformer, för ökad integration och för att kunna erbjuda ungdomar HSB-ägda hyresbostäder. Man framförde som en förutsättning för billigare bostäder att kommunerna i större utsträckning måste vara med och bekosta nödvändig infrastruktur i anslutning till nya bostadsområden.

SABO ansåg att kommunerna, där de allmännyttiga bostadsbolagen under en längre tid har varit förhindrade att bygga till följd av politiska beslut, har goda ekonomiska möjligheter att bygga hyreslägenheter.

4.4.2 Hyresgästföreningen

Jag har också haft överläggningar med Hyresgästföreningen Region Stockholm. Vid mötet diskuterades bland annat bruksvärdessystemet, kostnads- och hyresnivåer och den ökande segregationen. Hyresgästföreningen framhöll det som värdefullt att bevara bruksvärdessystemet. Man ser också med oro på hur den nuvarande produktionen av dyra hyreslägenheter i centrala lägen driver upp hyresnivån. En hyressättningskommitté med representanter för Hyresgästföreningen, de allmännyttiga bostadsföretagen samt Fastighetsägarna överlägger om förändringar av tillämpningen av bruksvärdessystemet, bland annat om större hänsyn till lägesfaktorer vid hyressättning.

Hyresgästföreningen menade att det är realistiskt att bygga hyreslägenheter i större omfattning och till lägre kostnader. Faktorer som skulle kunna bidra till en sådan utveckling ansågs bland annat vara att byggbranschen tar sitt ansvar för att få ner byggkostnaderna, att kommunerna håller nere kostnaderna för marken, att allmännyttan ökar sin

kompetens som byggherre och att staten ger tydligare och mer långsiktiga spelregler för nyproduktionen.

4.4.3 *Byggmästarna*

Vid de överläggningar jag haft med dels byggföretag och dels Byggmästareföreningen framfördes samstämmt att bruksvärdessystemet utgör ett hinder för byggande av hyreslägenheter. Det efterlystes en större differentiering av hyrorna beroende på läge, både geografiskt och i huset, samt kvalitet. Det föreslogs också en förändrad lagstiftning som tar bort hyresgästens rätt att få hyran provad och sänkt i efterhand.

I övrigt framfördes synpunkter beträffande den långa tid det tar för regeringen att hantera överklagade planer samt att allt större exploateringskostnader i form av att sanering, anslutningsvägar m.m. förväntas bekostas av byggföretagen. I samband med detta diskuterades en kommunalisering av fastighetsskatten, som skulle kunna täcka bland annat delar av exploateringskostnaderna.

Samtliga närvarande byggföretag sade sig vara positiva till blandade upplåtelseformer och till att bygga hyresrätter men framhöll att det förutsätter andra och mer säkra betingelser, inte insatser i form av bidrag.

Tredimensionell fastighetsindelning och ägarlägenheter är av företagen önskade förändringar. Ägarlägenheter skulle öppna en ny möjlighet till kapitalförsörjning för bostadsbyggande.

Företagen efterlyste också förändrade regler för Statens Bostadskreditnämnd (BKN) som öppnar för kreditgaranti till en större del av produktionskostnaden. Med nuvarande regler menade man att kreditgarantin är verkningslös vilket innebär svårigheter för den som inte har möjlighet att själv finansiera en stor del av projektet. Det gäller i synnerhet hyresrätter. Små byggare kan därför inte konkurrera med stora finansiellt starka företag. Även HSB och SABO pekade på behovet av förändrade regler för kreditgarantier.

4.4.4 *Fastighetsägarna*

Fastighetsägarna lyfte fram några faktorer de menar begränsar möjligheten att bygga bostäder. Man pekade på att stora områden lämpliga för bostadsbebyggelse undantas från bebyggelse på grund av att de klassas som naturreservat eller så kallade grönkilar.

En annan begränsande faktor som diskuterades är riktvärdena för buller och tillämpningen av dem. Fastighetsägarna pekade på att trots de avsteg som tillämpas i Stockholm är det svårt att klara kraven i synnerhet för små lägenheter. I en storstad är det ofrånkomligt med ett visst bakgrundsbrus som man menade måste kunna tolereras.

4.4.5 *De hemlösa*

I november inbjöd jag organisationer som arbetar med hemlösa till överläggningar. Till mötet kom representanter för Stockholms stadsmission, Frälsningsarmén, Convictus och Situation Stockholm samt Stockholms socialborgarråd.

Vid mötet framkom att situationen för de hemlösa har hårdnat som en följd av den allmänna bostadsbristen. En uppskattning från berörda organisationer är att det rör sig om 3.000 – 4.000 människor i Stockholms län.

Behovet av framför allt boende med någon form av stöd är stort, då en betydande del av de hemlösa inte klarar av ett eget boende, på grund av missbruk och/eller psykisk sjukdom. Insatser har gjorts, bland annat i form av så kallat trappstegsboende där kraven på den boende och graden av självständighet successivt trappas upp, men tillgången till platser är inte tillräcklig.

Stockholms stad uppgav vid mötet att man planerade för ett särskilt äldreboende för hemlösa och jag kan konstatera att den verksamheten nu har kommit igång.

4.4.6 *Mälardalslänen*

I övriga Mälardalen ökade befolkningen under 1990-2001 med 29.500 personer, varav närmare 28.000 i Uppsala län. Det sammanlagda bostadsbyggandet för dessa län uppgick till cirka 38.000 lägenheter. Av dessa byggdes 13.000 lägenheter i Uppsala län, 8.000 i Södermanlands län, 9.000 i Örebro län samt 8.300 i Västmanlands län. Det, i relation till befolkningsökningen, tämligen omfattande bostadsbyggandet i Örebro län, Södermanlands län och Västmanlands län kan förklaras med att det skett en omflyttning inom länen. Som exempel kan nämnas att både Västerås och Örebro stad ökade sin befolkning med cirka 10.000 invånare under perioden, samtidigt som de båda länen ökade högst marginellt. Många permanentthus i dessa län har också omvandlats till fritidshus under perioden varför det inte uppstått något större tillskott av bostäder för permanent boende.

Under arbetet med Bostadsuppdraget har överläggningar med länsstyrelserna och de berörda kommunerna i de övriga Mälardalslänen genomförts. Det har därvid konstaterats att det i vissa kommuner finns ambitiösa bostadsbyggnadsprojekt. Dessa betyder givetvis ett välkommet tillskott till bostadsförsörjningen i hela regionen. Men så länge kommunikationerna, det vill säga framför allt den spårbundna trafiken, inte kapacitetsmässigt kan svälja ett större resande kommer bostadsbyggandet i övriga Mälardalen endast att ge ett begränsat tillskott till bostadsförsörjningen i Stockholmsregionen. Såväl utbyggnaden av ytterligare spårkapacitet i "Getingmidjan" i centrala Stockholm, som nya dubbelspår på Svealandsbanan, Mälarbanan och Nynäsbanan utgör förutsättningar för att öka järnvägskapaciteten. På sikt måste Ostlänken också komma till stånd.

4.5 **Samordning med åtgärdsprogrammen miljökvalitetsnormer, grönområden m.m.**

I överläggningarna med kommunerna har kopplingen till Länsstyrelsens uppdrag rörande åtgärdsprogram för att uppfylla miljökvalitetsnormen för kvävedioxid kontinuerligt tagits upp. Behovet av god tillgång till kollektivtrafik för ny bebyggelse har understrukits, i syfte att minska bilberoendet.

Under 2002 fick Länsstyrelsen ytterligare två uppdrag som har en koppling till bostadsuppdraget. Det gäller dels att ta fram ett förslag till åtgärdsprogram för att uppfylla miljökvalitetsnormen för partiklar, dels att ta fram ett program för hur länets mest värdefulla tätortsnära områden för friluftsliv och naturvård kan ges varaktigt skydd och förvaltning.

Samordningen mellan Bostadsuppdraget, de här nämnda uppdragen och arbetet med infrastrukturplaneringen har tillgodosetts genom ett kontinuerligt informations- och

erfarenhetsutbyte mellan projekten. Jag tog också tidigt initiativ till en särskild samordningsgrupp med representanter för projektens styrgrupper.

4.6 Samordning med Länsstyrelsens övriga verksamhet som rör bostadsbyggandet

Bostadsbyggandet är sedan länge en prioriterad verksamhet inom Länsstyrelsen. I Bostadsuppdraget har det skett ett kontinuerligt erfarenhetsutbyte mellan alla de delar inom Länsstyrelsen som arbetar med frågor som på olika sätt rör bostadsbyggandet. Det gäller såväl den kontinuerliga uppföljningen av utvecklingen inom bostadsbyggandet som arbetet med fysisk planering, överklagade planer, inventering av förorenade områden, länstransportplaneringen m.m.

4.7 Erfarenheter från kommunöverläggningarna

Några genomgående intryck från överläggningarna med kommunernas politiska företrädare är att det i de allra flesta kommuner finns en uttrycklig vilja att ta ett regionalt ansvar för bostadsbyggandet. Under processens gång har också en förändrad attityd till byggande av hyreslägenheter kunnat märkas. Vid inledningen av 2002 var det långt ifrån samtliga kommuner som planerade för hyreslägenheter och det totala antalet låg omkring 6.000. Vid överläggningarnas slutskede hade denna siffra stigit till drygt 14.000 och samtliga kommuner utom två har ambitioner att få till stånd nybyggnad av hyreslägenheter i den egna kommunen.

Orsakerna till denna attitydförändring är sannolikt flera. Uppdraget i sig har säkert bidragit till att lyfta in bostadsfrågorna på den politiska dagordningen. Bostadsfrågornas tyngd i valrörelsen har förstås varit av betydelse. I några fall har det efter valet handlat om nya politiska riktlinjer när en ny politisk majoritet har tillträtt. Inställningen till hyreslägenheter tycks dock inte vara en blockskiljande fråga. Oavsett politisk majoritet inser man, med ett fåtal undantag, behovet av ökat bostadsbyggande och blandade upplåtelseformer.

En annan drivkraft att bygga bostäder i allmänhet och hyreslägenheter i synnerhet är att man inser att detta är nödvändigt för att kunna rekrytera personal till områden som vård, omsorg och skola i en framtid där behovet av arbetskraft inom dessa områden successivt kommer att öka.

I några kommuner är ambitionen att satsa på små och billiga hyreslägenheter med den egna kommunens ungdomar som främsta målgrupp. I kommuner nära högskola eller forskningsinriktad industri ser man också ett behov av bostäder som inte förutsätter ägande. Ett par kommuner anser det naturligt att ungdomarna söker sig till andra kommuner under några år för att senare, när de bildat familj, söka sig tillbaka till kommunen och småhusboende.

Ett par kommuner med stor andel hyresrätter i miljonprogramsområden ser behov av att komplettera sitt bestånd med egna hem och bostadsrätter för att göra en boendekarriär inom kommunen möjlig och för att kunna erbjuda attraktivt boende för alla som har sin arbetsplats där.

En annan erfarenhet från överläggningarna är att det även i kommuner som relativt nyligen stått med tomma lägenheter, och som i något fall till och med har rivit delar av beståndet, finns en optimism och högt ställda ambitioner för bostadsbyggandet. En anledning kan vara den regionförstoring som pågår och som kan innebära att kommuner som förr var perifera nu har ett mer centralt läge.

Marknadens förändringar kan dessutom vara en bidragande orsak till en ändrad inriktning i byggandet. Efterfrågan på dyra och exklusiva bostadsrätter har minskat.

4.7.1 *Delregional planeringssamverkan*

I delar av länet pågår en delregional samverkan mellan kommuner som har identifierat gemensamma intressen. Mest tydlig är denna samverkan på Södertörn och i den nordöstra delen av länet.

I en skrivelse daterad november 2002, och undertecknad av samtliga kommunstyrelseordförande på Södertörn, *Ramöverenskommelse Staten Södertörns-kommunerna*, åtar sig Södertörnskommunerna att verka för att en bostadsbebyggelse kommer till stånd om sammantaget cirka 12.000 bostäder under åren 2003-2006, varav cirka 2.000 hyresrätter. Södertörnskommunerna föreslår att de kommunvisa överenskommelserna kompletteras med den föreliggande ramöverenskommelsen. I förslaget redovisas även de transportinfrastruktursatsningar som dessa kommuner anser nödvändiga. I skrivelsen föreslås också att investeringsbidrag för hyreslägenheter reserveras för Södertörns-kommunerna gemensamt, med möjlighet att överföra det mellan kommunerna. Jag har dock inte sett det som möjligt att tillmötesgå detta önskemål då mitt uppdrag har varit att fördela investeringsbidraget till de enskilda kommunerna var för sig.

Även nordostkommunerna (UNO-kommunerna) har gemensamt redovisat ett långsiktigt bostadsbyggande och framfört gemensamma krav på såväl vägutbyggnader som kollektivtrafik, bland annat en pendeltågsgren till Arninge, som nödvändiga för delregionens planerade utveckling.

5 ÖVERENSKOMMELSERNA – FORM OCH RESULTAT

5.1 Utformning

Av direktiven framgår att överläggningarna syftar till att ”resultera i skriftliga överenskommelser i vilka kommunerna åtar sig att planera för och i övrigt initiera och säkerställa ett ökat byggande av bostäder. Överenskommelserna kan innehålla villkor för kommunernas åtaganden, till exempel vad gäller upplåtelse av mark och genomförande av infrastrukturinvesteringar.”

En viktig fråga i arbetet har varit att ta ställning till formen för överenskommelserna. Jag har ansett att de bör uttrycka förpliktelser från såväl staten som kommunerna utan att de samtidigt blir juridiskt bindande. Det rör sig således i huvudsak om ”letters of intent”. Mina förhandsbesked till kommunerna om investeringsbidrag är dock bindande för Länsstyrelsen.

Det har varit en strävan att få överenskommelserna så stringenta och avtalsliknande som möjligt för att dels ge dem trovärdighet, dels slippa eventuella tolkningstvister i efterhand. Det har också varit viktigt att klargöra att överenskommelserna förutsätter att

gällande lagstiftning skall tillämpas när projekten senare kan komma att bli föremål för prövning av Länsstyrelsen eller andra myndigheter.

När det gäller statens åtaganden avser dessa dels utfästelser om medel för investeringsbidrag till hyresrätter, dels förslag till prioriteringar av trafikinvesteringar. Alla kommuner förde i överläggningarna fram krav på trafikinvesteringar som förutsättning för att de skulle påta sig ett ökat bostadsbyggande. Andra punkter som togs upp av kommunerna var bidrag till sanering av förorenad mark. Även önskemål om bidrag till nedgrävning av elledningar för att möjliggöra bostadsbyggande fördes fram.

5.2 Kommunernas planerade bostadsbyggande

I överenskommelserna redovisar kommunerna hur stort bostadsbyggande de är beredda att verka för, fördelat på olika upplåtelseformer, åren 2003-2006 med en ”utblick” ytterligare fem år framåt. Vidare anges vilka transportinvesteringar, både i väg och kollektivtrafik, som anses vara en förutsättning för att de skall påta sig ett ökat bostadsbyggande. Överenskommelser har träffats med samtliga kommuner utom Nynäshamn, Sollentuna och Vaxholm, där kommunen ännu inte slutligt avgjort frågan, samt Ekerö som avböjt att teckna överenskommelse. Överenskommelserna biläggs i sin helhet (bilaga 2).

Det sammanlagda planerade byggandet under åren 2003 – 2006 i Stockholms län uppgår till drygt 56.000 lägenheter. Jag räknar då in även det bostadsbyggande som de kommuner som inte tecknat något avtal redovisat under överläggningarna. Det är kommunernas ambition att drygt 14.000 av lägenheterna skall upplåtas med hyresrätt (exklusive studentbostäder och specialbostäder). I arbetet med Bostadsuppdraget har jag inte kunnat konstatera någon entydig ambition att minska obalansen mellan olika upplåtelseformer i de kommuner som har den lägsta andelen hyreslägenheter. Det planerade byggandet per kommun samt fördelningen av investeringsbidrag är följande:

Kommun	Lägenheter med påbörjande 2003-2006		Investerings-Bidrag kronor	Påbörjande 2007-2011
	totalt	varav hyresrätt		
Botkyrka	1.740	272	15.600.000	1.700
Danderyd	200			100
Ekerö**	620			750
Haninge	1.100	570	43.500.000	3.200 – 4.800
Huddinge	2.800	515	25.600.000	2.500
Järfälla	1.400	390	24.600.000	2.000
Lidingö	355	250	17.000.000	
Nacka	4.500	680	42.600.000	3.350
Norrtälje	1.250	646	28.400.000	1.500
Nykvarn	550	125	8.500.000	450
Nynäshamn*	950	93	7.600.000	700
Salem	600	75	9.500.000	
Sigtuna	1.600	753	42.600.000	1.750
Sollentuna*	1.200	450	22.800.000	1.250
Solna	5.300	840	37.900.000	
Stockholm	20.000	5.150	331.800.000	20.000
Sundbyberg	1.500	955	46.500.000	1.600
Södertälje	1.600	250	25.500.000	2.500
Tyresö	1.000	200	8.500.000	600
Täby	1.500	100	3.600.000	1.400
Upplands Väsby	1.400	539	31.300.000	1.500
Upplands-Bro	1.800	923	42.600.000	3.000
Vallentuna	1.000	80	5.700.000	1.100
Vaxholm*	400	65	4.700.000	400-900
Värmdö	1.200	500	23.800.000	1.100
Österåker	750	191	14.200.000	1.000
Tidigare fördelat			90.199.000	
Återstår att fördela			45.401.000	
Totalt	56.315	14.612	1.000.000.000	53.000-55.000

I siffran för det totala byggandet 2003 – 2006 ingår även ca. 4.000 studentlägenheter samt ett inte definierat antal specialbostäder.

*Förslaget till överenskommelse har ännu (10 april) inte slutligt behandlats i kommunen.

**Kommunen har avböjt att teckna överenskommelse.

Ovanstående siffror avspeglar kommunernas ambitioner. Erfarenheterna från de årliga bostadsmarknadsenkäterna visar att 70-80 procent av planerna blir verklighet. I enkäten bedömer kommunerna kommande bostadsbyggande på ett till två års sikt. I Bostadsuppdraget sträcker sig prognoserna längre, varför osäkerheten kan antas vara större. Det kan dock konstateras att även om enbart 70 procent av planerna blir genomförda så innebär det ett avsevärt ökat bostadsbyggande jämfört med den föregående fyraårsperioden.

5.3 Investeringsbidraget och antalet anmälda hyresrätter

När investeringsbidraget för nybyggnad av hyresbostäder infördes 2001 avsattes 2,5 miljarder kronor för hela landet. Med Bostadsuppdraget bemyndigades jag att från och med 2002 fördela en miljard av detta belopp till kommunerna i Stockholms län. Med maximalt investeringsbidrag, enligt nuvarande regler 150.000 kronor, räcker miljarden till knappt 6.700 lägenheter.

De förhandsbesked som jag ger i överenskommelserna är inte knutna till specifika projekt. Kunskapen om aktuella projekt har dock utgjort underlag vid fördelning av miljarden. Kommunerna lämnade kompletterande upplysningar om vilka projekt som med stor sannolikhet skulle komma igång och vilka projekt som i särskilt hög grad kommer att uppfylla intentionerna för bidraget. Kommunerna fick också yttra sig om vilka projekt de prioriterar. Hänsyn har tagits till de uppgifter som redovisats, men också om kommunerna tagit aktiv ställning till att öka bostadsbyggandet och andelen hyresrätter. Vid slutjusteringen av beloppen, för att klara ramen 1 miljard, gjordes en procentuellt lika stor minskning för alla kommuner.

Slutresultatet har blivit att en stor del av pengarna har fördelats till kommuner där det finns konkreta projekt som påbörjas under 2003 och 2004. För att undanröja risken att delar av miljarden till investeringsbidrag inte blir förbrukade i en kommun, till exempel på grund av att planerade projekt inte kommer till stånd, samtidigt som det finns behov av ytterligare medel för projekt i andra kommuner har den summa som reserverats för en viss kommun fördelats på åren 2003-2006. Länsstyrelsen kommer att följa medelsförbrukningen kontinuerligt och vid behov omfördela ej förbrukade medel.

Kommunernas bedömning att mer än 14.000 nya hyreslägenheter kan påbörjas under fyra år bygger på att projekten har god möjlighet att få del av investeringsbidraget. Också jag bedömer att en stor del av dessa projekt är i behov av statliga investeringsstöd för att komma till stånd. Jag kan konstatera att regeringen nu lagt en proposition med förslag på ytterligare ett stöd för lägenheter på 70 m² eller mindre. Utformningen av det nya bidraget innebär att bidragsandelen ökar för små lägenheter och blir oförändrad för större. Förändringar innebär samtidigt att länets ram för det nuvarande bidraget räcker till fler lägenheter. Upplysningar om förslaget till nytt stöd har fogats in i överenskommelserna.

5.4 Transportinfrastruktur

5.4.1 *Behovet av investeringar*

Trafikinvesteringarna i överenskommelserna avser såväl vägar som kollektivtrafik. Det har varit en fördel att processen med infrastrukturplaneringen för transportinvesteringarna, dvs. länsplanen, nationella banhållningsplanen och väghållningsplanen, pågick parallellt med överläggningarna om bostadsbyggandet.

Samtidigt som det har varit en fördel med Vägverkets och Banverkets parallella planering har det också medfört komplikationer. Utfästelserna om transportinfrastrukturprojekt har varit behäftade med en del osäkerheter till följd av tidpunkten för besluten om Banverkets och Vägverkets planförslag. När det gäller projekt i länsplanen löstes det på så sätt att överenskommelserna anger att respektive projekt är medtaget i förslaget till länsplan, vilket behandlats i Länsstyrelsens styrelse i november 2002, då styrelsen beslöt att sända ut förslaget på remiss till kommunerna. Motsvarande gäller för den

nationella banhållningsplanen och väghållningsplanen, där remissbeslut fattades av Banverkets respektive Vägverkets styrelse i december 2002, men inte blev offentliga förrän i mitten av januari 2003. Dessutom har SL, i en särskild överenskommelse med mig, utfäst sig att genomföra ett stort antal investeringar och förberedelser härför under förutsättning att statsbidrag kommer att utgå.

Utfästelserna i överenskommelserna bygger således på Vägverkets, Banverkets och Länsstyrelsens förslag till investeringsplaner samt på den särskilda överenskommelse som jag har slutit med SL. Planförslagen är för närvarande ute på remiss och först i höst blir de föremål för regeringsbeslut. Detta medför att överenskommelserna är behäftade med viss osäkerhet beträffande trafikinvesteringarna, vad gäller såväl konkreta projekt som den totala omfattningen. De inblandade parterna är därutöver medvetna om att utbyggnaden av trafikinfrastrukturen är en komplicerad och lång process. Den fysiska utformningen av åtgärderna kan komma att påverkas såväl som de definitiva budgetbesluten kan komma att påverka det slutliga utfallet av investeringsplaneringen.

Reaktionerna i kommunerna vad gäller de objekt som kommit med i de olika planförslagen, och därmed i överenskommelserna, är blandade. Att stora och för regionen betydelsefulla vägprojekt som E 18 mellan Hjulsta och Kista, Norrortsleden, Norra Länken och Södertörnsleden finns med ses naturligtvis som positivt. Likaså möter den fortsatta satsningen på tvärspråvägen samt pendeltågstunneln under Stockholm positiva reaktioner.

Det finns kommuner som i huvudsak har fått sina villkor om trafikinvesteringar tillgodosedda i överenskommelserna. Överlag finns dock en besvikelse över att trafik- och infrastruktursatsningarna i Stockholmsregionen totalt sett är otillräckliga. I enskilda kommuner eller i delar av regionen är besvikelsen stor också över att viktiga trafiksatsningar inte har kommit med i planförslagen, att enbart delar finns med eller att de ligger mycket sent i planperioden. Det har i många kommuner funnits förhoppningar om att det ansvar man tar för regionens bostadsbehov skulle resultera i större motprestationer från staten i form av vägar och spårbunden trafik.

Som exempel kan nämnas motorvägsavfarter och trafikplatser i bland annat Upplands-Bro och Järfälla som inte är med i förslaget till nationell väghållningsplan. Det är viktigt att finansiering av dessa åtgärder läggs in i planen i den fortsatta processen eftersom viktiga förutsättningar för bostadsutbyggnad annars saknas i dessa kommuner.

Några kommuner har gjort direkta kopplingar mellan specifika bostadsprojekt och trafikinvesteringar i överenskommelsen. Ett exempel är Haninges överenskommelse, där det förutsätts att en ny pendeltågsstation samt en ny motorvägsavfart anläggs, för att det nya bostadsområdet Vega skall komma till stånd. Ett annat exempel är Täby där en långsiktig utbyggnad av cirka 1.000 bostäder i Täby Centrum förutsätter statsbidrag till en planskild korsning Bergtorpsvägen/Roslagsbanan.

Något som har mottagits positivt är att det ändå startas utredningar och studier av projekt som inte finns med i planerna. Det innebär att processer ändå kommer igång och att kommunerna får möjligheter att se framåt.

Mot bakgrund av vikten av att bygga bort bostadsbristen och med hänsyn till eftersläpningen av trafikinvesteringar i Stockholmsregionen ser jag det som mycket angeläget att

Stockholms län tilldelas medel i enlighet med den 150-procentsnivå som redovisas i förslaget till Länsplan för regional transportinfrastruktur. Länsstyrelsen kommer att lämna ett underlag för regeringens beslut om definitiv investeringsram i början av augusti och där närmare redovisa hur ytterligare medel kan användas.

Jag ser det vidare som angeläget att regeringen vid beslutet om prioriteringarna av objekt i de nationella infrastrukturplanerna också beaktar de särskilda förutsättningar som gäller i Stockholmsregionen. Förutom de traditionella frågorna som framkomlighet, miljö och trafiksäkerhet bör vid medelstillelningen hänsyn tas även till det stora bostadsbehovet i Stockholms län, vilket medför särskilda krav på urvalet av trafikinvesteringar och fördelningen av resurser i landet.

5.4.2 *Konkreta projekt*

Stockholmsberedningen har i sitt arbete kommit fram till att det i Stockholm-Mälardalsregionen krävs transportinvesteringar i storleksordningen 97 miljarder kronor inom ett 30-årsperspektiv.

Vissa större bostadsexploateringar är direkt kopplade till nödvändiga vägbyggen eller spårlösningar. Det gäller till exempel Barkarby, Stora Urvik, Huvudsta, Riksten och Vega. Flertalet kommuner tar upp de av Stockholmsberedningen utpekade infrastruktur-satsningarna som angelägna, även om de inte har ett direkt samband med bostadsbyg-gande i den egna kommunen. Det handlar bland annat om ”Getingmidjan”, pendeltågs-tunnel, Förbifart Stockholm, färdigställande av Ringen och tvärsårvägsförbindelser.

Några kommuner för också fram trafikåtgärder som inte direkt är kopplade till specifika bostadsprojekt men som ändå anses nödvändiga för att kommunen skall kunna klara en befolkningsökning. Det gäller bland annat planskilda järnvägs korsningar, förbättrade motorvägspåfarter, förbifarter runt centralorten, upprustning av befintlig spårbunden trafik och trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

Trafikinvesteringar som är direkt kopplade till nya större bostadsområden:

Projekt som helt eller delvis ingår i förslagen till investeringsplaner

- Väg 226. Riksten – 2.400 lägenheter.
 - E 18 Hjulsta – Kista – Ulriksdal. Nya bostadsområden i Barkarby, Ulriksdalsfältet, Västerjärva och Stora Ursvik. Totalt omfattar dessa projekt cirka 12.000 lägenheter.
 - Väg 76 Förbifart Norrtälje. Förutsättning för all planerad byggnation norr om Norrtäljeån, ca. 1.200 lägenheter.
 - Väg 225 mellan Moraberg och Gärtuna. Glasberga sjöstad cirka 700 lägenheter.
- Sammanlagt 16.300 lägenheter

Projekt som inte ingår i förslagen till investeringsplaner

- Pendeltågsstation Vega samt motorvägsavfart i Handen. Vega bostadsområde - 4.100 lägenheter
 - Spårlösning från Akalla till Barkarby samt en ombyggnad av Barkarby trafikplats. Utbyggnad av Barkarbyfältet, med upp till 4.000 lägenheter.
 - E 18 Ombyggnad av Kungsängens trafikplats. Rankhusområdet cirka 3.000 lägenheter.
 - E 18 Ny trafikplats i Bro. Utbyggnad i Bro samhälle cirka 2.000 lägenheter.
 - Huvudstaled med Tritonkoppling. Cirka 4.000 lägenheter.
 - Danviks lösen – ombyggnad av Värmdöleden från Danvikstull och österut. Möjliggör ca. 1.500 lägenheter.
 - Väg 1004 Svinningevägen. Utbyggnad av Täljöviken med 2.000 lägenheter.
 - Planskild korsning Bergtorpsvägen/Roslagsbanan. Utbyggnad av Täby Centrum cirka 1.000 lägenheter.
 - Gång-, cykel- och kollektivtrafikunnel under E 4 vid Bredden i Upplands Väsby. Älsundadalen cirka 3.000 bostäder.
- Sammanlagt 24.600 lägenheter

Stora trafikprojekt som flertalet kommuner lyft fram som nödvändiga för fortsatt utbyggnad i respektive kommun eller i delregionen:

Projekt som helt eller delvis ingår i förslagen till investeringsplaner

- Norrortsleden fullt utbyggd-
- Pendeltågstunnel under centrala Stockholm
- Förstärkt spårkapacitet Tomtebodavägen – Kallhäll
- Norra Länken
- Södertörnsleden
- Fortsatt utbyggnad av tvärbanans olika sträckningar
- Fyra körfält på sträckan Rotebro – Stäket
- Väg 73 Fors – Nynäshamn

Projekt som inte ingår i förslagen till investeringsplaner

- Ny vägförbindelse över Mälaren väster om Stockholm
- Pendeltågsgren till Arninge
- E18, ytterligare körfält från Danderyds kyrka – Arninge

Önskemål om trafikinfrastrukturåtgärder som inte direkt är relaterade till ett specifikt bostadsområde, men som ändå anses nödvändiga för fortsatt expansion i kommunen som helhet:

Projekt som helt eller delvis ingår i förslagen till investeringsplaner

- Planskild korsning i Vallentuna Centrum
- Väg 222. Ombyggnad på sträckan Mölnvik – Ålstäket
- Hökmossevägen i Nykvarn
- Margretelundsvägen – Isättravägen i Österåker
- Sandbäcksporten i Salem
- Tyresövägen – Strandallén
- Hågelbyleden i Botkyrka
- Gudöbroleden i Tyresö
- Huddingevägen, sträckan Huddinge k:a – kommungränsen

Projekt som inte ingår i förslagen till investeringsplaner

- Flyttning av pendeltågsstation i Märsta
- Upprustning av väg 263/Arlandaleden
- Tågstopp i Upplands Väsby på sträckan Stockholm – Arlanda

Ett antal kommuner tar upp bussrelaterade trafikåtgärder samt infartsparkeringar som angelägna för att möjliggöra ett ökat bostadsbyggande.

5.4.3 *SL:s utfästelser*

I samband med Bostadsuppdraget har även ett antal kollektivtrafikprojekt identifierats som nödvändiga för bostadsbyggandet. Det gäller såväl investeringar där staten är ansvarig som sådana där Stockholms läns landsting/SL är huvudman.

SL och Landstinget har efter hemställan från mig gjort utfästelser i form av en ”avsiktsförklaring” avseende dels utbyggnader dels att påbörja utredningar där investeringarna befinner sig i ett tidigt planeringsskede. SL:s/SLL:s utfästelser är villkorade med att de förutsätter statliga bidrag. Skulle sådana inte ges förbehåller sig SL rätten att revidera sina åtaganden. Avsiktsförklaringen har undertecknats av SL:s vd Gunnar Schön och mig.

SL utgår ifrån att staten kommer att genomföra följande investeringar:

- Partiella dubbelspår (mötesspår) och förlängda plattformar Västerhaninge – Nynäshamn.
- Fyra spår Tomtebodavägen – Kallhäll.
- Pendeltåg Solna – Arninge.
- Planskild korsning Roslagsbanan – Vallentuna C.
- Motorvägshållplats Nacka.

SL utfäster sig för sin del att, under förutsättning att statliga bidrag utgår, genomföra utbyggnad av följande kollektivtrafikobjekt:

- Tvärbanan Ost. Utbyggnad av snabbspårvägen från Sickla udde till Slussen samt en till snabbspårväg konverterad Saltsjöbana.
- Tvärbanan Norr. Utbyggnad av snabbspårvägen mellan Alvik – Ulvsunda – Solna station.
- Tvärbanan Norr (Kista-grenen). Utbyggnad av snabbspårväg från Alvik – Ulvsunda (gemensam sträcka med ovan nämnda snabbspårväg) – Bromma – Solvalla – Ursvik och/eller Rinkeby – Kista samt koppling till pendeltågstrafiken längs Märsta-grenen.
- Roslagsbanan. Upprustning av Roslagsbanan samt ny sträckning Hägernäs – Arninge.
- Infartsparkeringar. Utbyggnad av infartsparkeringar i markläge. En precisering sker efter diskussion med respektive kommun.
- Regionala stombusslinjer. Utbyggnad från 2003 av stombusslinjerna Skarpnäck – Skärholmen, Mörby station – Jakobsbergs station (via Kista), och bussar till Värmdö samt Nacka. Fortsatta utredningar kommer att genomföras vad gäller stombusslinjer Handen – Huddinge – Skärholmen, Handen – Nacka samt förlängning av befintlig stombuss från Sollentuna (startar från Vällingby) till Täby.

Utöver ovan nämnda utbyggnader utfäster sig SL att genomföra fördjupade utredningar, tillsammans med berörda kommuner, för följande kollektivtrafikutbyggnader:

- Spår Akalla – Barkarby. Utredning avseende en förlängning av tunnelbanan från Akalla till Barkarby alternativt en ny snabbspårväg Barkarby – Akalla med anknytning till Tvärbanan Norr (Kista-grenen). Utredningen skall även omfatta effekter av ett nytt nordligare läge för Barkarby station.
- Tvärbanan Solna station – Bergshamra/Universitetet – Ropsten. Fördjupade utredningar avseende en snabbspårväg från Solna station till Universitetet, antingen via Bergshamra alternativt i tunnel under Brunnsviken.
- Tunnelbana Odenplan – Karolinska – Solna. Utredningen avser utbyggnad av ny gren till tunnelbanans gröna linje som bland annat kopplas till exploatering av Norra stationsområdet.
- Pendeltågsstation Vega. Utredningen avser en ny pendeltågsstation mellan Haninge C och Skogås för att trafikförsörja en utbyggnad av bostadsområdet Vega.
- Snabbspårväg Syd. Utredningen avser en snabbspårväg från Älvsjö station via Fruängen, Skärholmen, Kungens kurva till Flemingsberg.

De fördjupade utredningarna skall bland annat resultera i underlag avseende samhälls-ekonomisk nytta, resandeunderlag, investerings- och trafikeringskostnader samt restidseffekter för resenärerna.

Utfästelsen avseende utbyggnader gäller under förutsättning att i överenskommelserna angivna, direkt eller indirekt berörda, bostadsutbyggnader genomförs, att SL erhåller statsbidrag med 50 procent för de infrastrukturinvesteringar och de fordon utbyggnaderna kräver samt att erforderliga detaljplaner tas fram och övriga planmässiga förutsättningar klarläggs.

SL förbehåller sig därutöver rätten att inför en utbyggnad självständigt pröva vart och ett av de angivna projekten utifrån de av landstingsfullmäktige angivna budgetramarna.

Utfästelsen avseende förberedelser gäller under förutsättning att SL erhåller utredningsmedel från staten och att berörda kommuner medverkar aktivt vad gäller underlag om bostadsförsörjningsplaner och annat underlag som krävs för en relevant utredning.

5.4.4 Mer resurser till Stockholmsregionen

Sammanfattningsvis kan det konstateras att de projekt som ingår i de förslag till länstrafikplan, nationell väghållningsplan och nationell banhållningsplan, som för närvarande

är ute på remiss, är klart otillräckliga för att klara av trafikens kapacitets- och miljöproblem och för att ge möjligheter för ett ökat bostadsbyggande. Min bedömning är att detta endast i begränsad omfattning påverkas av om ett försök med trängselavgifter kommer att genomföras. Bostadsbristen i Stockholmsregionen är ett nationellt problem och bostadsbyggandet i regionen är därför inte enbart en angelägenhet för kommunerna i länet. För de ansvariga för trafikinfrastruktur och kollektivtrafik innebär det ytterligare en viktig prioriteringsgrund att beakta behovet av nya bostäder, vilket bör vara ett tungt vägande motiv när pengarna skall fördelas över landet.

- ❑ Regeringen bör tilldela Stockholms län medel enligt det 150-procentsalternativ som finns beskrivet i förslaget till Länsplan för regional transportinfrastruktur.
- ❑ Vidare bör regeringen vid beslut om nationell väghållningsplan respektive banhållningsplan fullt ut beakta trafiklösningarnas betydelse för bostadsfrågorna så att resurser finns att skapa förutsättningar för ett kraftigt ökat bostadsbyggande och en tillräcklig transportkapacitet i Stockholmsregionen.

5.5 Hänsyn till miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid

Den hänsyn till miljön som direktiven förutsätter är en naturlig del i den samverkan mellan kommun och länsstyrelse som alltid präglar planprocessen. Sedan miljöbalkens tillkomst 1999 har Länsstyrelsen i såväl utbildningssammanhang som i anslutning till fysiska planer redogjort för miljö kvalitetsnormernas rättsliga status och beskrivit hur normerna kan komma att påverka planerad bebyggelse.

Att minska biltrafiken ger den avgjort bästa effekten när det gäller att uppnå en godtagbar luftkvalitet i regionen totalt sett. Stockholms län har en internationellt sett hög kollektivtrafikandel. En målsättning är att ytterligare öka kollektivtrafikandelen. I Bostadsuppdraget och i diskussionerna om samordningen med trafikinfrastrukturplaneringen har således tillgången till kollektivtrafik tillmätts stor betydelse.

I sammanhanget diskuteras också frågan om avvägningen mellan det regionala och det lokala perspektivet när det gäller att tillgodose kraven på god luftkvalitet och att beakta även andra hälsoskyddsfrågor. Att bygga stadsmässigt i centrala lägen kan öka svårigheterna att tillgodose kraven på god luftkvalitet lokalt. Med en omsorgsfull utformning av bebyggelsen som ger god ventilation i gaturummen visar det sig dock ofta möjligt att komplettera i centrala lägen. Problem kan dock uppstå lokalt om gaturummen sluts i närområdet av vägar och gator med mycket trafik eftersom halten kvävedioxid i bakgrunds-nivån där är så hög att normen kan överskridas om ventilationen försämras.

Länsstyrelsen kommer i sommar att redovisa förslag till åtgärdsprogram för att uppfylla miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid i enlighet med regeringens uppdrag. En motsvarande redovisning kommer i slutet av året att lämnas beträffande miljö kvalitetsnormen för partiklar. Redan nu går att konstatera att nuvarande och kommande krav på avgasrening kommer att minska utsläppen av kvävedioxid i sådan utsträckning att miljö kvalitetsnormen kommer att klaras på sikt (efter 2010). Dock krävs särskilda åtgärder på några gator och vägar i länet för att klara normen år 2006. Problemen med partiklar är mycket svårare att lösa. Miljö kvalitetsnormen får inte överskridas från 2005 och i dagsläget har ingen åtgärd som minskar utsläppen satts in. Även om också detta i stor utsträckning måste lösas med tekniska åtgärder förstärker problemet angelägenheten av att samhällsbyggandet sker så att behovet av enskilda transporter minimeras.

5.6 Byggekostnader och hyror

Bostadsproduktionen har under ett tiotal år dominerats av dyra bostadsrätter. För att klara bostadsförsörjningen i länet behöver inte bara antalet nya bostäder öka väsentligt utan även andelen hyresrätter och bostäder som kan efterfrågas av hushåll i normala inkomstlägen.

Bristande konkurrens mellan byggföretagen är en av orsakerna till det ensidiga byggandet och till de höga produktionskostnaderna. Regeringen utsåg under 2002 landshövdingen Lars-Eric Ericsson att utreda förutsättningarna för en ökad konkurrens inom byggsektorn. Den så kallade Byggekommisionen redovisade i sitt betänkande (SOU 2002:115), som avlämnades i slutet av 2002, förslag till åtgärder för att skapa bättre konkurrensförutsättningar.

Andra orsaker är att finansieringsvillkoren, bland annat statliga lån och subventioner till bostadsbyggandet, har försämrats. Markpriserna har ökat liksom olika kommunala avgifter. Annat som kan vara kostnadsdrivande är produktionsförutsättningarna i tätbebyggda områden och krav på utformning med hänsyn till omkringliggande bebyggelse. Många överklaganden med försenade byggstartar som följd påverkar också kostnaderna i ogynnsam riktning.

Under överläggningarna var de flesta kommunrepresentanterna av uppfattningen att en ökad bostadsproduktion borde ha ett betydande inslag av hyresrätter, men man var dock inledningsvis tveksam till möjligheten att få någon intresserad av att producera hyresrätter på grund av relationen mellan kostnader och möjligt hyresuttag. Under året har det skett en förändring av denna inställning. Detta avspeglas i de successivt ökande antalet hyresrätter kommunerna ställt i utsikt.

Samtidigt som marknaden för dyra bostadsrätter har försvagats har olika möjligheter prövats för att få fram billigare bostäder. Det handlar till exempel om att bygga flerbostadshus av fabrikstillverkade moduler tillverkade i andra delar av landet eller importerade från länder på andra sidan Östersjön. Det inte bara pressar priserna här, det ger också arbetstillfällen i områden med arbetslöshet. Den entreprenadtävling SABO utlyst tillsammans med åtta kommuner för att få fram billiga och bra bostäder engagerade många byggföretag och ett stort antal tävlingsbidrag visade att det går att bygga bostäder även i Stockholms län med en hyresnivå på 1.100 kr/m² och år under förutsättning att projekten inte belastas av alltför höga markpriser eller exploateringskostnader för till exempel infrastruktur.

Jag kan också konstatera att nya aktörer gör entré på Stockholmsmarknaden. Stockholms stad har i en markanvisningstävling för en tomt i Hammarby Sjöstad fått in anbud från företag med sin hemvist utanför länet som erbjuder en produktion på en helt annan nivå än övrig produktion i området. Även andra i branschen signalerar intresse av att producera billiga bostäder. För att det skall vara möjligt är låga markpriser en förutsättning. Exemplet visar också att kommuner som bedriver en aktiv markpolitik ställer billig mark till förfogande och öppnar därmed för produktion av bostäder med rimliga boendekostnader.

En faktor som också påverkar denna utveckling är det investeringsbidrag som infördes under slutet av 2001 och förslaget om momskompensation för små lägenheter som lämnades till riksdagen i mars.

6 ANDRA VIKTIGA FRÅGOR

6.1 Kapitalförsörjning

Behovet av riskvilligt kapital för finansiering av bostadsbyggande är en fråga som lyfts fram under överläggningarna. Fastighetsägare och kreditgivare får enligt det nu gällande bostadsfinansieringssystemet själva bära en stor del av de finansiella riskerna. Staten har tidigare genom statliga lån eller kreditgarantier tagit en del av kreditriskerna. Kreditgivarna är nu mycket restriktiva och kräver kapitaltäckning för bottenlånet. Flera kommuner har framfört att det drabbar medelstora och mindre privata fastighetsbolag. Dessa fastighetsbolag är ofta beroende av statsgarantier för att ordna finansieringen. Kreditgivarnas krav på egen insats blir annars alltför stor. Detta begränsar möjligheten för små och nya aktörer att bygga bostäder i Stockholms län, i synnerhet hyresrätter.

Utformningen av de kreditgarantier Statens Bostadskreditnämnd (BKN) kan lämna är sådan att de, i vart fall i Stockholms län, numera i praktiken saknar betydelse. Anledningen är att de lån man har möjlighet att garantera har så låg risk att det inte behövs någon garanti. För lån i sämre säkerhetslägen, där kreditinstituten kräver extra säkerheter, kan BKN inte lämna några garantier. Fastighetsägaren måste då själv lämna alternativ säkerhet, till exempel i andra fastigheter, eller sätta in eget kapital.

BKN har föreslagit förändringar av reglerna för kreditgarantier ”En kreditgaranti från botten upp till övre gräns skulle få positiva effekter för långivare och låntagare på grund av att kravet på kapitaltäckning för bottenlån bortfaller” konstaterar BKN i sitt förslag. BKN förordar även möjlighet till kreditgaranti för lån under byggtiden. Min bedömning är att dessa förändringar skulle underlätta för de medelstora och mindre fastighetsbolagen att ordna finansieringen av sina projekt.

- Reglerna för kreditgarantier bör ändras så att de möjliggör att en större andel av produktionskostnaden kan lånefinansieras utan extra säkerhet samt att garanti också lämnas för byggkreditivet.

6.2 Det kommunala skatteutjämningssystemet

Tre av länets kommuner har en lägre byggkostnadsfaktor än resten av länet, vilket påverkar utjämningsbidraget negativt. Faktorn bestämdes i början på 1990-talet med då aktuella byggkostnader som grund. Idag är produktionskostnaderna höga även i dessa kommuner.

När det gäller investeringsbidraget för hyresbostäder har regeringen nyligen beslutat att dessa kommuner ingår i Stockholmsregionen och att de därmed har samma storlek på bidraget som övriga kommuner i länet. Avgörande för i vilken region en kommun skall ingå är kostnaderna för att producera bostäder och behovet av ökat bostadsbyggande. Dessa beslut bör motivera en justering även av byggkostnadsfaktorn.

Ett antal kommuner har uppgivit att den statliga skatteutjämningen är en fråga som måste lösas för att de skall vara beredda att ställa upp på ett mera omfattande bostadsbyggande. Ulf Adelsohn föreslog i sitt bostadsuppdrag att det skulle införas en kompensation i statsbidragssystemet för kommuner som ökar sin befolkning. Vidare föreslogs att en översyn av hela systemet borde göras.

En parlamentarisk kommitté för översyn av det kommunala statsbidrags- och utjämningsystemet tillsattes av regeringen i september 2001. I direktiven framhålls att de ekonomiska konsekvenserna av en kraftig befolkningsökning kan behöva analyseras och bli föremål för överväganden. Kommittén skall redovisa sitt uppdrag till regeringen senast den 1 oktober 2003.

Stockholms läns landsting har till regeringen framfört invändningar mot nuvarande system. Samtliga partier står bakom att systemet inte tar tillräcklig hänsyn till kollektivtrafikens kostnader, det högre kostnadsläget i Stockholmsregionen eller de kostnadsökningar som en snabb befolkningsökning medför. Förhållanden som om de inte tillräckligt beaktas gör att systemet slår mot tillväxten.

- Regeringen bör uppmärksamma Utjämningskommittén på vikten av att skatteutjämningsystemet inte motverkar tillväxt. Kommittén bör också undersöka möjligheten att höja byggkostnadsfaktorn för Södertälje, Nynäshamn och Norrtälje till samma nivå som övriga kommuner i länet.

6.3 Hänsyn till riktvärden för buller

I diskussionerna om planerade nya bostäder aktualiseras ofta frågan om hur bebyggelsen kan bli godtagbar från bullersynpunkt. Oftast är det fråga om att klara närheten till störande vägtrafik. Konflikterna kan då i allmänhet hanteras med hjälp av den avstegsmodell som sedan länge tillämpas i tätbebyggda delar av Stockholmsregionen.

I samarbete med bland annat Stockholms stad och byggbranschen arbetar Länsstyrelsen kontinuerligt med att hitta lösningar för att bullernormerna ska kunna uppnås i olika byggprojekt. Trots problem i enstaka fall kan jag konstatera att det under senare tid kommit till hundratals nya lägenheter i innerstan där bullerproblemen hittills kunnat bemästras.

I Stockholmsregionen med dess täta bebyggelse och konkurrens mellan många intressen finns bullerproblem inte bara i anslutning till starkt trafikerade gator och vägar utan också i anslutning till järnvägs- och annan spårtrafik samt vid kanaler för sjöfarten eller intill hamnverksamhet. Bullerstörningar som påverkar stora områden härrör från flygtrafik och från skjutfält. Ytterligare andra typer av buller är det bakgrundsbrus som finns i staden och som har sin grund i den samlade trafikmängden inom ett område och det alltmer uppmärksammade problemet med buller från fläktar, inte minst inom tidigare tysta innerstadsgårdar.

De riktvärden för buller som tillämpas kom till utifrån bedömningen att samhället kan acceptera att en viss andel av befolkningen anser sig vara utsatt för bullerstörningar. Riktvärdena är alltså satta som en störningsnorm, men de tillämpas som en hälsonorm. Så strikt som värdena därmed tillämpas leder de ibland, enligt min uppfattning, till en dålig stadsmiljö. Frågan om boendekvalitet är beroende av en mängd faktorer som lämpligen vägs samman på kommunal nivå i syfte att uppnå en för människorna god helhetslösning.

Stora delar av Stockholms innerstad präglas av arbetsplatser och butiker och den stora efterfrågan på bostäder visar att många betraktar innerstaden som en attraktiv boendemiljö. Det finns ett stort intresse av att komplettera området med ytterligare bostäder,

bland annat för att återskapa ett liv i staden under kvälls- och nattetid. Jag delar denna uppfattning och anser därför att bullerriktvärdena och tillämpningen av dessa behöver ses över. Särskilt besvärligt är det att med hänsyn till bullerriktvärdena få fram studentlägenheter i centrala lägen.

På senare år har nya rön visat att långvariga störningar har en negativ effekt på människors hälsa. Det är givetvis viktigt att ta detta på allvar men det är lika viktigt att också relatera detta till andra faktorer som påverkar vår hälsa. Ett marginellt bebyggelsestillskott som inte fullt ut klarar dagens riktvärden kan inte heller ses som ett avgörande hot mot människors hälsa när det ställs i relation till att drygt 2 miljoner människor i hela landet, enligt uppgifter från Boverket, bedöms vara utsatta för trafikbuller som överskrider 55 dB utomhus vid sin bostad.

Bullerriktvärdena skiljer sig i bostadssammanhang från andra normer som sätts för att ge förutsättningar för en bättre hälsa och miljö. Av miljö- eller hälsoskäl införs ofta en strängare norm på nya produkter än på de befintliga. Det kan gälla allt ifrån bilar till pappersmaskiner. Ifråga om bostäder i innerstaden med ett bakgrundsbrus som överskrider normerna är läget annorlunda. Den gamla bilen skrotas, den gamla pappersmaskinen byts ut, men när en hyresgäst flyttar ur en lägenhet med höga bullervärden, så stängs ju inte våningen av.

Man accepterar som en självklarhet att nya boende flyttar in. Det gör man därför att den sammantagna livskvaliteten i staden anses hög. Det är attraktivt för många att söka sig dit. I vissa fall med högt buller söker man också av goda skäl, att förbättra läget i gamla bostäder med speciella lösningar som treglasfönster eller liknande.

Det blir mot denna bakgrund svårförståeligt om ny- och tillbyggnad av bostäder inte alls tillåts i kvarter, där man med öppna ögon samtidigt accepterar att människor bor kvar och nyinflyttade kommer till i gamla lägenheter. De sätt på vilket berörda myndigheter tillämpar riksdagens riktvärden, tar enligt min mening alltför liten hänsyn till dessa förhållanden. En mer praktiskt inriktad och mindre sträng tillämpning bör i sådana sammanhang kunna accepteras i framtiden.

Läget är givetvis annorlunda i nya bostadsområden och kompletteringar som görs utmed starkt trafikerade leder etc., där en strängare tillämpning är motiverad för att höja den samlade livskvaliteten.

- Regeringen bör ta initiativ till en översyn av riktvärdena för buller så att målet om en god kvalitet från bullersynpunkt kan vägas mot andra allmänna intressen som rör välfärdsfrågor för människorna i samband med planering, byggande och olika former av miljöprovningar.

6.4 Förorenade områden

Förorenade områden har tagits upp av ett antal kommuner. I dessa finns konkreta och långt framskridna planer på bostadsbyggande och föroreningarna är väl kända. I andra kommuner finns idéer om byggande på f.d. industrimark men planeringen har ej kommit så långt att man har skaffat sig kunskap om eventuella föroreningar, omfattning eller art.

De kommuner som har längst framskridna planer på bostadsbyggande på förorenad mark är Södertälje och Upplands Väsby. 400 lägenheter planeras på Igelstatomten i Södertälje. I Upplands Väsby finns planer på bostadsproduktion (600 lgh) i kvarteret Messingen, en f.d. industritomt.

I Nacka kommun är de flesta större projekten planerade på före detta industrimark och i Norrtälje har man antytt att det kan bli nödvändigt med saneringsåtgärder i Nordronaområdet där cirka 300 lägenheter planeras med byggstart inom den närmaste femårsperioden.

Sollentuna har inte specificerat några områden som är aktuella för sanering. Kommunen anger dock att cirka 800 av de lägenheter som planeras kan kräva sanering då det handlar om byggande på före detta industrimark.

I Stockholms stad kommer en framtida exploatering i Frihamnen och Gasverkstomten att kräva omfattande sanering. Andra områden i Stockholm som kan bli aktuella för byggnation och som kräver sanering är kv. Akterspegeln/Gröndal och kv. Lyftkranen.

Saneringen av förorenad mark är förenad med mycket stora kostnader. Som exempel kan nämnas att sanering av Igelstatomten i Södertälje är beräknad till 40 miljoner kronor. Det är inte rimligt att begära att bostadsexploateringar skall bära dessa kostnader.

Från kommunernas sida framförs också kritik mot otydligheterna i regelverket och den ofta mycket långdragna och kostnadskrävande process som föregår en sanering i form av kartläggning av tidigare verksamhetsutövare och därpå följande juridiska tvister. Det behövs en förenkling av hanteringen och ett tydligare regelverk.

- Regeringen föreslås förändra regelverket så att det tydligt framgår att bostadsbyggande är ett kriterium för prioritering av statligt stöd för marksanering.

6.5 Överklaganden i planprocessen

Flertalet kommuner anser att det stora antalet överklaganden och hanteringen av dessa är en viktig orsak till att bostadsbyggandet försenas eller inte alls kommer igång. Detta poängterade kommunerna även med kraft i anslutning till Ulf Adelsohns bostadsuppdrag. Länsstyrelsen har vid flera tillfällen föreslagit regeringen att lagändringar görs i syfte att snabba upp processen.

PBL-kommittén fick i somras i uppdrag att under 2003 lämna förslag till åtgärder som kan effektivisera beslutsprocessen, inklusive instansordningen för överklagande, samt möjligheten att överklaga. En arbetsgrupp inom regeringskansliet hade tidigare i uppdrag att ta fram ett förslag till reform av instansordningen. Ett i det närmaste färdigt utkast till förslag har lämnats över till kommittén.

Jag vill understryka betydelsen av snara förändringar vad gäller instansordningen. Frågan kan ses som en konkret illustration av balansen ”avreglering” – ”reglering” som i olika avseenden aktualiseras i Bostadsuppdraget. Allmänhetens och den enskildes rätt att kunna komma till tals och överklaga myndighetsbeslut är en omistlig del i vår demokrati. Det är självklart att medborgare skall kunna överklaga beslut och få sin sak

prövad – ett sådant förfarande skall alltså vara reglerat. Det är däremot orimligt att överklaganden kan göras till flera instanser i syfte att enbart försena processen och därmed hindra en från allmän synpunkt lämplig samhällsutveckling. Här behövs förenklningar, alltså en avreglering.

Förutom de processuella reglerna är de olika myndigheternas hantering av prövningarna av avgörande betydelse för tidsåtgången. Länsstyrelsen i Stockholms län prioriterar överklaganden av detaljplaner för bostadsbebyggelse och handläggningstiden överstiger normalt inte två månader. Också regeringen har under senare tid minskat handläggningstiden i förhållande till tidigare. Trots detta kan jag konstatera att handläggningstiden är betydligt längre än inom Länsstyrelsen, vilket kraftigt försenar och därmed försvårar byggandet av bostäder. Kommuner och byggherrar understryker också att Länsstyrelsens beslut sällan ändras vid överklagningar till regeringen.

- I avvaktan på ställningstaganden till PBL-kommitténs kommande förslag om beslutsprocess och instansordning föreslås att regeringen gör ytterligare ansträngningar i syfte att effektivisera handläggningen av överklagade planer för bostäder.

7 UTVECKLINGEN PÅ SIKT

7.1 Långsiktighet

De planer för bostadsbyggandet som kommunerna har redovisat på både kort och medellång sikt är i allmänhet ambitiösa. Det är dock viktigt att arbetet med bostadsbyggandet ses också i ett långsiktigt perspektiv. Det gäller alltså nu att i den fortsatta planeringen och genomförandet åstadkomma en långsiktigt hållbar bebyggelseutveckling utifrån sociala, ekologiska och samhällsekonomiska aspekter. Inte minst samordningen med infrastrukturplaneringen, som har ett längre tidsperspektiv, förutsätter att planeringen för bostadsbyggandet håller samma tidshorisont.

Det bostadsbyggande som omfattas av överenskommelserna gäller lägenheter påbörjade före utgången av 2006. För att uppdraget och överenskommelserna inte skall leda till endast en kortvarig ökning av bostadsbyggandet krävs en satsning på trafikinfrastrukturen i länet. Flera kommuner har redovisat att de är beredda att öppna nya bostadsområden men att en förutsättning är investeringar i vägar eller spårbunden kollektivtrafik. Beslut om sådana investeringar är ett viktigt underlag när kommunerna skall ta ställning till om arbetet med nya bostadsområden skall drivas vidare. Det är viktigt att staten skapar långsiktiga förutsättningar i arbetet med bostadsfrågorna. Behovet av satsning på trafikinvesteringar beskrivs i avsnitt 5.4.

Under arbetet med uppdraget har trafikfrågorna ofta varit i fokus, naturligt nog eftersom trafiksituationen är svår. En fråga som också varit uppe och vars betydelse kommer att öka är den osynliga infrastrukturen, vatten- och avloppsnätet, där kapacitetstaket i delar av länet inom kort är nått. En utbyggnad kommer att bli nödvändig för att klara tillväxten i regionen.

En annan planeringsförutsättning, viktig både för kommunerna och byggherrarna, är förutsättningarna för finansiering av nya bostadsprojekt. Investeringsstöden upphör att gälla vid utgången av 2006. Med hänsyn till de långa planeringstiderna är det viktigt

med tidig utvärdering av investeringsbidragen och besked om den framtida bostadsfinansieringen redan under 2004.

Bostadsmarknaden skiljer sig från de flesta varu- och tjänstemarknader. Bostäderna förväntas kunna brukas av flera generationers boende. Enbart härigenom behövs finansieringsformer, som vanliga marknadsmekanismer inte förmår hantera. Olika former av institut, statliga regleringar och liknande har skapats i de flesta länders bostadssystem. Genom bostadens självklara betydelse för de boendes livskvalitet ställs ofta krav på standard, kvalitet etc. Även här är de rena marknadsmekanismerna otillräckliga, vilket har lett till samhällseliga regelsystem för att skydda och ge de boende en god livsmiljö.

Dessa behov är lika angelägna nu som tidigare. Samtidigt har under årens lopp regleringar successivt införts på olika områden av bostadsmarknaden på ett sådant sätt, att olika incitament som eftersträvats, kommit att motverka varandra. Regelsystemen verkar i många sammanhang oklara och svåröverskådliga för aktörerna.

För att kunna åstadkomma en varaktigt högre nivå på bostadsbyggandet anser jag, mot denna bakgrund, det viktigt att det fortsatta reformarbetet sker så att regleringarna av bostadsmarknaden förenklas och begränsas. Det är viktigt att spelreglerna för aktörerna på marknaden är lättbegripliga, fasta och långsiktiga.

7.2 Den framtida bebyggelsens utformning

Med en kraftigt ökad bostadsproduktion under de närmaste åren är det viktigt att de nya bostadsområdena ges en tilltalande utformning. Det handlar om allt från en blandning av upplåtelseformer och lägenhetsstorlekar till en god tillgång till samhällelig och kommersiell service, god tillgänglighet till kollektivtrafik och till grönområden.

I det omfattande bostadsbyggande som förestår är det viktigt att ta vara på de erfarenheter som vunnits av tidigare storskaligt bostadsbyggande. Inom ramen för Storstads-satsningen studerades under 1999-2001 kulturmiljöaspekter hos efterkrigstidens bebyggelse, med särskild inriktning mot det riktigt storskaliga byggandet under 1960- och 1970-talen. Inom projektet, *Storstadens arkitektur och kulturmiljö*, bedrevs arbetet bland annat inom Länsstyrelsen i Stockholms län. Arbetet gav fördjupad kunskap om estetiska, sociala och funktionella aspekter på planering och byggande av detta slag och kan bidra med viktiga erfarenheter när nya stora bostadsområden skall planeras och byggas. Den kunskap om kulturvärden hos efterkrigstidens bebyggelse som projektet genererade, kan även bilda underlag för hållbara strategier för hur områden från denna tid byggs till och förtätas.

En fråga av särskild vikt att beakta vid utformningen av de nya bebyggelseområdena anser jag vara utformningen av det offentliga rummet – gator, torg och parker. Hur den offentliga miljön utformas har avgörande betydelse för vår trygghet, trivsel och sociala gemenskap. Länsstyrelsen har utarbetat en särskild promemoria om *Det offentliga rummet och allmänplatsmark i detaljplan*, vilken i december skickades ut till samtliga byggnadsnämnder i länet. Jag har i olika sammanhang efterlyst en bred debatt om dessa frågor. Hur vill vi gestalta våra framtida mötesplatser? Hur ska miljöerna bli attraktiva för både gamla och unga? Hur ska vi lyckas skapa en variation av bostäder, natur, service, butiker och kultur? Det är av största betydelse att vårt offentliga rum är tillgängligt för alla.

Finansdepartementet

Landshövding Mats Hellström
Länsstyrelsen i Stockholms län
Box 22067
104 22 STOCKHOLM

Uppdrag till landshövdingen i Stockholms län rörande ökat bostadsbyggande i Stockholm

Ärendet

Bostadsbyggandet i Stockholmsregionen ligger sedan flera år tillbaka på en alltför låg nivå, samtidigt som regionens befolkning fortsätter att växa. I länet påbörjades under 2000 ca 5 000 lägenheter. Bostadsbyggandet förväntas under de närmaste åren öka något, men fortfarande ligga långt under de nivåer som krävs. Enligt de bedömningar som Boverket gjort bör bostadsproduktionen i Stockholmsregionen ligga på ca 10 000 lägenheter per år fram till år 2010, alltså nästan dubbelt så mycket som dagens produktion.

Många av de bostäder i flerfamiljshus som byggs är exklusiva bostadsrättslägenheter, tillgängliga bara för en mindre del av befolkningen med hög betalningsförmåga. Merparten av de få hyreslägenheter som byggs utgörs av olika former av kategoriboende. En stor del av befolkningen med mer normala inkomster, och för vilken hyreslägenheter med rimlig hyra är ett attraktivt alternativ, möter ingen produktion som svarar mot dess behov. Särskilt för unga som inte är etablerade på bostadsmarknaden är situationen mycket svår. Denna situation förvärras av den pågående utförsäljningen av allmännyttans bostäder och ombildningen av hyresrätter till bostadsrätter.

Bristen på bostäder riskerar dessutom att leda till en avmattning i regionens ekonomiska tillväxt. Detta är extra allvarligt med tanke på den stora betydelse Stockholmsregionen har för tillväxten i landet som helhet.

Regeringen ser mycket allvarligt på situationen. En rad åtgärder för att underlätta och stimulera ett ökat bostadsbyggande har genomförts under senare år. Bland annat har ett investeringsbidrag för byggande av studentbostäder införts och byggreglerna för studentbostäder har förenklats för att medge en sänkning av produktionskostnaderna.

Vissa förändringar i det kommunala utjämningsystemet har genomförts. Kooperativ hyresrätt införs som en permanent upplåtelseform från den 1 april 2002 om riksdagen godtar det förslag regeringen lämnat.

Det finns en tydlig koppling mellan investeringar i transportinfrastruktur och förutsättningarna för bostadsbyggande. Planering av transportinfrastruktur och bebyggelsestruktur bör därför ske samordnat. Regeringen har tillkallat en kommitté – den så kallade Stockholmsberedningen (N 2001:02) - med uppdrag att lämna förslag på insatser som förbättrar transportsystemet inom Stockholms län men också transportmöjligheterna mellan Stockholm och övriga Mälardalen, övriga landet samt internationellt. Beredningen har även att ta hänsyn till behovet av bättre förutsättningar för en ökad bostadsproduktion.

Under 2001 infördes ett investeringsbidrag för nybyggnad av hyresbostäder i områden med bostadsbrist. Enligt regeringens förslag skall 2,5 miljarder kronor avsättas för en tidsperiod till och med 2006. Riksdagen har hittills beslutat om 1,3 av de 2,5 miljarderna, fördelat på utgiftsramar om 100 miljoner för 2002 och 600 miljoner kronor för vardera 2003 och 2004. (prop. 2000/01: 100 utg. omr. 18, bet. 2000/01:FiU27, rskr. 2000/01:279). Investeringsbidraget fördelas i mån av tillgång på medel på den eller dem inom en region som erbjuder de förmånligaste villkoren för hyresgästerna. Bidrag lämnas med 15 procent av bidragsunderlaget för bostadsbyggnadssubvention, dock med högst 90 000 kronor per lägenhet. I Göteborgs- och Malmöregionerna får bidragsandelen höjas med upp till 5 procentenheter, dock högst till 120 000 kronor per lägenhet. I Stockholmsregionen får bidragsandelen höjas med upp till 10 procentenheter, dock högst till 150 000 kronor per lägenhet. Ansökningar om investeringsbidrag prövas av länsstyrelserna.

Investeringsbidraget har rönt ett stort intresse i andra delar av landet, med ansökningar motsvarande 2 700 lägenheter. När det gäller Stockholms län har dock än så länge bara ett fåtal ansökningar lämnats in.

Ytterligare åtgärder bereds för närvarande i Regeringskansliet; det gäller bland annat införande av tredimensionell fastighetsindelning.

Trots de åtgärder som genomförts ligger alltså bostadsbyggandet i Stockholmsregionen kvar på en alarmerande låg nivå. Mot bakgrund av detta bör landshövdingen i Stockholm län ges i uppdrag att gå vidare med arbetet att skapa förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande. Som en del i detta bör en miljard kronor av investeringsbidraget reserveras för Stockholms län, att fördelas på kommunerna av landshövdingen.

Regeringens beslut

Regeringen uppdrar åt landshövdingen Mats Hellström att överlägga med kommunerna i Stockholms län och andra relevanta parter om möjliga åtgärder för att skapa förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande i länet.

Regeringen bemyndigar landshövdingen att fördela den del av investeringsbidraget för nybyggnad av hyresbostäder som reserveras för Stockholms län på kommunerna i länet.

För uppdraget gäller följande:

Överenskommelser med kommunerna

Landshövdingen skall identifiera åtgärder som är möjliga att genomföra på kort till medellång sikt för att åstadkomma ett ökat bostadsbyggande. Målsättningen för överläggningarna skall vara att de skall resultera i skriftliga överenskommelser i vilka kommunerna åtar sig att planera för och i övrigt initiera och säkerställa ett ökat byggande av bostäder. Överenskommelserna kan innehålla villkor för kommunernas åtaganden, t.ex. vad gäller upplåtelse av mark och genomförande av infrastrukturinvesteringar. Ambitionen skall vara att uppdraget skall leda till att den samlade årliga nyproduktionen av bostäder i länet ökas väsentligt. En annan viktig utgångspunkt är att det bör eftersträvas en blandning av olika upplåtelseformer och att behovet av billiga lägenheter tillgodoses. Landshövdingen skall sträva efter att träffa överenskommelser som innebär att en betydande del av de bostäder som planeras är hyresrätter, tillgängliga för hushåll med normala inkomster. I uppdraget ingår även att överlägga med kommunerna om förutsättningarna för ett ökat byggande av studentbostäder. Landshövdingen kan utöver detta lämna förslag till regeringen på andra åtgärder för att stimulera bostadsbyggandet.

Investeringsbidraget

Ramarna för det investeringsbidrag som regeringen föreslagit uppgår som ovan nämnts till 2,5 miljarder kronor fram till och med 2006. En stor del av det byggande av hyresbostäder som enligt Boverkets analyser är nödvändigt bör ske i Stockholmsregionen. En miljard kronor av investeringsbidraget bör därför fördelas på kommunerna i Stockholms län.

Landshövdingens bemyndigande att fördela investeringsbidraget ger honom möjlighet att tillförsäkra kommunerna medel för investeringsbidrag motsvarande de lägenheter som överenskommits om.

I förordningen (2001:531) om statligt investeringsbidrag för nybyggnad av bostäder som upplåts med hyresrätt i områden med bostadsbrist finns bestämmelser som närmare anger under vilka förutsättningar investeringsbidrag kan utgå. I Stockholms län kommer, som en följd av det som anförts ovan, investeringsbidrag att lämnas till den eller dem inom en

kommun som erbjuder de förmånligaste villkoren för hyresgästerna. I övrigt skall dock förordningen gälla även för Stockholms län.

Statlig mark

Flera av de större områden i länet som är tillgängliga för exploatering ligger på statlig mark. Det är angeläget att kommunerna i sin planering tar ställning till hur denna mark kan användas för bostadsförsörjningen så att fler hyresbostäder kan byggas i regionen. Landshövdingen skall undersöka möjligheterna för kommunerna att förvärva statlig mark för bostadsbyggande. Han skall se över statliga markinnehav samt även vissa statliga bolags innehav, exempelvis Vasallen AB, Vasakronan AB och Jernhusen AB, och medverka till att överenskommelser träffas om försäljning av marken för bostadsändamål. I detta sammanhang kan även prövas möjligheten att upplåta mark med tomträtt för byggande av hyresbostäder.

Hänsyn till miljön

Samtidigt som det är angeläget att förbättra bostadssituationen är det också viktigt att invånarnas tillgång till tätortsnära natur för friluftsliv och rekreation m.m. inte försämras i regionen. Grönområden och en bibehållen grönstruktur är viktiga för den biologiska mångfalden liksom för luftkvalitet och lokalklimat. Länsstyrelsen i Stockholms län fick den 15 november 2001 i uppdrag av regeringen att ta fram ett förslag till åtgärdsprogram för att uppfylla miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid inom länet. Regeringen framhöll därvid att det är av stor vikt att normen för kvävedioxid kan uppnås samtidigt som angelägna bostadsförsörjningsprojekt i regionen kan genomföras. Uppdraget skall genomföras med beaktande av ovanstående.

Samordning med Stockholmsberedningen och med de statliga trafikverken

Stockholmsberedningen har som nämnts ovan i uppdrag att lämna förslag på insatser som förbättrar transportsystemet inom Stockholms län. Beredningen har i det delbetänkande som överlämnades den 17 januari 2002 presenterat förslag till utbyggnad av vägar och spåranläggningar som kan komma att få stor betydelse för bostadsbyggandet på ett övergripande plan. I många fall kan dock även en viss specifik investering i transportinfrastruktur, även av mindre art, vara avgörande för möjligheten att genomföra en bostadsexploatering.

I uppdraget ingår därför att identifiera infrastrukturinvesteringar som har särskild betydelse för bostadsförsörjningen. Landshövdingen skall därvid samråda med Stockholmsberedningen samt med respektive trafikverk om möjlig tidplan och prioriteringsordning för aktuella investeringar.

Tidsram och uppföljning

Landshövdingen skall fortlöpande hålla regeringen underrättad om uppdraget och det eventuella behovet av ytterligare åtgärder för att stimulera bostadsbyggandet. Uppdraget skall redovisas till regeringen senast den 30 december 2002.

På regeringens vägnar

Lars-Erik Lövdén

Ola Göransson

Kopia till

Statsrådsberedningen
Justitiedepartementet
Näringsdepartementet
Miljödepartementet
Länsstyrelsen i Stockholms län
Boverket
Samtliga kommuner i Stockholms län

Överenskommelser

Bilagan innehåller överenskommelser mellan Mats Hellström, Landshövding, av regeringen utsedd förhandlingsman och följande kommuner.

Botkyrka
Danderyd
Haninge
Huddinge
Järfälla
Lidingö
Nacka
Norrtälje
Nykvarn
Salem
Sigtuna
Solna
Stockholm
Sundbyberg
Södertälje
Tyresö
Täby
Upplands Väsby
Upplands-Bro
Vallentuna
Värmdö
Österåker

Ekerö har avböjt att teckna överenskommelse.

I Nynäshamn, Sollentuna och Vaxholm har förslagen till överenskommelser ännu (10 april, 2003) inte slutligt behandlats.

Landshövding Mats Hellströms bostadsuppdrag.

Överenskommelse med Botkyrka kommun.

Bakgrund

Regeringen uppdrog den 24 januari 2002 åt landshövding Mats Hellström att överlägga med kommunerna i Stockholms län och andra relevanta parter om möjliga åtgärder för att skapa förutsättningar för ökat bostadsbyggande i länet.

Enligt direktiven är målsättningen med uppdraget att länets kommuner och staten skall sluta överenskommelser som sammantaget innebär att bostadsproduktionen ökas till ca. 10.000 lägenheter per år fram till år 2010. I direktiven poängteras vikten av att hyresrättsbostäder med en rimlig boendekostnad produceras.

Under året har överläggningar ägt rum med samtliga länets kommuner och andra intressenter inom bostadssektorn. En samstämmig uppfattning finns om behovet av ett väsentligt ökat bostadsbyggande. Men även svårigheterna att åstadkomma detta bostadsbyggande har lyfts fram. Det gäller inte minst de ekonomiska förutsättningarna för byggandet och behovet av trafikinvesteringar. I sistnämnda avseende har landshövdingen haft överläggningar med trafikverken och Stockholms läns landsting.

Föreliggande överenskommelse sluts mellan *Botkyrka kommun* och *landshövding Mats Hellström, av regeringen utsedd förhandlingsman*. Den har föregåtts av omfattande och konstruktiva diskussioner om möjligt bostadsbyggande i kommunen, behovet av investeringsbidrag för hyreslägenheter och transportinvesteringar.

Bostadsbyggande

Botkyrka kommun åtar sig att verka för ett bostadsbyggande om ca 1.740 lägenheter under åren 2003 – 2006, varav 392 lägenheter avses upplåtas med hyresrätt. Av hyresbostäderna är 120 studentlägenheter och 272 vanliga hyreslägenheter. Åren 2007 – 2011 avser *Botkyrka kommun* att planera för totalt ca. 1.700 lägenheter.

Investeringsbidraget för hyreslägenheter

Som en del av uppdraget, disponerar landshövdingen en miljard kronor för investeringsbidrag till nybyggnad av hyreslägenheter. Investeringsbidraget är avsett att stimulera tillkomsten av små och medelstora lägenheter med skälig produktions- och hyreskostnad.

Landshövdingen reserverar 15.600.000 kronor för investeringsbidrag till projekt i Botkyrka kommun enligt följande:

- 5.200.000 kronor för projekt som påbörjats före utgången av 2003
- 7.100.000 kronor för projekt som påbörjats före utgången av 2004
- 3.300.000 kronor för projekt som påbörjats före utgången av 2006

Enligt nuvarande regler räcker det sammanlagt till minst 104 lägenheter.

Bidragsansökningar prövas av Länsstyrelsen i mars, juni och oktober efter ansökan från byggherren. För bidraget gäller, vid provningstillfället, aktuella regler.

I en departementspromemoria föreslår regeringen ett nytt kompletterande investeringsstöd för studentlägenheter och hyreslägenheter som är 60 kvadratmeter eller mindre. Stödet motsvarar en sänkning av byggmomsen från 25 procent till 6 procent. För stödet föreslås vissa maxbelopp som för stockholmsregionen är 60 000 kr för studentbostäder och 150 000 kr för övriga lägenheter. För bostäder som beviljas det nya stödet föreslås en reducering av det nuvarande investeringsbidraget med 60 procent till maximalt 60 000 kr. Det nuvarande investeringsbidraget för studentbostäder föreslås upphöra.

Som förutsättningar för stöd anges att projektet skall bidra till ett långsiktigt hållbart byggande samt att det till sin karaktär skall vara ägnat att hålla nere hyrorna.

Det nya stödet är tidsbegränsat och föreslås gälla projekt som påbörjas fr.o.m. den 1 januari 2003–31 december 2006.

Förslaget innebär att de för kommunen reserverade medlen kan komma att räcka till fler bostäder än med nuvarande regler. Det innebär också höjd subventionsnivå för små lägenheter och oförändrat stöd till större lägenheter.

Medelsförbrukningen kommer att följas kontinuerligt. Vid varje årsskifte kommer en avstämning att göras och vid behov omfördelning av ej förbrukade medel.

Transportinfrastruktur

Samtliga Södertörnskommuner har i skrivelse i november 2002 till landshövdingen gemensamt pekat på infrastrukturprojekt, såväl vad gäller vägar som spårinvesteringar, som förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande.

Länsstyrelsens styrelse har i det förslag till Länsplan för transportinfrastruktur, som sänts ut på remiss i december 2002, angivit följande transportinfrastruktur:

- Väg 226 – Tullinge
Vägverket avser att under 2003 påbörja vägutredning för en ny sträckning av väg 226 söder om Tullinge, under förutsättning att slutlig överenskommelse om delfinansiering träffas. Kommunen åtar sig att vid behov medverka i planeringsarbetet.
Vilken utformning åtgärderna ska få och hur de i länsplaneförslaget avsatta resurserna ska användas beslutas inom ramen för kommande utredning.
- Väg 258 – Hågelbyleden, korsningsåtgärder.
- Södertörnsleden med Masmolänk

Vägverket utreder för närvarande förutsättningarna för Förbifart Stockholm.

I remissförslaget till Länsplan för transportinfrastruktur för åren 2004-2015 föreslår Länsstyrelsen att medel reserveras för statsbidrag till infartsparkeringar i länet. Planeringen och anläggandet av infartsparkeringar genomförs av SL. För att utökade infartsparkeringar för Botkyrka kommun ska komma till stånd åtar sig kommunen att skapa planeringsmässiga förutsättningar och att tillhandahålla mark.

I remissförslaget till Länsplan för transportinfrastruktur för åren 2004-2015 föreslår Länsstyrelsen att medel ska reserveras för framkomlighets- och tillgänglighetsåtgärder för busstrafiken. Medlen kan användas som statsbidrag till hållplatser och åtgärder för förbättrad

framkomlighet på kommunalt vägnät för bussar i linjetrafik. Kommunen åtar sig som väghållare delfinansiera denna typ av åtgärder.

SL avser att tillsammans med Botkyrka kommun under första halvåret 2003 inventera behov av välgångsbanor, hållplatsåtgärder och infartsparkeringar för att förbättra busstrafiken. Kommunen åtar sig att medverka i genomförandet av åtgärderna.

Planering och genomförande av nämnda trafik- och bostadsprojekt förutsätts fullföljas på ordinarie sätt enligt gällande lagstiftning.

En förutsättning för denna överenskommelses giltighet är att den har godkänts av kommunstyrelsen/kommunfullmäktige genom beslut som har vunnit laga kraft.

Stockholm den / 2003

Botkyrka den / 2003

Mats Hellström
Landshövding, av regeringen utsedd
Förhandlingsman

Anders Arnesson
Kommunstyrelsens ordförande

Landshövding Mats Hellströms bostadsuppdrag.

Överenskommelse med Danderyds kommun.

Bakgrund

Regeringen uppdrog den 24 januari 2002 åt landshövding Mats Hellström att överlägga med kommunerna i Stockholms län och andra relevanta parter om möjliga åtgärder för att skapa förutsättningar för ökat bostadsbyggande i länet.

Enligt direktiven är målsättningen med uppdraget att länets kommuner och staten skall sluta överenskommelser som sammantaget innebär att bostadsproduktionen ökas till ca. 10.000 lägenheter per år fram till år 2010. I direktiven poängteras vikten av att hyresrättsbostäder med en rimlig boendekostnad produceras.

Under året har överläggningar ägt rum med samtliga länets kommuner och andra intressenter inom bostadssektorn. En samstämmig uppfattning finns om behovet av ett väsentligt ökat bostadsbyggande. Men även svårigheterna att åstadkomma detta bostadsbyggande har lyfts fram. Det gäller inte minst de ekonomiska förutsättningarna för byggandet och behovet av trafikinvesteringar. I sistnämnda avseende har landshövdingen haft överläggningar med trafikverken och Stockholms läns landsting.

Föreliggande överenskommelse sluts mellan *Danderyds kommun* och *landshövding Mats Hellström*, av regeringen utsedd förhandlingsman. Den har föregåtts av omfattande och konstruktiva diskussioner om möjligt bostadsbyggande i kommunen, behovet av investeringsbidrag för hyreslägenheter och transportinvesteringar.

Bostadsbyggande

Danderyds kommun åtar sig att verka för ett bostadsbyggande om ca 200 lägenheter under åren 2003 – 2006. Åren 2007 – 2011 avser *Danderyds kommun* att planera för totalt ca. 100 lägenheter.

Investeringsstöd till visst bostadsbyggande

Information

I en departementspromemoria föreslår regeringen ett nytt investeringsstöd för studentlägenheter och hyreslägenheter som är 60 kvadratmeter eller mindre. Stödet motsvarar en sänkning av byggmomsen från 25 procent till 6 procent. För stödet föreslås vissa maxbelopp som för stockholmsregionen är 60 000 kr för studentbostäder och 150 000 kr för övriga lägenheter. För bostäder som beviljas det nya stödet föreslås en reduktion av det nuvarande investeringsbidraget med 60 procent till maximalt 60 000 kr. Det nuvarande investeringsbidraget för studentbostäder föreslås upphöra.

Som förutsättningar för stöd anges att projektet skall bidra till ett långsiktigt hållbart byggande samt att det till sin karaktär skall vara ägnat att hålla nere hyrorna.

Det nya stödet är tidsbegränsat och föreslås gälla projekt som påbörjas fr.o.m. den 1 januari 2003–31 december 2006.

Transportinfrastruktur

Nordostkommunerna har gemensamt framfört att ett färdigställande av Norrortsleden samt en kraftigt utbyggd spårtrafik är förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande i nordostsektorn.

Staten genomför eller inleder planeringen av ett flertal för Danderyds kommun betydelsefulla transportinfrastruktursatsningar under den kommande planperioden. För Danderyds kommun viktiga projekt är byggandet av Norrortsleden, E 18 Hjulsta – Kista – Ulriksdal samt Norra Länken. *Vägverket* utreder för närvarande förutsättningarna för Förbifart Stockholm

Storstockholms Lokaltrafik AB (SL) har i särskild skrivelse utfäst sig att, tillsammans med *Banverket*:

- Påbörja utredning av ny pendeltågslinje mellan Solna och Arninge

I remissförslaget till Länsplan för transportinfrastruktur för åren 2004-2015 föreslår Länsstyrelsen att medel ska reserveras för framkomlighets- och tillgänglighetsåtgärder för busstrafiken. Medlen kan användas som statsbidrag till hållplatser och åtgärder för förbättrad framkomlighet på kommunalt vägnät för bussar i linjetrafik. Kommunen åtar sig som väghållare delfinansiera denna typ av åtgärder.

SL avser att tillsammans med Danderyds kommun under första halvåret 2003 inventera behov av vägåtgärder och hållplatsåtgärder för att förbättra busstrafiken. Kommunen åtar sig att medverka i genomförandet av åtgärderna.

Planering och genomförande av nämnda trafik- och bostadsprojekt förutsätts fullföljas på ordinarie sätt enligt gällande lagstiftning.

En förutsättning för denna överenskommelses giltighet är att den har godkänts av kommunstyrelsen/kommunfullmäktige och att beslutet har vunnit laga kraft.

Stockholm den / 2003

Danderyd den / 2003

Mats Hellström
Landshövding, av regeringen utsedd
förhandlingsman

Gunnar Oom
Kommunstyrelsens ordförande

Landshövding Mats Hellströms bostadsuppdrag.

Överenskommelse med Haninge kommun.

Bakgrund

Regeringen uppdrog den 24 januari 2002 åt landshövding Mats Hellström att överlägga med kommunerna i Stockholms län och andra relevanta parter om möjliga åtgärder för att skapa förutsättningar för ökat bostadsbyggande i länet.

Enligt direktiven är målsättningen med uppdraget att länets kommuner och staten skall sluta överenskommelser som sammantaget innebär att bostadsproduktionen ökas till ca. 10.000 lägenheter per år fram till år 2010. I direktiven poängteras vikten av att hyresrättsbostäder med en rimlig boendekostnad produceras.

Under året har överläggningar ägt rum med samtliga länets kommuner och andra intressenter inom bostadssektorn. En samstämmig uppfattning finns om behovet av ett väsentligt ökat bostadsbyggande. Men även svårigheterna att åstadkomma detta bostadsbyggande har lyfts fram. Det gäller inte minst de ekonomiska förutsättningarna för byggandet och behovet av trafikinvesteringar. I sistnämnda avseende har landshövdingen haft överläggningar med trafikverken och Stockholms läns landsting.

Föreliggande överenskommelse sluts mellan *Haninge kommun* och *landshövding Mats Hellström*, av regeringen utsedd förhandlingsman. Den har föregåtts av omfattande och konstruktiva diskussioner om möjligt bostadsbyggande i kommunen, behovet av investeringsbidrag för hyreslägenheter och transportinvesteringar.

Bostadsbyggande

Haninge kommun åtar sig att verka för ett bostadsbyggande om ca 1.100 lägenheter under åren 2003 – 2006, varav 570 lägenheter avses upplåtas med hyresrätt. Åren 2007 – 2011 avser *Haninge kommun* att planera för totalt 3.200 – 4.800 lägenheter.

Kommunen förbinder sig att inleda planeringen för utbyggnad i Vega/Norrby med upp till 4.100 lägenheter i enlighet med kommunens utvecklingsprogram för Vega/Norrby. Byggstart planeras till år 2007.

Investeringsbidraget för hyreslägenheter

Som en del av uppdraget, disponerar landshövdingen en miljard kronor för investeringsbidrag till nybyggnad av hyreslägenheter. Investeringsbidraget är avsett att stimulera tillkomsten av små och medelstora lägenheter med skälig produktions- och hyreskostnad.

Landshövdingen reserverar 43.500.000 kronor för investeringsbidrag till projekt i Haninge kommun enligt följande:

12.300.000 kronor för projekt som påbörjats före utgången av 2003

12.300.000 kronor för projekt som påbörjats före utgången av 2004

12.300.000 kronor för projekt som påbörjats före utgången av 2005
6.600.000 kronor för projekt som påbörjats före utgången av 2006

Enligt nuvarande regler räcker det sammanlagt till minst 290 lägenheter.

Bidragsansökningar prövas av Länsstyrelsen i mars, juni och oktober efter ansökan från byggherren. För bidraget gäller, vid prövningstillfället, aktuella regler.

I en departementspromemoria föreslår regeringen ett nytt kompletterande investeringsstöd för studentlägenheter och hyreslägenheter som är 60 kvadratmeter eller mindre. Stödet motsvarar en sänkning av byggmomsen från 25 procent till 6 procent. För stödet föreslås vissa maxbelopp som för stockholmsregionen är 60 000 kr för studentbostäder och 150 000 kr för övriga lägenheter. För bostäder som beviljas det nya stödet föreslås en reducering av det nuvarande investeringsbidraget med 60 procent till maximalt 60 000 kr. Det nuvarande investeringsbidraget för studentbostäder föreslås upphöra.

Som förutsättningar för stöd anges att projektet skall bidra till ett långsiktigt hållbart byggande samt att det till sin karaktär skall vara ägnat att hålla nere hyrorna.

Det nya stödet är tidsbegränsat och föreslås gälla projekt som påbörjas fr.o.m. den 1 januari 2003–31 december 2006.

Förslaget innebär att de för kommunen reserverade medlen kan komma att räcka till fler bostäder än med nuvarande regler. Det innebär också höjd subventionsnivå för små lägenheter och oförändrat stöd till större lägenheter.

Medelsförbrukningen kommer att följas kontinuerligt. Vid varje årsskifte kommer en avstämning att göras och vid behov omfördelning av ej förbrukade medel.

Transportinfrastruktur

Samtliga Södertörnskommuner har i skrivelse i november 2002 till landshövdingen gemensamt pekat på infrastrukturprojekt, såväl vad gäller vägar som spårinvesteringar, som förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande.

Länsstyrelsens styrelse har i det förslag till Länsplan för transportinfrastruktur, som sänts ut på remiss i december 2002, angivit följande transportinfrastruktur:

- Utbyggnad av Södertörnsleden med Masmolänk
- Förbättrad trafikplatskapacitet i anslutning till Vega/Norrby. Olika alternativ belyses av kommunen och Vägverket gemensamt.
- Utbyggnad av väg 73 Älgviken - Fors

Vägverket utreder för närvarande förutsättningarna för Förbifart Stockholm.

Banverket har i det förslag till nationell banhållningsplan, som sänts ut på remiss i januari 2003, angivit följande transportinfrastruktur:

- *Utbyggnad av partiellt dubbelspår på Nynäshamnslinjen samt förlängning av plattformar*

Storstockholms Lokaltrafik AB (SL) har i särskild skrivelse utfäst sig att:

- Påbörja utredning om alternativa lösningar för ny pendeltågsstation i Vega.

Förutsättningen för att utbyggnaden av Vega/Norrby skall påbörjas 2007 är att medelstillsättning och tidplan för utbyggnad av trafikplatskapacitet vid Vega/Norrby samt Vega pendeltågsstation föreligger. En utbyggnad av Vega i planerad omfattning förutsätter ny trafikplats i anslutning till Vega/Norrby.

I remissförslaget till Länsplan för transportinfrastruktur för åren 2004-2015 föreslår Länsstyrelsen att medel reserveras för statsbidrag till infartsparkeringar i länet. Planeringen och anläggandet av infartsparkeringar genomförs av SL. För att utökade infartsparkeringar för Haninge kommun ska komma till stånd åtar sig kommunen att skapa planeringsmässiga förutsättningar och att tillhandahålla mark.

I remissförslaget till Länsplan för transportinfrastruktur för åren 2004-2015 föreslår Länsstyrelsen att medel ska reserveras för framkomlighets- och tillgänglighetsåtgärder för busstrafiken. Medlen kan användas som statsbidrag till hållplatser och åtgärder för förbättrad framkomlighet på kommunalt vägnät för bussar i linjetrafik. Kommunen åtar sig som väghållare delfinansiera denna typ av åtgärder.

SL avser att tillsammans med Haninge kommun under första halvåret 2003 inventera behov av vägåtgärder, hållplatsåtgärder och infartsparkeringar för att förbättra busstrafiken. Kommunen åtar sig att medverka i genomförandet av åtgärderna.

Planering och genomförande av nämnda trafik- och bostadsprojekt förutsätts fullföljas på ordinarie sätt enligt gällande lagstiftning.

En förutsättning för denna överenskommelses giltighet är att den har godkänts av kommunstyrelsen/kommunfullmäktige och att beslutet har vunnit laga kraft.

Stockholm den / 2003

Haninge den / 2003

Mats Hellström
Landshövding, av regeringen utsedd
Förhandlingsman

Pelle Svensson
Kommunstyrelsens ordförande

Landshövding Mats Hellströms bostadsuppdrag.

Överenskommelse med Huddinge kommun.

Bakgrund

Regeringen uppdrog den 24 januari 2002 åt landshövding Mats Hellström att överlägga med kommunerna i Stockholms län och andra relevanta parter om möjliga åtgärder för att skapa förutsättningar för ökat bostadsbyggande i länet.

Enligt direktiven är målsättningen med uppdraget att länets kommuner och staten skall sluta överenskommelser som sammantaget innebär att bostadsproduktionen ökas till ca. 10.000 lägenheter per år fram till år 2010. I direktiven poängteras vikten av att hyresrättsbostäder med en rimlig boendekostnad produceras.

Under året har överläggningar ägt rum med samtliga länets kommuner och andra intressenter inom bostadssektorn. En samstämmig uppfattning finns om behovet av ett väsentligt ökat bostadsbyggande. Men även svårigheterna att åstadkomma detta bostadsbyggande har lyfts fram. Det gäller inte minst de ekonomiska förutsättningarna för byggandet och behovet av trafikinvesteringar. I sistnämnda avseende har landshövdingen haft överläggningar med trafikverken och Stockholms läns landsting.

Föreliggande överenskommelse sluts mellan *Huddinge kommun* och *landshövding Mats Hellström, av regeringen utsedd förhandlingsman*. Den har föregåtts av omfattande och konstruktiva diskussioner om möjligt bostadsbyggande i kommunen, behovet av investeringsbidrag för hyreslägenheter och transportinvesteringar.

Bostadsbyggande

Huddinge kommun åtar sig att verka för ett bostadsbyggande om ca 2.800 lägenheter under åren 2003 – 2006, varav 1.050 lägenheter avses upplåtas med hyresrätt. Av hyresbostäderna är 535 studentlägenheter och 515 vanliga hyreslägenheter.

Åren 2007 – 2011 avser *Huddinge kommun* att planera för totalt ca. 2.500 lägenheter.

Investeringsbidraget för hyreslägenheter

Som en del av uppdraget, disponerar landshövdingen en miljard kronor för investeringsbidrag till nybyggnad av hyreslägenheter. Investeringsbidraget är avsett att stimulera tillkomsten av små och medelstora lägenheter med skälig produktions- och hyreskostnad.

Landshövdingen reserverar 25.600.000 kronor för investeringsbidrag till projekt i Huddinge kommun enligt följande:

11.400.000 kronor för projekt som påbörjats före utgången av 2004

14.200.000 kronor för projekt som påbörjats före utgången av 2005

Enligt nuvarande regler räcker det sammanlagt till minst 170 lägenheter.

Bidragsansökningar prövas av Länsstyrelsen i mars, juni och oktober efter ansökan från byggherren. För bidraget gäller, vid provningstillfället, aktuella regler.

I propositionen 2002/03:98 föreslår regeringen ett nytt kompletterande investeringsstöd för studentlägenheter och hyreslägenheter som är 70 kvadratmeter eller mindre. Stödet motsvarar en sänkning av byggmomsen från 25 procent till 6 procent. För stödet föreslås vissa maxbelopp som för stockholmsregionen är och 150 000 kr per lägenhet. För bostäder som beviljas det nya stödet föreslås en reduktion av det nuvarande investeringsbidraget med 60 procent till maximalt 60 000 kr. Det nuvarande investeringsbidraget för studentbostäder föreslås upphöra.

Som förutsättningar för stöd anges att projektet skall bidra till ett långsiktigt hållbart byggande samt att det till sin karaktär skall vara ägnat att hålla nere hyrorna.

Det nya stödet är tidsbegränsat och föreslås gälla projekt som påbörjas fr.o.m. den 1 januari 2003–31 december 2006.

Förslaget innebär att de för kommunen reserverade medlen kan komma att räcka till fler bostäder än med nuvarande regler. Det innebär också höjd subventionsnivå för små lägenheter och oförändrat stöd till större lägenheter.

Medelsförbrukningen kommer att följas kontinuerligt. Vid varje årsskifte kommer en avstämning att göras och vid behov omfördelning av ej förbrukade medel.

Transportinfrastruktur

Samtliga Södertörnskommuner har i skrivelse i november 2002 till landshövdingen gemensamt pekat på infrastrukturprojekt, såväl vad gäller vägar som spårinvesteringar, som förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande.

Länsstyrelsens styrelse har i det förslag till Länsplan för transportinfrastruktur, som sänts ut på remiss i december 2002 angivit följande transportinfrastruktur:

- Utbyggnad av Södertörnsleden inklusive Masmolänken.
- Ombyggnad av Huddingevägen från Huddinge Centrum till kommungränsen.

Vägverket utreder för närvarande förutsättningarna för Förbifart Stockholm.

Storstockholms Lokaltrafik AB (SL) har i särskild skrivelse utfäst sig att:

- Påbörja utredning av Snabbspårväg Syd mellan Älvsjö och Flemingsberg

I remissförslaget till Länsplan för transportinfrastruktur för åren 2004-2015 föreslår Länsstyrelsen att medel reserveras för statsbidrag till infartsparkeringar i länet. Planeringen och anläggandet av infartsparkeringar genomförs av SL. För att utökade infartsparkeringar för Huddinge kommun ska komma till stånd åtar sig kommunen att skapa planeringsmässiga förutsättningar.

I remissförslaget till Länsplan för transportinfrastruktur för åren 2004-2015 föreslår Länsstyrelsen att medel ska reserveras för framkomlighets- och tillgänglighetsåtgärder för busstrafiken. Medlen kan användas som statsbidrag till hållplatser och åtgärder för förbättrad framkomlighet på kommunalt vägnät för bussar i linjetrafik. Kommunen åtar sig som väghållare delfinansiera denna typ av åtgärder.

SL avser att tillsammans med Huddinge kommun under första halvåret 2003 inventera behov av vägåtgärder, hållplatsåtgärder och infartsparkeringar för att förbättra busstrafiken. Kommunen åtar sig att medverka i genomförandet av åtgärderna.

Planering och genomförande av nämnda trafik- och bostadsprojekt förutsätts fullföljas på ordinarie sätt enligt gällande lagstiftning.

En förutsättning för denna överenskommelses giltighet är att den har godkänts av kommunstyrelsen/kommunfullmäktige genom beslut som har vunnit laga kraft.

Stockholm den / 2003

Huddinge den / 2003

Mats Hellström
Landshövding, av regeringen utsedd
förhandlingsman

Ann-Marie Högberg
Kommunstyrelsens ordförande

Landshövding Mats Hellströms bostadsuppdrag.

Överenskommelse med Järfälla kommun.

Bakgrund

Regeringen uppdrog den 24 januari 2002 åt landshövding Mats Hellström att överlägga med kommunerna i Stockholms län och andra relevanta parter om möjliga åtgärder för att skapa förutsättningar för ökat bostadsbyggande i länet.

Enligt direktiven är målsättningen med uppdraget att länets kommuner och staten skall sluta överenskommelser som sammantaget innebär att bostadsproduktionen ökas till ca. 10.000 lägenheter per år fram till år 2010. I direktiven poängteras vikten av att hyresrättsbostäder med en rimlig boendekostnad produceras.

Under året har överläggningar ägt rum med samtliga länets kommuner och andra intressenter inom bostadssektorn. En samstämmig uppfattning finns om behovet av ett väsentligt ökat bostadsbyggande. Men även svårigheterna att åstadkomma detta bostadsbyggande har lyfts fram. Det gäller inte minst de ekonomiska förutsättningarna för byggandet och behovet av trafikinvesteringar. I sistnämnda avseende har landshövdingen haft överläggningar med trafikverken och Stockholms läns landsting.

Föreliggande överenskommelse sluts mellan *Järfälla kommun* och *landshövding Mats Hellström*, av regeringen utsedd förhandlingsman. Den har föregåtts av omfattande och konstruktiva diskussioner om möjligt bostadsbyggande i kommunen, behovet av investeringsbidrag för hyreslägenheter och transportinvesteringar.

Bostadsbyggande

Järfälla kommun planerar för ett bostadsbyggande om ca 1.400 lägenheter under åren 2003 – 2006, varav 390 lägenheter avses upplåtas med hyresrätt. Åren 2007 – 2011 avser *Järfälla kommun* att planera för totalt ca. 2.000 lägenheter.

Investeringsbidraget för hyreslägenheter

Som en del av uppdraget, disponerar landshövdingen en miljard kronor för investeringsbidrag till nybyggnad av hyreslägenheter. Investeringsbidraget är avsett att stimulera tillkomsten av små och medelstora lägenheter med skälig produktions- och hyreskostnad.

Landshövdingen reserverar 24.600.000 kronor för investeringsbidrag till projekt i Järfälla enligt följande:

- 17.000.000 kronor för projekt som påbörjats före utgången av 2004
- 6.600.000 kronor för projekt som påbörjats före utgången av 2005
- 1.000.000 kronor för projekt som påbörjats före utgången av 2006

Enligt nuvarande regler räcker det sammanlagt till minst 164 lägenheter.

Bidragsansökningar prövas av Länsstyrelsen i mars, juni och oktober efter ansökan från byggherren. För bidraget gäller, vid provningstillfället, aktuella regler.

I en departementspromemoria föreslår regeringen ett nytt kompletterande investeringsstöd för studentlägenheter och hyreslägenheter som är 60 kvadratmeter eller mindre. Stödet motsvarar en sänkning av byggmomsen från 25 procent till 6 procent. För stödet föreslås vissa maxbelopp som för stockholmsregionen är 60 000 kr för studentbostäder och 150 000 kr för övriga lägenheter. För bostäder som beviljas det nya stödet föreslås en reducering av det nuvarande investeringsbidraget med 60 procent till maximalt 60 000 kr. Det nuvarande investeringsbidraget för studentbostäder föreslås upphöra.

Som förutsättningar för stöd anges att projektet skall bidra till ett långsiktigt hållbart byggande samt att det till sin karaktär skall vara ägnat att hålla nere hyrorna.

Det nya stödet är tidsbegränsat och föreslås gälla projekt som påbörjas fr.o.m. den 1 januari 2003–31 december 2006.

Förslaget innebär att de för kommunen reserverade medlen kan komma att räcka till fler bostäder än med nuvarande regler. Det innebär också höjd subventionsnivå för små lägenheter och oförändrat stöd till större lägenheter.

Medelsförbrukningen kommer att följas kontinuerligt. Vid varje årsskifte kommer en avstämning att göras och vid behov omfördelning av ej förbrukade medel.

Transportinfrastruktur

Länsstyrelsens styrelse har i det förslag till Länsplan för transportinfrastruktur, som sänts ut på remiss i december 2002, angivit följande transportinfrastruktur:

- Utbyggnad av fyra körfält på väg 267 mellan Stäket och Rotebro.

Vägverket har i det förslag till nationell väghållningsplan, som sänts ut på remiss i januari 2003 angivit följande transportinfrastruktur:

- E 18 Ny motorväg Hjulsta – Kista
- Stäkets trafikplats

Vägverket utreder för närvarande förutsättningarna för Förbifart Stockholm

Banverket har i det förslag till nationell banhållningsplan, som sänts ut på remiss i januari 2003, angivit följande transportinfrastruktur:

- Kapacitetsförstärkning på delar av järnvägssträckan Tomtebodavägen - Kallhäll.

Storstockholms Lokaltrafik AB (SL) har i särskild skrivelse utfäst sig att:

- Påbörja utredning av olika spåralternativ Akalla – Barkarby Station (Stockholm Väst) samt Barkarby stations lokalisering.

I remissförslaget till Länsplan för transportinfrastruktur för åren 2004-2015 föreslår Länsstyrelsen att medel reserveras för statsbidrag till infartsparkeringar i länet. Planeringen och anläggandet av infartsparkeringar genomförs av SL. Kommunen ställer sig positiv till att

diskutera dels planeringsmässiga förutsättningar, dels förutsättningar för att tillhandahålla erforderlig mark.

I remissförslaget till Länsplan för transportinfrastruktur för åren 2004-2015 föreslår Länsstyrelsen att medel ska reserveras för framkomlighets- och tillgänglighetsåtgärder för busstrafiken. Medlen kan användas som statsbidrag till hållplatser och åtgärder för förbättrad framkomlighet på kommunalt vägnät för bussar i linjetrafik.

SL avser att tillsammans med Järfälla kommun under första halvåret 2003 inventera behov av vägåtgärder, hållplatsåtgärder och infartsparkeringar för att förbättra busstrafiken. Kommunen är beredd att medverka i detta arbete och att skapa förutsättningar för genomförande av erforderliga åtgärder.

Planering och genomförande av nämnda trafik- och bostadsprojekt förutsätts fullföljas på ordinarie sätt enligt gällande lagstiftning.

En förutsättning för denna överenskommelses giltighet är att den har godkänts av kommunstyrelsen/kommunfullmäktige genom beslut som har vunnit laga kraft.

Stockholm den 14/2 2003

Järfälla den / 2003

Mats Hellström
Landshövding, av regeringen utsedd
förhandlingsman

Lotta Håkansson Harju
Kommunstyrelsens ordförande

Landshövding Mats Hellströms bostadsuppdrag.

Överenskommelse med Lidingö stad.

Bakgrund

Regeringen uppdrog den 24 januari 2002 åt landshövding Mats Hellström att överlägga med kommunerna i Stockholms län och andra relevanta parter om möjliga åtgärder för att skapa förutsättningar för ökat bostadsbyggande i länet.

Enligt direktiven är målsättningen med uppdraget att länets kommuner och staten skall sluta överenskommelser som sammantaget innebär att bostadsproduktionen ökas till ca. 10.000 lägenheter per år fram till år 2010. I direktiven poängteras vikten av att hyresrättsbostäder med en rimlig boendekostnad produceras.

Under året har överläggningar ägt rum med samtliga länets kommuner och andra intressenter inom bostadssektorn. En samstämmig uppfattning finns om behovet av ett väsentligt ökat bostadsbyggande i regionen. Men även svårigheterna att åstadkomma detta bostadsbyggande har lyfts fram. Det gäller inte minst de ekonomiska förutsättningarna för byggandet och behovet av trafikinvesteringar. I sistnämnda avseende har landshövdingen haft överläggningar med trafikverken och Stockholms läns landsting.

Föreliggande överenskommelse sluts mellan *Lidingö stad* och *landshövding Mats Hellström, av regeringen utsedd förhandlingsman*. Den har föregåtts av omfattande och konstruktiva diskussioner om möjligt bostadsbyggande i kommunen, behovet av investeringsbidrag för hyreslägenheter och transportinvesteringar.

Bostadsbyggande

Lidingö stad åtar sig att planera för ett bostadsbyggande i enlighet med översiktsplanens intentioner och som innebär ett tillskott till länets bostadsmarknad. Inom ramen för planeringen beräknas tillkomma i storleksordningen 355 lägenheter upplåtna med hyresrätt. Av dessa är ca 80 studentlägenheter/forskarlägenheter och ca 250 vanliga hyresrätter.

Investeringsbidraget för hyreslägenheter

Som en del av uppdraget, disponerar landshövdingen en miljard kronor för investeringsbidrag till nybyggnad av hyreslägenheter. Investeringsbidraget är avsett att stimulera tillkomsten av små och medelstora lägenheter med skälig produktions- och hyreskostnad.

Landshövdingen reserverar 17.000.000 kronor för investeringsbidrag till projekt i Lidingö stad enligt följande:

6.600.000 kronor för projekt som påbörjats före utgången av 2004
10.400.000 kronor för projekt som påbörjats före utgången av 2005

Enligt nuvarande regler räcker det sammanlagt till minst 113 lägenheter.

Bidragsansökningar prövas av Länsstyrelsen i mars, juni och oktober efter ansökan från byggherren. För bidraget gäller, vid provningstillfället, aktuella regler.

I en departementspromemoria föreslår regeringen ett nytt kompletterande investeringsstöd för studentlägenheter och hyreslägenheter som är 60 kvadratmeter eller mindre. Stödet motsvarar en sänkning av byggmomsen från 25 procent till 6 procent. För stödet föreslås vissa maxbelopp som för stockholmsregionen är 60 000 kr för studentbostäder och 150 000 kr för övriga lägenheter. För bostäder som beviljas det nya stödet föreslås en reducering av det nuvarande investeringsbidraget med 60 procent till maximalt 60 000 kr. Det nuvarande investeringsbidraget för studentbostäder föreslås upphöra.

Som förutsättningar för stöd anges att projektet skall bidra till ett långsiktigt hållbart byggande samt att det till sin karaktär skall vara ägnat att hålla nere hyrorna.

Det nya stödet är tidsbegränsat och föreslås gälla projekt som påbörjas fr.o.m. den 1 januari 2003–31 december 2006.

Förslaget innebär att de för kommunen reserverade medlen kan komma att räcka till fler bostäder än med nuvarande regler. Det innebär också höjd subventionsnivå för små lägenheter och oförändrat stöd till större lägenheter.

Medelsförbrukningen kommer att följas kontinuerligt. Vid varje årsskifte kommer en avstämning att göras och vid behov omfördelning av ej förbrukade medel.

Transportinfrastruktur

I remissförslaget till Länsplan för transportinfrastruktur för åren 2004-2015 föreslår Länsstyrelsen att medel ska reserveras för framkomlighets- och tillgänglighetsåtgärder för kollektivtrafiken. Medlen kan användas som statsbidrag till hållplatser och åtgärder för förbättrad framkomlighet på kommunalt vägnät för bussar i linjetrafik. Kommunen åtar sig som väghållare delfinansiera denna typ av åtgärder.

Efter inventering och bedömning av behov av vägåtgärder, hållplatsåtgärder och förbättring av infartsparkeringar för bil och/eller cykel, åtar sig staden att medverka i genomförandet av åtgärderna.

Planering och genomförande av nämnda trafik- och bostadsprojekt förutsätts fullföljas på ordinarie sätt enligt gällande lagstiftning.

En förutsättning för denna överenskommelses giltighet är den har godkänts av kommunstyrelsen/kommunfullmäktige genom beslut som har vunnit laga kraft.

Stockholm den / 2003

Lidingö den / 2003

Mats Hellström
Landshövding, av regeringen utsedd
Förhandlingsman

Paul Lindquist
Kommunstyrelsens ordförande

Landshövding Mats Hellströms bostadsuppdrag.

Överenskommelse med Nacka kommun.

Bakgrund

Regeringen uppdrog den 24 januari 2002 åt landshövding Mats Hellström att överlägga med kommunerna i Stockholms län och andra relevanta parter om möjliga åtgärder för att skapa förutsättningar för ökat bostadsbyggande i länet.

Enligt direktiven är målsättningen med uppdraget att länets kommuner och staten skall sluta överenskommelser som sammantaget innebär att bostadsproduktionen ökas till ca. 10.000 lägenheter per år fram till år 2010. I direktiven poängteras vikten av att hyresrättsbostäder med en rimlig boendekostnad produceras.

Under året har överläggningar ägt rum med samtliga länets kommuner och andra intressenter inom bostadssektorn. En samstämmig uppfattning finns om behovet av ett väsentligt ökat bostadsbyggande. Men även svårigheterna att åstadkomma detta bostadsbyggande har lyfts fram. Det gäller inte minst de ekonomiska förutsättningarna för byggandet och behovet av trafikinvesteringar. I sistnämnda avseende har landshövdingen haft överläggningar med trafikverken och Stockholms läns landsting.

Föreliggande överenskommelse sluts mellan *Nacka kommun* och *landshövding Mats Hellström*, av regeringen utsedd förhandlingsman. Den har föregåtts av omfattande och konstruktiva diskussioner om möjligt bostadsbyggande i kommunen, behovet av investeringsbidrag för hyreslägenheter och transportinvesteringar.

Bostadsbyggande

Nacka kommun har i sitt **Bostadsförsörjningsprogram**, antaget av Kommunfullmäktige den 18 november 2002, beslutat planera för ett bostadsbyggande om ca 4.500 bostäder under åren 2003 – 2006, varav ca. 1.200 lägenheter planeras kunna upplåtas med hyresrätt. Av hyresbostäderna är 455 studentlägenheter, 65 lägenheter i särskilt boende (för äldre) och 150 lägenheter med inriktning på seniorboende. Åren 2007 – 2011 bedömer sig *Nacka kommun* kunna planera för totalt ca. 3.350 bostäder, men detta – liksom delar av programmet för 2003-2006 – är enligt kommunen helt avhängigt att infrastrukturen i Ost-sektorn byggs ut, att de av kommunen antagna detaljplanerna fastställs inom rimlig tid vid ev. överklaganden samt att bostadsmarknadens aktörer kan medverka till villkor som gör bostadsbyggandet ekonomiskt genomförbart.

Investeringsbidraget för hyreslägenheter

Som en del av uppdraget, disponerar landshövdingen en miljard kronor för investeringsbidrag till nybyggnad av hyreslägenheter. Investeringsbidraget är avsett att stimulera tillkomsten av små och medelstora lägenheter med skälig produktions- och hyreskostnad.

Landshövdingen reserverar 42.600.000 kronor för investeringsbidrag till projekt i Nacka kommun enligt följande:

10.400.000 kronor för projekt som påbörjats före utgången av 2003
15.200.000 kronor för projekt som påbörjats före utgången av 2004
6.600.000 kronor för projekt som påbörjats före utgången av 2005
10.400.000 kronor för projekt som påbörjats före utgången av 2006

Enligt nuvarande regler räcker det sammanlagt till minst 284 lägenheter.

Bidragsansökningar prövas av Länsstyrelsen i mars, juni och oktober efter ansökan från byggherren. För bidraget gäller, vid provningstillfället, aktuella regler.

I propositionen 2002/03:98 föreslår regeringen ett nytt kompletterande investeringsstöd för studentlägenheter och hyreslägenheter som är 70 kvadratmeter eller mindre. Stödet motsvarar en sänkning av byggmomsen från 25 procent till 6 procent. För stödet föreslås vissa maxbelopp som för stockholmsregionen är 150 000 kr per lägenhet. För bostäder som beviljas det nya stödet föreslås en reduktion av det nuvarande investeringsbidraget med 60 procent till maximalt 60 000 kr. Det nuvarande investeringsbidraget för studentbostäder föreslås upphöra.

Som förutsättningar för stöd anges att projektet skall bidra till ett långsiktigt hållbart byggande samt att det till sin karaktär skall vara ägnat att hålla nere hyrorna.

Det nya stödet är tidsbegränsat och föreslås gälla projekt som påbörjas fr.o.m. den 1 januari 2003–31 december 2006.

Förslaget innebär att de för kommunen reserverade medlen kan komma att räcka till fler bostäder än med nuvarande regler. Det innebär också höjd subventionsnivå för små lägenheter och oförändrat stöd till större lägenheter.

Medelsförbrukningen kommer att följas kontinuerligt. Vid varje årsskifte kommer en avstämning att göras. Vid behov kommer, efter samråd med kommunen, ej förbrukade medel att omfördelas.

Föreordnad mark

Landshövdingen avser att i skrivelse till regeringen hemställa att regeringen ändrar förordningen om statsbidrag till efterbehandling av föreordnade områden. Därmed skulle skapas en möjlighet att medge statsbidrag till efterbehandling av mark avsedd för bostadsexploatering.

Planering och genomförande av nämnda bostadsprojekt förutsätts fullföljas på ordinarie sätt enligt gällande lagstiftning.

En förutsättning för denna överenskommelses giltighet är att den har godkänts av kommunstyrelsen genom beslut som har vunnit laga kraft.

Stockholm den / 2003

Nacka den / 2003

Mats Hellström
Landshövding, av regeringen utsedd
förhandlingsman

Erik Langby
Kommunstyrelsens ordförande

Landshövding Mats Hellströms bostadsuppdrag.

Överenskommelse med Norrtälje kommun.

Bakgrund

Regeringen uppdrog den 24 januari 2002 åt landshövding Mats Hellström att överlägga med kommunerna i Stockholms län och andra relevanta parter om möjliga åtgärder för att skapa förutsättningar för ökat bostadsbyggande i länet.

Enligt direktiven är målsättningen med uppdraget att länets kommuner och staten skall sluta överenskommelser som sammantaget innebär att bostadsproduktionen ökas till ca. 10.000 lägenheter per år fram till år 2010. I direktiven poängteras vikten av att hyresrättsbostäder med en rimlig boendekostnad produceras.

Under året har överläggningar ägt rum med samtliga länets kommuner och andra intressenter inom bostadssektorn. En samstämmig uppfattning finns om behovet av ett väsentligt ökat bostadsbyggande. Men även svårigheterna att åstadkomma detta bostadsbyggande har lyfts fram. Det gäller inte minst de ekonomiska förutsättningarna för byggandet och behovet av trafikinvesteringar. I sistnämnda avseende har landshövdingen haft överläggningar med trafikverken och Stockholms läns landsting.

Föreliggande överenskommelse sluts mellan *Norrtälje kommun* och *landshövding Mats Hellström*, av regeringen utsedd förhandlingsman. Den har föregåtts av omfattande och konstruktiva diskussioner om möjligt bostadsbyggande i kommunen, behovet av investeringsbidrag för hyreslägenheter och transportinvesteringar.

Bostadsbyggande

Norrtälje kommun åtar sig att verka för ett bostadsbyggande om ca 1.250 lägenheter under åren 2003 – 2006, varav 846 lägenheter avses upplåtas med hyresrätt. Av hyresbostäderna är 200 studentlägenheter och 646 vanliga hyreslägenheter. Åren 2007 – 2011 avser *Norrtälje kommun* att planera för totalt ca. 1.500 lägenheter.

Nordostkommunerna har gemensamt framfört att ett färdigställande av Norrortsleden samt en kraftigt utbyggd spårtrafik är förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande i nordostsektorn.

Investeringsbidraget för hyreslägenheter

Som en del av uppdraget, disponerar landshövdingen en miljard kronor för investeringsbidrag till nybyggnad av hyreslägenheter. Investeringsbidraget är avsett att stimulera tillkomsten av små och medelstora lägenheter med skälig produktions- och hyreskostnad.

Landshövdingen reserverar 28.400.000 kronor för investeringsbidrag till projekt i Norrtälje kommun enligt följande:

14.200.000 kronor för projekt som påbörjats före utgången av 2003

14.200.000 kronor för projekt som påbörjats före utgången av 2005

Enligt nuvarande regler räcker det sammanlagt till minst 189 lägenheter.

Bidragsansökningar prövas av Länsstyrelsen i mars, juni och oktober efter ansökan från byggherren. För bidraget gäller, vid provningstillfället, aktuella regler.

I en departementspromemoria föreslår regeringen ett nytt kompletterande investeringsstöd för studentlägenheter och hyreslägenheter som är 60 kvadratmeter eller mindre. Stödet motsvarar en sänkning av byggmomsen från 25 procent till 6 procent. För stödet föreslås vissa maxbelopp som för stockholmsregionen är 60 000 kr för studentbostäder och 150 000 kr för övriga lägenheter. För bostäder som beviljas det nya stödet föreslås en reducering av det nuvarande investeringsbidraget med 60 procent till maximalt 60 000 kr. Det nuvarande investeringsbidraget för studentbostäder föreslås upphöra.

Som förutsättningar för stöd anges att projektet skall bidra till ett långsiktigt hållbart byggande samt att det till sin karaktär skall vara ägnat att hålla nere hyrorna.

Det nya stödet är tidsbegränsat och föreslås gälla projekt som påbörjas fr.o.m. den 1 januari 2003–31 december 2006.

Förslaget innebär att de för kommunen reserverade medlen kan komma att räcka till fler bostäder än med nuvarande regler. Det innebär också höjd subventionsnivå för små lägenheter och oförändrat stöd till större lägenheter.

Medelsförbrukningen kommer att följas kontinuerligt. Vid varje årsskifte kommer en avstämning att göras och vid behov omfördelning av ej förbrukade medel.

Transportinfrastruktur

Länsstyrelsens styrelse har i det förslag till Länsplan för transportinfrastruktur, som sänts ut på remiss i december 2002 (januari 2003), angivit följande transportinfrastruktur:

- Väg 76 Förbifart Norrtälje – Västra vägen
- Norrortsleden

Förutsatt att länet tilldelas medel i enlighet med länsplansförslagets 150 % alternativ omfattas även följande objekt:

- Väg 76 Norrtälje – Söderby-Karl
 - Förbifart Svanberga
 - Förbifart Estuna
- Väg 77 Åtgärder fram till Rimbo från Rösa samt i Rimbo samhälle
- Väg 77 Rimbo – Länsgräns Uppsala län

För bostadsbyggande i Vallby Hage, Rimbo, är det av största vikt att förbifart Rimbo i korsningen väg 77 / väg 280 klarläggs i tidigt skede.

Vägverket utreder för närvarande förutsättningarna för Förbifart Stockholm

Storstockholms Lokaltrafik AB (SL) har, under förutsättning att statliga bidrag utgår, i särskild skrivelse utfäst sig att:

- Upprustning av Roslagsbanan samt ny sträckning mellan Hägernäs och Arnänge

Storstockholms Lokaltrafik AB (SL) har i särskild skrivelse utfäst sig att, *tillsammans med Banverket*:

- Påbörja utredning av ny pendeltågslinje mellan Solna och Arninge

I remissförslaget till Länsplan för transportinfrastruktur för åren 2004-2015 föreslår Länsstyrelsen att medel reserveras för statsbidrag till infartsparkeringar i länet. Planeringen och anläggandet av infartsparkeringar genomförs av SL. För att utökade infartsparkeringar för Norrtälje kommun ska komma till stånd åtar sig kommunen att skapa planeringsmässiga förutsättningar och att tillhandahålla mark.

I remissförslaget till Länsplan för transportinfrastruktur för åren 2004-2015 föreslår Länsstyrelsen att medel ska reserveras för framkomlighets- och tillgänglighetsåtgärder för busstrafiken. Medlen kan användas som statsbidrag till hållplatser och åtgärder för förbättrad framkomlighet på kommunalt vägnät för bussar i linjetrafik. Kommunen åtar sig som väghållare delfinansiera denna typ av åtgärder.

SL avser att tillsammans med Norrtälje kommun under första halvåret 2003 inventera behov av vägåtgärder, hållplatsåtgärder och infartsparkeringar för att förbättra busstrafiken. Kommunen åtar sig att medverka i genomförandet av åtgärderna.

Planering och genomförande av nämnda trafik- och bostadsprojekt förutsätts fullföljas på ordinarie sätt enligt gällande lagstiftning.

En förutsättning för denna överenskommelses giltighet är den har godkänts av kommunstyrelsen/kommunfullmäktige genom beslut som har vunnit laga kraft.

Stockholm den 26/2 2003

Norrtälje / 2003

Mats Hellström
Landshövding, av regeringen utsedd
förhandlingsman

Christer Candal
Kommunstyrelsens ordförande

Landshövding Mats Hellströms bostadsuppdrag.

Överenskommelse med Nykvarns kommun.

Bakgrund

Regeringen uppdrog den 24 januari 2002 åt landshövding Mats Hellström att överlägga med kommunerna i Stockholms län och andra relevanta parter om möjliga åtgärder för att skapa förutsättningar för ökat bostadsbyggande i länet.

Enligt direktiven är målsättningen med uppdraget att länets kommuner och staten skall sluta överenskommelser som sammantaget innebär att bostadsproduktionen ökas till ca. 10.000 lägenheter per år fram till år 2010. I direktiven poängteras vikten av att hyresrättsbostäder med en rimlig boendekostnad produceras.

Under året har överläggningar ägt rum med samtliga länets kommuner och andra intressenter inom bostadssektorn. En samstämmig uppfattning finns om behovet av ett väsentligt ökat bostadsbyggande. Men även svårigheterna att åstadkomma detta bostadsbyggande har lyfts fram. Det gäller inte minst de ekonomiska förutsättningarna för byggandet och behovet av trafikinvesteringar. I sistnämnda avseende har landshövdingen haft överläggningar med trafikverken och Stockholms läns landsting.

Föreliggande överenskommelse sluts mellan *Nykvarns kommun* och *landshövding Mats Hellström*, av regeringen utsedd förhandlingsman. Den har föregåtts av omfattande och konstruktiva diskussioner om möjligt bostadsbyggande i kommunen, behovet av investeringsbidrag för hyreslägenheter och transportinvesteringar.

Bostadsbyggande

Nykvarns kommun åtar sig att verka för ett bostadsbyggande om ca 550 lägenheter under åren 2003 – 2006, varav lägenheter avses 125 upplåtas med hyresrätt. Åren 2007 – 2011 avser *Nykvarns kommun* att planera för totalt ca. 450 lägenheter.

Investeringsbidraget för hyreslägenheter

Som en del av uppdraget, disponerar landshövdingen en miljard kronor för investeringsbidrag till nybyggnad av hyreslägenheter. Investeringsbidraget är avsett att stimulera tillkomsten av små och medelstora lägenheter med skälig produktions- och hyreskostnad.

Landshövdingen reserverar 8.500.000 kronor för investeringsbidrag till projekt i Nykvarns kommun enligt följande:

- 2.800.000 kronor för projekt som påbörjats före utgången av 2003
- 5.700.000 kronor för projekt som påbörjats före utgången av 2005

Enligt nuvarande regler räcker det sammanlagt till minst 56 lägenheter.

Bidragsansökningar prövas av Länsstyrelsen i mars, juni och oktober efter ansökan från byggherren. För bidraget gäller, vid provningstillfället, aktuella regler.

I en departementspromemoria föreslår regeringen ett nytt kompletterande investeringsstöd för studentlägenheter och hyreslägenheter som är 60 kvadratmeter eller mindre. Stödet motsvarar en sänkning av byggmomsen från 25 procent till 6 procent. För stödet föreslås vissa maxbelopp som för stockholmsregionen är 60 000 kr för studentbostäder och 150 000 kr för övriga lägenheter. För bostäder som beviljas det nya stödet föreslås en reducering av det nuvarande investeringsbidraget med 60 procent till maximalt 60 000 kr. Det nuvarande investeringsbidraget för studentbostäder föreslås upphöra.

Som förutsättningar för stöd anges att projektet skall bidra till ett långsiktigt hållbart byggande samt att det till sin karaktär skall vara ägnat att hålla nere hyrorna.

Det nya stödet är tidsbegränsat och föreslås gälla projekt som påbörjas fr.o.m. den 1 januari 2003–31 december 2006.

Förslaget innebär att de för kommunen reserverade medlen kan komma att räcka till fler bostäder än med nuvarande regler. Det innebär också höjd subventionsnivå för små lägenheter och oförändrat stöd till större lägenheter.

Medelsförbrukningen kommer att följas kontinuerligt. Vid varje årsskifte kommer en avstämning att göras och vid behov omfördelning av ej förbrukade medel.

Transportinfrastruktur

Samtliga Södertörnskommuner har i skrivelse i november 2002 till landshövdingen gemensamt pekat på infrastrukturprojekt, såväl vad gäller vägar som spårinvesteringar, som förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande.

Länsstyrelsens styrelse har i det förslag till Länsplan för transportinfrastruktur, som sänts ut på remiss i december 2002, angivit följande transportinfrastruktur:

- Trafiksäkerhetshöjande åtgärder på Hökmossevägen

Banverket har i det förslag till nationell banhållningsplan, som sänts ut på remiss i december 2002 (januari 2003), angivit följande transportinfrastruktur:

- Kapacitetsförstärkning på Svealandsbanan

I remissförslaget till Länsplan för transportinfrastruktur för åren 2004-2015 föreslår Länsstyrelsen att medel reserveras för statsbidrag till infartsparkeringar i länet. Planeringen och anläggandet av infartsparkeringar genomförs av SL. För att utökade infartsparkeringar för Nykvarns kommun ska komma till stånd åtar sig kommunen att skapa planeringsmässiga förutsättningar och att tillhandahålla mark.

I remissförslaget till Länsplan för transportinfrastruktur för åren 2004-2015 föreslår Länsstyrelsen att medel ska reserveras för framkomlighets- och tillgänglighetsåtgärder för busstrafiken. Medlen kan användas som statsbidrag till hållplatser och åtgärder för förbättrad framkomlighet på kommunalt vägnät för bussar i linjetrafik. Kommunen åtar sig som väghållare delfinansiera denna typ av åtgärder.

SL avser att tillsammans med Nykvarns kommun under första halvåret 2003 inventera behov av välgångar, hållplatsångar och infartsparkeringar för att förbättra busstrafiken. Kommunen åtar sig att medverka i genomförandet av åtgärdena.

Planering och genomförande av nämnda trafik- och bostadsprojekt förutsätts fullföljas på ordinarie sätt enligt gällande lagstiftning.

En förutsättning för denna överenskommelses giltighet är att den har godkänts av kommunstyrelsen/kommunfullmäktige genom beslut som har vunnit laga kraft.

Stockholm den 26/2 2003

Nykvarn den / 2003

Mats Hellström
Landshövding, av regeringen utsedd
förhandlingsman

Dan Fagerlund
Kommunstyrelsens ordförande

Landshövding Mats Hellströms bostadsuppdrag.

Överenskommelse med Salems kommun.

Bakgrund

Regeringen uppdrog den 24 januari 2002 åt landshövding Mats Hellström att överlägga med kommunerna i Stockholms län och andra relevanta parter om möjliga åtgärder för att skapa förutsättningar för ökat bostadsbyggande i länet.

Enligt direktiven är målsättningen med uppdraget att länets kommuner och staten skall sluta överenskommelser som sammantaget innebär att bostadsproduktionen ökas till ca. 10.000 lägenheter per år fram till år 2010. I direktiven poängteras vikten av att hyresrättsbostäder med en rimlig boendekostnad produceras.

Under året har överläggningar ägt rum med samtliga länets kommuner och andra intressenter inom bostadssektorn. En samstämmig uppfattning finns om behovet av ett väsentligt ökat bostadsbyggande. Men även svårigheterna att åstadkomma detta bostadsbyggande har lyfts fram. Det gäller inte minst de ekonomiska förutsättningarna för byggandet och behovet av trafikinvesteringar. I sistnämnda avseende har landshövdingen haft överläggningar med trafikverken och Stockholms läns landsting.

Föreliggande överenskommelse sluts mellan *Salems kommun* och *landshövding Mats Hellström*, av regeringen utsedd förhandlingsman. Den har föregåtts av omfattande och konstruktiva diskussioner om möjligt bostadsbyggande i kommunen, behovet av investeringsbidrag för hyreslägenheter och transportinvesteringar.

Bostadsbyggande

Salems kommun åtar sig att verka för ett bostadsbyggande om ca 600 lägenheter under åren 2003 – 2006, varav 75 lägenheter avses upplåtas med hyresrätt.

Investeringsbidraget för hyreslägenheter

Som en del av uppdraget, disponerar landshövdingen en miljard kronor för investeringsbidrag till nybyggnad av hyreslägenheter. Investeringsbidraget är avsett att stimulera tillkomsten av små och medelstora lägenheter med skälig produktions- och hyreskostnad.

Landshövdingen reserverar 9.500.000 kronor för investeringsbidrag till projekt i Salems kommun. Projekten skall vara påbörjade före utgången av 2003. Enligt nuvarande regler räcker det sammanlagt till minst 63 lägenheter.

Bidragsansökningar prövas av Länsstyrelsen efter ansökan från byggherren. För bidraget gäller, vid prövningstillfället, aktuella regler.

I en departementspromemoria föreslår regeringen ett nytt kompletterande investeringsstöd för studentlägenheter och hyreslägenheter som är 60 kvadratmeter eller mindre. Stödet motsvarar en sänkning av byggmomsen från 25 procent till 6 procent. För stödet föreslås vissa maxbelopp

som för stockholmsregionen är 60 000 kr för studentbostäder och 150 000 kr för övriga lägenheter. För bostäder som beviljas det nya stödet föreslås en reducering av det nuvarande investeringsbidraget med 60 procent till maximalt 60 000 kr. Det nuvarande investeringsbidraget för studentbostäder föreslås upphöra.

Som förutsättningar för stöd anges att projektet skall bidra till ett långsiktigt hållbart byggande samt att det till sin karaktär skall vara ägnat att hålla nere hyrorna.

Det nya stödet är tidsbegränsat och föreslås gälla projekt som påbörjas fr.o.m. den 1 januari 2003–31 december 2006.

Förslaget innebär att de för kommunen reserverade medlen kan komma att räcka till fler bostäder än med nuvarande regler. Det innebär också höjd subventionsnivå för små lägenheter och oförändrat stöd till större lägenheter.

Medelsförbrukningen kommer att följas kontinuerligt. Vid varje årsskifte kommer en avstämning att göras och vid behov omfördelning av ej förbrukade medel.

Transportinfrastruktur

Samtliga Södertörnskommuner har i skrivelse i november 2002 till landshövdingen gemensamt pekat på infrastrukturprojekt, såväl vad gäller vägar som spårinvesteringar, som förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande.

Länsstyrelsens styrelse har i det förslag till Länsplan för transportinfrastruktur, som sänts ut på remiss i december 2002, angivit följande transportinfrastruktur:

- Södertörnsleden med Masmolänk
- Breddning av Sandbäcksporten

För Salems kommuns långsiktiga bostadsbyggande är det en viktig förutsättning att Förbifart Stockholm byggs. Vägverket utreder för närvarande förutsättningarna för Förbifart Stockholm.

I remissförslaget till Länsplan för transportinfrastruktur för åren 2004-2015 föreslår Länsstyrelsen att medel ska reserveras för framkomlighets- och tillgänglighetsåtgärder för busstrafiken. Medlen kan användas som statsbidrag till hållplatser och åtgärder för förbättrad framkomlighet på kommunalt vägnät för bussar i linjetrafik. Kommunen åtar sig som väghållare delfinansiera denna typ av åtgärder.

SL avser att tillsammans med Salems kommun under första halvåret 2003 inventera behov av vägåtgärder, hållplatsåtgärder och infartsparkeringar för att förbättra busstrafiken. Kommunen åtar sig att medverka i genomförandet av åtgärderna.

Planering och genomförande av nämnda trafik- och bostadsprojekt förutsätts fullföljas på ordinarie sätt enligt gällande lagstiftning.

En förutsättning för denna överenskommelses giltighet är att den har godkänts av kommunstyrelsen/kommunfullmäktige genom beslut som har vunnit laga kraft.

26.2.2003

Stockholm den 26/2 2003

Salem den / 2003

Mats Hellström
Landshövding, av regeringen utsedd
förhandlingsman

Lennart Kalderén
Kommunstyrelsens ordförande

Landshövding Mats Hellströms bostadsuppdrag.

Överenskommelse med Sigtuna kommun.

Bakgrund

Regeringen uppdrog den 24 januari 2002 åt landshövding Mats Hellström att överlägga med kommunerna i Stockholms län och andra relevanta parter om möjliga åtgärder för att skapa förutsättningar för ökat bostadsbyggande i länet.

Enligt direktiven är målsättningen med uppdraget att länets kommuner och staten skall sluta överenskommelser som sammantaget innebär att bostadsproduktionen ökas till ca. 10.000 lägenheter per år fram till år 2010. I direktiven poängteras vikten av att hyresrättsbostäder med en rimlig boendekostnad produceras.

Under året har överläggningar ägt rum med samtliga länets kommuner och andra intressenter inom bostadssektorn. En samstämmig uppfattning finns om behovet av ett väsentligt ökat bostadsbyggande. Men även svårigheterna att åstadkomma detta bostadsbyggande har lyfts fram. Det gäller inte minst de ekonomiska förutsättningarna för byggandet och behovet av trafikinvesteringar. I sistnämnda avseende har landshövdingen haft överläggningar med trafikverken och Stockholms läns landsting.

Föreliggande överenskommelse sluts mellan *Sigtuna kommun* och *landshövding Mats Hellström*, av regeringen utsedd förhandlingsman. Den har föregåtts av omfattande och konstruktiva diskussioner om möjligt bostadsbyggande i kommunen och behovet av investeringsbidrag för hyreslägenheter.

Bostadsbyggande

Sigtuna kommun åtar sig att verka för ett bostadsbyggande om ca 1.600 lägenheter under åren 2003 – 2006, varav 753 lägenheter avses upplåtas med hyresrätt. Åren 2007 – 2011 avser *Sigtuna kommun* att planera för totalt ca. 1.750 lägenheter.

Investeringsbidraget för hyreslägenheter

Som en del av uppdraget, disponerar landshövdingen en miljard kronor för investeringsbidrag till nybyggnad av hyreslägenheter. Investeringsbidraget är avsett att stimulera tillkomsten av små och medelstora lägenheter med skälig produktions- och hyreskostnad.

Landshövdingen reserverar 42.600.000 kronor för investeringsbidrag till projekt i Sigtuna kommun enligt följande:

- 9.500.000 kronor för projekt som påbörjats före utgången av 2003
- 28.400.000 kronor för projekt som påbörjats före utgången av 2004
- 4.700.000 kronor för projekt som påbörjats före utgången av 2005

Enligt nuvarande regler räcker det sammanlagt till minst 284 lägenheter.

Bidragsansökningar prövas av Länsstyrelsen i mars, juni och oktober efter ansökan från byggherren. För bidraget gäller, vid prövningstillfället, aktuella regler.

I en departementspromemoria föreslår regeringen ett nytt kompletterande investeringsstöd för studentlägenheter och hyreslägenheter som är 60 kvadratmeter eller mindre. Stödet motsvarar en sänkning av byggmomsen från 25 procent till 6 procent. För stödet föreslås vissa maxbelopp som för stockholmsregionen är 60 000 kr för studentbostäder och 150 000 kr för övriga lägenheter. För bostäder som beviljas det nya stödet föreslås en reducering av det nuvarande investeringsbidraget med 60 procent till maximalt 60 000 kr. Det nuvarande investeringsbidraget för studentbostäder föreslås upphöra.

Som förutsättningar för stöd anges att projektet skall bidra till ett långsiktigt hållbart byggande samt att det till sin karaktär skall vara ägnat att hålla nere hyrorna.

Det nya stödet är tidsbegränsat och föreslås gälla projekt som påbörjas fr.o.m. den 1 januari 2003–31 december 2006.

Förslaget innebär att de för kommunen reserverade medlen kan komma att räcka till fler bostäder än med nuvarande regler. Det innebär också höjd subventionsnivå för små lägenheter och oförändrat stöd till större lägenheter.

Medelsförbrukningen kommer att följas kontinuerligt. Vid varje årsskifte kommer en avstämning att göras och vid behov omfördelning av ej förbrukade medel.

Projekt i *Sigtuna kommun*, om totalt 36 hyreslägenheter, har beviljats investeringsbidrag under 2002.

Planering och genomförande av bostadsprojekt förutsätts fullföljas på ordinarie sätt enligt gällande lagstiftning.

En förutsättning för denna överenskommelses giltighet är den har godkänts av kommunstyrelsen/kommunfullmäktige genom beslut som har vunnit laga kraft.

Stockholm den / 2003

Sigtuna den / 2003

Mats Hellström
Landshövding, av regeringen utsedd
förhandlingsman

Anders Johansson
Kommunstyrelsens ordförande

Landshövding Mats Hellströms bostadsuppdrag.

Överenskommelse med Solna stad.

Bakgrund

Regeringen uppdrog den 24 januari 2002 åt landshövding Mats Hellström att överlägga med kommunerna i Stockholms län och andra relevanta parter om möjliga åtgärder för att skapa förutsättningar för ökat bostadsbyggande i länet.

Enligt direktiven är målsättningen med uppdraget att länets kommuner och staten skall sluta överenskommelser som sammantaget innebär att bostadsproduktionen ökas till ca. 10.000 lägenheter per år fram till år 2010. I direktiven poängteras vikten av att hyresrättsbostäder med en rimlig boendekostnad produceras.

Under året har överläggningar ägt rum med samtliga länets kommuner och andra intressenter inom bostadssektorn. En samstämmig uppfattning finns om behovet av ett väsentligt ökat bostadsbyggande. Men även svårigheterna att åstadkomma detta bostadsbyggande har lyfts fram. Det gäller inte minst de ekonomiska förutsättningarna för byggandet och behovet av trafikinvesteringar. I sistnämnda avseende har landshövdingen haft överläggningar med trafikverken och Stockholms läns landsting.

Föreliggande överenskommelse sluts mellan *Solna stad* och *landshövding Mats Hellström, av regeringen utsedd förhandlingsman*. Den har föregåtts av omfattande och konstruktiva diskussioner om möjligt bostadsbyggande i kommunen, behovet av investeringsbidrag för hyreslägenheter och transportinvesteringar.

Bostadsbyggande

Solna stad åtar sig att verka för ett bostadsbyggande om ca 5.300 lägenheter under åren 2003 – 2006, varav 1.945 lägenheter avses upplåtas med hyresrätt. Av hyresbostäderna är 1.130 studentlägenheter och 840 vanliga hyreslägenheter.

Investeringsbidraget för hyreslägenheter

Som en del av uppdraget, disponerar landshövdingen en miljard kronor för investeringsbidrag till nybyggnad av hyreslägenheter. Investeringsbidraget är avsett att stimulera tillkomsten av små och medelstora lägenheter med skälig produktions- och hyreskostnad.

Landshövdingen reserverar 37.900.000 kronor för investeringsbidrag till projekt i Solna stad enligt följande:

- 8.600.000 kronor för projekt som påbörjats före utgången av 2003
- 20.800.000 kronor för projekt som påbörjats före utgången av 2004
- 8.500.000 kronor för projekt som påbörjats före utgången av 2005

Enligt nuvarande regler räcker det sammanlagt till minst 252 lägenheter.

Bidragsansökningar prövas av Länsstyrelsen i mars, juni och oktober efter ansökan från byggherren. För bidraget gäller, vid prövningstillfället, aktuella regler.

I propositionen 2002/03:98 föreslår regeringen ett nytt kompletterande investeringsstöd för studentlägenheter och hyreslägenheter som är 70 kvadratmeter eller mindre. Stödet motsvarar en sänkning av byggmomsen från 25 procent till 6 procent. För stödet föreslås vissa maxbelopp som för stockholmsregionen är 150 000 kr per lägenhet. För bostäder som beviljas det nya stödet föreslås en reduktion av det nuvarande investeringsbidraget med 60 procent till maximalt 60 000 kr. Det nuvarande investeringsbidraget för studentbostäder föreslås upphöra.

Som förutsättningar för stöd anges att projektet skall bidra till ett långsiktigt hållbart byggande samt att det till sin karaktär skall vara ägnat att hålla nere hyrorna.

Det nya stödet är tidsbegränsat och föreslås gälla projekt som påbörjas fr.o.m. den 1 januari 2003–31 december 2006.

Förslaget innebär att de för kommunen reserverade medlen kan komma att räcka till fler bostäder än med nuvarande regler. Det innebär också höjd subventionsnivå för små lägenheter och oförändrat stöd till större lägenheter.

Medelsförbrukningen kommer att följas kontinuerligt. Vid varje årsskifte kommer en avstämning att göras och vid behov omfördelning av ej förbrukade medel.

Planering och genomförande av nämnda bostadsprojekt förutsätts fullföljas på ordinarie sätt enligt gällande lagstiftning.

En förutsättning för denna överenskommelses giltighet är att den har godkänts av kommunstyrelsen/kommunfullmäktige och att beslutet har vunnit laga kraft.

Stockholm den / 2003

Solna den / 2003

Mats Hellström
Landshövding, av regeringen utsedd
förhandlingsman

Anders Guståv
Kommunstyrelsens ordförande

Landshövding Mats Hellströms bostadsuppdrag.

Överenskommelse med Stockholms stad.

Bakgrund

Regeringen uppdrog den 24 januari 2002 åt landshövding Mats Hellström att överlägga med kommunerna i Stockholms län och andra relevanta parter om möjliga åtgärder för att skapa förutsättningar för ökat bostadsbyggande i länet.

Enligt direktiven är målsättningen med uppdraget att länets kommuner och staten skall sluta överenskommelser som sammantaget innebär att bostadsproduktionen ökas till ca. 10.000 lägenheter per år fram till år 2010. I direktiven poängteras vikten av att hyresrättsbostäder med en rimlig boendekostnad produceras.

Under året har överläggningar ägt rum med samtliga länets kommuner och andra intressenter inom bostadssektorn. En samstämmig uppfattning finns om behovet av ett väsentligt ökat bostadsbyggande. Men även svårigheterna att åstadkomma detta bostadsbyggande har lyfts fram. Det gäller inte minst de ekonomiska förutsättningarna för byggandet och behovet av trafikinvesteringar. I sistnämnda avseende har landshövdingen haft överläggningar med trafikverken och Stockholms läns landsting.

Föreliggande överenskommelse sluts mellan *Stockholms stad* och *landshövding Mats Hellström*, av regeringen utsedd förhandlingsman. Den har föregåtts av omfattande och konstruktiva diskussioner om möjligt bostadsbyggande i kommunen, behovet av investeringsbidrag för hyreslägenheter och transportinvesteringar.

Bostadsbyggande

Stockholms stad åtar sig att verka för ett bostadsbyggande om ca 20.000 lägenheter under åren 2003 – 2006, varav drygt 6 500 f.n. bedöms kunna upplåtas med hyresrätt. Stadens politiska ledning har ambitionen att kraftigt öka byggandet av hyresrätter under mandatperioden. Av hyresbostäderna är ca. 1.400 studentlägenheter och 5.150 vanliga hyreslägenheter. Åren 2007 – 2011 avser *Stockholms stad* att planera för totalt ca. 20.000 lägenheter.

Investeringsbidraget för hyreslägenheter

Som en del av uppdraget, disponerar landshövdingen en miljard kronor för investeringsbidrag till nybyggnad av hyreslägenheter. Investeringsbidraget är avsett att stimulera tillkomsten av små och medelstora lägenheter med skäligen produktions- och hyreskostnad.

Landshövdingen reserverar 331.800.000 kronor för investeringsbidrag till projekt i Stockholms stad enligt följande:

61.600.000 kronor för projekt som påbörjats före utgången av 2003
85.300.000 kronor för projekt som påbörjats före utgången av 2004
94.800.000 kronor för projekt som påbörjats före utgången av 2005
90.100.000 kronor för projekt som påbörjats före utgången av 2006

Enligt nuvarande regler räcker det sammanlagt till minst 2.212 lägenheter.

Bidragsansökningar prövas av Länsstyrelsen i mars, juni och oktober efter ansökan från byggherren. För bidraget gäller, vid provningstillfället, aktuella regler.

I en departementspromemoria föreslår regeringen ett nytt kompletterande investeringsstöd för studentlägenheter och hyreslägenheter som är 60 kvadratmeter eller mindre. Stödet motsvarar en sänkning av byggmomsen från 25 procent till 6 procent. För stödet föreslås vissa maxbelopp som för stockholmsregionen är 60 000 kr för studentbostäder och 150 000 kr för övriga lägenheter. För bostäder som beviljas det nya stödet föreslås en reducering av det nuvarande investeringsbidraget med 60 procent till maximalt 60 000 kr. Det nuvarande investeringsbidraget för studentbostäder föreslås upphöra.

Som förutsättningar för stöd anges att projektet skall bidra till ett långsiktigt hållbart byggande samt att det till sin karaktär skall vara ägnat att hålla nere hyrorna.

Det nya stödet är tidsbegränsat och föreslås gälla projekt som påbörjas fr.o.m. den 1 januari 2003–31 december 2006.

Förslaget innebär att de för kommunen reserverade medlen kan komma att räcka till fler bostäder än med nuvarande regler. Det innebär också höjd subventionsnivå för små lägenheter och oförändrat stöd till större lägenheter.

Medelsförbrukningen kommer att följas kontinuerligt. Vid varje årsskifte kommer en avstämning att göras och vid behov omfördelning av ej förbrukade medel.

Transportinfrastruktur

Vägverket har i det förslag till nationell väghållningsplan, som sänts ut på remiss i januari 2003, angivit följande transportinfrastruktur:

- E 18 Hjulsta – Kista
- Norra Länken

Vägverket utreder för närvarande förutsättningarna för Förbifart Stockholm

Banverket har i det förslag till nationell banhållningsplan, som sänts ut på remiss i januari 2003, angivit följande transportinfrastruktur:

- Pendeltågstunnel under centrala Stockholm

Storstockholms Lokaltrafik AB (SL) har i särskild skrivelse utfäst sig, under förutsättning att statliga bidrag utgår, att:

- Påbörja utbyggnaden av Tvärbana Ost mellan Sickla udde och Slussen samt att konvertera Saltsjöbanan till snabbspårväg.
- Påbörja utbyggnaden av Tvärbana Norr mellan Alvik och Solna station.
- Påbörja utbyggnad av Tvärspårväg Norr till Kista/ Stockholm Nord

Storstockholms Lokaltrafik AB (SL) har i särskild skrivelse utfäst sig att:

- Påbörja utredning beträffande spårlösning mellan Akalla och Barkarby

- Påbörja utredning av Snabbspårväg Syd mellan Älvsjö och Flemingsberg
- Påbörja utredning av T-bana mellan Odenplan och Karolinska sjukhuset

I remissförslaget till Länsplan för transportinfrastruktur för åren 2004-2015 föreslår Länsstyrelsen att medel reserveras för statsbidrag till infartsparkeringar i länet. Planeringen och anläggandet av infartsparkeringar genomförs av SL. För att utökade infartsparkeringar för Stockholms stad ska komma till stånd åtar sig staden att skapa planeringsmässiga förutsättningar och att tillhandahålla mark.

I remissförslaget till Länsplan för transportinfrastruktur för åren 2004-2015 föreslår Länsstyrelsen att medel ska reserveras för framkomlighets- och tillgänglighetsåtgärder för busstrafiken. Medlen kan användas som statsbidrag till hållplatser och åtgärder för förbättrad framkomlighet på kommunalt vägnät för bussar i linjetrafik. Kommunen åtar sig som väghållare delfinansiera denna typ av åtgärder.

SL avser att tillsammans med Stockholms stad under första halvåret 2003 inventera behov av vägåtgärder, hållplatsåtgärder och infartsparkeringar för att förbättra busstrafiken. Kommunen åtar sig att medverka i genomförandet av åtgärderna.

Planering och genomförande av nämnda trafik- och bostadsprojekt förutsätts fullföljas på ordinarie sätt enligt gällande lagstiftning.

En förutsättning för denna överenskommelses giltighet är att den har godkänts av kommunstyrelsen/kommunfullmäktige och att beslutet har vunnit laga kraft.

Stockholm den / 2003

Stockholm den / 2003

Mats Hellström
Landshövding, av regeringen utsedd
förhandlingsman

Annika Billström
Kommunstyrelsens ordförande

Landshövding Mats Hellströms bostadsuppdrag.

Överenskommelse med Sundbybergs stad.

Bakgrund

Regeringen uppdrog den 24 januari 2002 åt landshövding Mats Hellström att överlägga med kommunerna i Stockholms län och andra relevanta parter om möjliga åtgärder för att skapa förutsättningar för ökat bostadsbyggande i länet.

Enligt direktiven är målsättningen med uppdraget att länets kommuner och staten skall sluta överenskommelser som sammantaget innebär att bostadsproduktionen ökas till ca. 10.000 lägenheter per år fram till år 2010. I direktiven poängteras vikten av att hyresrättsbostäder med en rimlig boendekostnad produceras.

Under året har överläggningar ägt rum med samtliga länets kommuner och andra intressenter inom bostadssektorn. En samstämmig uppfattning finns om behovet av ett väsentligt ökat bostadsbyggande. Men även svårigheterna att åstadkomma detta bostadsbyggande har lyfts fram. Det gäller inte minst de ekonomiska förutsättningarna för byggandet och behovet av trafikinvesteringar. I sistnämnda avseende har landshövdingen haft överläggningar med trafikverken och Stockholms läns landsting.

Föreliggande överenskommelse sluts mellan *Sundbybergs stad* och *landshövding Mats Hellström*, av regeringen utsedd förhandlingsman. Den har föregåtts av omfattande och konstruktiva diskussioner om möjligt bostadsbyggande i kommunen, behovet av investeringsbidrag för hyreslägenheter och transportinvesteringar.

Bostadsbyggande

Sundbybergs stad åtar sig att verka för ett bostadsbyggande om ca 1.500 lägenheter under åren 2003 – 2006, varav 955 lägenheter avses upplåtas med hyresrätt.

Åren 2007 – 2011 avser *Sundbybergs stad* att planera för totalt ca. 1.600 lägenheter.

Investeringsbidraget för hyreslägenheter

Som en del av uppdraget, disponerar landshövdingen en miljard kronor för investeringsbidrag till nybyggnad av hyreslägenheter. Investeringsbidraget är avsett att stimulera tillkomsten av små och medelstora lägenheter med skälig produktions- och hyreskostnad.

Landshövdingen reserverar 46.500.000 kronor för investeringsbidrag till projekt i Sundbybergs stad enligt följande:

4.700.000 kronor för projekt som påbörjats före utgången av 2003
20.900.000 kronor för projekt som påbörjats före utgången av 2004
20.900.000 kronor för projekt som påbörjats före utgången av 2005

Enligt nuvarande regler räcker det sammanlagt till minst 310 lägenheter.

Bidragsansökningar prövas av Länsstyrelsen i mars, juni och oktober efter ansökan från byggherren. För bidraget gäller, vid prövningstillfället, aktuella regler.

I en departementspromemoria föreslår regeringen ett nytt kompletterande investeringsstöd för studentlägenheter och hyreslägenheter som är 60 kvadratmeter eller mindre. Stödet motsvarar en sänkning av byggmomsen från 25 procent till 6 procent. För stödet föreslås vissa maxbelopp som för stockholmsregionen är 60 000 kr för studentbostäder och 150 000 kr för övriga lägenheter. För bostäder som beviljas det nya stödet föreslås en reducering av det nuvarande investeringsbidraget med 60 procent till maximalt 60 000 kr. Det nuvarande investeringsbidraget för studentbostäder föreslås upphöra.

Som förutsättningar för stöd anges att projektet skall bidra till ett långsiktigt hållbart byggande samt att det till sin karaktär skall vara ägnat att hålla nere hyrorna.

Det nya stödet är tidsbegränsat och föreslås gälla projekt som påbörjas fr.o.m. den 1 januari 2003–31 december 2006.

Förslaget innebär att de för kommunen reserverade medlen kan komma att räcka till fler bostäder än med nuvarande regler. Det innebär också höjd subventionsnivå för små lägenheter och oförändrat stöd till större lägenheter.

Medelsförbrukningen kommer att följas kontinuerligt. Vid varje årsskifte kommer en avstämning att göras och vid behov omfördelning av ej förbrukade medel.

Transportinfrastruktur

Vägverket har i det förslag till nationell väghållningsplan, som sänts ut på remiss i januari 2003 angivit följande transportinfrastruktur:

- Ny motorväg E18 Hjulsta-Kista

Vägverket genomför för närvarande en systemstudie som avser vägnätet i nordväst-sektorn. I denna prövas en tänkt Huvudstalets och Tritonkopplings regionala eller lokala funktion. Studien avses bli klar första kvartalet 2003.

Banverket har i det förslag till nationell banhållningsplan, som sänts ut på remiss i januari 2003, angivit följande transportinfrastruktur:

- Kapacitetsförstärkning på delar av järnvägssträckan Tomtebodavägen - Kallhäll.

Storstockholms Lokaltrafik AB (SL) har i särskild skrivelse utfäst sig, under förutsättning att statliga bidrag utgår, att:

- Påbörja utbyggnaden av Tvärbanan Norr, Alvik – Solna station.
- Påbörja utbyggnaden av Tvärspårväg Norr till Kista/ Stockholm Nord.

I remissförslaget till Länsplan för transportinfrastruktur för åren 2004-2015 föreslår Länsstyrelsen att medel reserveras för statsbidrag till infartsparkeringar i länet. Planeringen och anläggandet av infartsparkeringar genomförs av SL. För att utökade infartsparkeringar för Sundbybergs stad ska komma till stånd åtar sig staden att skapa planeringsmässiga förutsättningar och att tillhandahålla mark.

I remissförslaget till Länsplan för transportinfrastruktur för åren 2004-2015 föreslår Länsstyrelsen att medel ska reserveras för framkomlighets- och tillgänglighetsåtgärder för busstrafiken. Medlen kan användas som statsbidrag till hållplatser och åtgärder för förbättrad framkomlighet på kommunalt vägnät för bussar i linjetrafik. Staden åtar sig som väghållare delfinansiera denna typ av åtgärder.

SL avser att tillsammans med Sundbybergs stad under första halvåret 2003 inventera behov av vägåtgärder, hållplatsåtgärder och infartsparkeringar för att förbättra busstrafiken. Staden åtar sig att medverka i genomförandet av åtgärderna.

Planering och genomförande av nämnda trafik- och bostadsprojekt förutsätts fullföljas på ordinarie sätt enligt gällande lagstiftning.

En förutsättning för denna överenskommelses giltighet är att den har godkänts av kommunstyrelsen/kommunfullmäktige och att beslutet har vunnit laga kraft.

Stockholm den / 2003

Sundbyberg den / 2003

Mats Hellström
Landshövding, av regeringen utsedd
förhandlingsman

Helene Hellmark Knutsson
Kommunstyrelsens ordförande

Landshövding Mats Hellströms bostadsuppdrag.

Överenskommelse med Södertälje kommun.

Bakgrund

Regeringen uppdrog den 24 januari 2002 åt landshövding Mats Hellström att överlägga med kommunerna i Stockholms län och andra relevanta parter om möjliga åtgärder för att skapa förutsättningar för ökat bostadsbyggande i länet.

Enligt direktiven är målsättningen med uppdraget att länets kommuner och staten skall sluta överenskommelser som sammantaget innebär att bostadsproduktionen ökas till ca. 10.000 lägenheter per år fram till år 2010. I direktiven poängteras vikten av att hyresrättsbostäder med en rimlig boendekostnad produceras.

Under året har överläggningar ägt rum med samtliga länets kommuner och andra intressenter inom bostadssektorn. En samstämmig uppfattning finns om behovet av ett väsentligt ökat bostadsbyggande. Men även svårigheterna att åstadkomma detta bostadsbyggande har lyfts fram. Det gäller inte minst de ekonomiska förutsättningarna för byggandet och behovet av trafikinvesteringar. I sistnämnda avseende har landshövdingen haft överläggningar med trafikverken och Stockholms läns landsting.

Föreliggande överenskommelse sluts mellan *Södertälje kommun* och *landshövding Mats Hellström*, av regeringen utsedd förhandlingsman. Den har föregåtts av omfattande och konstruktiva diskussioner om möjligt bostadsbyggande i kommunen, behovet av investeringsbidrag för hyreslägenheter och transportinvesteringar.

Bostadsbyggande

Södertälje kommun åtar sig att verka för ett bostadsbyggande om ca 1.600 lägenheter under åren 2003 – 2006, varav lägenheter 380 avses upplåtas med hyresrätt. Av hyresbostäderna är 130 studentlägenheter och 250 vanliga hyreslägenheter.

Åren 2007 – 2011 avser *Södertälje kommun* att planera för totalt ca. 2.500 lägenheter.

Investeringsbidraget för hyreslägenheter

Som en del av uppdraget, disponerar landshövdingen en miljard kronor för investeringsbidrag till nybyggnad av hyreslägenheter. Investeringsbidraget är avsett att stimulera tillkomsten av små och medelstora lägenheter med skäligen produktions- och hyreskostnad.

Landshövdingen reserverar 25.500.000 kronor för investeringsbidrag till projekt i Södertälje kommun enligt följande:

- 7.500.000 kronor för projekt som påbörjats före utgången av 2003
- 18.000.000 kronor för projekt som påbörjats före utgången av 2004

Enligt nuvarande regler räcker det sammanlagt till minst 170 lägenheter.

Bidragsansökningar prövas av Länsstyrelsen i mars, juni och oktober efter ansökan från byggherren. För bidraget gäller, vid provningstillfället, aktuella regler.

I propositionen 2002/03:98 föreslår regeringen ett nytt kompletterande investeringsstöd för studentlägenheter och hyreslägenheter som är 70 kvadratmeter eller mindre. Stödet motsvarar en sänkning av byggmomsen från 25 procent till 6 procent. För stödet föreslås vissa maxbelopp som för stockholmsregionen är 150 000 kr per lägenhet. För bostäder som beviljas det nya stödet föreslås en reduktion av det nuvarande investeringsbidraget med 60 procent till maximalt 60 000 kr. Det nuvarande investeringsbidraget för studentbostäder föreslås upphöra.

Som förutsättningar för stöd anges att projektet skall bidra till ett långsiktigt hållbart byggande samt att det till sin karaktär skall vara ägnat att hålla nere hyrorna.

Det nya stödet är tidsbegränsat och föreslås gälla projekt som påbörjas fr.o.m. den 1 januari 2003–31 december 2006.

Förslaget innebär att de för kommunen reserverade medlen kan komma att räcka till fler bostäder än med nuvarande regler. Det innebär också höjd subventionsnivå för små lägenheter och oförändrat stöd till större lägenheter.

Medelsförbrukningen kommer att följas kontinuerligt. Vid varje årsskifte kommer en avstämning att göras och vid behov omfördelning av ej förbrukade medel.

Transportinfrastruktur

Samtliga Södertörnskommuner har i skrivelse i november 2002 till landshövdingen gemensamt pekat på infrastrukturprojekt, såväl vad gäller vägar som spårinvesteringar, som förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande.

Länsstyrelsens styrelse har i det förslag till Länsplan för transportinfrastruktur, som sänts ut på remiss i december 2002, angivit följande transportinfrastruktur:

- Väg 225 mellan Moraberg och Lövstalund
- Södertörnsleden

Banverket har i det förslag till nationell banhållningsplan, som sänts ut på remiss i januari 2003, angivit följande transportinfrastruktur:

- Dubbelspår Södertälje hamn – Södertälje Centrum
- Ökad kapacitet på Svealandsbanan

I remissförslaget till Länsplan för transportinfrastruktur för åren 2004-2015 föreslår Länsstyrelsen att medel reserveras för statsbidrag till infartsparkeringar i länet. Planeringen och anläggandet av infartsparkeringar genomförs av SL. För att utökade infartsparkeringar för Södertälje kommun ska komma till stånd åtar sig kommunen att skapa planeringsmässiga förutsättningar och att tillhandahålla mark.

I remissförslaget till Länsplan för transportinfrastruktur för åren 2004-2015 föreslår Länsstyrelsen att medel ska reserveras för framkomlighets- och tillgänglighetsåtgärder för busstrafiken. Medlen kan användas som statsbidrag till hållplatser och åtgärder för förbättrad framkomlighet på kommunalt vägnät för bussar i linjetrafik. Kommunen åtar sig som väghållare delfinansiera denna typ av åtgärder.

SL avser att tillsammans med Södertälje kommun under första halvåret 2003 inventera behov av vägåtgärder, hållplatsåtgärder och infartsparkeringar för att förbättra busstrafiken. Kommunen åtar sig att medverka i genomförandet av åtgärderna.

Förorenad mark

Landshövdingen avser att i skrivelse till regeringen hemställa att regeringen ändrar förordningen om statsbidrag till efterbehandling av förorenade områden. Därmed skulle skapas en möjlighet att medge statsbidrag till efterbehandling av mark avsedd för bostadsexploatering.

Planering och genomförande av nämnda trafik- och bostadsprojekt förutsätts fullföljas på ordinarie sätt enligt gällande lagstiftning.

En förutsättning för denna överenskommelses giltighet är att den har godkänts av kommunstyrelsen/kommunfullmäktige genom beslut som har vunnit laga kraft.

Stockholm den / 2003

Södertälje den / 2003

Mats Hellström
Landshövding, av regeringen utsedd
förhandlingsman

Anders Lago
Kommunstyrelsens ordförande

Landshövding Mats Hellströms bostadsuppdrag.

Överenskommelse med Tyresö kommun.

Bakgrund

Regeringen uppdrog den 24 januari 2002 åt landshövding Mats Hellström att överlägga med kommunerna i Stockholms län och andra relevanta parter om möjliga åtgärder för att skapa förutsättningar för ökat bostadsbyggande i länet.

Enligt direktiven är målsättningen med uppdraget att länets kommuner och staten skall sluta överenskommelser som sammantaget innebär att bostadsproduktionen ökas till ca. 10.000 lägenheter per år fram till år 2010. I direktiven poängteras vikten av att hyresrättsbostäder med en rimlig boendekostnad produceras.

Under året har överläggningar ägt rum med samtliga länets kommuner och andra intressenter inom bostadssektorn. En samstämmig uppfattning finns om behovet av ett väsentligt ökat bostadsbyggande. Men även svårigheterna att åstadkomma detta bostadsbyggande har lyfts fram. Det gäller inte minst de ekonomiska förutsättningarna för byggandet och behovet av trafikinvesteringar. I sistnämnda avseende har landshövdingen haft överläggningar med trafikverken och Stockholms läns landsting.

Föreliggande överenskommelse sluts mellan *Tyresö kommun* och *landshövding Mats Hellström*, av regeringen utsedd förhandlingsman. Den har föregåtts av omfattande och konstruktiva diskussioner om möjligt bostadsbyggande i kommunen, behovet av investeringsbidrag för hyreslägenheter och transportinvesteringar.

Bostadsbyggande

Tyresö kommun åtar sig att verka för ett bostadsbyggande om ca 1.000 lägenheter under åren 2003 – 2006, varav ca. 200 lägenheter avses upplåtas med hyresrätt. Åren 2007 – 2011 avser *Tyresö kommun* att planera för totalt ca. 600 lägenheter.

Investeringsbidraget för hyreslägenheter

Som en del av uppdraget, disponerar landshövdingen en miljard kronor för investeringsbidrag till nybyggnad av hyreslägenheter. Investeringsbidraget är avsett att stimulera tillkomsten av små och medelstora lägenheter med skäligen produktions- och hyreskostnad.

Landshövdingen reserverar 8.500.000 kronor för investeringsbidrag till projekt i Tyresö kommun. Projekten skall vara påbörjade före utgången av 2004. Enligt nuvarande regler räcker det sammanlagt till minst 57 lägenheter.

Projekt i *Tyresö kommun* om totalt 77 lägenheter, 59 på V:a Farmarstigen samt 18 på Simvägen, har redan beviljats investeringsbidrag under 2002.

Bidragsansökningar prövas av Länsstyrelsen efter ansökan från byggherren. För bidraget gäller, vid prövningstillfället, aktuella regler.

I en departementspromemoria föreslår regeringen ett nytt kompletterande investeringsstöd för studentlägenheter och hyreslägenheter som är 60 kvadratmeter eller mindre. Stödet motsvarar en sänkning av byggmomsen från 25 procent till 6 procent. För stödet föreslås vissa maxbelopp som för stockholmsregionen är 60 000 kr för studentbostäder och 150 000 kr för övriga lägenheter. För bostäder som beviljas det nya stödet föreslås en reducering av det nuvarande investeringsbidraget med 60 procent till maximalt 60 000 kr. Det nuvarande investeringsbidraget för studentbostäder föreslås upphöra.

Som förutsättningar för stöd anges att projektet skall bidra till ett långsiktigt hållbart byggande samt att det till sin karaktär skall vara ägnat att hålla nere hyrorna.

Det nya stödet är tidsbegränsat och föreslås gälla projekt som påbörjas fr.o.m. den 1 januari 2003–31 december 2006.

Förslaget innebär att de för kommunen reserverade medlen kan komma att räcka till fler bostäder än med nuvarande regler. Det innebär också höjd subventionsnivå för små lägenheter och oförändrat stöd till större lägenheter.

Medelsförbrukningen kommer att följas kontinuerligt. Vid varje årsskifte kommer en avstämning att göras och vid behov omfördelning av ej förbrukade medel.

Transportinfrastruktur

Samtliga Södertörnskommuner har i skrivelse i november 2002 till landshövdingen gemensamt pekat på infrastrukturprojekt, såväl vad gäller vägar som spårinvesteringar, som förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande.

Länsstyrelsens styrelse har i det förslag till Länsplan för transportinfrastruktur, som sänts ut på remiss i december 2002, angivit följande transportinfrastruktur:

- Rondell på väg 260/Gudöbroleden vid Alléplan
- Trafiksäkerhetshöjande åtgärder på Tyresövägen och Strandallén.
- Södertörnsleden

Medel för rondell på väg 260/Gudöbroleden vid Alléplan kan tas i anspråk så snart planmässiga förutsättningar för projektet finns, vilket enligt kommunens beräkningar sker under 2004.

I remissförslaget till Länsplan för transportinfrastruktur för åren 2004-2015 föreslår Länsstyrelsen att medel reserveras för statsbidrag till infartsparkeringar i länet. Planeringen och anläggandet av infartsparkeringar genomförs av SL. För att utökade infartsparkeringar för Tyresö kommun ska komma till stånd åtar sig kommunen att verka för planeringsmässiga förutsättningar och mark.

I remissförslaget till Länsplan för transportinfrastruktur för åren 2004-2015 föreslår Länsstyrelsen att medel ska reserveras för framkomlighets- och tillgänglighetsåtgärder för busstrafiken. Medlen kan användas som statsbidrag till hållplatser och åtgärder för förbättrad framkomlighet på kommunalt vägnät för bussar i linjetrafik. Kommunen åtar sig som väghållare delfinansiera denna typ av åtgärder.

SL avser att tillsammans med Tyresö kommun under första halvåret 2003 inventera behov av välgångsgräddor, hållplatsåtgärder och infartsparkeringar för att förbättra busstrafiken. Kommunen åtar sig att medverka i genomförandet av åtgärderna.

Planering och genomförande av nämnda trafik- och bostadsprojekt förutsätts fullföljas på ordinarie sätt enligt gällande lagstiftning.

En förutsättning för denna överenskommelses giltighet är att den har godkänts av kommunstyrelsen/kommunfullmäktige genom beslut som har vunnit laga kraft.

Stockholm den 4/2 2003

Tyresö den / 2003

Mats Hellström
Landshövding, av regeringen utsedd
förhandlingsman

Berit Assarsson
Kommunstyrelsens ordförande

Landshövding Mats Hellströms bostadsuppdrag.

Överenskommelse med Täby kommun.

Bakgrund

Regeringen uppdrog den 24 januari 2002 åt landshövding Mats Hellström att överlägga med kommunerna i Stockholms län och andra relevanta parter om möjliga åtgärder för att skapa förutsättningar för ökat bostadsbyggande i länet.

Enligt direktiven är målsättningen med uppdraget att länets kommuner och staten skall sluta överenskommelser som sammantaget innebär att bostadsproduktionen ökas till ca. 10.000 lägenheter per år fram till år 2010. I direktiven poängteras vikten av att hyresrättsbostäder med en rimlig boendekostnad produceras.

Under året har överläggningar ägt rum med samtliga länets kommuner och andra intressenter inom bostadssektorn. En samstämmig uppfattning finns om behovet av ett väsentligt ökat bostadsbyggande. Men även svårigheterna att åstadkomma detta bostadsbyggande har lyfts fram. Det gäller inte minst de ekonomiska förutsättningarna för byggandet och behovet av trafikinvesteringar. I sistnämnda avseende har landshövdingen haft överläggningar med trafikverken och Stockholms läns landsting.

Föreliggande överenskommelse sluts mellan *Täby kommun* och *landshövding Mats Hellström, av regeringen utsedd förhandlingsman*. Den har föregåtts av omfattande och konstruktiva diskussioner om möjligt bostadsbyggande i kommunen, behovet av investeringsbidrag för hyreslägenheter och transportinvesteringar.

Bostadsbyggande

Täby kommun åtar sig att verka för ett bostadsbyggande om ca 1.500 lägenheter under åren 2003 – 2006, varav 160 lägenheter avses upplåtas med hyresrätt. Av hyresbostäderna är 60 studentlägenheter och 100 vanliga hyreslägenheter.

Åren 2007 – 2011 avser *Täby kommun* att planera för totalt ca. 1.400 lägenheter.

Förutsättningar för denna planering är att Norrortsleden är byggd, att beslut har tagits om kraftfullt förbättrad spårbunden kollektivtrafik till nordostsektorn samt att statsbidrag har beviljats för Bergtorpsvägen. Åren 2007 - 2011 är tillkomsten av över 1000 lägenheter beroende av att statsbidrag beviljas för att åstadkomma planskildhet mellan Bergtorpsvägen och Roslagsbanan.

Investeringsbidraget för hyreslägenheter

Som en del av uppdraget, disponerar landshövdingen en miljard kronor för investeringsbidrag till nybyggnad av hyreslägenheter. Investeringsbidraget är avsett att stimulera tillkomsten av små och medelstora lägenheter med skälig produktions- och hyreskostnad.

Landshövdingen reserverar 3.600.000 kronor för investeringsbidrag till projekt i Täby kommun. Projekten skall vara påbörjade före utgången av 2005. Enligt nuvarande regler räcker det sammanlagt till minst 24 lägenheter.

Bidragsansökningar prövas av Länsstyrelsen i mars, juni och oktober efter ansökan från byggherren. För bidraget gäller, vid provningstillfället, aktuella regler.

I en departementspromemoria föreslår regeringen ett nytt kompletterande investeringsstöd för studentlägenheter och hyreslägenheter som är 60 kvadratmeter eller mindre. Stödet motsvarar en sänkning av byggmomsen från 25 procent till 6 procent. För stödet föreslås vissa maxbelopp som för stockholmsregionen är 60 000 kr för studentbostäder och 150 000 kr för övriga lägenheter. För bostäder som beviljas det nya stödet föreslås en reducering av det nuvarande investeringsbidraget med 60 procent till maximalt 60 000 kr. Det nuvarande investeringsbidraget för studentbostäder föreslås upphöra.

Som förutsättningar för stöd anges att projektet skall bidra till ett långsiktigt hållbart byggande samt att det till sin karaktär skall vara ägnat att hålla nere hyrorna.

Det nya stödet är tidsbegränsat och föreslås gälla projekt som påbörjas fr.o.m. den 1 januari 2003–31 december 2006.

Förslaget innebär att de för kommunen reserverade medlen kan komma att räcka till fler bostäder än med nuvarande regler. Det innebär också höjd subventionsnivå för små lägenheter och oförändrat stöd till större lägenheter.

Medelsförbrukningen kommer att följas kontinuerligt. Vid varje årsskifte kommer en avstämning att göras och vid behov omfördelning av ej förbrukade medel.

Projekt i Täby kommun, om totalt 24 lgh, har beviljats investeringsbidrag under 2002.

Transportinfrastruktur

Länsstyrelsens styrelse har i det förslag till Länsplan för transportinfrastruktur, som sänts ut på remiss i december 2002, angivit följande transportinfrastruktur:

- Norrortsleden
- Trafiksäkerhetshöjande åtgärder på Bergtorpsvägen

Vägverket har i det förslag till nationell väghållningsplan, som sänds ut på remiss i januari 2003, angivit följande transportinfrastruktur:

- Norra Länken

Storstockholms Lokaltrafik AB (SL) har, under förutsättning att statliga bidrag utgår, i särskild skrivelse utfäst sig att:

- Fortsätta upprustningen av Roslagsbanan samt bygga en omläggning av banan via Arninge

Storstockholms Lokaltrafik AB (SL) har i särskild skrivelse utfäst sig att, tillsammans med Banverket:

- Påbörja utredning av ny pendeltågslinje mellan Solna och Arninge

I remissförslaget till Länsplan för transportinfrastruktur för åren 2004-2015 föreslår Länsstyrelsen att medel reserveras för statsbidrag till infartsparkeringar i länet. Planeringen

och anläggandet av infartsparkeringar genomförs av SL. För att utökade infartsparkeringar för Täby kommun ska komma till stånd åtar sig kommunen att skapa planeringsmässiga förutsättningar och att tillhandahålla mark.

I remissförslaget till Länsplan för transportinfrastruktur för åren 2004-2015 föreslår Länsstyrelsen att medel ska reserveras för framkomlighets- och tillgänglighetsåtgärder för busstrafiken. Medlen kan användas som statsbidrag till hållplatser och åtgärder för förbättrad framkomlighet på kommunalt vägnät för bussar i linjetrafik. Kommunen åtar sig som väghållare delfinansiera denna typ av åtgärder.

SL avser att tillsammans med Täby kommun under första halvåret 2003 inventera behov av vägåtgärder, hållplatsåtgärder och infartsparkeringar för att förbättra busstrafiken. Kommunen åtar sig att medverka i genomförandet av åtgärderna.

Planering och genomförande av nämnda trafik- och bostadsprojekt förutsätts fullföljas på ordinarie sätt enligt gällande lagstiftning.

En förutsättning för denna överenskommelses giltighet är att den har godkänts av kommunstyrelsen/kommunfullmäktige genom beslut som har vunnit laga kraft.

Stockholm den 4/2 2003

Täby den / 2003

Mats Hellström
Landshövding, av regeringen utsedd
förhandlingsman

Stefan Klåvus
Kommunstyrelsens ordförande

Landshövding Mats Hellströms bostadsuppdrag.

Överenskommelse med Upplands Väsby kommun.

Bakgrund

Regeringen uppdrog den 24 januari 2002 åt landshövding Mats Hellström att överlägga med kommunerna i Stockholms län och andra relevanta parter om möjliga åtgärder för att skapa förutsättningar för ökat bostadsbyggande i länet.

Enligt direktiven är målsättningen med uppdraget att länets kommuner och staten skall sluta överenskommelser som sammantaget innebär att bostadsproduktionen ökas till ca. 10.000 lägenheter per år fram till år 2010. I direktiven poängteras vikten av att hyresrättsbostäder med en rimlig boendekostnad produceras.

Under året har överläggningar ägt rum med samtliga länets kommuner och andra intressenter inom bostadssektorn. En samstämmig uppfattning finns om behovet av ett väsentligt ökat bostadsbyggande. Men även svårigheterna att åstadkomma detta bostadsbyggande har lyfts fram. Det gäller inte minst de ekonomiska förutsättningarna för byggandet och behovet av trafikinvesteringar. I sistnämnda avseende har landshövdingen haft överläggningar med trafikverken och Stockholms läns landsting.

Föreliggande överenskommelse sluts mellan *Upplands Väsby kommun* och *landshövding Mats Hellström, av regeringen utsedd förhandlingsman*. Den har föregåtts av omfattande och konstruktiva diskussioner om möjligt bostadsbyggande i kommunen, behovet av investeringsbidrag för hyreslägenheter och transportinvesteringar.

Bostadsbyggande

Upplands Väsby kommun åtar sig att verka för ett bostadsbyggande om ca 1.400 lägenheter under åren 2003 – 2006, varav 539 lägenheter avses upplåtas med hyresrätt.

Åren 2007 – 2011 avser *Upplands Väsby kommun* att planera för totalt ca. 1.500 lägenheter.

Investeringsbidraget för hyreslägenheter

Som en del av uppdraget, disponerar landshövdingen en miljard kronor för investeringsbidrag till nybyggnad av hyreslägenheter. Investeringsbidraget är avsett att stimulera tillkomsten av små och medelstora lägenheter med skälig produktions- och hyreskostnad.

Landshövdingen reserverar 31.300.000 kronor för investeringsbidrag till projekt i Upplands Väsby kommun enligt följande:

11.400.000 kronor för projekt som påbörjats före utgången av 2003

19.900.000 kronor för projekt som påbörjats före utgången av 2004

Enligt nuvarande regler räcker det sammanlagt till minst 208 lägenheter.

Bidragsansökningar prövas av Länsstyrelsen i mars, juni och oktober efter ansökan från byggherren. För bidraget gäller, vid prövningstillfället, aktuella regler.

I en departementspromemoria föreslår regeringen ett nytt kompletterande investeringsstöd för studentlägenheter och hyreslägenheter som är 60 kvadratmeter eller mindre. Stödet motsvarar en sänkning av byggmomsen från 25 procent till 6 procent. För stödet föreslås vissa maxbelopp som för stockholmsregionen är 60 000 kr för studentbostäder och 150 000 kr för övriga lägenheter. För bostäder som beviljas det nya stödet föreslås en reducering av det nuvarande investeringsbidraget med 60 procent till maximalt 60 000 kr. Det nuvarande investeringsbidraget för studentbostäder föreslås upphöra.

Som förutsättningar för stöd anges att projektet skall bidra till ett långsiktigt hållbart byggande samt att det till sin karaktär skall vara ägnat att hålla nere hyrorna.

Det nya stödet är tidsbegränsat och föreslås gälla projekt som påbörjas fr.o.m. den 1 januari 2003–31 december 2006.

Förslaget innebär att de för kommunen reserverade medlen kan komma att räcka till fler bostäder än med nuvarande regler. Det innebär också höjd subventionsnivå för små lägenheter och oförändrat stöd till större lägenheter.

Medelsförbrukningen kommer att följas kontinuerligt. Vid varje årsskifte kommer en avstämning att göras och vid behov omfördelning av ej förbrukade medel.

Projekt i *Upplands Väsby kommun*, om totalt 38 lgh, har beviljats investeringsbidrag under 2002.

Transportinfrastruktur

Länsstyrelsens styrelse har i det förslag till Länsplan för transportinfrastruktur, som sänts ut på remiss i december 2002, angivit följande transportinfrastruktur:

- Väg 268 Hammarby – Grana, trafiksäkerhetshöjande åtgärder samt förstudie av ny sträckning

Kommunen understryker att bostadsproduktion av den omfattning som kommunen åtar sig förutsätter en kraftfull förbättring av den spårbundna kollektivtrafiken till och från Arlanda-Uppsala där flera tågstopp, än för närvarande, för den regionala trafiken mellan Arlanda och Stockholm är en viktig förutsättning för en ökad integration av Stockholm-Uppsala regionen. Landshövdingen avser att stödja en sådan utveckling.

I remissförslaget till Länsplan för transportinfrastruktur för åren 2004-2015 föreslår Länsstyrelsen att medel reserveras för statsbidrag till infartsparkeringar i länet. Planeringen och anläggandet av infartsparkeringar genomförs av SL. För att utökade infartsparkeringar för Upplands Väsby kommun ska komma till stånd åtar sig kommunen att skapa planeringsmässiga förutsättningar och att tillhandahålla mark.

I remissförslaget till Länsplan för transportinfrastruktur för åren 2004-2015 föreslår Länsstyrelsen att medel ska reserveras för framkomlighets- och tillgänglighetsåtgärder för busstrafiken. Medlen kan användas som statsbidrag till hållplatser och åtgärder för förbättrad framkomlighet på kommunalt vägnät för bussar i linjetrafik. Kommunen åtar sig som väghållare delfinansiera denna typ av åtgärder.

SL avser att tillsammans med Upplands Väsby kommun under första halvåret 2003 inventera behov av välgångsgräddor, hållplatsåtgärder och infartsparkeringar för att förbättra busstrafiken. Kommunen åtar sig att medverka i genomförandet av åtgärderna.

Förorenad mark

Landshövdingen avser att i skrivelse till regeringen hemställa att regeringen ändrar förordningen om statsbidrag till efterbehandling av förorenade områden. Därmed skulle skapas en möjlighet att medge statsbidrag till efterbehandling av mark avsedd för bostadsexploatering.

Planering och genomförande av nämnda trafik- och bostadsprojekt förutsätts fullföljas på ordinarie sätt enligt gällande lagstiftning.

En förutsättning för denna överenskommelses giltighet är att den har godkänts av kommunstyrelsen och att beslutet har vunnit laga kraft.

Stockholm den 18/2 2003

Upplands Väsby den / 2003

Mats Hellström
Landshövding, av regeringen utsedd
förhandlingsman

Vanja Edwinson
Kommunstyrelsens ordförande

Björn Eklundh
Kommundirektör

Landshövding Mats Hellströms bostadsuppdrag.

Överenskommelse med Upplands-Bro kommun.

Bakgrund

Regeringen uppdrog den 24 januari 2002 åt landshövding Mats Hellström att överlägga med kommunerna i Stockholms län och andra relevanta parter om möjliga åtgärder för att skapa förutsättningar för ökat bostadsbyggande i länet.

Enligt direktiven är målsättningen med uppdraget att länets kommuner och staten skall sluta överenskommelser som sammantaget innebär att bostadsproduktionen ökas till ca. 10.000 lägenheter per år fram till år 2010. I direktiven poängteras vikten av att hyresrättsbostäder med en rimlig boendekostnad produceras.

Under året har överläggningar ägt rum med samtliga länets kommuner och andra intressenter inom bostadssektorn. En samstämmig uppfattning finns om behovet av ett väsentligt ökat bostadsbyggande. Men även svårigheterna att åstadkomma detta bostadsbyggande har lyfts fram. Det gäller inte minst de ekonomiska förutsättningarna för byggandet och behovet av trafikinvesteringar. I sistnämnda avseende har landshövdingen haft överläggningar med trafikverken och Stockholms läns landsting.

Föreliggande överenskommelse sluts mellan *Upplands-Bro kommun* och *landshövding Mats Hellström*, av regeringen utsedd förhandlingsman. Den har föregåtts av omfattande och konstruktiva diskussioner om möjligt bostadsbyggande i kommunen, behovet av investeringsbidrag för hyreslägenheter och transportinvesteringar.

Bostadsbyggande

Upplands-Bro kommun åtar sig att verka för ett bostadsbyggande om ca 1.800 lägenheter under åren 2003 – 2006, varav 923 lägenheter avses upplåtas med hyresrätt. Åren 2007 – 2011 avser *Upplands-Bro kommun* att planera för totalt ca. 3.000 lägenheter.

Investeringsbidraget för hyreslägenheter

Som en del av uppdraget, disponerar landshövdingen en miljard kronor för investeringsbidrag till nybyggnad av hyreslägenheter. Investeringsbidraget är avsett att stimulera tillkomsten av små och medelstora lägenheter med skäligen produktions- och hyreskostnad.

Landshövdingen reserverar 42.600.000 kronor för investeringsbidrag till projekt i Upplands-Bro kommun enligt följande:

- 21.300.000 kronor för projekt som påbörjats före utgången av 2003
- 21.300.000 kronor för projekt som påbörjats före utgången av 2004

Enligt nuvarande regler räcker det sammanlagt till minst 284 lägenheter.

Bidragsansökningar prövas av Länsstyrelsen i mars, juni och oktober efter ansökan från byggherren. För bidraget gäller, vid provningstillfället, aktuella regler.

I en departementspromemoria föreslår regeringen ett nytt kompletterande investeringsstöd för studentlägenheter och hyreslägenheter som är 60 kvadratmeter eller mindre. Stödet motsvarar en sänkning av byggmomsen från 25 procent till 6 procent. För stödet föreslås vissa maxbelopp som för stockholmsregionen är 60 000 kr för studentbostäder och 150 000 kr för övriga lägenheter. För bostäder som beviljas det nya stödet föreslås en reducering av det nuvarande investeringsbidraget med 60 procent till maximalt 60 000 kr. Det nuvarande investeringsbidraget för studentbostäder föreslås upphöra.

Som förutsättningar för stöd anges att projektet skall bidra till ett långsiktigt hållbart byggande samt att det till sin karaktär skall vara ägnat att hålla nere hyrorna.

Det nya stödet är tidsbegränsat och föreslås gälla projekt som påbörjas fr.o.m. den 1 januari 2003–31 december 2006.

Förslaget innebär att de för kommunen reserverade medlen kan komma att räcka till fler bostäder än med nuvarande regler. Det innebär också höjd subventionsnivå för små lägenheter och oförändrat stöd till större lägenheter.

Medelsförbrukningen kommer att följas kontinuerligt. Vid varje årsskifte kommer en avstämning att göras och vid behov omfördelning av ej förbrukade medel.

Transportinfrastruktur

Länsstyrelsens styrelse har i det förslag till Länsplan för transportinfrastruktur, som sänts ut på remiss i december 2002, angivit följande transportinfrastruktur:

- Utbyggnad av fyra körfält på väg 267 mellan Rotebro och Stäket

Vägverket har utfäst sig att, i *finansiell* samverkan med kommunen:

- Påbörja utredning om ombyggnad av Kungsängens trafikplats

Länsstyrelsens styrelse menar, i förslaget till länsplan, att *Vägverket* i den nationella väghållningsplanen bör avsätta medel för ny trafikplats på E 18 vid Bro. Denna trafikplats är av stor betydelse för tillkomsten av nya bostäder.

Banverket har i det förslag till nationell banhållningsplan, som sänts ut på remiss i januari 2003, angivit följande transportinfrastruktur:

- Kapacitetsförstärkning på delar av järnvägssträckan Tomtebodavägen - Kallhäll.

I remissförslaget till Länsplan för transportinfrastruktur för åren 2004-2015 föreslår Länsstyrelsen att medel reserveras för statsbidrag till infartsparkeringar i länet. Planeringen och anläggandet av infartsparkeringar genomförs av SL. För att utökade infartsparkeringar för Upplands-Bro kommun ska komma till stånd åtar sig kommunen att skapa planeringsmässiga förutsättningar och att tillhandahålla mark.

I remissförslaget till Länsplan för transportinfrastruktur för åren 2004-2015 föreslår Länsstyrelsen att medel ska reserveras för framkomlighets- och tillgänglighetsåtgärder för busstrafiken. Medlen kan användas som statsbidrag till hållplatser och åtgärder för förbättrad

framkomlighet på kommunalt vägnät för bussar i linjetrafik. Kommunen åtar sig som väghållare delfinansiera denna typ av åtgärder.

SL avser att tillsammans med Upplands-Bro kommun under första halvåret 2003 inventera behov av vägåtgärder, hållplatsåtgärder och infartsparkeringar för att förbättra busstrafiken. Kommunen åtar sig att medverka i genomförandet av åtgärderna.

Planering och genomförande av nämnda trafik- och bostadsprojekt förutsätts fullföljas på ordinarie sätt enligt gällande lagstiftning.

En förutsättning för denna överenskommelses giltighet är att den har godkänts av kommunstyrelsen/kommunfullmäktige genom beslut som har vunnit laga kraft.

Stockholm den 26/2 2003

Upplands-Bro den / 2003

Mats Hellström
Landshövding, av regeringen utsedd
förhandlingsman

Sven-Inge Nylund
Kommunstyrelsens ordförande

Landshövding Mats Hellströms bostadsuppdrag.

Överenskommelse med Vallentuna kommun.

Bakgrund

Regeringen uppdrog den 24 januari 2002 åt landshövding Mats Hellström att överlägga med kommunerna i Stockholms län och andra relevanta parter om möjliga åtgärder för att skapa förutsättningar för ökat bostadsbyggande i länet.

Enligt direktiven är målsättningen med uppdraget att länets kommuner och staten skall sluta överenskommelser som sammantaget innebär att bostadsproduktionen ökas till ca. 10.000 lägenheter per år fram till år 2010. I direktiven poängteras vikten av att hyresrättsbostäder med en rimlig boendekostnad produceras.

Under året har överläggningar ägt rum med samtliga länets kommuner och andra intressenter inom bostadssektorn. En samstämmig uppfattning finns om behovet av ett väsentligt ökat bostadsbyggande. Men även svårigheterna att åstadkomma detta bostadsbyggande har lyfts fram. Det gäller inte minst de ekonomiska förutsättningarna för byggandet och behovet av trafikinvesteringar. I sistnämnda avseende har landshövdingen haft överläggningar med trafikverken och Stockholms läns landsting.

Föreliggande överenskommelse sluts mellan *Vallentuna kommun* och *landshövding Mats Hellström*, av regeringen utsedd förhandlingsman. Den har föregåtts av omfattande och konstruktiva diskussioner om möjligt bostadsbyggande i kommunen, behovet av investeringsbidrag för hyreslägenheter och transportinvesteringar.

Bostadsbyggande

Vallentuna kommun åtar sig att verka för ett bostadsbyggande om ca 1.000 lägenheter under åren 2003 – 2006, varav 80 lägenheter avses upplåtas med hyresrätt. Åren 2007 – 2011 avser *Vallentuna kommun* att planera för totalt ca. 1.100 lägenheter. En förutsättning för bostadsbyggande i denna omfattning är att planskild korsning i Vallentuna Centrum kommer till stånd under planperioden.

Nordostkommunerna har gemensamt framfört att ett färdigställande av Norrortsleden samt en kraftigt utbyggd spårtrafik är förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande i nordostsektorn.

Investeringsbidraget för hyreslägenheter

Som en del av uppdraget, disponerar landshövdingen en miljard kronor för investeringsbidrag till nybyggnad av hyreslägenheter. Investeringsbidraget är avsett att stimulera tillkomsten av små och medelstora lägenheter med skälig produktions- och hyreskostnad.

Landshövdingen reserverar 5 700 000 kronor för investeringsbidrag till projekt i Vallentuna kommun. Projekten skall vara påbörjade före utgången av 2004. Enligt nuvarande regler räcker det sammanlagt till minst 38 lägenheter.

Bidragsansökningar prövas av Länsstyrelsen efter ansökan från byggherren. För bidraget gäller, vid provningstillfället, aktuella regler.

I en departementspromemoria föreslår regeringen ett nytt kompletterande investeringsstöd för studentlägenheter och hyreslägenheter som är 60 kvadratmeter eller mindre. Stödet motsvarar en sänkning av byggmomsen från 25 procent till 6 procent. För stödet föreslås vissa maxbelopp som för stockholmsregionen är 60 000 kr för studentbostäder och 150 000 kr för övriga lägenheter. För bostäder som beviljas det nya stödet föreslås en reducering av det nuvarande investeringsbidraget med 60 procent till maximalt 60 000 kr. Det nuvarande investeringsbidraget för studentbostäder föreslås upphöra.

Som förutsättningar för stöd anges att projektet skall bidra till ett långsiktigt hållbart byggande samt att det till sin karaktär skall vara ägnat att hålla nere hyrorna.

Det nya stödet är tidsbegränsat och föreslås gälla projekt som påbörjas fr.o.m. den 1 januari 2003–31 december 2006.

Förslaget innebär att de för kommunen reserverade medlen kan komma att räcka till fler bostäder än med nuvarande regler. Det innebär också höjd subventionsnivå för små lägenheter och oförändrat stöd till större lägenheter.

Medelsförbrukningen kommer att följas kontinuerligt. Vid varje årsskifte kommer en avstämning att göras och vid behov omfördelning av ej förbrukade medel.

Transportinfrastruktur

Länsstyrelsens styrelse har i det förslag till Länsplan för transportinfrastruktur, som sänts ut på remiss i december 2002, angivit följande transportinfrastruktur:

- Norrortsleden
- Planskild korsning i Vallentuna Centrum
- Väg 268 Hammarby – Grana, trafiksäkerhetshöjande åtgärder samt förstudie av ny sträckning

Storstockholms Lokaltrafik AB (SL) har, under förutsättning att statliga bidrag utgår, i särskild skrivelse utfäst sig att:

- Påbörja upprustning av Roslagsbanan samt ny sträckning mellan Hägernäs och Arninge

Storstockholms Lokaltrafik AB (SL) har i särskild skrivelse utfäst sig att, *tillsammans med Banverket*:

- Påbörja utredning av ny pendeltågslinje mellan Solna och Arninge

I remissförslaget till Länsplan för transportinfrastruktur för åren 2004-2015 föreslår Länsstyrelsen att medel reserveras för statsbidrag till infartsparkeringar i länet. Planeringen och anläggandet av infartsparkeringar genomförs av SL. För att utökade infartsparkeringar för Vallentuna kommun ska komma till stånd åtar sig kommunen att skapa planeringsmässiga förutsättningar och att tillhandahålla mark.

I remissförslaget till Länsplan för transportinfrastruktur för åren 2004-2015 föreslår Länsstyrelsen att medel ska reserveras för framkomlighets- och tillgänglighetsåtgärder för

busstrafiken. Medlen kan användas som statsbidrag till hållplatser och åtgärder för förbättrad framkomlighet på kommunalt vägnät för bussar i linjetrafik. Kommunen åtar sig som väghållare delfinansiera denna typ av åtgärder.

SL avser att tillsammans med Vallentuna kommun under första halvåret 2003 inventera behov av vägåtgärder, hållplatsåtgärder och infartsparkeringar för att förbättra busstrafiken. Kommunen åtar sig att medverka i genomförandet av åtgärderna.

Planering och genomförande av nämnda trafik- och bostadsprojekt förutsätts fullföljas på ordinarie sätt enligt gällande lagstiftning.

En förutsättning för denna överenskommelses giltighet är den har godkänts av kommunstyrelsen/kommunfullmäktige genom beslut som har vunnit laga kraft.

Stockholm den / 2003

Vallentuna den / 2003

Mats Hellström
Landshövding, av regeringen utsedd
Förhandlingsman

Sten-Åke Adlivankin
Kommunstyrelsens ordförande

Landshövding Mats Hellströms bostadsuppdrag.

Överenskommelse med Värmdö kommun.

Bakgrund

Regeringen uppdrog den 24 januari 2002 åt landshövding Mats Hellström att överlägga med kommunerna i Stockholms län och andra relevanta parter om möjliga åtgärder för att skapa förutsättningar för ökat bostadsbyggande i länet.

Enligt direktiven är målsättningen med uppdraget att länets kommuner och staten skall sluta överenskommelser som sammantaget innebär att bostadsproduktionen ökas till ca. 10.000 lägenheter per år fram till år 2010. I direktiven poängteras vikten av att hyresrättsbostäder med en rimlig boendekostnad produceras.

Under året har överläggningar ägt rum med samtliga länets kommuner och andra intressenter inom bostadssektorn. En samstämmig uppfattning finns om behovet av ett väsentligt ökat bostadsbyggande. Men även svårigheterna att åstadkomma detta bostadsbyggande har lyfts fram. Det gäller inte minst de ekonomiska förutsättningarna för byggandet och behovet av trafikinvesteringar. I sistnämnda avseende har landshövdingen haft överläggningar med trafikverken och Stockholms läns landsting.

Föreliggande överenskommelse sluts mellan *Värmdö kommun* och *landshövding Mats Hellström*, av regeringen utsedd förhandlingsman. Den har föregåtts av omfattande och konstruktiva diskussioner om möjligt bostadsbyggande i kommunen, behovet av investeringsbidrag för hyreslägenheter och transportinvesteringar.

Bostadsbyggande

Värmdö kommun åtar sig att verka för ett bostadsbyggande om ca 1.200 lägenheter under åren 2003 – 2006, varav 500 lägenheter avses upplåtas med hyresrätt. Åren 2007 – 2011 avser *Värmdö kommun* att planera för totalt ca. 1.100 lägenheter.

Investeringsbidraget för hyreslägenheter

Som en del av uppdraget, disponerar landshövdingen en miljard kronor för investeringsbidrag till nybyggnad av hyreslägenheter. Investeringsbidraget är avsett att stimulera tillkomsten av små och medelstora lägenheter med skälig produktions- och hyreskostnad.

Landshövdingen reserverar 23.800.000 kronor för investeringsbidrag till projekt i Värmdö kommun enligt följande:

11.900.000 kronor för projekt som påbörjats före utgången av 2003

11.900.000 kronor för projekt som påbörjats före utgången av 2004

Enligt nuvarande regler räcker det sammanlagt till minst 158 lägenheter.

Bidragsansökningar prövas av Länsstyrelsen i mars, juni och oktober efter ansökan från byggherren. För bidraget gäller, vid prövningstillfället, aktuella regler.

I en departementspromemoria föreslår regeringen ett nytt kompletterande investeringsstöd för studentlägenheter och hyreslägenheter som är 60 kvadratmeter eller mindre. Stödet motsvarar en sänkning av byggmomsen från 25 procent till 6 procent. För stödet föreslås vissa maxbelopp som för stockholmsregionen är 60 000 kr för studentbostäder och 150 000 kr för övriga lägenheter. För bostäder som beviljas det nya stödet föreslås en reducering av det nuvarande investeringsbidraget med 60 procent till maximalt 60 000 kr. Det nuvarande investeringsbidraget för studentbostäder föreslås upphöra.

Som förutsättningar för stöd anges att projektet skall bidra till ett långsiktigt hållbart byggande samt att det till sin karaktär skall vara ägnat att hålla nere hyrorna.

Det nya stödet är tidsbegränsat och föreslås gälla projekt som påbörjas fr.o.m. den 1 januari 2003–31 december 2006.

Förslaget innebär att de för kommunen reserverade medlen kan komma att räcka till fler bostäder än med nuvarande regler. Det innebär också höjd subventionsnivå för små lägenheter och oförändrat stöd till större lägenheter.

Medelsförbrukningen kommer att följas kontinuerligt. Vid varje årsskifte kommer en avstämning att göras och vid behov omfördelning av ej förbrukade medel.

Transportinfrastruktur

Länsstyrelsens styrelse har i det förslag till Länsplan för transportinfrastruktur, som sänts ut på remiss i december 2002, angivit följande transportinfrastruktur:

- Väg 222, Mölnvik – Ålstäket

Bland de vägsträckor som diskuteras att åtgärdas vid en högre tilldelning i länsplanen ingår:

- Väg 222, Ålstäket – Stavsnäs
- Väg 274, Hemmesta - Ålstäket

Kommunen framför att en bostadsproduktion i angiven omfattning förutsätter att ovan nämnda vägåtgärder kommer till stånd tidigt under planperioden.

I remissförslaget till Länsplan för transportinfrastruktur för åren 2004-2015 föreslår Länsstyrelsen att medel reserveras för statsbidrag till infartsparkeringar i länet. Planeringen och anläggandet av infartsparkeringar genomförs av SL. För att utökade infartsparkeringar för Värmdö kommun ska komma till stånd åtar sig kommunen att skapa planeringsmässiga förutsättningar och att tillhandahålla mark.

I remissförslaget till Länsplan för transportinfrastruktur för åren 2004-2015 föreslår Länsstyrelsen att medel ska reserveras för framkomlighets- och tillgänglighetsåtgärder för busstrafiken. Medlen kan användas som statsbidrag till hållplatser och åtgärder för förbättrad framkomlighet på kommunalt vägnät för bussar i linjetrafik. Kommunen åtar sig som väghållare delfinansiera denna typ av åtgärder.

SL avser att tillsammans med Värmdö kommun under första halvåret 2003 inventera behov av vägåtgärder, hållplatsåtgärder och infartsparkeringar för att förbättra busstrafiken. Kommunen åtar sig att medverka i genomförandet av åtgärderna.

26.2.2003

Planering och genomförande av nämnda trafik- och bostadsprojekt förutsätts fullföljas på ordinarie sätt enligt gällande lagstiftning.

En förutsättning för denna överenskommelses giltighet är den har godkänts av kommunstyrelsen/kommunfullmäktige genom beslut som har vunnit laga kraft.

Stockholm den 26/2 2003

Värmdö den / 2003

Mats Hellström
Landshövding, av regeringen utsedd
förhandlingsman

Lars Bryntesson
Kommunstyrelsens ordförande

Landshövding Mats Hellströms bostadsuppdrag.

Överenskommelse med Österåkers kommun.

Bakgrund

Regeringen uppdrog den 24 januari 2002 åt landshövding Mats Hellström att överlägga med kommunerna i Stockholms län och andra relevanta parter om möjliga åtgärder för att skapa förutsättningar för ökat bostadsbyggande i länet.

Enligt direktiven är målsättningen med uppdraget att länets kommuner och staten skall sluta överenskommelser som sammantaget innebär att bostadsproduktionen ökas till ca. 10.000 lägenheter per år fram till år 2010. I direktiven poängteras vikten av att hyresrättsbostäder med en rimlig boendekostnad produceras.

Under året har överläggningar ägt rum med samtliga länets kommuner och andra intressenter inom bostadssektorn. En samstämmig uppfattning finns om behovet av ett väsentligt ökat bostadsbyggande. Men även svårigheterna att åstadkomma detta bostadsbyggande har lyfts fram. Det gäller inte minst de ekonomiska förutsättningarna för byggandet och behovet av trafikinvesteringar. I sistnämnda avseende har landshövdingen haft överläggningar med trafikverken och Stockholms läns landsting.

Föreliggande överenskommelse sluts mellan *Österåkers kommun* och *landshövding Mats Hellström*, av regeringen utsedd förhandlingsman. Den har föregåtts av omfattande och konstruktiva diskussioner om möjligt bostadsbyggande i kommunen, behovet av investeringsbidrag för hyreslägenheter och transportinvesteringar.

Bostadsbyggande

Österåkers kommun åtar sig att verka för ett bostadsbyggande om ca 750 lägenheter under åren 2003 – 2006, varav 191 lägenheter avses upplåtas med hyresrätt.

Åren 2007 – 2011 avser *Österåkers kommun* att planera för totalt ca. 1.000 lägenheter.

Nordostkommunerna har gemensamt framfört att ett färdigställande av Norrortsleden samt en kraftigt utbyggd spårtrafik är förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande i nordostsektorn.

Investeringsbidraget för hyreslägenheter

Som en del av uppdraget, disponerar landshövdingen en miljard kronor för investeringsbidrag till nybyggnad av hyreslägenheter. Investeringsbidraget är avsett att stimulera tillkomsten av små och medelstora lägenheter med skäligen produktions- och hyreskostnad.

Landshövdingen reserverar 14.200.000 kronor för investeringsbidrag till projekt i *Österåkers kommun* enligt följande:

5.700.000 kronor för projekt som påbörjats före utgången av 2004

5.700.000 kronor för projekt som påbörjats före utgången av 2005

2.800.000 kronor för projekt som påbörjats före utgången av 2006

Enligt nuvarande regler räcker det sammanlagt till minst 94 lägenheter.

Bidragsansökningar prövas av Länsstyrelsen i mars, juni och oktober efter ansökan från byggherren. För bidraget gäller, vid provningstillfället, aktuella regler.

I propositionen 2002/03:98 föreslår regeringen ett nytt kompletterande investeringsstöd för studentlägenheter och hyreslägenheter som är 70 kvadratmeter eller mindre. Stödet motsvarar en sänkning av byggmomsen från 25 procent till 6 procent. För stödet föreslås vissa maxbelopp som för stockholmsregionen är 150 000 kr per lägenhet. För bostäder som beviljas det nya stödet föreslås en reduktion av det nuvarande investeringsbidraget med 60 procent till maximalt 60 000 kr. Det nuvarande investeringsbidraget för studentbostäder föreslås upphöra.

Som förutsättningar för stöd anges att projektet skall bidra till ett långsiktigt hållbart byggande samt att det till sin karaktär skall vara ägnat att hålla nere hyrorna.

Det nya stödet är tidsbegränsat och föreslås gälla projekt som påbörjas fr.o.m. den 1 januari 2003–31 december 2006.

Förslaget innebär att de för kommunen reserverade medlen kan komma att räcka till fler bostäder än med nuvarande regler. Det innebär också höjd subventionsnivå för små lägenheter och oförändrat stöd till större lägenheter.

Medelsförbrukningen kommer att följas kontinuerligt. Vid varje årsskifte kommer en avstämning att göras och vid behov omfördelning av ej förbrukade medel.

Transportinfrastruktur

Länsstyrelsens styrelse har i det förslag till Länsplan för transportinfrastruktur, som sänts ut på remiss i december 2002, angivit följande transportinfrastruktur:

- Norrortsleden
- Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder Margretelundsvägen-Isättravägen samt Sockenvägen-Sjökarbyvägen

Bland de vägsträckor som kan komma i fråga att åtgärdas vid en högre tilldelning i länsplanen ingår:

- Väg 276 Rosenkälla – Åkersberga
- Väg 276 Åkersberga – Roslagskulla

Vägverket Region Stockholm har förklarat sig berett att tillsammans med kommunen göra en förstudie om upprustning samt framtida sträckning av Svinningevägen, som skall möjliggöra exploatering i Täljöviken.

Storstockholms Lokaltrafik AB (SL) har, under förutsättning att statliga bidrag utgår, i särskild skrivelse utfäst sig att:

- Upprustning av Roslagsbanan samt ny sträckning mellan Hägernäs och Arninge

Storstockholms Lokaltrafik AB (SL) har i särskild skrivelse utfäst sig att, *tillsammans med Banverket*:

- Påbörja utredning av ny pendeltågslinje mellan Solna och Arninge

I remissförslaget till Länsplan för transportinfrastruktur för åren 2004-2015 föreslår Länsstyrelsen att medel reserveras för statsbidrag till infartsparkeringar i länet. Planeringen och anläggandet av infartsparkeringar genomförs av SL. För att utökade infartsparkeringar för Österåkers kommun ska komma till stånd åtar sig kommunen att skapa planeringsmässiga förutsättningar och att tillhandahålla mark.

I remissförslaget till Länsplan för transportinfrastruktur för åren 2004-2015 föreslår Länsstyrelsen att medel ska reserveras för framkomlighets- och tillgänglighetsåtgärder för busstrafiken. Medlen kan användas som statsbidrag till hållplatser och åtgärder för förbättrad framkomlighet på kommunalt vägnät för bussar i linjetrafik. Kommunen åtar sig som väghållare delfinansiera denna typ av åtgärder.

SL avser att tillsammans med Österåkers kommun under första halvåret 2003 inventera behov av välgångs- och hållplatsåtgärder och infartsparkeringar för att förbättra busstrafiken. Kommunen åtar sig att medverka i genomförandet av åtgärderna.

Planering och genomförande av nämnda trafik- och bostadsprojekt förutsätts fullföljas på ordinarie sätt enligt gällande lagstiftning.

En förutsättning för denna överenskommelses giltighet är den har godkänts av kommunstyrelsen/kommunfullmäktige genom beslut som har vunnit laga kraft.

Stockholm den / 2003

Österåker den / 2003

Mats Hellström
Landshövding, av regeringen utsedd
förhandlingsman

Ingela Gardner Sundström
Kommunstyrelsens ordförande

*Fler exemplar av denna rapport kan beställas
från Länsstyrelsens stab, tfn 08-785 44 32
Rapporten finns också som pdf på
Länsstyrelsens webbplats
URL:<http://www.ab.lst.se>
ISBN 91-7281-089-0*

*Länsstyrelsen i Stockholms län
Hantverkargatan 29
Box 22067
104 22 Stockholm
Tfn: 08-785 40 00 (vxl)*