Förvaltning för utbyggd tunnelbana

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-10-14

Ärende
FUT 2019-0872
TN 2019-1098

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Stefan Persson 070-737 19 71

Godkännande av överenskommelse avseende förskottering av finansiering och medfinansiering för tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan

Ärendebeskrivning

Förslag att godkänna Överenskommelse avseende förskottering av finansiering och medfinansiering för tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande den 14 oktober samt nedanstående underlag:

- Överenskommelse avseende förskottering av finansiering och medfinansiering för tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan

Förslag till beslut

Förvaltningschefen för förvaltning för utbyggd tunnelbana föreslår att trafiknämnden beslutar att föreslå regionstyrelsen att besluta föreslå regionfullmäktige att fatta följande beslut.

- Godkänna Överenskommelse avseende förskottering av finansiering och medfinansiering för tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan.

Förslag och motivering

Bakgrund

Den 21 april 2017 träffades inom ramen för Sverigeförhandlingen överenskommelsen Ramavtal 6-Storstad Stockholm (”**Ramavtalet**”). Ramavtalet reglerar bl.a. utbyggnad av kollektivtrafiken i Stockholmsregionen genom anläggande av Kollektivtrafikobjekten Tunnelbanan Älvsjö - Fridhemsplan, Roslagsbanan till City, Spårväg syd, samt Tunnelbanestation Hagalund. Ramavtalet godkändes i landstingsfullmäktige i juni 2017.

I samband med att landstingsfullmäktige fattade beslut om Mål och budget 2018 (juni 2017) fick Trafiknämnden i uppdrag att ansvara för planering och genomförande av objekten Tunnelbanestation Hagalund, Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan, Spårväg syd och Roslagsbanan till City.

Trafiknämnden har fördelat ansvaret så att förvaltning för utbyggd tunnelbana ansvarar för objekten Tunnelbanestation Hagalund och Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan och att trafikförvaltningen ansvarar för objekten Spårväg syd och Roslagsbanan till City.

Genomförandet av Kollektivtrafikobjekten finansieras och medfinansieras i enlighet med bilaga 1 till Ramavtalet. Enligt Ramavtalet kan dock Regionen och berörda kommuner träffa överenskommelse om att tidigarelägga sin finansiering respektive medfinansiering av Kollektivtrafikobjekten för att möjliggöra tidigare projektstarter, t.ex. för att minska projektrisker.

Enligt landstingsfullmäktiges beslutade budget för 2019 (december 2018) ska Trafiknämnden under 2019 pröva förutsättningarna för att tidigarelägga investeringarna i 2017 års Sverigeförhandling genom samtal med berörda kommuner om möjlighet till förskottering.

Genom politiskt initiativ bjöd Region Stockholm under våren 2019 in till samtal med parterna om tidigareläggning av utbyggnationen. Ambitionen är att utbyggnaden ska ske parallellt med kommunernas planprocesser för de nya bostäder som ingår i Sverigeförhandlingens avtal. Regionen har fört dialog med

parterna Stockholm stad, Huddinge, Täby, Vallentuna och Österåker kommuner.

För tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan, nedan kallat Projektet, är Stockholms stad den kommun som berörs. Region Stockholm och Stockholms stad har funnit det angeläget att tidigarelägga Projektet, och har med anledning härav kommit överens om detta på sätt som beskrivs i överenskommelsen.

Regionen och Stockholms stad ska således genom förskottering av medel möjliggöra ett tidigareläggande av Projektets planering, och därmed projektstart. Parterna åtar sig därför att, utifrån sitt åtagande om finansiering och medfinansiering enligt Ramavtalet, förskottera medel för Projektets första två år, med den fördelning och upp till de belopp per part som anges i överenskommelsen, se bilaga 1. De ackumulerade beloppen angivna i bilagan till överenskommelsen utgör således takbelopp.

Parterna ska enligt överenskommelsen, inom ramen för projektstyrelsens arbete, göra en årlig avstämning för att, utifrån det planeringsarbete som ditintills har utförts, gemensamt bestämma om det tidigarelagda arbetet ska fortsätta eller inte, samt om inriktningen på det fortsatta arbetet ska justeras i något avseende. Den årliga avstämningen ska omfatta en översyn av förskotteringsplanen. Det innebär att de årliga beloppen justeras efter behov, inom ramen för de takbelopp som anges i respektive överenskommelse. Därutöver görs avstämningar vid tidpunkter som anges i den kommande projektplanen. Om parterna beslutar att avbryta det tidigarelagda arbetet gäller bestämmelserna i Ramavtalet.

Överväganden och motivering

Syftet med förskotteringen är att tidigarelägga och förbereda projektets planering för att erhålla och säkerställa goda förutsättningar inför det fortsatta genomförandet av Tunnelbanan Älvsjö-Fridhemsplan samt tidigareläggning av Projektets trafikstart.

Kostnadsutvecklingen för infrastrukturprojekt har historiskt överskridit utvecklingen av konsumentprisindex. Enligt Ramavtalet räknas finansieringen från respektive Part årligen upp med konsumentprisindex. Ett skäl att

tidigarelägga projektstarterna är således att undvika fördyringar över tid. Vidare medför tidigarelagd trafikstart samhällsekonomiska vinster då medborgarna kan nyttja anläggningen tidigare. Det finns även ett värde i att utnyttja den kunskap och de projektorganisationer som byggts upp i samband med den nu pågående utbyggnaden av tunnelbanan.

Ekonomiska konsekvenser
Investeringsutgifterna för Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan uppgår enligt Ramavtalet till totalt 11 500 miljoner kronor, i prisnivå januari 2016. Utöver detta svarar Region Stockholm enligt Ramavtalet för finansiering och anskaffning av fordon, depåer och depåanslutningar uppgående till totalt 5 100 miljoner för de tre projekten Spårväg syd, Roslagsbanan till city och tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan. Förvaltning för utbyggd tunnelbana avser att återkomma med beslutsunderlag avseende tunnelbanans del av detta.

Den totala investeringsutgiften och fördelningen mellan Parterna påverkas inte av överenskommelsen om förskottering. Överenskommelsen omfattar Projektets två första år och motsvarar 100 miljoner kronor. Omräknat till löpande priser motsvarar beloppet 108 miljoner kronor.

Region Stockholms andel i överenskommelsen uppgår till 35 miljoner kronor i prisnivå januari 2016 och 38 miljoner kronor i löpande priser.

Överenskommelsen gäller perioden 2020-2021 och projektstart planeras till år 2020. Investeringsutgifterna inkluderas i sin helhet i Trafiknämndens och Region Stockholms investeringsplan. Medfinansiering från staten och kommuner redovisas separat i investeringsplanen.

Totalt leder överenskommelserna till att de årliga investeringsramarna ökar för perioden 2020-2021, jämfört med tidigare investeringsplaner, eftersom investeringar tidigareläggs.

Under förutsättning att Projektet och dess finansiering fullföljs enligt Ramavtalet kommer de förskotterade beloppen att avräknas mot framtida finansieringsåtaganden enligt Ramavtalet. Därmed ändras inte fördelningen av investeringsutgiften per part utifrån vad som är överenskommet i Ramavtalet. Om Projektet fullföljs enligt Ramavtalets finansierings- och investeringsplan sker sådan avräkning under år 2028 och 2029.

Riskbedömning
Projektet innehåller sedvanliga risker förknippade med projekt i tidiga skeden. En tidigareläggning av Projektet syftar delvis till att minska risken för faktorer som kan försvåra genomförandet samt minska risken för fördyringar över tid (se ovan under överväganden och motivering).

Under den tidigarelagda tvåårsperioden som föreslås i detta ärende är det viktigt att rätt kompetens hittas för att genomföra de utredningar med mera som behövs under perioden, med risk för att tidplanen annars försenas.

Respektive fas i det fortsatta arbetet behöver successivt genomföra riskbedömningar och riskanalyser.

Konsekvenser för miljön
En utbyggnad av kollektivtrafiken kombinerat med en samplanering av bostäder och ny cykelinfrastruktur bedöms ge positiva effekter på miljön. Satsningarna på kollektivtrafik möjliggör en ökad möjlighet för länets invånare att resa klimatsmart och kollektivtrafikens marknadsandel kan öka.

Miljöhänsyn behöver tas vid genomförandet av utbyggnaderna och miljökonsekvensbedömningar behöver genomföras inom Projektet.

Sociala konsekvenser
Fler resmöjligheter och ökad tillgänglighet till kollektivtrafik ger positiva sociala konsekvenser t ex i form av närhet till arbetsplatser och studier.

Kollektivtrafik som knyter ihop regionens olika delar ökar integrationen och skapar en sammankopplande effekt både fysiskt och socialt. Den sociala hållbarheten bedöms påverkas positivt av de effekter som kollektivtrafiken ger i form av strukturerande egenskaper, status, nya resmöjligheter samt underlag för nya arbetsplatser, exploateringar och målpunkter.

Niklas Bergman
Förvaltningschef

ÖVERENSKOMMELSE

avseende förskottering av finansiering och medfinansiering för tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan

Stockholms läns landsting

&

Stockholms stad

Mellan Stockholms läns landsting (Region Stockholm), org.nr: 232100-0016, nedan kallat **"Regionen"**, och Stockholms stad, org.nr: 212000-0142, nedan kallad "**Staden"**, nedan gemensamt kallade **"Parterna"**, har träffats följande

ÖVERENSKOMMELSE

avseende förskottering av finansiering och medfinansiering för tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan

1. Bakgrund

Den 21 april 2017 träffades inom ramen för Sverigeförhandlingen överenskommelsen Ramavtal 6-Storstad Stockholm (nedan "**Ramavtalet**"). Ramavtalet reglerar bl.a. utbyggnad av kollektivtrafiken i Stockholmsregionen genom anläggande av Kollektivtrafikobjekten Tunnelbanan Älvsjö -Fridhemsplan, Roslagsbanan till City, Spårväg syd, samt Tunnelbanestation Hagalund.

Genomförandet av Kollektivtrafikobjekten finansieras och medfinansieras i enlighet med bilaga 1 till Ramavtalet. Enligt Ramavtalet kan dock Regionen och berörda kommuner träffa överenskommelse om att tidigarelägga sin finansiering respektive medfinansiering av Kollektivtrafikobjekten för att möjliggöra tidigare projektstarter, t.ex. för att minska projektrisker.

Parterna finner det angeläget att tidigarelägga objektet Tunnelbanan Älvsjö-Fridhemsplan (nedan Projektet) och har med anledning härav kommit överens om följande.

2. Förskottering

Parterna ska genom förskottering av medel möjliggöra ett tidigareläggande av projektets planering, och därmed projektstart, i syfte att tidigarelägga Projektets trafikstart. Parterna åtar sig därför att, utöver sitt åtagande om finansiering och medfinansiering enligt Ramavtalet, förskottera medel för projektets första två år, med den fördelning och upp till de belopp per Part som anges i bilaga 1. De ackumulerade beloppen angivna i bilaga 1 utgör således takbelopp.

Förskotteringsbeloppen är angivna i prisnivå januari 2016 och ska justeras i enlighet med punkten 6.5 i Ramavtalet, dvs. baserat på utvecklingen av KPI.

3. Projektets första två år

Syftet med förskotteringen är att tidigarelägga och förbereda projektets planering för att erhålla och säkerställa goda förutsättningar inför det fortsatta genomförandet av Tunnelbanan Älvsjö-Fridhemsplan samt tidigareläggning av projektets trafikstart.

Parterna ska vid uppstart av projektets planering utgå från de av trafikförvaltningen framtagna rapporterna med kunskapsunderlag per objekt samt göra aktualitetsprövning av tidigare underlag utifrån aktuell information i kommunernas planering och från regionens/trafikförvaltningens bevakningsprojekt.

Utredningar behöver göras för att identifiera de beröringspunkter som finns längs med den nya planerade sträckningen och vid planerade lägen för stationer. Utredning av tunnelbanans beröringspunkter har till syfte att tidigt identifiera krockar med planerade projekt, befintliga konstruktioner med tillhörande krav samt genomgång och inventering av ledningsförläggning. Översyn behöver göras av projekt inom stadens förvaltningar och bolag,

privata aktörer, inom Regionen samt med myndigheter som Trafikverket. Målsättningen är att undvika förseningar och ökade kostnader i projektet. Eventuell ytterligare depåkapacitet på grund av projektet behöver också studeras, det handlar till exempel om markbehov för nya depåer eller behov av nya kopplingar för att komma till befintliga depåer.

Vidare behöver uppdatering av projektets succesivkalkyl göras genom översyn av beräkningar, identifierade osäkerheter och föreslagen handlingsplan. Syftet är att öka kunskapen om kostnader utifrån ny information samt erfarenheter från pågående tunnelbaneprojekt. Målsättningen är att minska riskerna för projektets budget. Med mer kunskap ökar möjligheten för att kunna sätta en tillförlitlig tidplan och budget. Den successivkalkyl som togs fram runt årsskiftet 2015/2016 samt ovan nämnda utredningar ska utgöra underlag.

För objekt Tunnelbanan Älvsjö-Fridhemsplan noteras särskilt att projektets planering, utifrån tidigare framtaget kunskapsunderlag, behöver fördjupa de geologiska förhållandena i föreslagen tunnelbanelinje. Framförallt i vattenpassagerna behöver berget och jordarnas tekniska egenskaper studeras, även vid Liljeholmens station behövs kompletterande markundersökningar.

Stationernas utformning och placering utefter linjen kan komma att flyttas utifrån den nya bostadsbebyggelsen och var uppgångar kan placeras, och detta kan i sin tur påverka sträckningen, stationerna och kostnadsbilden. I samband med projektstart påbörjas en formell planprocess där den hittills studerade utformningen kommer att behöva prövas utifrån då aktuella förutsättningar och krav. Vid Fridhemsplans station behöver resenärsflöden inom stationen studeras med hjälp av mikrosimuleringar.

Avståndet mellan planerade tunnelbanetunnlar och identifierade anläggningar understiger ibland anläggningarnas skydds- och säkerhetszoner. För fortsatt planering krävs diskussion med ledningsägare om konsekvenser av att med tunnlar gå intill eller innanför befintliga tunnlars skyddszoner.

För att precisera den planering som ska genomföras under de första två åren, med förskotterade medel, ska projektplan upprättas. Projektplanen ska specificera utredningar, planeringsarbete samt utformning av en gemensam organisation. Projektplanen ska beslutas av alla Parter i denna överenskommelse, genom utsedd representant i Styrelsen för ramavtal 6.

Under de första två åren räknat från och med projektstart, avser Parterna att i huvudsakligen följande ska ske:

- Etablering en gemensam organisation
- En planeringsstudie påbörjas/tas fram. Inom ramen för denna kommer, i erforderlig utsträckning, en affärsstrategi tas fram, samråd och intressentdialoger hållas, tillåtlighetsprövning och tillståndsprocesser påbörjas, samt systemhandling och eventuell järnvägsplan påbörjas.
- Identifiering av eventuella följdinvesteringar.
- Arbete med genomförandeavtal mellan Parterna.

Staden ska delta i projektets planering med kompetens och resurser. Parterna noterar särskilt vikten av att parallellt påbörja de formella kommunala planprocesserna, bl.a. i syfte att tidigt säkra projektets behov av markåtkomst.

Efter projektens planering ska det finnas tillräckligt underlag för att ingå och besluta om genomförandeavtal.

4. Årlig avstämning

Parternas avsikt är att tidigareläggandet av projektets planering innebär en motsvarande tidigareläggning av projektets trafikstart.

Parterna ska inom ramen för Projektstyrelsens arbete göra en årlig avstämning för att, utifrån det planeringsarbete som ditintill har utförts, gemensamt bestämma om det tidigarelagda arbetet ska fortsätta eller inte, samt om inriktningen på det fortsatta arbetet ska justeras i något avseende. Den årliga avstämningen ska omfatta en översyn av förskotteringsplanen i bilaga 1. Det innebär att de årliga beloppen justeras efter behov, inom ramen för de takbelopp som anges i bilaga 1. Därutöver görs avstämningar vid tidpunkter som anges i den kommande projektplanen. Om Parterna beslutar att avbryta det tidigarelagda arbetet ska frågan om hur detta påverkar det fortsatta genomförandet av Tunnelbanan Älvsjö-Fridhemsplan enligt Ramavtalet lyftas till Projektstyrelsen och – om så bedöms erforderligt – till Styrelsen.

5. Återbetalning

Staten:
Återbetalning av de av Parterna förskotterade beloppen ska ske genom Statens inbetalningar av sin medfinansiering enligt Ramavtalet. Statens skyldighet att betala in sin medfinansiering enligt Ramavtalet påverkas således inte av denna överenskommelse, dock kommer Statens inbetalningar, helt eller delvis, att tillfalla Parterna såsom täckning för av Parterna förskotterade medel, enligt bilaga 1.

Regionen:
Förskotterade medel som ej förbrukats om det tidigarelagda arbetet enligt ovan avbryts ska då återbetalas till förskotterande Parter baserat på Parternas respektive åtagande avseende förskottering enligt bilaga 1.

6. Tidigareläggning av projektstart

Förskotteringen enligt denna överenskommelse innebär att projektstarten för Tunnelbanan Älvsjö-Fridhemsplan tidigareläggs till 2020 i enlighet med vad som möjliggörs enligt 7.1 i Ramavtalet. Ramavtalet gäller oförändrat.

Parterna har beaktat förutsättningarna enligt punkten 7.1 i Ramavtalet och har informerat Styrelsen om denna överenskommelse.

7. Överenskommelsens upphörande

Denna överenskommelse är giltig från det att samtliga förutsättningar enligt 8. nedan är uppfyllda och intill dess att vardera parts åtaganden enligt överenskommelsen är uppfyllda. Regionens och statens åtagande om återbetalning enligt 5. kvarstår dock även om överenskommelsen upphört att gälla.

Överenskommelsen kan upphöra att gälla genom att ny överenskommelse träffas av Parterna om fortsatt förskottering för att driva projektet vidare eller genom överenskommelse om att Projektet avbryts.

8. Giltighet

Denna överenskommelse är giltigt under förutsättning att

- Stockholms stads kommunfullmäktige godkänner överenskommelsen och beslutet vunnit laga kraft
- Regionfullmäktige godkänner överenskommelse och beslutet vunnit laga kraft

****

Denna överenskommelse är upprättat i två likalydande exemplar varav Parterna tagit var sitt.

Stockholm den 10 oktober 2019

För Stockholms stad

.....

Anna König Jerlmyr

För Region Stockholm

.....

Iréne Svenonius

För Region Stockholm

.....

Kristoffer Tamsons

BILAGA 1

avseende förskottering av finansiering och medfinansiering för tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan

Årlig förskottering per part, miljoner kronor i prisnivå januari 2016

Part / År	**2020**	**2021**	**Summa**
Stockholms läns landsting	14	21	35
Stockholms stad	26	39	65
Totalt	**40**	**60**	**100**

Förskotteringen och återbetalningen av förskotteringen räknas årligen upp med fastställt konsumentprisindex per januari månad respektive år.