Stockholms läns landsting

FÖRSLAG 2017:58

LS 2017-0621

Landstingsstyrelsens förslag till beslut

Sverigeförhandlingen 2017

§ 124
Sverigeförhandlingen 2017
LS 2017-0621

Ärendebeskrivning

Förslag till godkännande av avtal om utbyggnader i kollektivtrafiksystemet i Stockholms län enligt överenskommelse inom Sverigeförhandlingen samt förslag om organisation för fortsatt planering och genomförande.

Beslutsunderlag

Fastighets- och investeringsberedningens protokollsutdrag den 18 maj 2017
Beredningen för utbyggd tunnelbanas protokollsutdrag den 18 maj 2017
Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 2 maj 2017
Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 5 april 2017
Sverigeförhandlingen, Ramavtal 6 – Storstad Stockholm
Sverigeförhandlingen, Ramavtal 6 - Storstad Stockholm, Bilaga 1 - Finansieringsplan
Sverigeförhandlingen, Ramavtal 6 - Storstad Stockholm, Bilaga 2 – Specifikation inklusive tidplan
Objektavtal Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan
Objektavtal Spårväg syd
Objektsavtal Roslagsbanan till City
Objektsavtal Tunnelbanestation Hagalund

Förslag och yrkande

På sammanträdet föreligger landstingsrådsberedningens förslag i skrivelse den 23 maj 2017.
Följande yrkanden framförs:
Bifall från ordföranden Irene Svenonius (M), till landstingsrådsberedningens förslag.
Bifall till landstingsrådsberedningens förslag med tillägg av Socialdemokraternas och Miljöpartiets gemensamma tilläggsyrkande från Erika Ullberg (S) och Susanne Nordling (MP).
Avslag på att-satserna 3, 4 och 5 i landstingsrådsberedningens förslag från Dan Kareliusson (SD)

Deltar ej i beslutet

Dan Kareliusson (SD) deltar inte i beslutet avseende att-satserna 1 - 2 och 6 - 9 i landstingsrådsberedningens förslag.

Proposition

Ordföranden ställer först landstingsrådsberedningens förslag mot Dan Kareliussons yrkande och finner att landstingsstyrelsen bifaller landstingsrådsberedningens förslag. Därefter frågar ordföranden om

landstingsstyrelsen bifaller Erika Ullbergs med fleras tilläggsyrkande och finner att landstingsstyrelsen avslår tilläggsyrkandet.

Landstingsstyrelsens beslut

Landstingsstyrelsen beslutar enligt landstingsrådsberedningens förslag föreslå landstingsfullmäktige besluta

att godkänna Ramavtal 6 – Storstad Stockholm om utbyggnad av kollektivtrafiken samt ökat bostadsbyggande i Stockholms län inklusive bilaga 1 om finansiering och medfinansiering samt bilaga 2 om specifikation och tidplan

att godkänna Objektavtal Tunnelbanestation Hagalund samt att Ramavtal 6 – Storstad Stockholm inkl. bilagor och att Objektsavtalet ersätter, vid tidpunkten då nämnda avtal träder i kraft, tidigare beslutat Avtal om finansiering och utbyggnad av en tunnelbanestation i Hagalund på gula linjen (LS 2017–0389)

att godkänna Objektavtal Tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan samt fatta genomförandebeslut för detta investeringsobjekt

att godkänna Objektavtal Spårväg syd samt fatta genomförandebeslut för detta investeringsobjekt

att godkänna Objektavtal Roslagsbanan till City samt fatta genomförandebeslut för detta investeringsobjekt

att uppdra åt trafiknämnden att ansvara för planering och genomförande av objekten Tunnelbanestation Hagalund, Tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan, Spårväg syd och Roslagsbanan till City enligt Sverigeförhandlingens ramavtal 6 inklusive bilagor och tillhörande Objektavtal

att godkänna att avsteg från investeringsstrategin och investeringsstrategins ansvars- och beslutsordning sker gällande objekten Tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan, Spårväg syd samt Roslagsbanan till City

att uppdra åt trafiknämnden att återkomma till landstingsfullmäktige med förslag till genomförandeavtal för objekten Tunnelbanestationen Hagalund, Tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan, Spårväg syd samt Roslagsbanan till City

att uppdra åt landstingsstyrelsen att i investeringsbudgeten för år 2018 och planåren 2019–2022 inarbeta investeringsutgifter i enlighet med Sverigeförhandlingens Ramavtal 6 - Storstad Stockholm, Bilaga 1 Finansieringsplan.

Reservation
Erika Ullberg (S), Dag Larsson (S) Jens Sjöström (S), Talla Alkurdi (S) och Johan Sjölander (S) samt Susanne Nordling (MP), Tomas Eriksson (MP) och Vivianne Gunnarsson (MP) reserverar sig muntligt mot beslutet om tilläggsyrkandet.
Dan Kareliusson (SD) reserverar sig muntligt mot beslutet till förmån för sitt eget yrkande.

Särskilt uttalande
Erika Ullberg (S), Dag Larsson (S) Jens Sjöström (S), Talla Alkurdi (S) och Johan Sjölander (S) lämnar ett särskilt uttalande från Socialdemokraterna.
Susanne Nordling (MP), Tomas Eriksson (MP) och Vivianne Gunnarsson (MP) lämnar ett särskilt uttalande från Miljöpartiet.

Beslutsexpediering:
Landstingsfullmäktige
Akt

Landstingsrådsberedningen

SKRIVELSE
2017-05-23

LS 2017-0621

Landstingsstyrelsen

Sverigeförhandlingen 2017

Föredragande landstingsråd: Irene Svenonius och Kristoffer Tamsons

Ärendebeskrivning

Förslag till godkännande av avtal om utbyggnader i kollektivtrafiksystemet i Stockholms län enligt överenskommelse inom Sverigeförhandlingen samt förslag om organisation för fortsatt planering och genomförande.

Förslag till beslut

Landstingsrådsberedningen föreslår landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta

att godkänna Ramavtal 6 – Storstad Stockholm om utbyggnad av kollektivtrafiken samt ökat bostadsbyggande i Stockholms län inklusive bilaga 1 om finansiering och medfinansiering samt bilaga 2 om specifikation och tidplan

att godkänna Objektavtal Tunnelbanestation Hagalund samt att Ramavtal 6 – Storstad Stockholm inkl. bilagor och att Objektsavtalet ersätter, vid tidpunkten då nämnda avtal träder i kraft, tidigare beslutat Avtal om finansiering och utbyggnad av en tunnelbanestation i Hagalund på gula linjen (LS 2017–0389)

att godkänna Objektavtal Tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan samt fatta genomförandebeslut för detta investeringsobjekt

att godkänna Objektavtal Spårväg syd samt fatta genomförandebeslut för detta investeringsobjekt

att godkänna Objektavtal Roslagsbanan till City samt fatta genomförandebeslut för detta investeringsobjekt

att uppdra åt trafiknämnden att ansvara för planering och genomförande av objekten Tunnelbanestation Hagalund, Tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan, Spårväg syd och Roslagsbanan till City enligt

Sverigeförhandlingens ramavtal 6 inklusive bilagor och tillhörande Objektavtal

att godkänna att avsteg från investeringsstrategin och investeringsstrategins ansvars- och beslutsordning sker gällande objekten Tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan, Spårväg syd samt Roslagsbanan till City

att uppdra åt trafiknämnden att återkomma till landstingsfullmäktige med förslag till genomförandeavtal för objekten Tunnelbanestationen Hagalund, Tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan, Spårväg syd samt Roslagsbanan till City

att uppdra åt landstingsstyrelsen att i investeringsbudgeten för år 2018 och planåren 2019–2022 inarbeta investeringsutgifter i enlighet med Sverigeförhandlingens Ramavtal 6 - Storstad Stockholm, Bilaga 1 Finansieringsplan.

Landstingsrådsberedningens motivering

Stockholms län väntas de kommande åren växa med omkring 40 000 invånare per år och till 2050 beräknas befolkningen i länet ha vuxit till över 3 miljoner invånare. Fler människor än någonsin tidigare söker sig till Stockholm för att studera, jobba och förverkliga sina drömmar. Detta gör Stockholm till en av Europas snabbast växande storstadsregioner. Den kraftiga befolkningstillväxten är positiv för Stockholm, men medför också stora utmaningar när det gäller att få fler bostäder på plats och att bygga ut kollektivtrafiken för att kunna möta fler resenärer. Bristen på bostäder i länet hämmar Stockholms tillväxt, försvårar kompetensförsörjning och drabbar framförallt unga i regionen som söker en bostad. För att möta utmaningarna som den snabba tillväxten i regionen medför har landstinget de senaste åren intagit en mer aktiv roll som samhällsbyggare genom att medverka till att koppla ihop infrastrukturinvesteringar med bostadsbyggande, framförallt inom Stockholmsöverenskommelsen.

Landstinget har inom ramen för Sverigeförhandlingen fört dialog med staten och flertalet av länets kommuner om utbyggnad av kollektivtrafik i länet. Olika kollektivtrafikobjekt har setts över med start i en insamlings- och faktafas hösten 2014. Parterna har bedömt nyttor med objekten, som bostäder, resenärsnytta och miljöpåverkan. Detta har resulterat i en överenskommelse mellan staten, Stockholms stad, Huddinge kommun, Vallentuna kommun, Österåker kommun, Täby kommun och Solna stad om nästa historiska utbyggnadsetapp av kollektivtrafiken i Stockholms län. Överenskommelsen innebär att landstinget ska bygga ut kollektivtrafiken

med en ny tunnelbanesträckning mellan Fridhemsplan och Älvsjö, en ny tunnelbanestation längs gula linjen vid Hagalund, förlängning av Roslagsbanan till City och Spårväg Syd. Samtidigt åtar sig kommunerna att sammanlagt bygga över 100 000 nya bostäder fram till år 2035. Detta ger länet ett viktigt tillskott av bostäder och möjlighet att växa hållbart med fokus på mer kollektivtrafikresande. Utbyggnaderna knyter ihop arbetsmarknadsregionen och möjliggör etablering av fler jobb och företag.

Utbyggnaden av tunnelbanan med sex nya stationer från Fridhemsplan via Liljeholmen till Älvsjö innebär ett nytt steg i utbyggnaden av tunnelbanenätet. Den nya sträckningen kommer att koppla samman med röd linje vid Liljeholmen och möjliggöra 48 000 nya bostäder i tunnelbanans närområde. Från slutstationen Älvsjö länkar den nya tunnelbanan ihop med pendeltågsförbindelser och den kommande Spårväg Syd till Flemingsberg med 16 nya hållplatser. Spårvägen skapar ett nytt band av kapacitetsstark kollektivtrafik i en del av länet som i dag saknar spårbunden kollektivtrafik och möjliggör 18 500 nya bostäder i Huddinge kommun.

Roslagsbanans förlängning kommer att gå från Universitet i tunnel via en ny station vid Odenplan och vidare till T-centralen. Förlängningen knyter ihop Roslagsbanan tydligare till den befintliga kollektivtrafiken i innerstaden. Den nya sträckningen ger resenärer från Täby, Vallentuna och Österåker en bättre kollektivtrafik med spårtrafik rakt in i centrala Stockholm som kommer att underlätta arbetspendlande. Täby kommun åtar sig att bygga 16 200 bostäder, Vallentuna kommun 5 650 bostäder, Österåker kommun 7 020 bostäder och Stockholms stad 500 bostäder.

Tillsammans med den redan pågående utbyggnaden av gula linjen till Arenastaden byggs en ny tunnelbanestation vid Hagalund. Den nya stationen kommer att tillföra stora nyttor till området och Solna stad åtar sig därigenom att bygga ytterligare 4000 nya bostäder. Den nya stationen ger ett större värde till den redan beslutade utbyggnaden av gula linjen. Den tidigare överenskommelsen mellan Solna stad och Stockholms läns landsting om finansiering och byggande av en station vid Hagalund ersätts av de nya avtalen. De nya utbyggnaderna kommer att göra kollektivtrafiken mer attraktiv och konkurrenskraftig. Det ger möjlighet för fler resenärer att få tillgång till kollektivtrafiken och kommer underlätta för boende i både länets norra och södra delar att komma i tid till jobbet, hämta barnen på förskolan, ta sig till sjukhusbesöket och få vardagen att fungera.

Den totala kostnaden för de fyra kollektivtrafikobjekten inklusive fordon och depåer uppgår till 30,2 miljarder kronor. Investeringen medfinansieras

mellan staten, landstinget och kommunerna där landstinget står för ca 8,1 miljarder kronor inklusive fordon och depåer. Dessa investeringar i utbyggd kollektivtrafik möjliggörs av att landstinget står på en stabil ekonomisk grund. Delar av den statliga medfinansieringen sker genom justeringar av trängselskatten som därigenom kommer stockholmarna till del genom utvecklad kollektivtrafik.

Tillsammans innebär Stockholmsöverenskommelsen och Sverigeförhandlingen 35 nya stationer och 50 kilometer nya spår. Utbyggnaderna möjliggör totalt 178 000 bostäder med plats för ungefär 370 000 nya invånare i länet, mer än ett helt Malmö. Tunnelbanans viktiga roll i länets kollektivtrafik förstärks ytterligare. De kommande årens utbyggnader innebär att tunnelbanenätet förlängs med omkring en fjärdedel. Det ger både kapacitet för fler resenärer och gör att tunnelbanan kommer invånare i fler av länets kommuner till del. Landstinget tar genom dessa överenskommelser ett betydande ansvar i att driva på regionens utveckling och få på plats fler bostäder. Staten, landstinget och de inblandade kommunerna i förhandlingarna har framgångsrikt lyckats kraftsamla resurser och finansiera historiska utbyggnader av kollektivtrafiken, för resenärernas, arbetsmarknadens och länets bästa.

Beslutsunderlag

Fastighets- och investeringsberedningens protokollsutdrag den 18 maj 2017
Beredningen för utbyggd tunnelbanas protokollsutdrag den 18 maj 2017
Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 2 maj 2017
Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 5 april 2017
Sverigeförhandlingen, Ramavtal 6 – Storstad Stockholm
Sverigeförhandlingen, Ramavtal 6 - Storstad Stockholm, Bilaga 1 - Finansieringsplan
Sverigeförhandlingen, Ramavtal 6 - Storstad Stockholm, Bilaga 2 – Specifikation inklusive tidplan
Objektavtal Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan
Objektavtal Spårväg syd
Objektsavtal Roslagsbanan till City
Objektsavtal Tunnelbanestation Hagalund

Irene Svenonius

Kristoffer Tamsons

Gustaf Drougge

Landstingsstyrelsen

FÖRSLAG TILL TILLÄGGSBESLUT
2017-05-30

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

miljöpartiet de gröna

LS 2017-0621
Ärende 20

Sverigeförhandlingen 2017

Landstingsstyrelsen föreslås besluta föreslå landstingsfullmäktige besluta

att förskottering av landstingets investeringsmedel i första hand ska användas för att förskottera utbyggd tunnelbana mellan Älvsjö och Fridhemsplan

dels föreslå landstingsstyrelsen besluta

att uppdra åt landstingsdirektören att utreda möjligheterna för Landstinget att förskottera utbyggnaden av tunnelbanan mellan Älvsjö och Fridhemsplan genom att utnyttja befintlig förvaltning för utbyggd tunnelbana innan avveckling

Landstingsstyrelsen

SÄRSKILT UTTALANDE
2017-05-30

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

LS 2017-0621
Ärende 20

Sverigeförhandlingen 2017

Socialdemokraterna lanserade 2013 förslaget om en ny tunnelbanelinje mellan norra och södra länshalvan som skulle koppla samman befintliga linjer med en ny tvärförbindelse. Vi kallade den Lila linjen.

Tunnelbanan är Stockholms mest kapacitetsstarka trafikslag och har varje dag över 1,2 miljoner påstigande. Som jämförelse kan sägas att Roslagsbanan, Tvärbanan, Lidingöbanan, Spårväg city, Nockebybanan tillsammans har mindre än en tredjedel så många resenärer som grön eller röd tunnelbanelinje. När bostadsbyggandet i Stockholm och Sverige nu åter igen når nivåer i partiet med byggboomen på 60- och 70-talen måste vi redan nu planera för kraftiga kapacitetshöjningar i Stockholms kollektivtrafik. Stockholm är en liten storstad på väg att bli en medelstor storstad och tunnelbanan är det mest framtidssäkra trafikslag vi kan bygga.

Nu finns ett färdigt förslag på en ny tunnelbanelinje mellan Älvsjö och Fridhemsplan, visserligen har färgen blivit röd och inte lila, det kan vi leva med. Vi är glada att vår opinionsbildning givit resultat och att Stockholmarna äntligen kan se fram emot fortsatt utbyggd tunnelbana. Den nya röda linjen kommer att vara till stor nytta för framtidens Stockholmare. Vi är såklart också glada att det finns en samsyn om behov av investeringar i kollektivtrafik i Stockholmsregionen.

Tyvärr finns också skäl stor oro. Denna överenskommelse ska hålla under drygt två decennier och förtjänar en bättre hantering.

Stockholms läns landsting har ansvaret för att bygga ut kollektivtrafiken i Stockholm och ska själv ha finansiella muskler för att finansiera lokalbanor. Tunnelbana är den tyngsta typen av kollektivtrafik och kan bara byggas med statlig medfinansiering. Den moderatledda minoriteten har gått miste om en chans att satsa på mer utbyggd tunnelbana. Då resultatet av

Sverigeförhandlingen (tidigare Sverigebygget) blev mindre tunnelbana än vad vi önskar och som angavs i ursprungliga ansatsen.

Moderaterna har återigen prioriterat mångmiljardbelopp till Roslagsbanans fortsatta utbyggnad. Denna smalspåriga järnväg med betydligt lägre kapacitet än en tunnelbana ska nu dras i tunnel. Under norra länken, under och parallellt med Citybanan. Det moderatledda styret börjar nu närma sig beslut om investeringar närmare 18 miljarder kronor totalt enkom till Roslagsbanan.

Om detta genomförs innebär det i praktiken att utbyggd tunnelbana till Täby omöjliggörs under överskådlig framtid. Socialdemokraterna hade om vi hade styrt i stället prioriterat den långsiktiga investeringen i utbyggd tunnelbana till Täby med lägre investeringskostnad. Vi beklagar också att flera andra alternativ till utbyggd tunnelbana inte studerats vidare.

Avsaknaden av gediget underlag har varit ett problem under hela processen och innebär risker för framtiden. Som framgår av tjänsteutlåtandet innebär Sverigeförhandlingen ett avsteg från landstingets investeringsstrategi. Strategin syftar till att minska utfallet av de ständiga fördyringar som landstingets och i synnerhet Trafiknämndens investeringar drabbats av. Socialdemokraterna är bekymrade över avsteget från investeringsstrategin.

Svaga ekonomiska förutsättningar från landstingets sida innebär en kraftig begränsning i omfattning av investeringar. Landstingets skuldsättning har tillåtits skena som en följs av serie mycket kostsamma trafikprojekt, inte minst Spårväg city och Roslagsbanans upprustning. En konsekvens av detta är de sena utbyggnadsplanerna som överenskommits i Sverigeförhandlingen.

Fortfarande kvarstår delar att reda ut till ett genomförandeavtal, mycket beroende på att underlaget är bristande. Men också att förhandlingen uppenbarligen inte gått hela vägen i mål. Det rör bland annat hur fördyrningar ska hanteras. En del av summan ska avsättas för fördyrningar, men denna täcker bara drygt 9 procents fördyrning, en ytterst måttlig summa med tanke på den mycket höga osäkerhetsgraden i landstingets utredningsunderlag. Där utöver finns inga garantier utan parterna kan tvingas att förhandla igen, vem som ska stå för kostnaden är inte löst. Framförallt finns ingen garanti för att tunnelbanan kommer att prioriteras. Det är en svaghet då vi menar att tunnelbanan måste prioriteras gällande såväl byggstart som genomförande och driftstart.

Med tanke på att Stockholmarna kan ta del av utbyggnaderna först om drygt 20 år kan det låta märkligt, men förhandlingsmodellen som Moderaterna är så stolta över är för kortsiktig. Utbyggd tunnelbana till Nacka och blå linjens koppling till Hagsätragrenen har funnits i generalplanen sedan 1965. Sedan tunnelbanan började byggas i Stockholm har perspektivet varit långsiktigt. Varje generation politiker har enkelt kunnat fortsätta projektet. På så sätt har tidiga utbyggnader skapat ett väl planerat trafiksystem tillsammans med nyare utbyggnader.

Resultatet av Stockholmsförhandlingen och Sverigeförhandlingen bryter det långsiktiga perspektivet. Modellen bygger på att på kort tid leverera en politisk kompromiss, utan hänsyn till vad framtida generationer ska bygga vidare. Ingen kan idag svara på vad nästa planerade steg är i utbyggnaden av det beslutade nätet. Hur ska gul linje utvecklas i framtiden? Hur kommer nya röda linjen förlängas från Fridhemsplan och vilken trafikering blir optimal på röda linjen då? Vad ska landstinget göra när framtida generationer inser att Roslagsbanans tekniska kapacitet in till city som bäst kan nå en tredjedel av kapaciteten av en tunnelbanelinje? Svaren på dessa frågor finns inte därför att Moderaterna hela tiden avfärdat behovet av en strategisk tunnelbaneutredning.

Socialdemokraterna har drivit och kommer att driva en helt annan politik för landstingets investeringar och utbyggd kollektivtrafik. En strategisk tunnelbaneutredning ska göras. Det behövs en bred trafikplanering med utgångspunkt i RUFS. Investeringar ska planeras efter behov, inte baserat på vilken kommun som har bäst betalningsförmåga eller som ropar efter mest. Och landstinget behöver utgå från och arbeta enligt en ordnad investeringsprocess med ett lägre konsultberoende och starkare kostnadskontroll.

Förhandlingen är färdig. Vi beklagar att Moderaterna inte eftersträvat en bredare samsyn i så långsiktiga investeringar. Vi kommer att hålla landstingsmoderaterna ansvariga för genomförbarheten. Vi är också tydliga med att tunnelbanans utbyggnad är högst prioriterad. Därför anser vi att landstinget måste ta ledningen i att redan nu pröva möjligheten att förskottera utbyggnaden av tunnelbana mellan Älvsjö – Fridhemsplan.

LANDSTINGSSTYRELSEN

SÄRSKILT UTTALANDE
2017-05-30

miljöpartiet de gröna

LS 2017-0621
Ärende 20

Sverigeförhandlingen 2017

Vi är positiva till satsningar på utbyggd kollektivtrafik. Därför vill vi gärna se att möjligheten till tidigareläggning av projektstart undersöks.

Vi vill främst se att projektet Tunnelbana Älvsjö - Fridhemsplan förskotteras för att utnyttja befintlig förvaltning för utbyggd tunnelbana innan avveckling. Det bör vara resurseffektivt att se över tidigareläggning av projektstart till 2018 istället för att bygga upp en förvaltning på nytt 2022. Landstinget har goda möjligheter att tillvarata den kompetens och organisation vi redan har.

De ekonomiska effekterna vid förskottering är ej tillräckligt belysta och Trafiknämnden behöver återkomma i god tid med ytterligare information kring finansieringen. Landstinget behöver ha en plan för troliga scenarion redan nu för att förekomma eventuella fördyrningar och risken att hamna i omförhandlingar när det är för sent.

§ 26
Sverigeförhandlingen 2017

LS 2017-0621

Pernilla Helander föredrog ärendet.

Ärendebeskrivning

Förslag till godkännande av avtal om utbyggnader i kollektivtrafiksystemet i Stockholms län enligt överenskommelse inom Sverigeförhandlingen samt förslag om organisation för fortsatt planering och genomförande.

Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 2 maj 2017
Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 28 april 2017
Sverigeförhandlingen, Ramavtal 6 - Storstad Stockholm
Sverigeförhandlingen, Ramavtal 6 - Storstad Stockholm, Bilaga 1 - Finansieringsplan
Sverigeförhandlingen, Ramavtal 6 - Storstad Stockholm, Bilaga 2 - Specifikation inklusive tidplan
Objektavtal Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan
Objektavtal Spårväg syd
Objektsavtal Roslagsbanan till City
Objektsavtal Tunnelbanestation Hagalund

Förslag och yrkande

1. Ordförandens förslag om bifall till landstingsdirektörens förslag.
2. S-ledamöternas förslag om bifall till S-ledamöternas tilläggsförslag.

Proposition

Ordföranden ställde först propositioner om bifall respektive avslag till landstingsdirektörens förslag och fann att beredningen bifallit förslaget.

Ordföranden ställde sedan propositioner om avslag respektive bifall till tilläggsyrkandet från S-ledamöterna och fann att beredningen avslagit yrkandet.

Fastighets- och investeringsberedningens beslut

Fastighets- och investeringsberedningen föreslår landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta

att godkänna Ramavtal 6 – Storstad Stockholm om utbyggnad av kollektivtrafiken samt ökat bostadsbyggande i Stockholms län inklusive bilaga 1 om finansiering och medfinansiering samt bilaga 2 om specifikation och tidplan

att godkänna Objektavtal Tunnelbanestation Hagalund samt att Ramavtal 6 – Storstad Stockholm inkl. bilagor och att Objektsavtalet ersätter, vid tidpunkten då nämnda avtal träder i kraft, tidigare beslutat Avtal om finansiering och utbyggnad av en tunnelbanestation i Hagalund på gula linjen (LS 2017–0389)

att godkänna Objektavtal Tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan samt fatta genomförandebeslut för detta investeringsobjekt

att godkänna Objektavtal Spårväg syd samt fatta genomförandebeslut för detta investeringsobjekt

att godkänna Objektavtal Roslagsbanan till City samt fatta genomförandebeslut för detta investeringsobjekt

att uppdra åt trafiknämnden att ansvara för planering och genomförande av objekten Tunnelbanestation Hagalund, Tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan, Spårväg syd och Roslagsbanan till City enligt Sverigeförhandlingens ramavtal 6 inklusive bilagor och tillhörande Objektavtal

att godkänna att avsteg från investeringsstrategin och investeringsstrategins ansvars- och beslutsordning sker gällande objekten Tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan, Spårväg syd samt Roslagsbanan till City

att uppdra åt trafiknämnden att återkomma till landstingsfullmäktige med förslag till genomförandeavtal för objekten Tunnelbanestationen Hagalund, Tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan, Spårväg syd samt Roslagsbanan till City

att uppdra åt landstingsstyrelsen att i investeringsbudgeten för år 2018 och planåren 2019–2022 inarbeta investeringsutgifter i enlighet med Sverigeförhandlingens Ramavtal 6 - Storstad Stockholm, Bilaga 1 Finansieringsplan.

Reservation

S-ledamöterna reserverade sig mot att tilläggsförslaget från S-ledamöterna bilaga 1, avslogs.

Särskilt uttalande

S-ledamöterna lät till protokollet anteckna särskilt uttalande, bilaga 2.

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

LS 2017-0621
Ärende 10

Sverigeförhandlingen 2017

Fastighets- och investeringsberedningen föreslås

dels besluta föreslå Landstingsstyrelsen besluta föreslå landstingsfullmäktige besluta

att förskottering av Landstingets investeringsmedel i första hand ska användas för att förskottera utbyggd tunnelbana mellan Älvsjö och Fridhemsplan

dels besluta föreslå Landstingsstyrelsen besluta

att uppdra åt Landstingsdirektören att utreda möjligheterna för Landstinget att förskottera utbyggnaden av tunnelbanan mellan Älvsjö och Fridhemsplan genom att utnyttja befintlig förvaltning för utbyggd tunnelbana innan avveckling

Fastighets- och investeringsberedningen

SÄRSKILT UTTALANDE
2017-05-18

Bilaga 2

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

LS 2017-0621
Ärende 10

Sverigeförhandlingen 2017

Socialdemokraterna lanserade 2013 förslaget om en ny tunnelbanelinje mellan norra och södra länshalvan som skulle koppla samman befintliga linjer med en ny tvärförbindelse. Vi kallade den Lila linjen.

Tunnelbanan är Stockholms mest kapacitetsstarka trafikslag och har varje dag över 1,2 miljoner påstigande. Som jämförelse kan sägas att Roslagsbanan, Tvärbanan, Lidingöbanan, Spårväg city, Nockebybanan tillsammans har mindre än en tredjedel så många resenärer som grön eller röd tunnelbanelinje. När bostadsbyggandet i Stockholm och Sverige nu åter igen når nivåer i partiet med byggboomen på 60- och 70-talen måste vi redan nu planera för kraftiga kapacitetshöjningar i Stockholms kollektivtrafik. Stockholm är en liten storstad på väg att bli en medelstor storstad och tunnelbanan är det mest framtidssäkra trafikslag vi kan bygga.

Nu finns ett färdigt förslag på en ny tunnelbanelinje mellan Älvsjö och Fridhemsplan, visserligen har färgen blivit röd och inte lila, det kan vi leva med. Vi är glada att vår opinionsbildning givit resultat och att Stockholmarna äntligen kan se fram emot fortsatt utbyggd tunnelbana. Den nya röda linjen kommer att vara till stor nytta för framtidens Stockholmare. Vi är såklart också glada att det finns en samsyn om behov av investeringar i kollektivtrafik i Stockholmsregionen.

Tyvärr finns också skäl stor oro. Denna överenskommelse ska hålla under drygt två decennier och förtjänar en bättre hantering.

Stockholms läns landsting har ansvaret för att bygga ut kollektivtrafiken i Stockholm och ska själv ha finansiella muskler för att finansiera lokalbanor. Tunnelbana är den tyngsta typen av kollektivtrafik och kan bara byggas med statlig medfinansiering. Den moderatledda minoriteten har gått miste om en chans att satsa på mer utbyggd tunnelbana. Då resultatet av

Sverigeförhandlingen (tidigare Sverigebygget) blev mindre tunnelbana än vad vi önskar och som angavs i ursprungliga ansatsen.

Moderaterna har återigen prioriterat mångmiljardbelopp till Roslagsbanans fortsatta utbyggnad. Denna smalspåriga järnväg med betydligt lägre kapacitet än en tunnelbana ska nu dras i tunnel. Under norra länken, under och parallellt med Citybanan. Det moderatledda styret börjar nu närma sig beslut om investeringar närmare 18 miljarder kronor totalt enkom till Roslagsbanan.

Om detta genomförs innebär det i praktiken att utbyggd tunnelbana till Täby omöjliggörs under överskådlig framtid. Socialdemokraterna hade om vi hade styrt i stället prioriterat den långsiktiga investeringen i utbyggd tunnelbana till Täby med lägre investeringskostnad. Vi beklagar också att flera andra alternativ till utbyggd tunnelbana inte studerats vidare.

Avsaknaden av gediget underlag har varit ett problem under hela processen och innebär risker för framtiden. Som framgår av tjänsteutlåtandet innebär Sverigeförhandlingen ett avsteg från landstingets investeringsstrategi. Strategin syftar till att minska utfallet av de ständiga fördyringar som landstingets och i synnerhet Trafiknämndens investeringar drabbats av. Socialdemokraterna är bekymrade över avsteget från investeringsstrategin.

Svaga ekonomiska förutsättningar från landstingets sida innebär en kraftig begränsning i omfattning av investeringar. Landstingets skuldsättning har tillåtits skena som en följs av serie mycket kostsamma trafikprojekt, inte minst Spårväg city och Roslagsbanans upprustning. En konsekvens av detta är de sena utbyggnadsplanerna som överenskommits i Sverigeförhandlingen.

Fortfarande kvarstår delar att reda ut till ett genomförandeavtal, mycket beroende på att underlaget är bristande. Men också att förhandlingen uppenbarligen inte gått hela vägen i mål. Det rör bland annat hur fördyrningar ska hanteras. En del av summan ska avsättas för fördyrningar, men denna täcker bara drygt 9 procents fördyrning, en ytterst måttlig summa med tanke på den mycket höga osäkerhetsgraden i landstingets utredningsunderlag. Där utöver finns inga garantier utan parterna kan tvingas att förhandla igen, vem som ska stå för kostnaden är inte löst. Framförallt finns ingen garanti för att tunnelbanan kommer att prioriteras. Det är en svaghet då vi menar att tunnelbanan måste prioriteras gällande såväl byggstart som genomförande och driftstart.

Med tanke på att Stockholmarna kan ta del av utbyggnaderna först om drygt 20 år kan det låta märkligt, men förhandlingsmodellen som Moderaterna är så stolta över är för kortsiktig. Utbyggd tunnelbana till Nacka och blå linjens koppling till Hagsätragrenen har funnits i generalplanen sedan 1965. Sedan tunnelbanan började byggas i Stockholm har perspektivet varit långsiktigt. Varje generation politiker har enkelt kunnat fortsätta projektet. På så sätt har tidiga utbyggnader skapat ett väl planerat trafiksystem tillsammans med nyare utbyggnader.

Resultatet av Stockholmsförhandlingen och Sverigeförhandlingen bryter det långsiktiga perspektivet. Modellen bygger på att på kort tid leverera en politisk kompromiss, utan hänsyn till vad framtida generationer ska bygga vidare. Ingen kan idag svara på vad nästa planerade steg är i utbyggnaden av det beslutade nätet. Hur ska gul linje utvecklas i framtiden? Hur kommer nya röda linjen förlängas från Fridhemsplan och vilken trafikering blir optimal på röda linjen då? Vad ska landstinget göra när framtida generationer inser att Roslagsbanans tekniska kapacitet in till city som bäst kan nå en tredjedel av kapaciteten av en tunnelbanelinje? Svaren på dessa frågor finns inte därför att Moderaterna hela tiden avfärdat behovet av en strategisk tunnelbaneutredning.

Socialdemokraterna har drivit och kommer att driva en helt annan politik för landstingets investeringar och utbyggd kollektivtrafik. En strategisk tunnelbaneutredning ska göras. Det behövs en bred trafikplanering med utgångspunkt i RUFS. Investeringar ska planeras efter behov, inte baserat på vilken kommun som har bäst betalningsförmåga eller som ropar efter mest. Och landstinget behöver utgå från och arbeta enligt en ordnad investeringsprocess med ett lägre konsultberoende och starkare kostnadskontroll.

Förhandlingen är färdig. Vi beklagar att Moderaterna inte eftersträvat en bredare samsyn i så långsiktiga investeringar. Vi kommer att hålla landstingsmoderaterna ansvariga för genomförbarheten. Vi är också tydliga med att tunnelbanans utbyggnad är högst prioriterad. Därför anser vi att landstinget måste ta ledningen i att redan nu pröva möjligheten att förskottera utbyggnaden av tunnelbana mellan Älvsjö – Fridhemsplan.

§ 18
Sverigeförhandlingen 2017

LS 2017-0621
Föredragande: Hans-Erik Malmros.

Ärendebeskrivning

Förslag till godkännande av avtal om utbyggnader i kollektivtrafiksystemet i Stockholms län enligt överenskommelse inom Sverigeförhandlingen samt förslag om organisation för fortsatt planering och genomförande.

Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 2 maj 2017
Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 28 april 2017
Sverigeförhandlingen, Ramavtal 6 - Storstad Stockholm
Sverigeförhandlingen, Ramavtal 6 - Storstad Stockholm, Bilaga 1 - Finansieringsplan
Sverigeförhandlingen, Ramavtal 6 - Storstad Stockholm, Bilaga 2 - Specifikation inklusive tidplan
Objektavtal Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan
Objektavtal Spårväg syd
Objektsavtal Roslagsbanan till City
Objektsavtal Tunnelbanestation Hagalund

Förslag och yrkande

Ordförandens förslag om bifall till landstingsdirektörens förslag.
S-och MP-ledamöternas förslag om bifall till S- och MP-ledamöternas gemensamma tilläggsförslag

Proposition

Ordföranden ställde propositioner om bifall respektive avslag till yrkandena ovan och fann att beredningen bifallit ordförandens förslag och avslagit tilläggsyrkandet från S- och MP-ledamöterna.

Beredningen för utbyggd tunnelbanas beslut

Beredningen för utbyggd tunnelbana föreslår landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta

att godkänna Ramavtal 6 - Storstad Stockholm om utbyggnad av kollektivtrafiken samt ökat bostadsbyggande i Stockholms län inklusive bilaga 1 om finansiering och medfinansiering samt bilaga 2 om specifikation och tidplan

att godkänna Objektavtal Tunnelbanestation Hagalund samt att Ramavtal 6 - Storstad Stockholm inkl. bilagor och att Objektsavtalet ersätter, vid tidpunkten då nämnda avtal träder i kraft, tidigare beslutat Avtal om finansiering och utbyggnad av en tunnelbanestation i Hagalund på gula linjen (LS 2017-0389)

att godkänna Objektavtal Tunnelbana Älvsjö - Fridhemsplan samt fatta genomförandebeslut för detta investeringsobjekt

att godkänna Objektavtal Spårväg syd samt fatta genomförandebeslut för detta investeringsobjekt

att godkänna Objektavtal Roslagsbanan till City samt fatta genomförandebeslut för detta investeringsobjekt

att uppdra åt trafiknämnden att ansvara för planering och genomförande av objekten Tunnelbanestation Hagalund, Tunnelbana Älvsjö - Fridhemsplan, Spårväg syd och Roslagsbanan till City enligt Sverigeförhandlingens ramavtal 6 inklusive bilagor och tillhörande Objektavtal

att godkänna att avsteg från investeringsstrategin och investeringsstrategins ansvars- och beslutsordning sker gällande objekten Tunnelbana Älvsjö - Fridhemsplan, Spårväg syd samt Roslagsbanan till City

att uppdra åt trafiknämnden att återkomma till landstingsfullmäktige med förslag till genomförandeavtal för objekten Tunnelbanestationen Hagalund, Tunnelbana Älvsjö - Fridhemsplan, Spårväg syd samt Roslagsbanan till City

att uppdra åt landstingsstyrelsen att i investeringsbudgeten för år 2018 och planåren 2019-2022 inarbeta investeringsutgifter i enlighet med Sverigeförhandlingens Ramavtal 6 - Storstad Stockholm, Bilaga 1 Finansieringsplan.

Reservation

S- och MP-ledamöterna reserverade sig mot att det gemensamma tilläggsförslaget från S- och MP-ledamöterna bilaga 1, avslogs.

Särskilt uttalande

S-ledamöterna lät till protokollet anteckna särskilt uttalande, bilaga 2.

MP-ledamoten lät till protokollet anteckna särskilt uttalande, bilaga 3.

Beredningen för utbyggd tunnelbana

FÖRSLAG TILL TILLÄGGSBESLUT
2017-05-10

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

miljöpartiet de gröna

LS 2017-0367
Ärende 3

Sverigeförhandlingen 2017

Beredningen för utbyggd tunnelbana föreslås

dels besluta föreslå Landstingsstyrelsen besluta föreslå landstingsfullmäktige besluta

att förskottering av Landstingets investeringsmedel i första hand ska användas för att förskottera utbyggd tunnelbana mellan Älvsjö och Fridhemsplan

dels besluta föreslå Landstingsstyrelsen besluta

att uppdra åt Landstingsdirektören att utreda möjligheterna för Landstinget att förskottera utbyggnaden av tunnelbanan mellan Älvsjö och Fridhemsplan genom att utnyttja befintlig förvaltning för utbyggd tunnelbana innan avveckling

Beredningen för utbyggd tunnelbana

SÄRSKILT UTTALANDE
2017-05-10

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

LS 2017-0367
Ärende 3

Sverigeförhandlingen 2017

Socialdemokraterna lanserade 2013 förslaget om en ny tunnelbanelinje mellan norra och södra länshalvan som skulle koppla samman befintliga linjer med en ny tvärförbindelse. Vi kallade den Lila linjen.

Tunnelbanan är Stockholms mest kapacitetsstarka trafikslag och har varje dag över 1,2 miljoner påstigande. Som jämförelse kan sägas att Roslagsbanan, Tvärbanan, Lidingöbanan, Spårväg city, Nockebybanan tillsammans har mindre än en tredjedel så många resenärer som grön eller röd tunnelbanelinje. När bostadsbyggandet i Stockholm och Sverige nu åter igen når nivåer i partiet med byggboomen på 60- och 70-talen måste vi redan nu planera för kraftiga kapacitetshöjningar i Stockholms kollektivtrafik. Stockholm är en liten storstad på väg att bli en medelstor storstad och tunnelbanan är det mest framtidssäkra trafikslag vi kan bygga.

Nu finns ett färdigt förslag på en ny tunnelbanelinje mellan Älvsjö och Fridhemsplan, visserligen har färgen blivit röd och inte lila, det kan vi leva med. Vi är glada att vår opinionsbildning givit resultat och att Stockholmarna äntligen kan se fram emot fortsatt utbyggd tunnelbana. Den nya röda linjen kommer att vara till stor nytta för framtidens Stockholmare. Vi är såklart också glada att det finns en samsyn om behov av investeringar i kollektivtrafik i Stockholmsregionen.

Tyvärr finns också skäl stor oro. Denna överenskommelse ska hålla under drygt två decennier och förtjänar en bättre hantering.

Stockholms läns landsting har ansvaret för att bygga ut kollektivtrafiken i Stockholm och ska själv ha finansiella muskler för att finansiera lokalbanor. Tunnelbana är den tyngsta typen av kollektivtrafik och kan bara byggas med statlig medfinansiering. Den moderatledda minoriteten har gått miste om en chans att satsa på mer utbyggd tunnelbana. Då resultatet av

Sverigeförhandlingen (tidigare Sverigebygget) blev mindre tunnelbana än vad vi önskar och som angavs i ursprungliga ansatsen.

Moderaterna har återigen prioriterat mångmiljardbelopp till Roslagsbanans fortsatta utbyggnad. Denna smalspåriga järnväg med betydligt lägre kapacitet än en tunnelbana ska nu dras i tunnel. Under norra länken, under och parallellt med Citybanan. Det moderatledda styret börjar nu närma sig beslut om investeringar närmare 18 miljarder kronor totalt enkom till Roslagsbanan.

Om detta genomförs innebär det i praktiken att utbyggd tunnelbana till Täby omöjliggörs under överskådlig framtid. Socialdemokraterna hade om vi hade styrt i stället prioriterat den långsiktiga investeringen i utbyggd tunnelbana till Täby med lägre investeringskostnad. Vi beklagar också att flera andra alternativ till utbyggd tunnelbana inte studerats vidare.

Avsaknaden av gediget underlag har varit ett problem under hela processen och innebär risker för framtiden. Som framgår av tjänsteutlåtandet innebär Sverigeförhandlingen ett avsteg från landstingets investeringsstrategi. Strategin syftar till att minska utfallet av de ständiga fördyringar som landstingets och i synnerhet Trafiknämndens investeringar drabbats av. Socialdemokraterna är bekymrade över avsteget från investeringsstrategin.

Svaga ekonomiska förutsättningar från landstingets sida innebär en kraftig begränsning i omfattning av investeringar. Landstingets skuldsättning har tillåtits skena som en följs av serie mycket kostsamma trafikprojekt, inte minst Spårväg city och Roslagsbanans upprustning. En konsekvens av detta är de sena utbyggnadsplanerna som överenskommits i Sverigeförhandlingen.

Fortfarande kvarstår delar att reda ut till ett genomförandeavtal, mycket beroende på att underlaget är bristande. Men också att förhandlingen uppenbarligen inte gått hela vägen i mål. Det rör bland annat hur fördyrningar ska hanteras. En del av summan ska avsättas för fördyrningar, men denna täcker bara drygt 9 procents fördyrning, en ytterst måttlig summa med tanke på den mycket höga osäkerhetsgraden i landstingets utredningsunderlag. Där utöver finns inga garantier utan parterna kan tvingas att förhandla igen, vem som ska stå för kostnaden är inte löst. Framförallt finns ingen garanti för att tunnelbanan kommer att prioriteras. Det är en svaghet då vi menar att tunnelbanan måste prioriteras gällande såväl byggstart som genomförande och driftstart.

Med tanke på att Stockholmarna kan ta del av utbyggnaderna först om drygt 20 år kan det låta märkligt, men förhandlingsmodellen som Moderaterna är så stolta över är för kortsiktig. Utbyggd tunnelbana till Nacka och blå linjens koppling till Hagsätragrenen har funnits i generalplanen sedan 1965. Sedan tunnelbanan började byggas i Stockholm har perspektivet varit långsiktigt. Varje generation politiker har enkelt kunnat fortsätta projektet. På så sätt har tidiga utbyggnader skapat ett väl planerat trafiksystem tillsammans med nyare utbyggnader.

Resultatet av Stockholmsförhandlingen och Sverigeförhandlingen bryter det långsiktiga perspektivet. Modellen bygger på att på kort tid leverera en politisk kompromiss, utan hänsyn till vad framtida generationer ska bygga vidare. Ingen kan idag svara på vad nästa planerade steg är i utbyggnaden av det beslutade nätet. Hur ska gul linje utvecklas i framtiden? Hur kommer nya röda linjen förlängas från Fridhemsplan och vilken trafikering blir optimal på röda linjen då? Vad ska landstinget göra när framtida generationer inser att Roslagsbanans tekniska kapacitet in till city som bäst kan nå en tredjedel av kapaciteten av en tunnelbanelinje? Svaren på dessa frågor finns inte därför att Moderaterna hela tiden avfärdat behovet av en strategisk tunnelbaneutredning.

Socialdemokraterna har drivit och kommer att driva en helt annan politik för landstingets investeringar och utbyggd kollektivtrafik. En strategisk tunnelbaneutredning ska göras. Det behövs en bred trafikplanering med utgångspunkt i RUFS. Investeringar ska planeras efter behov, inte baserat på vilken kommun som har bäst betalningsförmåga eller som ropar efter mest. Och landstinget behöver utgå från och arbeta enligt en ordnad investeringsprocess med ett lägre konsultberoende och starkare kostnadskontroll.

Förhandlingen är färdig. Vi beklagar att Moderaterna inte eftersträvat en bredare samsyn i så långsiktiga investeringar. Vi kommer att hålla landstingsmoderaterna ansvariga för genomförbarheten. Vi är också tydliga med att tunnelbanans utbyggnad är högst prioriterad. Därför anser vi att landstinget måste ta ledningen i att redan nu pröva möjligheten att förskottera utbyggnaden av tunnelbana mellan Älvsjö – Fridhemsplan.

SÄRSKILT UTTALANDE
2017-05-10

LS 2017-0621

miljöpartiet de gröna

Beredningen för utbyggd tunnelbana
Ärende 3

Sverigeförhandlingen 2017

Vi är positiva till satsningar på utbyggd kollektivtrafik. Därför vill vi gärna se att möjligheten till tidigareläggning av projektstart undersöks.

Vi vill främst se att projektet Tunnelbana Älvsjö - Fridhemsplan förskotteras för att utnyttja befintlig förvaltning för utbyggd tunnelbana innan avveckling. Det bör vara resurseffektivt att se över tidigareläggning av projektstart till 2018 istället för att bygga upp en förvaltning på nytt 2022. Landstinget har goda möjligheter att tillvarata den kompetens och organisation vi redan har.

De ekonomiska effekterna vid förskottering är ej tillräckligt belysta och förvaltningen behöver återkomma i god tid med ytterligare information kring finansieringen. Landstinget behöver ha en plan för troliga scenarion redan nu för att förekomma eventuella kostnadsfördyrningar och risken att hamna i omförhandlingar när det är för sent.

Landstingsstyrelsens förvaltning

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2017-05-02

LS 2017-0621

Landstingsstyrelsens
fastighets- och
investeringsberedning
samt
Beredning för utbyggd
tunnelbana

Sverigeförhandlingen 2017

Ärendebeskrivning

Förslag till godkännande av avtal om utbyggnader i kollektivtrafiksystemet i Stockholms län enligt överenskommelse inom Sverigeförhandlingen samt förslag om organisation för fortsatt planering och genomförande.

Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 2 maj 2017
Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 28 april 2017
Sverigeförhandlingen, Ramavtal 6 – Storstad Stockholm
Sverigeförhandlingen, Ramavtal 6 - Storstad Stockholm, Bilaga 1 - Finansieringsplan
Sverigeförhandlingen, Ramavtal 6 - Storstad Stockholm, Bilaga 2 – Specifikation inklusive tidplan
Objektavtal Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan
Objektavtal Spårväg syd
Objektsavtal Roslagsbanan till City
Objektsavtal Tunnelbanestation Hagalund

Förslag till beslut

Fastighets- och investeringsberedningen och beredning för utbyggd tunnelbana föreslår landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta

att godkänna Ramavtal 6 – Storstad Stockholm om utbyggnad av kollektivtrafiken samt ökat bostadsbyggande i Stockholms län inklusive bilaga 1 om finansiering och medfinansiering samt bilaga 2 om specifikation och tidplan

att godkänna Objektavtal Tunnelbanestation Hagalund samt att Ramavtal 6 – Storstad Stockholm inkl. bilagor och att Objektsavtalet ersätter, vid tidpunkten då nämnda avtal träder i kraft, tidigare beslutat Avtal om

finansiering och utbyggnad av en tunnelbanestation i Hagalund på gula linjen (LS 2017–0389)

att godkänna Objektavtal Tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan samt fatta genomförandebeslut för detta investeringsobjekt

att godkänna Objektavtal Spårväg syd samt fatta genomförandebeslut för detta investeringsobjekt

att godkänna Objektavtal Roslagsbanan till City samt fatta genomförandebeslut för detta investeringsobjekt

att uppdra åt trafiknämnden att ansvara för planering och genomförande av objekten Tunnelbanestation Hagalund, Tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan, Spårväg syd och Roslagsbanan till City enligt Sverigeförhandlingens ramavtal 6 inklusive bilagor och tillhörande Objektavtal

att godkänna att avsteg från investeringsstrategin och investeringsstrategins ansvars- och beslutsordning sker gällande objekten Tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan, Spårväg syd samt Roslagsbanan till City

att uppdra åt trafiknämnden att återkomma till landstingsfullmäktige med förslag till genomförandeavtal för objekten Tunnelbanestationen Hagalund, Tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan, Spårväg syd samt Roslagsbanan till City

att uppdra åt landstingsstyrelsen att i investeringsbudgeten för år 2018 och planåren 2019–2022 inarbeta investeringsutgifter i enlighet med Sverigeförhandlingens Ramavtal 6 - Storstad Stockholm, Bilaga 1 Finansieringsplan.

Förvaltningens förslag och motivering

Sammanfattning
Stockholms läns landsting, staten, Stockholms stad, Huddinge kommun, Vallentuna kommun, Österåker kommun, Täby kommun samt Solna stad har efter förhandling inom ramen för Sverigeförhandlingens uppdrag kommit överens om satsningar på utbyggd kollektivtrafik som gör det möjligt att bygga drygt 100 000 nya bostäder i länet.

Förhandlingen mellan parterna påbörjades i februari 2016 och resulterade i en överenskommelse genom undertecknande av villkorade avtal den 21 april 2017. Överenskommelsen innebär att Stockholms läns landsting ska bygga ut kollektivtrafiken med ny tunnelbanesträckning mellan Fridhemsplan och Älvsjö, ny tunnelbanestation vid Hagalund på den gula

linjen, nya Spårväg syd mellan Älvsjö och Flemingsberg samt förlängning av Roslagsbanan till City via ny station vid Odenplan.

Landstingsfullmäktige föreslås nu godkänna avtalen som reglerar överenskommelsen.

Den totala investeringskostnaden som parterna åtar sig att finansiera för de fyra kollektivtrafikobjekten, inklusive fordon och depå, uppgår till ca 30,2 miljarder kronor (2016 års prisnivå) fördelat på perioden 2017–2037.

Landstingsstyrelsen har 4 april 2017 beslutat föreslå landstingsfullmäktige att besluta godkänna avtal och genomförande av investeringsobjekt tunnelbanestation i Hagalund (LS 2017–0389). Genom detta ärende föreslås ovanstående avtal, vid tidpunkten då avtalen enligt Sverigeförhandlingen träder i kraft, ersättas av avtal i detta ärende. Beslut om att genomföra investeringsobjektet, inklusive landstingets finansieringsåtagande, följer beslutet i LS 2017-0389.

Trafiknämnden föreslås ansvara för fortsatt planering och genomförande av utbyggnaderna enligt Sverigeförhandlingens Ramavtal 6 – Storstad Stockholm.

Bakgrund
I Stockholms län finns Sveriges största arbetsmarknad och länets befolkning ökar med omkring 40 000 invånare per år. År 2050 beräknas länet ha över 3 miljoner invånare. Detta ställer stora krav på bostadsbyggande och transporter, särskilt viktigt blir det med utveckling och kapacitetsförbättringar inom kollektivtrafiken i syfte att bidra till en hållbar regional utveckling.

Regeringen beslutade i juli 2014 om ett kommittédirektiv, Utbyggnad av nya stambanor samt åtgärder för bostäder och ökad tillgänglighet i storstäderna (Dir. 2014:106). I direktivet ges en särskild utredare i uppdrag att genomföra en förhandling, Sverigeförhandlingen. Syftet är att ta fram förslag till principer för finansiering samt förslag till en utbyggnadsstrategi för nya stambanor för höghastighetståg mellan Stockholm och Göteborg/Malmö.

Sverigeförhandlingen ska även ingå överenskommelser med berörda kommuner, landsting och andra berörda aktörer i Stockholms län, Västra Götalands län samt Skåne län kring åtgärder som förbättrar tillgängligheten och kapaciteten i transportsystemet och leder till ett ökat bostadsbyggande i storstadsregionerna i dessa län.

Vidare ingår att pröva förutsättningarna för en fortsatt utbyggnad av järnvägen i norra Sverige samt enligt tilläggsdirektiv (Dir. 2014:113) att analysera och föreslå åtgärder som främjar cykling. Uppdraget ska arbeta

för ett betydande inslag av medfinansiering från näringsliv, kommuner och regioner.

Sverigeförhandlingens arbete inleddes med en insamlings- och faktafas hösten 2014. Syftet med faktafasen var att tillsammans med berörda parter ta fram ett gemensamt underlag för de kommande förhandlingarna. Kommuner och regioner skickade under hösten 2015 in underlag till Sverigeförhandlingen som bl.a. beskriver nyttor i form av bostäder, restider, arbetsmarknad, näringsliv, miljö och sociala nyttor. Stockholms läns landsting har genom trafikförvaltningen under åren 2014–2016 tagit fram underlag inför och under Sverigeförhandlingen (SL 2015-0497), vilket finns att tillgå via sll.se och innehåller bl.a. kostnadsberäkningar och nyttoanalyser.

I början av februari 2016 startade förhandlingarna om höghastighetsjärnvägen och om åtgärder i storstadsregionerna som kan förbättra kollektivtrafiken och öka bostadsbyggandet. För Stockholms län har förhandlingarna resulterat i en överenskommelse som dokumenterats i villkorade avtal den 21 april 2017.

Sverigeförhandlingen ska slutredovisa hela sitt uppdrag i december 2017.

Överväganden och motivering
Stockholms läns landsting, staten, Stockholms stad, Huddinge kommun, Vallentuna kommun, Österåker kommun, Täby kommun samt Solna stad har efter förhandling inom ramen för Sverigeförhandlingens uppdrag kommit överens om satsningar på utbyggd kollektivtrafik som gör det möjligt att bygga drygt 100 000 nya bostäder i länet. Satsningen ger regionen möjlighet att växa hållbart med fokus på ökat kollektivtrafikresande. Sociala och miljömässiga nyttor ökar, likaså robustheten i befintligt system.

Parterna är också överens om att förändrade och breddade trängselskatter ska införas och utgöra en del av finansieringen av kollektivtrafikutbyggnaderna.

Överenskommelsen omfattar följande fyra kollektivtrafikobjekt, innefattande omkring 25 nya stationer och hållplatser:

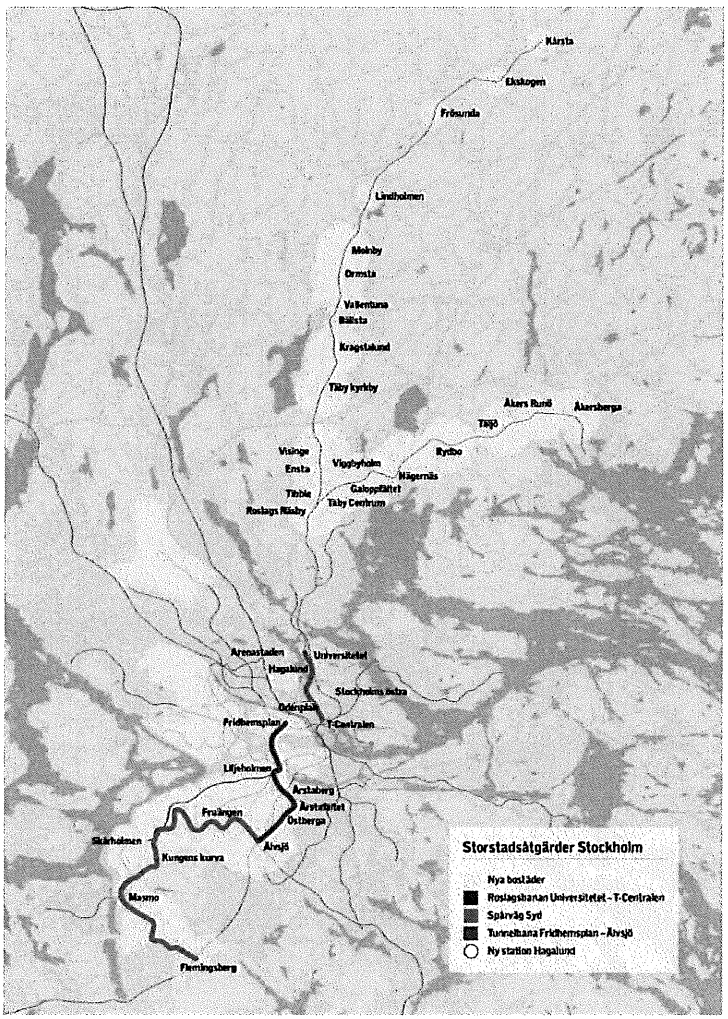
- Tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö
- Ny tunnelbanestation vid Hagalund
- Spårväg syd mellan Älvsjö och Flemingsberg
- Förlängning av Roslagsbanan till T-centralen via Odenplan

Genom att koppla ihop infrastrukturinvesteringar med bostadsbyggande kommer det att byggas 100 370 nya bostäder i Stockholms län fram till år 2035.

Som en del i Sverigeförhandlingen ingår åtaganden för kommunerna att genomföra ett antal cykelobjekt.

Kollektivtrafikobjekten ska enligt överenskommelsen projektstartas successivt; tunnelbanestation Hagalund pågår inom ramen för förvaltning för utbyggd tunnelbana, tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan projektstartas år 2022, Spårväg syd år 2024 och Roslagsbanan till City år 2026. Stockholms läns landsting och berörd kommun kan träffa överenskommelse om att tidigarelägga finansiering respektive medfinansiering av kollektivtrafikobjekten för att möjliggöra tidigare projektstarter och därmed minska projektrisken.

Karta med storstadsåtgärder Stockholm



Nedan beskrivs kortfattat de fyra kollektivtrafikobjekten.

Ny tunnelbana mellan Älvsjö och Fridhemsplan

Den nya tunnelbanan planeras få sex stationer: Älvsjö, Östberga, Årstafältet, Årstaberg, Liljeholmen och Fridhemsplan. Tunnelbanan kopplas ihop med röd linje vid Liljeholmen för trafikering även mot Skärholmen. Mellan Älvsjö och Fridhemsplan planeras bergtunnel och vid Aspudden ansluts den nya tunnelbanan till röd linje via tunnel, vilket innebär att tåg från Norsborg/Skärholmen kan nyttja den nya tunneln till Fridhemsplan. Hela den nya sträckan beräknas bli ca 9,7 kilometer varav 1,7 kilometer utgör anslutningen till befintlig röd linje.

Investeringskostnaden, exklusive fordon och depå, för ny tunnelbana mellan Älvsjö och Fridhemsplan uppgår till 12,6 miljarder kronor (2016 års prisnivå). Parternas finansieringsöverenskommelse baseras på projektstart år 2022. Stockholms stad åtar sig att bygga 48 000 bostäder.

Ny tunnelbanestation vid Hagalund

Inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling tecknade staten, Stockholms läns landsting, Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad samt Järfälla kommun avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse, LS 1401-0037. I delprojektavtalet, mellan Stockholms läns landsting, staten, Solna stad samt Stockholms stad angående utbyggnaden av tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden anges att förberedelser ska göras för en eventuell ny station mellan Hagastaden och Arenastaden, LS 1401–0037.

I avvaktan på ett slutligt ställningstagande av staten, träffade Solna stad och Stockholms läns landsting överenskommelse om finansiering och byggande av en station vid Hagalunds industriområde mellan Hagastaden och Arenastaden. Som en del i Sverigeförhandlingen ingår Tunnelbanestation Hagalund och den tidigare överenskommelsen mellan Solna stad och Stockholms läns landsting föreslås nu ersättas av Ramavtalet och relevant Objektavtal i detta ärende. Avtalen i detta ärende, som således föreslås ersätta avtalen i LS 2017–0389 när sådana avtal träder i kraft, inkluderar staten som avtalspart och är enligt samma struktur som övriga avtal inom Sverigeförhandlingen.

Investeringskostnaden för station Hagalund uppgår till 1,2 miljarder kronor (prisnivå januari 2016). Projektet beräknas få trafikstart omkring år 2024. Solna stad åtar sig att bygga 4 000 bostäder. Investeringsobjektet Tunnelbanestation Hagalund och dess genomförande följer beslutet i LS 2017–0389.

Spårväg syd mellan Flemingsberg och Älvsjö

Spårväg syd planeras gå mellan pendeltågsstationerna i Flemingsberg och Älvsjö via bland annat Masmo, Kungens Kurva, Skärholmen, Segeltorp och Fruängen. Spårväg syd blir drygt 17 kilometer lång och omfattar totalt 16 nya hållplatser. Större delen av spårvägen är utformad att gå ovan jord. Detaljutformningen ska samordnas med planeringen av Tvärförbindelse Södertörn, Förbifart Stockholm, kommunens stadsutvecklingsprojekt samt med regionalt cykelstråk. Anslutningen till Flemingsberg ska möjliggöra en eventuell kommande förlängning till Flemingsbergsdalen.

Investeringskostnaden, exklusive fordon och depå, för Spårväg syd uppgår till 4,2 miljarder kronor (2016 års prisnivå). Parternas finansieringsöverenskommelse baseras på projektstart år 2024. Huddinge kommun åtar sig att bygga 18 500 bostäder.

Sedan tidigare finns en planeringsstudie för Spårväg syd genomförd av trafikförvaltningen och godkänd i trafiknämnden i april 2016 (SL 2013–5412).

Roslagsbanan till city

Befintlig Roslagsbana förlängs från Universitetet till T-Centralen via Odenplan. Förlängningen blir cirka 4 kilometer och föreslås gå i bergtunnel från Universitetet. Förlängningen innebär två nya stationer vid Odenplan och T-Centralen.

Investeringskostnaden, exklusive fordon och depå, för Roslagsbanan till city uppgår till 7,1 miljarder kronor (2016 års prisnivå). Parternas finansieringsöverenskommelse baseras på projektstart år 2026. Täby kommun åtar sig att bygga 16 200 bostäder, Vallentuna kommun 5 650 bostäder, Österåker kommun 7 020 bostäder och Stockholms stad 500 bostäder.

Fordon och depå

Stockholm läns landsting ansvarar för finansiering och anskaffning av fordon, depåer och depåanslutningar. Sådant ansvar uppskattas till sammanlagt ca 5,1 miljarder kronor (2015 års prisnivå) och ligger vid sidan av de projektmedel som parterna gemensamt tillskjuter till projektet.

Landstingsfullmäktige föreslås godkänna Sverigeförhandlingens Ramavtal 6 – Storstad Stockholm, inklusive bilagor samt tillhörande objektsavtal för de fyra kollektivtrafikobjekten. För tunnelbanestation Hagalund ersätter

Ramavtal 6 inklusive bilagor och objektsavtal, vid tidpunkten då nämnda avtal träder i kraft, beslut om avtal om finansiering och utbyggnad av en tunnelbanestation i Hagalund på gula linjen (LS 2017–0389).

Genomförandeorganisation
Stockholms läns landsting får ett omfattande ansvar för genomförandet av kollektivtrafikobjekten enligt Sverigeförhandlingen. Trafiknämnden föreslås få i uppdrag att genomföra samtliga fyra objekt, till skillnad från vad som gäller i dag och vad som föreslås i landstingsstyrelsens förslag avseende Hagalund i LS 2017–0389).

Landstinget, genom trafiknämnden, ska äga samtliga de anläggningar som blir resultatet av utbyggnaderna och svara för trafikering, drift och underhåll av anläggningarna.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Överenskommelsen innebär att de berörda parterna finansierar de fyra kollektivtrafikutbyggnaderna gemensamt. Den totala investeringskostnaden som parterna åtar sig att finansiera för de fyra kollektivtrafikobjekten uppgår till ca 30,2 miljarder kronor (2016 års prisnivå) inklusive fordon och depå och inklusive en summa avsatt för att säkerställa eventuella fördyringar.

Parternas finansieringsåtagande för spårinfrastruktur uppgår till 25,1 miljarder kronor (2016 års prisnivå), Staten står för 15,9 miljarder kronor varav 7,5 miljarder genom justeringar av trängselskatten. Kommunerna medfinansierar med tillsammans drygt 6,1 miljarder kronor vilket är beräknat utifrån bostädernas värdeökning. Stockholms läns landstings finansieringsåtagande uppgår till drygt 3 miljarder kronor. Utöver den samfinansierade spårinvesteringskostnaderna om 25,1 miljarder kronor åtar sig Stockholms läns landsting att investera i fordon och depå till en investeringskostnad om 5,1 miljarder kronor (2016 års prisnivå). Därtill kommer ett åtagande för Stockholms läns landsting om 52,5 miljoner kronor för eventuella fördyringar av tunnelbanestation Hagalund, motsvarande landstingets del av insatta investeringsmedel upp till tak på 15 procent av den totala investeringskostnaden.

Den samlade investeringen görs av Stockholms läns landsting och finansieringsåtagandet fördelas mellan parterna i enlighet med nedanstående tabell.

Part	Belopp (miljoner kronor)	Procent
Staten	15 909	63%
Stockholms läns landsting*	3 050	12%
Stockholm stad	2 883	11%
Täby kommun	914	4%
Vallentuna kommun	431	2%
Österåker kommun	457	2%
Huddinge kommun	808	3%
Solna stad*	650	3%
Totalt	25 100	100%

**Landstinget och Solna kommun bekostar därutöver eventuella kostnadsökningar rörande tunnelbanestation Hagalund i proportion till insatta investeringsmedel upp till ett tak på 15 procent av den totala investeringskostnaden*

Parternas totala investeringsåtagande fördelar sig på de fyra kollektivtrafikobjekten enligt nedan och enligt vad som närmare framgår av Ramavtalets bilaga 1.

En del av det belopp som ingår i parternas finansieringsåtagande är avsedda att tillskjutas objekten först efter beslut av den partsammansatta styrelsen, som tillsätts enligt vad som närmare anges i Ramavtalet, efter konstaterade kostnadsökningar i ett objekt.

Tabellen nedan visar fördelningen mellan den investeringskostnad som initialt är allokerad till respektive objekt och den summa som, efter beslut i Styrelsen, kan tillskjutas ett objekt vid fördyringar.

Objekt	Belopp (miljoner kronor)	Medel vid ev. kostnadsfördyringar (miljoner kronor)
Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan	11 500	1 100
Roslagsbanan till city	6 500	600
Spårväg syd	3 800	400
Tunnelbanestation Hagalund	1 200	*
Total, medel för projekten	23 000	
Total, medel för kostnadsfördyringar		2 100
Totalt finansieringsåtagande		25 100

**Landstinget och Solna kommun bekostar eventuella kostnadsökningar rörande tunnelbanestation Hagalund i proportion till insatta investeringsmedel upp till ett tak på 15 procent av den totala kostnaden.*

Beloppen är angivna i 2016 års prisnivå (januari). Beloppen ska räknas om med hänsyn till förändringar i KPI.

Ingen part är skyldig att tillskjuta medel utöver vad som anges ovan. Om kostnaderna för ett objekt överstiger takkostnaden för sådant objekt är parterna hänvisade till att träffa nya överenskommelser, i samråd och genom förhandling.

Finansieringen omfattar bidrag från staten baserat på kommunernas bostadsåtagande och trängselskatt. Medfinansieringen från kommunerna är kopplad till värdeökning på bostäder och finansieringen från Stockholms läns landsting baseras på restidsnytta.

Medfinansiering från staten inkluderar medel från förändrade och breddade intäkter från trängselskatt i Stockholms län.

Intäkterna från trängselskatter baseras på Trafikverkets beräkningar och utgår från att en första justering av trängselskatt i Stockholm genomförs år 2020 och successivt till år 2045. Intäkterna är, upplysningsvis, beräknade utifrån följande förutsättningar:

i. Halvtimme tidigare på morgonen.
ii. Högre avgiftsnivå under högtrafikmånaderna.
iii. Första veckan i juli.
iv. Dag före helgdag.

En översyn av trängselskatten ska göras var fjärde år. Om de faktiska intäkterna från trängselskatten bedöms komma att understiga detta belopp är parterna överens om att en justering av trängselskatten ska genomföras

för att säkerställa att statens medfinansiering upprätthålls. Beredningen av trängselskattens justering ska ske med parterna.

Grunden för de investeringsobjekt som berörs i detta tjänsteutlåtande är Sverigeförhandlingens resultat. I avtalet åligger det Stockholms läns landsting att genomföra berörda investeringar inom givna ekonomiska förutsättningar och tidplan.

Följsamhet till landstingets investeringsstrategi och dess ansvars- och beslutsordning är därför inte möjligt avseende dessa objekt. Därför föreslås landstingsfullmäktige besluta att, för investeringarna för objekten tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan, Spårväg syd samt Roslagsbanan till City, göra avsteg från nämnda styrdokument bland annat avseende utredningsbeslut, inriktningsbeslut samt att underlag för genomförandebeslut i enlighet med investeringsstrategin inte är framtaget.

Det noteras dock att genomförandeavtal ska tas fram för var och en av projekten, vilka ska godkännas i fullmäktige. I anslutning till genomförandeavtalen kommer fördjupat underlag finnas framme i linje med vad som gäller för landstingets investeringar i övrigt.

Landstingsfullmäktige föreslås godkänna investeringsobjekten och fatta genomförandebeslut för tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan, Spårväg syd och Roslagsbanan till City i enlighet med Ramavtalet, inklusive bilagor under åren 2017–2017. Investeringsobjektet och genomförandet av tunnelbanestation Hagalund omfattas av beslut i ärende LS 2017–0389.

Gängse beslutsprocess enligt investeringsstrategin ska dock följas för de investeringsobjekten i fordon och depåer, med en total investeringsutgift mellan åren 2028–2035 på 5,1 miljarder kronor (i prisnivå 2016), som Stockholms läns landsting ska finansiera på egen hand.

Landstingsfullmäktige föreslås besluta att i investeringsbudgeten för år 2018 och planåren 2019–2022 inarbeta investeringsutgifter i enlighet med Sverigeförhandlingens Ramavtal 6 - Storstad Stockholm, Bilaga 1 – Finansieringsplan.

Utöver investeringsutgifter för spår, fordon och depå tillkommer för Stockholms läns landsting drifts- och underhållskostnader för de nya anläggningarna och den trafikering som ska ske på de nya objekten i kollektivtrafiksystemet. Driftskostnader för trafikdriften av de fyra kollektivtrafikobjekten är i detta tidiga skede beräknade till 365 miljoner kronor per år. I trafikdriftkostnadernas beräkning ingår förarkostnad, drivström, underhåll av fordon och stationer, betalvärdar, depå och trafikledning. Ränta, reinvesteringsbehov och inflation ingår inte.

Riskbedömning
För de fyra kollektivtrafikobjekten tunnelbanestation Hagalund, tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan, Spårväg syd samt Roslagsbanan till City finns för närvarande olika omfattande underlag och olika projektmogenhet. Samtliga fyra objekt behöver planeras och utredas ytterligare inför ett projektgenomförande.

Efter den nu ingångna överenskommelsen i Sverigeförhandlingen följer flera års arbete med planering, systemhandling/projektering, tillståndsprocesser, samråd, upphandling och produktion/byggstart och genomförande. Respektive fas i det fortsatta arbetet behöver successivt genomföra riskbedömningar och riskanalyser.

Stockholms läns landstings ekonomiska risk för projektet är begränsat till 3 050 miljoner kronor vad gäller spårinfrastrukturprojekten plus 52,5 miljoner kronor för eventuella fördyringar rörande tunnelbanestation Hagalund. Vid fördyringar utöver ett objekts kostnadstak, har ingen part någon skyldighet att fullfölja genomförandet av sådant objekt. Parterna är hänvisade till att i förhandlingar och samråd försöka hitta en lösning.

Landstinget ansvarar vidare för anskaffning av fordon samt uppförande av depåer och depåanslutningar.
Landstinget ska noggrant följa projektens utveckling i syfte att säkerställa riskminimering och ett ansvarsfullt genomförande. Det är särskilt angeläget mot bakgrund av det tidiga skedet och att projektstarterna ligger långt fram i tiden.

Konsekvenser för miljön
En utbyggnad av kollektivtrafiken bedöms ge en positiv effekt på miljön. Satsningarna på kollektivtrafik och cykelförbindelser möjliggör en ökad möjlighet för länets medborgare att resa klimatsmart. Det är dock av stor vikt att miljöhänsyn tas vid genomförandet av utbyggnaderna. Miljökonsekvensbedömningar kommer därför att ske löpande i objektens genomförande.

Malin Frenning
Landstingsdirektör

Henrik Gaunitz
Ekonomidirektör

Hans-Erik Malmros
Utvecklingsdirektör

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2017-04-28

Ärende
SL 2015-0497

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Sara Catoni

Trafiknämnden
2017-05-10, punkt 5

Sverigeförhandlingen 2017

Ärendebeskrivning

Förslag till godkännande av avtal om utbyggnader i kollektivtrafiksystemet i Stockholms län enligt överenskommelse inom Sverigeförhandlingen samt förslag om organisation för fortsatt planering och genomförande.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande den 28 april 2017 samt nedanstående underlag.

- Sverigeförhandlingen, Ramavtal 6 – Storstad Stockholm
- Sverigeförhandlingen, Ramavtal 6 - Storstad Stockholm, Bilaga 1 - Finansieringsplan
- Sverigeförhandlingen, Ramavtal 6 - Storstad Stockholm, Bilaga 2 – Specifikation inklusive tidplan
- Objektavtal Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan
- Objektavtal Spårväg syd
- Objektsavtal Roslagsbanan till City
- Objektsavtal Tunnelbanestation Hagalund

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås

dels besluta föreslå Landstingsstyrelsen besluta föreslå landstingsfullmäktige besluta

att godkänna Ramavtal 6 – Storstad Stockholm om utbyggnad av kollektivtrafiken samt ökat bostadsbyggande i Stockholms län inklusive bilaga 1 om finansiering och medfinansiering samt bilaga 2 om specifikation och tidplan

att godkänna Objektavtal Tunnelbanestation Hagalund samt att Ramavtal 6 inklusive bilagor och Objektsavtalet ersätter, vid tidpunkten då nämnda avtal träder i kraft, tidigare beslutat Avtal om finansiering och utbyggnad av en tunnelbanestation i Hagalund på gula linjen (LS 2017–0389)

att godkänna Objektavtal Tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan samt fatta genomförandebeslut för detta investeringsobjekt

att godkänna Objektavtal Spårväg syd samt fatta genomförandebeslut för detta investeringsobjekt

att godkänna Objektavtal Roslagsbanan till City samt fatta genomförandebeslut för detta investeringsobjekt

att uppdra åt trafiknämnden att ansvara för planering och genomförande av objekten Tunnelbanestation Hagalund, Tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan, Spårväg syd och Roslagsbanan till City enligt Sverigeförhandlingens ramavtal 6 inklusive bilagor och tillhörande Objektavtal

att godkänna att avsteg från investeringsstrategin och investeringsstrategins ansvars- och beslutsordning sker gällande objekten Tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan, Spårväg syd samt Roslagsbanan till City

att uppdra åt trafiknämnden att återkomma till landstingsfullmäktige med förslag till genomförandeavtal för objekten Tunnelbanestation Hagalund, Tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan, Spårväg syd samt Roslagsbanan till City

att uppdra åt landstingsstyrelsen att i investeringsbudgeten för år 2018 och planåren 2019-2022 inarbeta investeringsutgifter i enlighet med Sverigeförhandlingens Ramavtal 6 - Storstad Stockholm, Bilaga 1 - Finansieringsplan

dels, besluta

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

Förslag och motivering

Sammanfattning

Stockholms läns landsting, staten, Stockholms stad, Huddinge kommun, Vallentuna kommun, Österåker kommun, Täby kommun samt Solna stad har efter förhandling inom ramen för Sverigeförhandlingens uppdrag kommit överens om satsningar på utbyggd kollektivtrafik som gör det möjligt att bygga drygt 100 000 nya bostäder i länet.

Förhandlingen mellan parterna påbörjades i februari 2016 och resulterade i en överenskommelse genom undertecknande av villkorade avtal den 21 april 2017. Överenskommelsen innebär att Stockholms läns landsting ska bygga ut kollektivtrafiken med ny tunnelbanesträckning mellan Fridhemsplan och Älvsjö, ny tunnelbanestation vid Hagalund på den gula linjen, nya Spårväg syd mellan Älvsjö och Flemingsberg samt förlängning av Roslagsbanan till City via ny station vid Odenplan.

Landstingsfullmäktige föreslås nu godkänna avtalen som reglerar överenskommelsen.

Den totala investeringskostnaden som parterna åtar sig att finansiera för de fyra kollektivtrafikobjekten, inklusive fordon och depå, uppgår till ca 30,2 miljarder kronor (2016 års prisnivå) fördelat på perioden 2017-2037.

Landstingsstyrelsen har den 4 april 2017 beslutat föreslå landstingsfullmäktige att besluta godkänna avtal och genomförande av investeringsobjekt tunnelbanestation i Hagalund (LS 2017–0389). Genom detta ärende föreslås ovanstående avtal, vid tidpunkten då avtalen enligt Sverigeförhandlingen träder i kraft, ersättas av avtal i detta ärende. Beslut om att genomföra investeringsobjektet, inklusive landstingets finansieringsåtagande, följer beslutet i LS 2017-0389.

Trafiknämnden föreslås ansvara för fortsatt planering och genomförande av utbyggnaderna enligt Sverigeförhandlingens Ramavtal 6 – Storstad Stockholm.

Bakgrund

I Stockholms län finns Sveriges största arbetsmarknad och länets befolkning ökar med omkring 40 000 invånare per år. År 2050 beräknas länet ha över 3 miljoner invånare. Detta ställer stora krav på bostadsbyggande och transporter, särskilt viktigt blir det med utveckling och kapacitetsförbättringar inom kollektivtrafiken i syfte att bidra till en hållbar regional utveckling.

Regeringen beslutade i juli 2014 om ett kommittédirektiv, Utbyggnad av nya stambanor samt åtgärder för bostäder och ökad tillgänglighet i storstäderna

(Dir. 2014:106). I direktivet ges en särskild utredare i uppdrag att genomföra en förhandling, Sverigeförhandlingen. Syftet är att ta fram förslag till principer för finansiering samt förslag till en utbyggnadsstrategi för nya stambanor för höghastighetståg mellan Stockholm och Göteborg/Malmö.

Sverigeförhandlingen ska även ingå överenskommelser med berörda kommuner, landsting och andra berörda aktörer i Stockholms län, Västra Götalands län samt Skåne län kring åtgärder som förbättrar tillgängligheten och kapaciteten i transportsystemet och leder till ett ökat bostadsbyggande i storstadsregionerna i dessa län.

Vidare ingår att pröva förutsättningarna för en fortsatt utbyggnad av järnvägen i norra Sverige samt enligt tilläggsdirektiv (Dir. 2014:113) att analysera och föreslå åtgärder som främjar cykling. Uppdraget ska arbeta för ett betydande inslag av medfinansiering från näringsliv, kommuner och regioner.

Sverigeförhandlingens arbete inleddes med en insamlings- och faktafas hösten 2014. Syftet med faktafasen var att tillsammans med berörda parter ta fram ett gemensamt underlag för de kommande förhandlingarna. Kommuner och regioner skickade under hösten 2015 in underlag till Sverigeförhandlingen som bl.a. beskriver nyttor i form av bostäder, restider, arbetsmarknad, näringsliv, miljö och sociala nyttor. Stockholms läns landsting har genom trafikförvaltningen under åren 2014-2016 tagit fram underlag inför och under Sverigeförhandlingen (SL 2015-0497), vilket finns att tillgå via sll.se och innehåller bl.a. kostnadsberäkningar och nyttoanalyser.

I början av februari 2016 startade förhandlingarna om höghastighetsjärnvägen och om åtgärder i storstadsregionerna som kan förbättra kollektivtrafiken och öka bostadsbyggandet. För Stockholms län har förhandlingarna resulterat i en överenskommelse som dokumenterats i villkorade avtal den 21 april 2017.

Sverigeförhandlingen ska slutredovisa hela sitt uppdrag i december 2017.

Överväganden och motivering

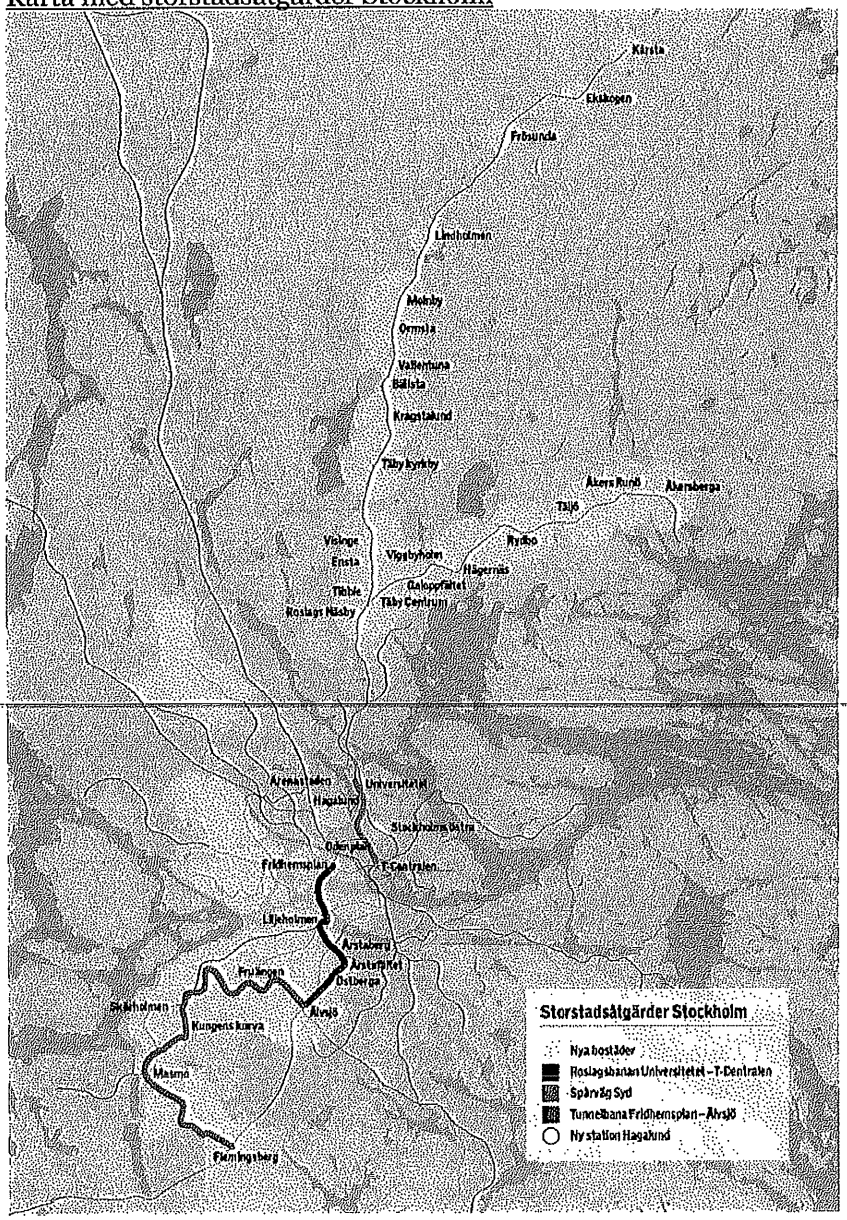
Stockholms läns landsting, staten, Stockholms stad, Huddinge kommun, Vallentuna kommun, Österåker kommun, Täby kommun samt Solna stad har efter förhandling inom ramen för Sverigeförhandlingens uppdrag kommit överens om satsningar på utbyggd kollektivtrafik som gör det möjligt att bygga drygt 100 000 nya bostäder i länet. Satsningen ger regionen möjlighet att växa hållbart med fokus på ökat kollektivtrafikresande. Sociala och miljömässiga nyttor ökar, likaså robustheten i befintligt system.

Parterna är också överens om att förändrade och breddade trängselskatter ska införas och utgöra en del av finansieringen av kollektivtrafikutbyggnaderna.

Överenskommelsen omfattar följande fyra kollektivtrafikobjekt, innefattande omkring 25 nya stationer och hållplatser,

- Tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö
- Ny tunnelbanestation vid Hagalund
- Spårväg syd mellan Älvsjö och Flemingsberg
- Förlängning av Roslagsbanan till T-centralen via Odenplan

Karta med storstadsåtgärder Stockholm



Genom att koppla ihop infrastrukturinvesteringar med bostadsbyggande kommer det att byggas 100 370 nya bostäder i Stockholms län fram till år 2035.

Som en del i Sverigeförhandlingen ingår åtaganden för kommunerna att genomföra ett antal cykelobjekt.

Kollektivtrafikobjekten ska enligt överenskommelsen projektstartas successivt; tunnelbanestation Hagalund pågår inom ramen för förvaltning för utbyggd tunnelbana, tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan projektstartas år 2022, Spårväg syd år 2024 och Roslagsbanan till City år 2026. Stockholms läns landsting och berörd kommun kan träffa överenskommelse om att tidigarelägga finansiering respektive medfinansiering av kollektivtrafikobjekten för att möjliggöra tidigare projektstarter och därmed minska projektrisken.

Nedan beskriv kortfattat de fyra kollektivtrafikobjekten.

Ny tunnelbana mellan Älvsjö och Fridhemsplan
Den nya tunnelbanan planeras få sex stationer: Älvsjö, Östberga, Årstafältet, Årstaberg, Liljeholmen och Fridhemsplan. Tunnelbanan kopplas ihop med röd linje vid Liljeholmen för trafikering även mot Skärholmen. Mellan Älvsjö och Fridhemsplan planeras bergtunnel och vid Aspudden ansluts den nya tunnelbanan till röd linje via tunnel, vilket innebär att tåg från Norsborg/Skärholmen kan nyttja den nya tunneln till Fridhemsplan. Hela den nya sträckan beräknas bli ca 9,7 kilometer varav 1,7 kilometer utgör anslutningen till befintlig röd linje.

Investeringskostnaden, exklusive fordon och depå, för ny tunnelbana mellan Älvsjö och Fridhemsplan uppgår till 12,6 miljarder kronor (2016 års prisnivå). Parternas finansieringsöverenskommelse baseras på projektstart år 2022. Stockholms stad åtar sig att bygga 48 000 bostäder.

Ny tunnelbanestation vid Hagalund
Inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling tecknade staten, Stockholms läns landsting, Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad samt Järfälla kommun avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse (LS 1401-0037). I delprojektavtalet, mellan Stockholms läns landsting, staten, Solna stad samt Stockholms stad angående utbyggnaden av tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden anges att förberedelser ska göras för en eventuell ny station mellan Hagastaden och Arenastaden (LS 1401-0037).

I avvaktan på ett slutligt ställningstagande av staten träffade Solna stad och Stockholms läns landsting överenskommelse om finansiering och byggande av en station vid Hagalunds industriområde mellan Hagastaden och Arenastaden.

Som en del i Sverigeförhandlingen ingår Tunnelbanestation Hagalund och den tidigare överenskommelsen mellan Solna stad och Stockholms läns landsting föreslås nu ersättas av Ramavtalet och relevant Objektavtal i detta ärende. Avtalen i detta ärende, som således föreslås ersätta avtalen i LS 2017-0389 när sådana avtal träder i kraft, inkluderar staten som avtalspart och är enligt samma struktur som övriga avtal inom Sverigeförhandlingen.

Investeringskostnaden för station Hagalund uppgår till 1,2 miljarder kronor (prisnivå januari 2016). Projektet beräknas få trafikstart omkring år 2024. Solna stad åtar sig att bygga 4 000 bostäder.

Investeringsobjektet Tunnelbanestation Hagalund och dess genomförande följer beslutet i LS 2017-0389.

Spårväg syd mellan Flemingsberg och Älvsjö
Spårväg syd planeras gå mellan pendeltågsstationerna i Flemingsberg och Älvsjö via bland annat Masmo, Kungens Kurva, Skärholmen, Segeltorp och Fruängen. Spårväg syd blir drygt 17 kilometer lång och omfattar totalt 16 nya hållplatser. Större delen av spårvägen är utformad att gå ovan jord. Detaljutformningen ska samordnas med planeringen av Tvärförbindelse Södertörn, Förbifart Stockholm, kommunens stadsutvecklingsprojekt samt med regionalt cykelstråk. Anslutningen till Flemingsberg ska möjliggöra en eventuell kommande förlängning till Flemingsbergsdalen.

Investeringskostnaden, exklusive fordon och depå, för Spårväg syd uppgår till 4,2 miljarder kronor (2016 års prisnivå). Parternas finansierings-överenskommelse baseras på projektstart år 2024. Huddinge kommun åtar sig att bygga 18 500 bostäder.

Sedan tidigare finns en planeringsstudie för Spårväg syd genomförd av trafikförvaltningen och godkänd i trafiknämnden i april 2016 (SL 2013–5412).

Roslagsbanan till city
Befintlig Roslagsbana förlängs från Universitetet till T-Centralen via Odenplan. Förlängningen blir cirka 4 kilometer och föreslås gå i bergtunnel från Universitetet. Förlängningen innebär två nya stationer vid Odenplan och T-Centralen.

Investeringskostnaden, exklusive fordon och depå, för Roslagsbanan till city uppgår till 7,1 miljarder kronor (2016 års prisnivå). Parternas finansieringsöverenskommelse baseras på projektstart år 2026. Täby kommun åtar sig att bygga 16 200 bostäder, Vallentuna kommun 5 650 bostäder, Österåker kommun 7 020 bostäder och Stockholms stad 500 bostäder.

Fordon och depå
Stockholm läns landsting ansvarar för finansiering och anskaffning av fordon, depåer och depåanslutningar. Sådant ansvar uppskattas till sammanlagt ca 5,1 miljarder kronor (2016 års prisnivå) och ligger vid sidan av de projektmedel som parterna gemensamt tillskjuter till projektet.

Landstingsfullmäktige föreslås godkänna Sverigeförhandlingens Ramavtal 6 – Storstad Stockholm, inklusive bilagor samt tillhörande objektsavtal för de fyra kollektivtrafikobjekten. För tunnelbanestation Hagalund ersätter Ramavtal 6 inklusive bilagor och objektsavtal, vid tidpunkten då nämnda avtal träder i kraft, beslut om avtal om finansiering och utbyggnad av en tunnelbanestation i Hagalund på gula linjen (LS 2017–0389).

Genomförandeorganisation
Stockholms läns landsting får ett omfattande ansvar för genomförandet av kollektivtrafikobjekten enligt Sverigeförhandlingen. Trafiknämnden föreslås få i uppdrag att genomföra samtliga fyra objekt, till skillnad från vad som gäller i dag och vad som föreslås i landstingsstyrelsens förslag avseende Hagalund i LS 2017–0389).

Landstinget, genom trafiknämnden, ska äga samtliga de anläggningar som blir resultatet av utbyggnaderna och svara för trafikering, drift och underhåll av anläggningarna.

Ekonomiska konsekvenser
Överenskommelsen innebär att de berörda parterna finansierar de fyra kollektivtrafikutbyggnaderna gemensamt. Den totala investeringskostnaden som parterna åtar sig att finansiera för de fyra kollektivtrafikobjekten uppgår till ca 30,2 miljarder kronor (2016 års prisnivå), inklusive fordon och depå och inklusive en summa avsatt för att säkerställa eventuella fördyringar.

Parternas finansieringsåtagande för spårinfrastruktur uppgår till 25,1 miljarder kronor (2016 års prisnivå), Staten står för 15,9 miljarder kronor varav 7,5 miljarder genom justeringar av trängselskatten. Kommunerna medfinansierar med tillsammans drygt 6,1 miljarder kronor vilket är beräknat utifrån bostädernas värdeökning. Stockholms läns landstings finansieringsåtagande uppgår till drygt 3 miljarder kronor. Utöver den samfinansierade spårinvesteringskostnaderna om 25,1 miljarder kronor åtar sig Stockholms läns landsting att investera i fordon och depå till en investeringskostnad om 5,1 miljarder kronor (2016 års prisnivå). Därtill kommer ett åtagande för Stockholms läns landsting om 52,5 miljoner kronor för eventuella fördyringar av tunnelbanestation Hagalund, motsvarnade landstingets del av insatta investeringsmedel upp till ett tak på 15 procent av den totala investeringskostnaden.

Den samlade investeringen görs av Stockholms läns landsting och finansieringsåtagandet fördelas mellan parterna i enlighet med nedanstående tabell.

Part	Belopp (miljoner kronor)	Procent
Staten	15 909	63 %
Stockholms läns landsting*	3 050	12 %
Stockholm stad	2 883	11 %
Täby kommun	914	4 %
Vallentuna kommun	431	2 %
Österåker kommun	457	2 %
Huddinge kommun	808	3 %
Solna stad*	650	3 %
Totalt	25 100	100 %

**Landstinget och Solna kommun bekostar därutöver eventuella kostnadsökningar rörande tunnelbanestation Hagalund i proportion till insatta investeringsmedel upp till ett tak på 15 procent av den totala investeringskostnaden*

Parternas totala investeringsåtagande fördelar sig på de fyra kollektivtrafikobjekten enligt nedan och enligt vad som närmare framgår av Ramavtalets bilaga 1.

En del av det belopp som ingår i parternas finansieringsåtagande är avsedda att tillskjutas objekten först efter beslut av den partsammansatta styrelsen, som tillsätts enligt vad som närmare anges i Ramavtalet, efter konstaterade kostnadsökningar i ett objekt.

Tabellen nedan visar fördelningen mellan den investeringskostnad som initialt är allokerad till respektive objekt och den summa som, efter beslut i styrelsen, kan tillskjutas ett objekt vid fördyringar.

Objekt	Belopp (miljoner kronor)	Medel vid ev. kostnadsfördyringar (miljoner kronor)
Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan	11 500	1 100
Roslagsbanan till city	6 500	600
Spårväg syd	3 800	400
Tunnelbanestation Hagalund	1 200	*
Total, medel för projekten	23 000	
Total, medel för kostnadsfördyringar		2 100
Totalt finansieringsåtagande		25 100

**Landstinget och Solna kommun bekostar eventuella kostnadsökningar rörande tunnelbanestation Hagalund i proportion till insatta investeringsmedel upp till ett tak på 15 procent av den totala investeringskostnaden*

Beloppen är angivna i 2016 års prisnivå (januari). Beloppen ska räknas om med hänsyn till förändringar i KPI.

Ingen part är skyldig att tillskjuta medel utöver vad som anges ovan. Om kostnaderna för ett objekt överstiger takkostnaden för sådant objekt är parterna hänvisade till att träffa nya överenskommelser, i samråd och genom förhandling.

Finansieringen omfattar bidrag från staten baserat på kommunernas bostadsåtagande och trängselskatt. Medfinansieringen från kommunerna är kopplad till värdeökning på bostäder och finansieringen från Stockholms läns landsting baseras på restidsnytta.

Medfinansiering från staten inkluderar medel från förändrade och breddade intäkter från trängselskatt i Stockholms län.

Intäkterna från trängselskatter baseras på Trafikverkets beräkningar och utgår från att en första justering av trängselskatt i Stockholm genomförs år 2020 och successivt till år 2045. Intäkterna är, upplysningsvis, beräknade utifrån följande förutsättningar:

i. Halvtimme tidigare på morgonen.
ii. Högre avgiftsnivå under högtrafikmånaderna.
iii. Första veckan i juli.
iv. Dag före helgdag.

En översyn av trängselskatten ska göras var fjärde år. Om de faktiska intäkterna från trängselskatten bedöms komma att understiga detta belopp är parterna överens om att en justering av trängselskatten ska genomföras för att säkerställa att statens medfinansiering upprätthålls. Beredningen av trängselskattens justering ska ske med parterna.

Grunden för de investeringsobjekt som berörs i detta tjänsteutlåtande är Sverigeförhandlingens resultat. I avtalet åligger det Stockholms läns landsting att genomföra berörda investeringar inom givna ekonomiska förutsättningar och tidplan.

Följsamhet till landstingets investeringsstrategi och dess ansvars- och beslutsordning är därför inte möjligt avseende dessa objekt. Därför föreslås landstingsfullmäktige besluta att, för investeringarna för objekten tunnelbana

Älvsjö – Fridhemsplan, Spårväg syd samt Roslagsbanan till City, göra avsteg från nämnda styrdokument bland annat avseende utredningsbeslut, inriktningsbeslut samt att underlag för genomförandebeslut i enlighet med investeringsstrategin inte är framtaget.

Det noteras dock att genomförandeavtal ska tas fram för var och en av projekten, vilka ska godkännas i fullmäktige. I anslutning till genomförandeavtalen kommer fördjupat underlag finnas framme i linje med vad som gäller för landstingets investeringar i övrigt.

Landstingsfullmäktige föreslås godkänna investeringsobjekten och fatta genomförandebeslut för tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan, Spårväg syd och Roslagsbanan till City i enlighet med Ramavtalet, inklusive bilagor. Investeringsobjektet Hagalund omfattas av beslut i ärende LS 2017–0389.

Gängse beslutsprocess enligt investeringsstrategin ska dock följas för de investeringsobjekten i fordon och depåer, med en total investeringsutgift mellan åren 2028–2035 på 5,1 miljarder kronor (i prisnivå 2016), som Stockholms läns landsting ska finansiera på egen hand.

Landstingsfullmäktige föreslås besluta att i investeringsbudgeten för år 2018 och planåren 2019-2022 inarbeta investeringsutgifter i enlighet med Sverigeförhandlingens Ramavtal 6 - Storstad Stockholm, Bilaga 1 – Finansieringsplan.

Utöver investeringsutgifter för spår, fordon och depå tillkommer för Stockholms läns landsting drift- och underhållskostnader för de nya anläggningarna och den trafikering som ska ske på de nya objekten i kollektivtrafiksystemet. Driftskostnader för trafikdriften av de fyra kollektivtrafikobjekten är i detta tidiga skede beräknade till 365 miljoner kronor per år. I trafikdriftkostnadernas beräkning ingår förarkostnad, drivström, underhåll av fordon och stationer, betalvärdar, depå och trafikledning. Ränta, reinvesteringsbehov och inflation ingår inte.

Riskbedömning
För de fyra kollektivtrafikobjekten tunnelbanestation Hagalund, Tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan, Spårväg syd samt Roslagsbanan till City finns för närvarande olika omfattande underlag och olika projektmogenhet. Samtliga fyra objekt behöver planeras och utredas ytterligare inför ett projektgenomförande.

Efter den nu ingångna överenskommelsen i Sverigeförhandlingen följer flera års arbete med planering, systemhandling/projektering, tillståndsprocesser, samråd, upphandling och produktion/byggstart och genomförande. Respektive

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

Stockholms läns landstings ekonomiska risk för projektet är begränsat till 3 050 miljoner kronor vad gäller spårinfrastrukturprojekten plus 52,5 miljoner kronor för eventuella fördyringar rörande tunnelbanestation Hagalund. Vid fördyringar utöver ett objekts kostnadstak, har ingen part någon skyldighet att fullfölja genomförandet av sådant objekt. Parterna är hänvisade till att i förhandlingar och samråd försöka hitta en lösning.

Landstinget ansvarar vidare för anskaffning av fordon samt uppförande av depåer och depåanslutningar.

Landstinget ska noggrant följa projektens utveckling i syfte att säkerställa riskminimering och ett ansvarsfullt genomförande. Det är särskilt angeläget mot bakgrund av det tidiga skedet och att projektstarterna ligger långt fram i tiden.

Konsekvenser för miljön
En utbyggnad av kollektivtrafiken bedöms ge en positiv effekt på miljön. Satsningarna på kollektivtrafik och cykelförbindelser möjliggör en ökad möjlighet för länets medborgare att resa klimatsmart. Det är dock av stor vikt att miljöhänsyn tas vid genomförandet av utbyggnaderna.

Miljökonsekvensbedömningar kommer därför att ske löpande i objektens genomförande.

Caroline Ottosson
Förvaltningschef

Sara Catoni
Biträdande förvaltningschef



SVERIGEFÖRHANDLINGEN

RAMAVTAL 6 – STORSTAD STOCKHOLM

SVERIGEFÖRHANDLINGEN

RAMAVTAL 6 - STORSTAD STOCKHOLM

RAMAVTAL OM FINANSIERING OCH MEDFINANSIERING AVSEENDE ÖKAD TILLGÄNGLIGHET I STORSTÄDERNA SAMT ÖKAT BOSTADSBYGGANDE

Innehållsförteckning

1. Parter
2. Inledning
3. Definitioner
4. Syftet och omfattning
5. Parternas åtaganden
6. Finansiering och betalning
7. Tidplan
8. Drift, underhåll och äganderätt
9. Organisation och samverkan
10. Markåtkomst
11. Särskilt om detaljplaner
12. Avtalstid och uppsägning
13. Ändring av avtalet
14. Avtalets giltighet
15. Ändrade förutsättningar

1. Parter

Detta ramavtal, inklusive Bilaga 1, Finansieringsplan, och Bilaga 2, Specifikation inklusive tidplan ("**Ramavtalet**") är daterat den 21 april 2017 och har ingåtts mellan:

1. Staten genom Sverigeförhandlingen
2. Stockholms läns landsting
3. Huddinge kommun
4. Solna stad
5. Stockholms stad
6. Täby kommun
7. Vallentuna kommun
8. Österåkers kommun

vilka i det följande enskilt benämns för "**Part**" och gemensamt för "**Parterna**".

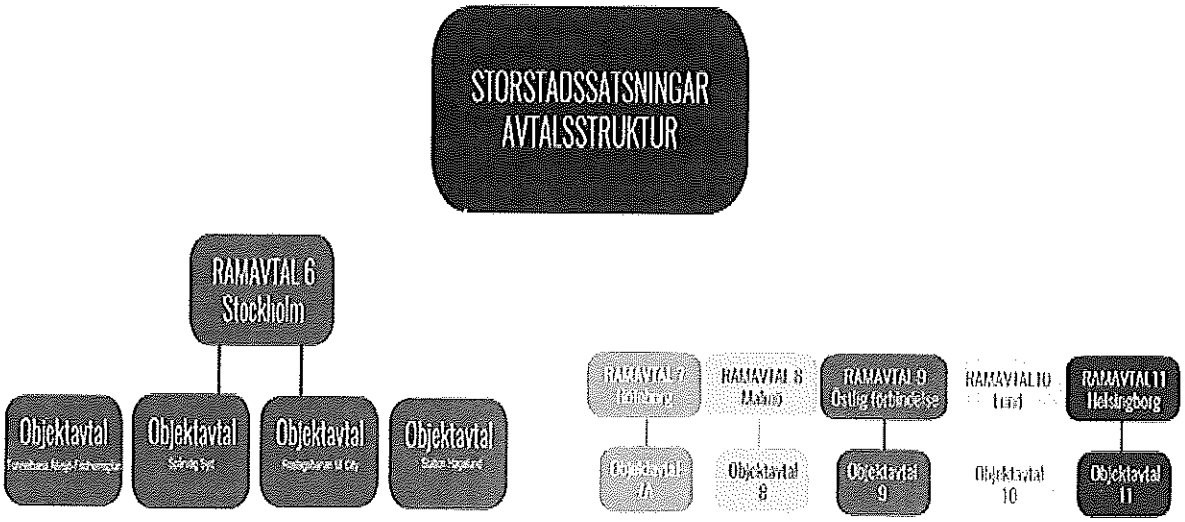
Huddinge kommun, Solna stad, Stockholms stad, Täby kommun, Vallentuna kommun och Österåkers kommun benämns nedan enskilt för "**Kommun(en)**", och gemensamt för "**Kommunerna**". Stockholms läns landsting benämns nedan för "**Landstinget**". Staten genom Sverigeförhandlingen benämns nedan för "**Staten**".

Till detta Ramavtal fogas undertecknade objektavtal för berörda Parter (enskilt ett "**Objektavtal**" och gemensamt "**Objektavtalen**").

Vid eventuella motstridigheter mellan Ramavtalet och Objektavtalen ska Ramavtalet äga företräde. Vid motstridighet mellan vad som anges i Ramavtalets huvuddokument och dess bilagor ska vad som anges i Ramavtalets huvuddokument äga företräde. Vid motstridighet mellan vad som anges i Ramavtalet ska bilagenumreringen gälla såsom prioritetsordning.

2. Inledning

2.1 Enligt kommittédirektiv (2014:106 och 2014:113) för Sverigeförhandlingen ska de av regeringen utsedda förhandlingspersonerna genomföra förhandlingar och ingå överenskommelser med berörda kommuner, landsting och andra berörda aktörer i Stockholms län, Västra Götalands län samt Skåne län kring åtgärder som förbättrar tillgängligheten och kapaciteten i transportsystemet och leder till ett ökat bostadsbyggande i storstadsregionerna i dessa län. Storstädernas tillväxt förutsätter effektiva och hållbara trafiksystem, förtätning som ger attraktiva städer och dynamiska arbetsmarknadsregioner för människor och företag. Åtgärderna som regleras i detta Ramavtal avser Stockholms län och utgör en del av de sammantagna storstadssatsningar som omfattas av ramavtal och framgår av följande illustration.



2.2 Det är viktigt att dessa investeringar utformas på ett sätt som ger kostnadseffektiva trafiklösningar och möjliggör ett ökat bostadsbyggande, effektiv arbetspendling samt väl fungerande arbetsmarknadsregioner. En förtätad region med ett ändamålsenligt trafiksystem bidrar till utvecklingen.

2.3 Regeringen har i direktiven för de senaste omgångarna av åtgärdsplanering uppdragit åt berörda myndigheter att permanent pröva medfinansiering i planerings- eller genomförandeskedet. Det förutsätter att berörda kommuner, regioner och andra aktörer samverkar för en effektiv utformning och maximal samhällsekonomisk lönsamhet av storstadssatsningen i syfte att hitta de bästa lösningarna för utformning och finansiering. Sverigeförhandlingen har använt nyttoanalyser som underlag för Parts deltagande i finansieringen.

2.4 Syftet med Sverigeförhandlingens uppdrag är dels att analysera behoven av åtgärder i storstadens transportinfrastruktur på ett sätt som maximerar deras samhällsekonomiska lönsamhet dels identifiera kostnadseffektiva åtgärder som leder till en förbättrad tillgänglighet och ett ökat bostadsbyggande i framförallt storstäderna med fokus på resurseffektivitet, hållbarhet och förtätning.

2.5 Sverigeförhandlingens arbetssätt är nyttobaserat och det är därför nödvändigt att, inför överenskommelse om olika parters åtaganden och ingående av ramavtal och objektavtal samt andra relaterade avtal, beskriva i en nyttoanalys nyttor som uppstår såväl lokalt som regionalt vid en investering i åtgärder för storstadens transportinfrastruktur, åtgärder för nya bostäder

och ökad tillgänglighet. Detta är ett gemensamt projekt för Staten, alla berörda kommuner, regioner, landsting med flera. Uppskattning och kvantifieringar av nyttor utgör dock inte avtalsinnehåll och om gjorda antaganden om nyttor inte infrias medför detta inte att ingångna avtal ska justeras.

2.6 Enligt kommittédirektiv för Sverigeförhandlingen ska förhandlingspersonerna slutredovisa sitt uppdrag senast den 31 december 2017 och i samband med detta utser regeringen ett organ att svara för Sverigeförhandlingens rättigheter och skyldigheter enligt detta Ramavtal och Objektavtalen, och som därmed inträder i Sverigeförhandlingens ställe i Ramavtalet samt Objektavtalen.

2.7 Som en förutsättning för finansieringen av Projektet finns även med förändrade och breddade trängselskatter som alla Parter står bakom.

3. Definitioner

3.1 I detta Ramavtal ska följande begrepp ha den innebörd som framgår nedan:

Bostadsåtagande(n):	avser respektive Kommuns åtagande att bygga bostäder enligt vad som framgår i relevant Objektavtal.
Cykelobjekt(en):	avser respektive Kommuns åtaganden att tillhandahålla infrastruktur för cykeltrafik enligt vad som framgår av Bilaga 2.
Genomförandeavtal:	avser avtal som ska ingås vid ett senare skede mellan Landstinget och berörda Kommuner enligt detta Ramavtal och Objektavtalen.
Kollektivtrafikobjekt(en):	avser Landstingets åtagande att bygga ut kollektivtrafiken i Stockholmsområdet enligt vad som framgår av Bilaga 2.
Projektet:	avser genomförandet av Kollektivtrafikobjekten, Cykelobjekten och Bostadsåtagandena.
Projektmedel:	har den innebörd som framgår av Punkt 6.1.
Projektstyrelse:	har den innebörd som framgår av Punkt 9.2.
Styrelsen:	har den innebörd som framgår av Punkt 9.2.

4. Syftet och omfattning

4.1 Syftet med detta Ramavtal är att övergripande reglera förutsättningarna för genomförandet av Projektet.

4.2 Parterna är överens om att i god anda, med erfarenhet från arbetet med Stockholmsöverenskommelsen, tillsammans finna lösningar för att nå syftena med Projektet.

4.3 Finansiering och betalning av Projektet framgår av Punkt 6 nedan samt, såvitt avser Cykelobjekten och Kollektivtrafikobjekten, av Bilaga 1 och, såvitt avser Bostadsåtaganden, av respektive Objektavtal.

4.4 Landstinget, i sin egenskap av huvudman och ansvarig för genomförande av Kollektivtrafikobjekten, äger rätt att efter ingående av Ramavtal och Objektavtal, och utan att villkoren i Ramavtalet eller Objektavtal ändras i övrigt, göra skäliga justeringar och anpassningar av Kollektivtrafikobjektens specifikation och tidplan såsom till exempel, men inte begränsat till, om det krävs för att uppnå målsättningen för varje Kollektivtrafikobjekt. Beslut om sådana skäliga justeringar och anpassningar ska ske med beaktande av samtliga berörda Parters intressen och föregås av-information till berörda Parter i de former som framgår av Punkt 9. Parterna är dock överens om att Landstinget inte äger rätt att med tillämpning av denna Punkt 4.4 göra justeringar eller anpassningar av Kollektivtrafikobjekten i den mån det medför förändringar i Bilaga 2. Förändringar av Bilaga 2 ska istället hanteras genom samråd och förhandling mellan berörda Parter varvid berörda Parter har att följa de principer som anges i Punkt 15 nedan. Motsvarande rätt att göra skäliga justeringar ska gälla för Kommunerna vad gäller Cykelobjekten.

4.5 Genom detta Ramavtal förbinder sig Parterna att ta ansvar för sitt deltagande samt att aktivt delta i och effektivt bidra till att Projektet kan genomföras och att Ramavtalets åtgärder och intentioner kan genomföras och samtidigt erhålla bästa möjliga lösningar utifrån ett stads-, trafik- samt kollektivtrafiksperspektiv.

5. Parternas åtaganden

5.1 Kollektivtrafikobjekten ska planeras och genomföras av Landstinget enligt vad som anges i Bilaga 2 och respektive Objektavtal. Gränssnitt och samordning beträffande åtgärder avseende Kollektivtrafikobjekt som enligt Bilaga 2 inte ska genomföras av Landstinget ska hanteras i nära samverkan och enligt vad som anges i Punkt 9.

5.2 Kommunerna ansvarar för genomförande av Cykelobjekten och Bostadsåtaganden enligt vad som följer av Bilaga 2 och Objektavtalen.

5.3 Finansiering och medfinansiering ska ske enligt åtagande i detta Ramavtal.

5.4 Landstinget ansvarar för ingåendet av Genomförandeavtal med berörda Kommuner beträffande Kollektivtrafikobjekten. Respektive Kommun ansvarar för ingående av Genomförandeavtal beträffande Cykelobjekten.

5.5 Parts uttömmande ansvar enligt detta Ramavtal och Objektavtalen, är begränsat till att tillskjuta Projektmedel enligt vad som anges i Ramavtalet och Objektavtalen, och/eller ansvara för andra åtaganden som enligt Ramavtalet och Objektavtalen, åvilar sådan Part.

5.6 Landstingets uppdrag som regional kollektivtrafikmyndighet är att se till att kollektivtrafiken i länet fungerar på ett tillfredsställande sätt för länsinvånarna. Landstinget har i uppdrag att samverka med närliggande kommuner och landsting, angränsande läns regionala kollektivtrafikmyndigheter och med övriga berörda myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag samt företrädare för näringsliv och resenärer för att uppnå väl fungerande trafiklösningar i regionen.

5.7 Ramavtalet omfattar Projektet i dess helhet. Vissa Kommuner som är Parter till Ramavtalet medverkar dock enbart i vissa Objektsavtal vilket innebär att medan samtliga Objektsavtal gäller för Staten och Landstinget så gäller de för respektive Kommun endast med avseende på sådant Objektavtal där Kommunen är part.

6. Finansiering och betalning

6.1 Genomförandet av Kollektivtrafikobjekten ska finansieras med medel från följande:

1. medfinansiering från Kommunerna, med 5 659 miljoner kronor ,
2. medfinansiering från Staten, med 14 527 miljoner kronor,
3. finansiering från Landstinget, med 2 814 miljoner kronor, samt
4. medel om totalt 2 100 miljoner kronor som tillskjuts av Parterna enligt Punkt 6.2.

1–4 ovan i denna Punkt 6.1 utgör "**Projektmedlen**".

Tidpunkterna för Projektmedlens tillskjutande och fördelning på de olika Kollektivtrafikobjekten redovisas i Bilaga 1.

Därutöver, dvs. utanför Projektmedlen, svarar Landstinget för finansiering och anskaffning av fordon, depåer och depåanslutningar. Utanför Projektmedel ligger även Kommunernas Bostadsåtagande och finansiering av Cykelobjekten samt Parternas åtagande i övrigt enligt Bilaga 2 samt respektive Objektavtal.

Det noteras därvid att Projektmedlen och fördelningen av dessa är uppdelade på de Kollektivtrafikobjekt såsom framgår av respektive Objektavtal och enligt vad som anges i Bilaga 1. Villkoren i Ramavtalet avseende t.ex. tillskjutande av Projektmedlen, justering av Projektmedlen, förändringar av omfattning och utformning av Kollektivtrafikobjekt m.m. gäller för respektive Kollektivtrafikobjekt enskilt och inte för Kollektivtrafikobjekten sammantaget. Som exempel, för det fall ett Kollektivtrafikobjekt fördyras så ska den frågan hanteras enligt villkoren i Ramavtalet med avseende på det Kollektivtrafikobjektet men ska

inte kunna medföra att Projektmedel som enligt Bilaga 1 är hänförligt till annat Kollektivtrafikobjekt används för sådant fördyrat Kollektivtrafikobjekt.

6.2 För det fall kostnaden för Kollektivtrafikobjekten, med undantag för Kollektivtrafikobjektet Tunnelbanestation Hagalund (se närmare Punkt 6.8 nedan), överstiger den del av Projektmedlen som anges i Punkt 6.1 1–3 ska Parterna, exklusive Solna stad, efter gemensamt beslut i Styrelsen tillskjuta ytterligare medel upp till ett tak om totalt 25 100 miljoner kronor. Respektive Parts kostnadsökningsansvar, och fördelningen Parterna emellan, samt dess fördelning på de olika Kollektivtrafikobjekten anges i Bilaga 1. Landstinget, i sin egenskap av huvudman och ansvarig för genomförande av Kollektivtrafikobjekten, ska (via Styrelsen, se Punkt 9) informera övriga Parter så snart Landstinget ser en risk för kostnadsökningar avseende något Kollektivtrafikobjekt. Om kostnaden för ett Kollektivtrafikobjekt överstiger taket för kostnadsökningar för sådant Kollektivtrafikobjekt, såsom angivet i Bilaga 1, ska detta hanteras genom samråd och förhandling mellan berörda Parter varvid berörda Parter har att följa de principer som anges i Punkt 15 nedan.

6.3 Eventuella kostnadsminskningar för ett Kollektivtrafikobjekt i förhållande till Projektmedlen ska tillgodoräknas de finansierande Parterna enligt vad som anges i Bilaga 1.

6.4 Oaktat vad som anges i Punkt 6.2 svarar Landstinget/Kommunerna dock alltid för kostnadsökningar för av Landsting/Kommun påkallad/initierad standardhöjning, tillägg och/eller andra förbättringar jämfört med vad som anges i Bilaga 2 och i respektive Objektavtal. Det förutsätts därvid att sådana av Landsting/Kommun påkallade/initierade förändringar måste vara genomförbara med beaktande av den övergripande funktionen och tidplanen för Projektet.

6.5 När det i detta Ramavtal hänvisas till utgifter och andra finansiella regleringar är dessa angivna i prisnivå januari 2016. Samtliga utgifter och finansiella regleringar, inklusive angivna belopp för medfinansiering, ska justeras baserat på utvecklingen av KPI enligt vad som anges i Bilaga 1.

6.6 Utöver vad som anges i detta Ramavtal samt Bilaga 1 redovisas ytterligare villkor för tillskjutande av Projektmedlen i respektive Objektavtal.

6.7 Medfinansiering från Staten inkluderar även medel från förändrade och breddade intäkter från trängselskatt i Stockholms län som innefattas av Bilaga 1. Såvitt gäller trängselskatt noteras att regeringen bereder förslag om trängselskatt i Stockholms län med regionen och andra berörda intressenter, myndigheter m.fl.
Intäkterna från trängselskatter baseras på Trafikverkets beräkningar och utgår från att en första justering av trängselskatt i Stockholm genomförs år 2020 och successivt till år 2045. Beräkningen utgår från dagens penningvärde år 2016. Intäkterna är, upplysningsvis,

beräknade utifrån följande förutsättningar:

i. Halvtimme tidigare på morgonen.
ii. Högre avgiftsnivå under högtrafikmånaderna.
iii. Första veckan i juli.
iv. Dag före helgdag.

Staten ska till Projektet bidra med intäkter från trängselskatten till Projektmedel med ett belopp om totalt 7 500 miljoner kronor. En översyn av trängselskatten ska genomföras var fjärde år. Om de faktiska intäkterna från trängselskatten bedöms komma att understiga detta belopp är Parterna överens om att justering av trängselskatten ska genomföras för att säkerställa att Statens medfinansiering upprätthålls. Beredningen av trängselskattens justering ska ske med Parterna.

6.8 Såvitt avser utbyggnaden av Kollektivtrafikobjektet Tunnelbanestation Hagalund gäller följande särskilda regleringar:

- Utbyggnaden av Kollektivtrafikobjektet Tunnelbanestation Hagalund ska genomföras inom ramen för det projekt och i enlighet med det huvudavtal och det delprojektavtal avseende utbyggnad av tunnelbanan som följer av och regleras av 2013 års Stockholmsförhandling. Den tidplan och de kostnader beträffande utbyggnaden av tunnelbanan till Arenastaden, som har träffats avtal om i 2013-års Stockholmsöverenskommelse, ska gälla oavsett detta Ramavtal.
- Kollektivtrafikobjektet Tunnelbanestation Hagalund ska dock finansieras enligt vad som följer av detta Ramavtal samt relevant Objektavtal. Solna stad respektive Landstinget ansvarar för att bekosta eventuella kostnadsökningar rörande tunnelbanestation Hagalund i proportion till insatta investeringsmedel upp till ett tak på 15 procent av den totala investeringskostnaden om 1 200 miljoner kronor, inklusive KPI-förändringen från prisnivå januari 2016, enligt vad som framgår av Bilaga 1. Härvid ska Statens finansieringsandel betraktas som av Solna stad insatta investeringsmedel. Eventuella kostnadsminskningar för Kollektivtrafikobjektet Tunnelbanestation Hagalund i förhållande till Projektmedlen ska tillgodoräknas Solna stad respektive Landstinget i proportion till deras respektive finansieringsandel, där Statens finansieringsandel ska tillgodoräknas Solna stad. Staten ska inte ha något ansvar för fördyringar och heller ingen rätt att tillgodoräkna sig kostnadsminskningar.

6.9 Genomförandet av Cykelobjekten ska finansieras av Kommunerna. Staten bidrar som medfinansiär med 25 % av investeringsutgifterna för angivna Cykelobjekt, som framgår av Bilaga 1.

7. Tidplan

7.1 Tidplan för respektive Kollektivtrafikobjekt, Cykelobjekt och Bostadsåtagande framgår av Bilaga 2 och Objektsavtalen. Det noteras att Parternas finansieringsöverenskommelse är

baserad på följande projektstarter för Kollektivtrafikobjekten:

- Pågående, Tunnelbanestation Hagalund
- År 2022, Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan
- År 2024, Spårväg Syd
- År 2026, Roslagsbanan till City

Landstinget och berörda Kommuner kan träffa överenskommelse om att tidigarelägga sin finansiering respektive medfinansiering av Kollektivtrafikobjekten enligt Bilaga 1 för att möjliggöra tidigare projektstarter för Kollektivtrafikobjekten, t.ex. för att minska projektrisker. För det fall att sådan(a) överenskommelse(r) träffas ska detta göras med beaktande av den påverkan detta kan få på samtliga Kollektivtrafikobjekt och under förutsättning att Landstinget i samråd med berörda Kommuner har övervägt vilka konsekvenser sådan(a) tidigare projektstart(er) får. En eventuell överenskommelse om att tidigarelägga finansiering respektive medfinansiering av Kollektivtrafikobjekten enligt Bilaga 1 ska inte medföra några konsekvenser såvitt avser Statens skyldighet att betala in sin medfinansiering enligt Bilaga 1. Information om sådan överenskommelse om ändrad tidplan ska presenteras för Styrelsen.

7.2 Parterna ska hålla varandra informerade om omständigheter som kan komma att påverka tidplanerna för Projektet.

7.3 För det fall Kollektivtrafikobjekten/Cykelobjekten skulle försenas jämfört med den tidplan som inkluderats i Bilaga 2 åtar sig Parterna att på oförändrade villkor vidta samtliga de åtaganden som enligt Ramavtalet eller Objektavtal åvilar Parterna, oaktat att fullgörandetidpunkten för Parts åtagande ska ske vid en senare tidpunkt. Sådan försening påverkar inte Parternas skyldighet att betala in Projektmedel enligt vad som anges i Bilaga 1, varvid det dock noteras att Parterna är eniga om att den modell för inbetalning som anges i Bilaga 1 baseras på den nu angivna tidplanen för respektive Kollektivtrafikobjekt. Vid förändringar i den tidplan som anges i Bilaga 2 ska berörda Parter gemensamt göra sådana anpassningar som bör göras till följd av förändringen i syfte att uppnå en inbetalning som baseras på samma principer som när Ramavtalet ingicks, d.v.s. att Projektmedel tillskjuts i en takt som är kopplad till genomförande av respektive Kollektivtrafikobjekt/Cykelobjekt och upparbetningen av kostnader i respektive Kollektivtrafikobjekt/Cykelobjekt.

8. Drift, underhåll och äganderätt

8.1 Landstinget ska äga samtliga de anläggningar som blir resultatet av Kollektivtrafikobjekten och ska svara för trafikering, drift och underhåll av samtliga sådana anläggningar.

8.2 Kommunen svarar, gentemot övriga Parter, för drift och underhåll av samtliga Cykelobjekt.

9. Organisation och samverkan

9.1 För att möjliggöra utbyggnaden av Projektet i tid och inom ramen för Projektmedlen krävs att

samtliga Parter bemannar sin organisation med resurser i den omfattning som krävs för att genomföra Projektet.

9.2 Parternas samverkan ska huvudsakligen ske på två nivåer:

- Dels genom ett partssammansatt övergripande samverkansorgan för principiella frågor med överblick över Projektet ("**Styrelsen**"). Styrelsens sammansättning framgår av Punkt 9.5.
- Dels genom partssammansatta samverkansorgan för stöd i arbetet med genomförandet av respektive Objektavtal ("**Projektstyrelser**"). Projektstyrelsernas respektive sammansättning framgår av Punkt 9.11.

9.3 Styrelsen och respektive Projektstyrelse kan besluta att representanter från andra intressenter ska kallas till och får närvara vid ett eller flera möten då så bedöms nödvändigt och lämpligt och kan även när så bedöms erforderligt adjungera lämplig person med expertkompetens, för deltagande i en eller flera frågor.

9.4 Parterna ska gemensamt verka för att allmänheten får den information som behövs i samband med genomförandet av Projektet. Landstinget har huvudansvar för att upprätta en kommunikationsplan i samråd med övriga Parter.

Styrelsen

9.5 Staten tillsätter Styrelsens ordförande. Respektive Part under Ramavtalet utser en ledamot och en ersättare till Styrelsen. Staten utser sekretariat för Styrelsen. Ansvarig tjänsteman i Landstinget är föredragande i Styrelsen.

9.6 Styrelsen ska behandla frågor som rör Projektet. Som ett led i detta arbete ska Styrelsen tillse att Projektet genomförs i enlighet med Ramavtalet.

9.7 Styrelsen behandlar frågor såsom:

- Projektets omfattning och avgränsning
- Tidplan för Projektet
- Budget och prognoser för Projektet, samt
- Andra frågor av stor vikt eller av väsentlig betydelse

Avsikten är att frågor som gäller praktiska utförandebeslut inte ska behöva föras upp i Styrelsen, dvs. enbart frågor som har viss betydelse ska föras till Styrelsen.

9.8 Inom ramen för Styrelsens arbete åligger det att följa respektive Projektstyrelse.

9.9 De överenskommelser etc. som träffas inom Styrelsen tas i konsensus och kan komma att behöva godkännas av respektive Parts beslutande organ för att äga giltighet.

9.10 Staten ansvarar för uppföljning och årlig rapportering till regeringen avseende Projektets genomförande. Uppföljningen innefattar Ramavtalet, eventuella ändringar och tilläggsavtal såsom ökat bostadsbyggande och ekonomi i Projektet, finansiering och restidsnytta. Uppföljningen sker årsvis baserat på, bland annat, av Kommunerna och Landstinget insänd redovisning.

Projektstyrelser

9.11 Landstinget ansvarar för att det bildas en Projektstyrelse avseende respektive Objektavtal. Respektive Projektstyrelse består av representanter från Landstinget och berörda Kommuner. Landstinget och berörda Kommuner ska utse två representanter vardera till respektive Projektstyrelse.

9.12 Respektive Projektstyrelse ansvarar för att, vid behov och utifrån Genomförandeavtalen, besluta på mer detaljerad nivå avseende åtgärder rörande Bostadsåtaganden, Cykelobjekt och Kollektivtrafikobjekt som omfattas av Projektstyrelsens Objektavtal.

9.13 Som princip ska varje Projektstyrelse ha ett långtgående mandat att fatta och verkställa beslut inom Projektet såvitt avser relevant Objektavtal, så länge sådant beslut eller verkställande inte står i strid med Projektet, Ramavtal eller de ekonomiska ramar som fastställts för Projektet. Varje Projektstyrelse har även skyldighet att tillse att information ges såsom föreskrivs i Punkt 4.4.

9.14 De överenskommelser etc. som träffas inom respektive Projektstyrelse tas i konsensus.

10. Markåtkomst

10.1 Landstinget åtar sig att med Projektmedel svara för den markåtkomst som behövs för genomförande av Kollektivtrafikobjekten, enligt de förutsättningar som närmare regleras i Objektavtalen. Parterna är medvetna om att markåtkomst behöver säkerställas för depåer och depåanslutningar, såsom förutsättningar för Kollektivtrafikobjekten, och berörda Parter ska samråda avseende behovet i syfte att gemensamt finna lämplig depåmark och underlätta etablering av erforderlig depå och depåanslutningar.

10.2 Det permanenta marksanspråket i mark som ägs av Kommunerna ska, med undantag för depåer och depåanslutningar, upplåtas till Landstinget vederlagsfritt med servitutsrätt. Parterna ska gemensamt komma överens om detta i kommande Genomförandeavtal.

11. Särskilt om detaljplaner

11.1 Parterna är medvetna om att respektive Kommuns beslutande organ beslutar om att anta detaljplaner. Beslut om detaljplan ska föregås av samråd med de som berörs av detaljplanen och Kommunerna ska även vidta andra beredningsåtgärder enligt lag för antagande av detaljplan. Parterna är medvetna om att sakägare har rätt att överklaga beslut om antagande

av detaljplan och att beslut kan komma att prövas av behöriga instanser. Planläggningsprocessen kan således komma att påverka Projektets tidplan samt slutliga linjedragningar och stationsval.

11.2 Med hänvisning till Punkt 11.1 är Parterna medvetna om att respektive Objektavtal inte är bindande för respektive Kommun vid prövning av detaljplan.

11.3 Respektive Kollektivtrafikobjekt kommer att planläggas enligt gällande lagstiftning. Den slutliga linjedragningen av Kollektivtrafikobjekten ska göras i samråd med berörda Parter inom ramen för planläggningen.

12. Avtalstid och uppsägning

12.1 Ramavtalet och respektive Objektavtal gäller från dess ikraftträdande och intill dess att Projektet genomförts och Parternas övriga åtaganden enligt Ramavtalet och Objektavtalet har fullgjorts.

12.2 Ramavtalet och respektive Objektavtal kan inte sägas upp eller frånträdas av Part med mindre än att samtliga berörda Parter enas därom.

13. Ändring av avtalet

Samtliga ändringar och tillägg till detta Ramavtal eller något av Objektavtalen ska vara skriftliga och godkända av berörda Parters beslutande organ för att gälla.

14. Avtalets giltighet

Detta Ramavtal träder ikraft när det har undertecknats av samtliga Parter och under förutsättning att nedanstående beslut har fattats och vunnit laga kraft:

- Stockholms Läns Landstingsfullmäktige godkänner Ramavtalet genom ett beslut som vinner laga kraft;
- Huddinge kommuns kommunfullmäktige godkänner Ramavtalet genom ett beslut som vinner laga kraft;
- Solna stads kommunfullmäktige godkänner Ramavtalet genom ett beslut som vinner laga kraft;
- Stockholms stads kommunfullmäktige godkänner Ramavtalet genom ett beslut som vinner laga kraft;
- Täby kommuns kommunfullmäktige godkänner Ramavtalet genom ett beslut som vinner laga kraft;
- Vallentuna kommuns kommunfullmäktige godkänner Ramavtalet genom ett beslut som vinner laga kraft;
- Österåkers kommuns kommunfullmäktige godkänner Ramavtalet genom ett beslut som vinner laga kraft; och
- Regeringen och i förekommande fall Riksdagen godkänner Ramavtalet.

15. Ändrade förutsättningar

Om något villkor enligt Punkt 14 inte kan uppfyllas eller om något Bostadsåtagande, Cykelobjekt eller Kollektivtrafikobjekt inte kan genomföras på grund av, t.ex. men inte begränsat till, bristande geotekniska eller geologiska förutsättningar eller att planer, tillstånd eller liknande inte erhålls, kraftigt försenas eller erhålls med innehåll som i viss mån avviker från vad som förutsattes vid detta Ramavtals respektive relevant Objektavtals ingående eller om kostnadsökningar överstigande vad som anges i Punkt 6.2 uppstår under det fortsatta projekteringsarbetet ska endera part till det relevanta Objektavtalet i god anda och med utgångspunkt i villkoren i Ramavtalet föra upp frågan till relevant Projektstyrelse (och vid behov Styrelsen) och baserat på erforderligt underlag diskutera hur detta ska påverka det berörda Bostadsåtagandet, Cykelobjektet eller Kollektivtrafikobjektet och förutsättningarna för dess uppfyllande. Sådan diskussion kan avse tidplan, funktion och/eller kostnad men ska endast hänföra sig till det Bostadsåtagande, Cykelobjekt eller Kollektivtrafikobjekt vars genomförande har förhindrats. Utgångspunkten för en sådan diskussion ska vara att enas om sådana anpassningar av Ramavtalet och/eller Objektavtalet som krävs för att så långt som möjligt vidmakthålla de principer som legat till grund för ingående av detta Ramavtal (dock med beaktande av de förhållanden/ändrade förutsättningar som föranlett sådan diskussion/justering). Vad som anges i denna Punkt 15 ska gälla Parterna emellan oberoende av om villkoren för ikraftträdande av Ramavtalet i Punkt 14 är uppfyllda.

För det fall en situation som beskrivs ovan uppkommer, efter det att parterna i god anda prövat frågan och förutsättningarna för uppfyllandet ändras, kan aktuellt Kollektivtrafikobjekt komma att omprövas på endera parts initiativ.

För det fall en situation som beskrivs ovan uppkommer och detta medför att åtgärder som omfattas av ett eller flera Objektavtal inte kan genomföras och Parterna enas att bringa ett eller flera Objektavtal till upphörande, ska berörda Parter i en sådan situation svara för nedlagda kostnader ("förgäveskostnader") baserat på Parternas respektive finansieringsåtagande avseende Projektmedel, oavsett vilken eller vilka Part(er) som faktiskt har tillskjutit medel vid den tidpunkten.

SVERIGEFÖRHANDLINGEN

Detta Ramavtal är upprättat i 8 exemplar varav Parterna tagit var sitt.

Stockholm, 21 april 2017

Stockholms Läns Landsting

Huddinge kommun

Solna stad

2017-04-21

Stockholms stad

2017-04-21

Täby kommun

2017-04-21

Vallentuna kommun

Österåkers kommun

2017-04-21

2017-04-21

Staten genom Sverigeförhandlingen

Bilagor:
Bilaga 1 - Finansieringsplan
Bilaga 2 - Specifikation inklusive tidplan



SVERIGEFÖRHANDLINGEN

RAMAVTAL 6 – STORSTAD STOCKHOLM
BILAGA 1 – FINANSIERINGSPLAN

RAMAVTAL 6 – STORSTAD STOCKHOLM

BILAGA 1 – FINANSIERINGSPLAN

Denna bilaga syftar till att beskriva hur Projektet ska finansieras och betalas.

Beloppen i denna Bilaga 1 är angivna i prisnivå januari 2016. Beloppen ska räknas om med hänsyn till förändringen i KPI från januari 2016 och intill dess att respektive Part ska tillskjuta medel enligt vad som anges i denna Bilaga 1.

Till följd av avrundning av beloppen i denna Bilaga 1 kan avvikelser mellan total- respektive delsummor förekomma.

1. Finansiering av samt årlig investeringsplan för Kollektivtrafikobjekten

Parternas åtaganden vad gäller finansiering och medfinansiering av respektive Kollektivtrafikobjekt samt respektive Parts ansvar för fördyringar såvitt avser Kollektivtrafikobjekten (riskavsättning) framgår av Tabell 1.1. Riskavsättning redovisas i en separat kolumn i Tabell 1.1 och resterande belopp i Tabell 1.1 redovisas således exklusive riskavsättning.

Hantering av ansvar för kostnadsförändringar beskrivs i avsnitt 6 i Ramavtalet samt i avsnitt 3 i denna bilaga.

Tabell 1.1 Finansiering av Kollektivtrafikobjekten

Miljoner kronor						
	Fridhemsplan - Älvsjö	**Roslagsbanan till City**	**Spårväg Syd**	**Tunnelbanestation Hagalund**	**Risk-avsättning***	**Summa**
Statlig medfinansiering	3 712	1 435	1 681	200	1 382	8 410
Trängselskatt	4 654	2 119	727	0	0	7 500
Kommunal medfinansiering						
Stockholm stad	2 056	275	298	0	253	2 882
Täby kommun	0	836	0	0	77	913
Vallentuna kommun	0	394	0	0	36	430
Österåker kommun	0	418	0	0	39	457
Huddinge kommun	0	0	731	0	77	808
Solna stad	0	0	0	650	0**	650
Stockholm läns landsting	1 078	1 023	363	350	236**	3 050
Summa finansiering	**11 500**	**6 500**	**3 800**	**1 200**	**2 100**	**25 100**

** Med "riskavsättning" avses i denna bilaga Parts fördyringsansvar enligt punkt 6.2 i Ramavtalet.*

*** Utöver vad som framgår av tabellen ovan bekostar Landstinget eventuella kostnadsökningar för Tunnelbanestation Hagalund upp till ett totalt belopp om 52,5 miljoner kronor och Solna stad bekostar eventuella kostnadsökningar upp till ett totalt belopp om 127,5 miljoner kronor.*

Utöver vad som anges i Tabell 1.1, dvs. utanför Projektmedlen, svarar Landstinget för finansiering och anskaffning av fordon, depåer och depåanslutningar, till en kostnad om 5,1 miljarder kronor. Utanför Projektmedel ligger även Kommunernas Bostadsåtaganden och finansiering av Cykelobjekten.

Av Tabell 1.2 framgår den årliga projektbudgeten för respektive Kollektivtrafikobjekt.

Tabell 1.2 – Årlig projektbudget för respektive Kollektivtrafikobjekt

Miljoner kronor												
	Summa	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**
Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan	11500	0	0	0	0	0	183	365	365	548	1095	1369
Spårväg Syd	3800	0	0	0	0	0	0	0	91	181	181	452
Roslagsbanan till City	6500	0	0	0	0	0	0	0	0	0	92	275
Hagalund	1200	40	60	170	250	250	250	120	60	0	0	0
Summa investering	**23000**	**40**	**60**	**170**	**250**	**250**	**433**	**485**	**516**	**729**	**1368**	**2096**

Miljoner kronor										
	2028	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	**2035**	**2036**	**2037**
Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan	1369	1369	1369	1095	1004	821	548	0	0	0
Spårväg Syd	452	543	633	543	452	272	0	0	0	0
Roslagsbanan till City	275	366	641	824	824	824	732	641	641	365
Hagalund	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Summa investering	**2096**	**2278**	**2643**	**2462**	**2280**	**1917**	**1280**	**641**	**641**	**365**

Parternas respektive årliga tillskott (finansiering respektive medfinansiering, exklusive riskavsättningar) till Kollektivtrafikobjekten framgår av Tabell 1.3.

Kommunerna kommer att svara för tillskott av en del av Statens finansieringsåtagande (”**Bostadstillskottet**”). Respektive Kommuns Bostadstillskott framgår av Tabell 4 och är inräknade i de belopp som anges i Tabell 1.3 . Bostadstillskotten kommer att återbetalas till respektive Kommun när dess Bostadsåtagande är uppfyllt. Sådan återbetalning sker enligt avsnitt 4.

Tabell 1.3 – Parternas respektive årliga tillskott till Kollektivtrafikobjekten

Miljoner kronor												
	Summa	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**
Trängselskatt (inklusive lån)	7500	0	0	0	0	0	183	325	325	325	325	325
Nationell plan	5230	0	0	25	50	75	0	0	0	0	0	0
Länsplan	1798	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	250
Stockholm stad	2629	0	0	0	0	0	0	29	93	279	663	878
Täby kommun	836	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	59
Vallentuna kommun	394	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26
Österåker kommun	418	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29
Huddinge kommun	731	0	0	0	0	0	0	0	0	12	95	108
Solna kommun	650	40	60	95	130	105	180	80	10	0	0	0
Stockholm läns landsting	2814	0	0	50	70	70	70	51	87	112	284	421
Summa	**23000**	**40**	**60**	**170**	**250**	**250**	**433**	**485**	**516**	**729**	**1368**	**2096**
*Inklusive Bostadstillskott												

Miljoner kronor										
	2028	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	**2035***	**2036**	**2037**
Trängselskatt (inklusive lån)	325	325	325	325	536	941	644	1732	325	214
Nationell plan	0	888	945	855	905	255	530	313	263	126
Länsplan	250	523	265	162	105	3	106	53	53	25
Stockholm stad	878	108	145	130	61	61	0	-696	0	0
Täby kommun	59	88	176	234	234	229	0	-243	0	0
Vallentuna kommun	26	39	78	104	104	102	0	-85	0	0
Österåker kommun	29	43	85	113	113	111	0	-105	0	0
Huddinge kommun	108	117	336	233	0	0	0	-278	0	0
Solna kommun	0	0	0	0	0	0	0	-50	0	0
Stockholm läns landsting	421	147	288	306	222	215	0	0	0	0
Summa	**2096**	**2278**	**2643**	**2462**	**2280**	**1917**	**1280**	**641**	**641**	**365**
*Inklusive Bostadstillskott										

2. Finansiering och medfinansiering fördelat på respektive Kollektivtrafikobjekt

Parternas årliga tillskott (finansiering respektive medfinansiering, exklusive riskavsättningar) för respektive Kollektivtrafikobjekt framgår av Tabell 2.1 till och med 2.4. Fakturering är produktionsbaserad och variationer kan förekomma mellan åren.

Kommunerna kommer att svara för tillskott av en del av Statens finansieringsåtagande (”**Bostadstillskottet**”). Respektive Kommuns Bostadstillskott framgår av Tabell 4 och är inräknade i de belopp som anges i Tabellerna 2.1 till och med 2.4. Bostadstillskotten kommer att återbetalas till respektive Kommun när dess Bostadsåtagande är uppfyllt. Sådan återbetalning sker enligt avsnitt 4.

Tabell 2.1 – Älvsjö – Fridhemsplan

Miljoner kronor

	Summa	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035*
Investeringskostnad	**11500**	**183**	**365**	**365**	**548**	**1095**	**1369**	**1369**	**1369**	**1369**	**1095**	**1004**	**821**	**548**	**0**
Finansiering															
Stockholm stad	2056	0	29	93	276	634	831	831	50	0	0	0	0	0	-688
Stockholms läns landsting	1078	0	11	37	108	249	326	326	21	0	0	0	0	0	0
Nationell plan	3032	0	0	0	0	0	0	0	888	945	722	477	0	0	0
Länsplan	680	0	0	0	0	0	0	0	199	214	162	105	0	0	0
Trängselskatt	4654	183	325	235	164	212	212	212	211	210	211	422	821	548	688
Summa	**11500**	**183**	**365**	**365**	**548**	**1095**	**1369**	**1369**	**1369**	**1369**	**1095**	**1004**	**821**	**548**	**0**

*Bostadstillskott

Tabell 2.2 – Spårväg syd

Miljoner kronor

	Summa	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2035*
Investeringskostnad	**3800**	**91**	**181**	**181**	**452**	**452**	**543**	**633**	**543**	**452**	**272**	**0**
Finansiering												
Stockholm stad	298	0	3	28	32	32	35	99	69	0	0	0
Huddinge kommun	731	0	12	95	108	108	117	336	233	0	0	-278
Stockholms läns landsting	363	0	4	34	39	39	42	121	84	0	0	0
Nationell plan	803	0	0	0	0	0	0	0	133	428	242	0
Länsplan	878	1	1	1	250	250	324	51	0	0	0	0
Trängselskatt	727	90	161	23	23	23	25	26	24	24	30	278
Summa	**3800**	**91**	**181**	**181**	**452**	**452**	**543**	**633**	**543**	**452**	**272**	**0**

* Bostadstillskott

Tabell 2.3 – Roslagsbanan till City

Miljoner kronor													
	Summa	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	**2035***	**2036**	**2037**
Investeringskostnad	**6500**	**92**	**275**	**275**	**366**	**641**	**824**	**824**	**824**	**732**	**641**	**641**	**365**
Finansiering													
- Stockholm stad	275	1	15	15	23	46	61	61	61	0	-8	0	0
- Täby kommun	836	0	59	59	88	176	234	234	229	0	-243	0	0
- Vallentuna kommun	394	0	26	26	39	78	104	104	102	0	-85	0	0
- Österåker kommun	418	0	29	29	43	85	113	113	111	0	-105	0	0
Stockholms läns landsting	1023	1	56	56	84	167	222	222	215	0	0	0	0
Nationell plan	1195	0	0	0	0	0	0	0	13	530	263	263	126
Länsplan	240	0	0	0	0	0	0	0	3	106	53	53	25
Trängselskatt (inklusive lån)	2119	90	90	90	89	89	90	90	90	96	766	325	214
Summa	**6500**	**92**	**275**	**275**	**366**	**641**	**824**	**824**	**824**	**732**	**641**	**641**	**365**
*Inklusive Bostadstillskott													

Tabell 2.4 – Hagalund

Miljoner kronor										
	Summa	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2035***
Investeringskostnad	**1200**	**40**	**60**	**170**	**250**	**250**	**250**	**120**	**60**	**0**
Finansiering:										
Solna stad	650	40	60	95	130	105	180	80	10	-50
Stockholms läns landsting	350	0	0	50	70	70	70	40	50	0
Nationell plan	200	0	0	25	50	75	0	0	0	50
Summa	**1200**	**40**	**60**	**170**	**250**	**250**	**250**	**120**	**60**	**0**
*Bostadstillskott										

3. Parternas ansvar för kostnadsförändringar

Parternas respektive ansvar för fördyringar fördelat på respektive Kollektivtrafikobjekt framgår av Tabell 3. Eventuella kostnadsminskningar för ett Kollektivtrafikobjekt i förhållande till Projektmedlen ska tillgodoräknas berörda Parter enligt samma fördelning (vad gäller Kollektivtrafikobjektet Tunnelbanestation Hagalund, hänvisas till punkt 6.8 i Ramavtalet).

Tabell 3 – Parternas respektive ansvar för kostnadsförändringar fördelat på respektive Kollektivtrafikobjekt

Miljoner kronor							
	Fridhemsplan - Älvsjö		**Roslagsbanan till City**		**Spårväg Syd**		**Summa**
Staten	800	72,75%	328	54,66%	254	63,38%	1 382
Stockholm stad	197	17,88%	25	4,23%	31	7,85%	253
Täby kommun	0		77	12,87%	0		77
Vallentuna kommun	0		36	6,07%	0		36
Österåker kommun	0		39	6,43%	0		39
Huddinge kommun	0		0		77	19,24%	77
Solna stad	0		0		0		0*
Stockholm läns landsting	103	9,37%	94	15,74%	38	9,54%	236*
	1 100		**600**		**400**		**2 100**

** Utöver vad som framgår av tabellen ovan bekostar Landstinget eventuella kostnadsökningar för Tunnelbanestation Hagalund upp till ett totalt belopp om 52,5 miljoner kronor och Solna stad bekostar eventuella kostnadsökningar upp till ett totalt belopp om 127,5 miljoner kronor.*

4. Reglering av Kommunernas tillskott av den Statliga finansieringen och Bostadsåtaganden

Som anges i avsnitt 1 kommer Kommunerna tillskjuta Bostadstillskott. Omfattningen av Bostadstillskotten framgår av Tabell 4.

Bostadstillskotten ska återbetalas av Staten till Kommunen år 2035 om Kommunen uppfyllt sitt Bostadsåtagande vid denna tidpunkt. Om Kommunen inte uppfyllt sitt Bostadsåtagande vid denna tidpunkt ska Bostadstillskotten återbetalas så snart respektive Kommuns Bostadsåtagande uppfylls. Bostadstillskotten betalas dock ut av Staten till Kommunerna senast år 2040.

Tabell 4 – Bostadstillskott

Miljoner kronor					
	Roslagsbanan till City	**Fridhemsplan - Älvsjö**	**Spårväg Syd**	**Tunnelbanestation Hagalund**	**Summa:**
Stockholm stad	8	688	0	0	696
Täby kommun	243	0	0	0	243
Vallentuna kommun	85	0	0	0	85
Österåker kommun	105	0	0	0	105
Huddinge kommun	0	0	278	0	278
Solna stad	0	0	0	50	50
Summa	**441**	**688**	**278**	**50**	**1456**

5. Finansiering och medfinansiering av Cykelobjekten

Som en del i den överenskommelse som träffats genom Ramavtalet har de Kommuner som anges nedan åtagit sig att genomföra de Cykelobjekt som anges nedan. Parternas finansiering av Cykelobjekten framgår av Tabell 5.1 och Tabell 5.2. Som framgår nedan finansierar Staten 25 procent av investeringsutgiften för nedan angivna Cykelobjekt. För Cykelobjekt med en total investeringsutgift på mer än 50 miljoner kronor betalar Staten årligen sin andel under utbyggnaden (Tabell 5.1) för övriga Cykelobjekt betalar Staten ut sin andel när Cykelobjektet är färdigställt (Tabell 5.2).

Som anges i Ramavtalet utgör finansiering avseende Cykelobjekt inte en del av Projektmedel. För det fall merkostnader för Cykelobjekten uppkommer ska respektive Kommun svara för sådan merkostnad.

Tabell 5.1 – Finansiering av större Cykelobjekt

Miljoner kronor									
	Summa:	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**
Huddinge kommun									
Cykelgarage Flemingsberg	**90**	**0**	**0**	**0**	**0**	**45**	**45**	**0**	**0**
- Statlig medfinansiering	22,5	0	0	0	0	11,25	11,25	0	0
Stockholm stad									
Cykelbro Gamla stan - Tegelbacken	**155**	**35**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**50**	**70**
- Statlig medfinansiering	38,75	8,75	0	0	0	0	0	12,5	17,5
Summa investering	**245**	**35**	**0**	**0**	**0**	**45**	**45**	**50**	**70**
Summa statlig medfinansiering	61,25	8,75	0	0	0	11,25	11,25	12,5	17,5

Tabell 5.2 – Finansiering av övriga Cykelobjekt

Miljoner kronor		
	Investeringskostnad	**Statlig medfinansiering**
Huddinge	**158,5**	**39,6**
- Grupp 1	22,3	5,6
- Grupp 2	45,7	11,4
- Grupp 3	16,6	4,2
- Grupp 4	31,4	7,9
- Grupp 5	42,4	10,6
Stockholm stad	**43**	**10,75**
- Liljeholms bron	33	8,25
- Årsta	10	2,5
Täby	**31**	**7,75**
- Cykelbana till station - Arninge-Ullna	13	3,25
- Cykelbana till station Roslags-Näsby	7	1,75
- Snabbcykelbana till station nord-syd	4	1
- Cykelbana till station från öster	7	1,75
Summa	**232,4**	**58,1**



SVERIGEFÖRHANDLINGEN

RAMAVTAL 6 – STORSTAD STOCKHOLM

BILAGA 2 – SPECIFIKATION INKLUSIVE TIDPLAN

RAMAVTAL 6 – STORSTAD STOCKHOLM
BILAGA 2 – SPECIFIKATION INKLUSIVE TIDPLAN

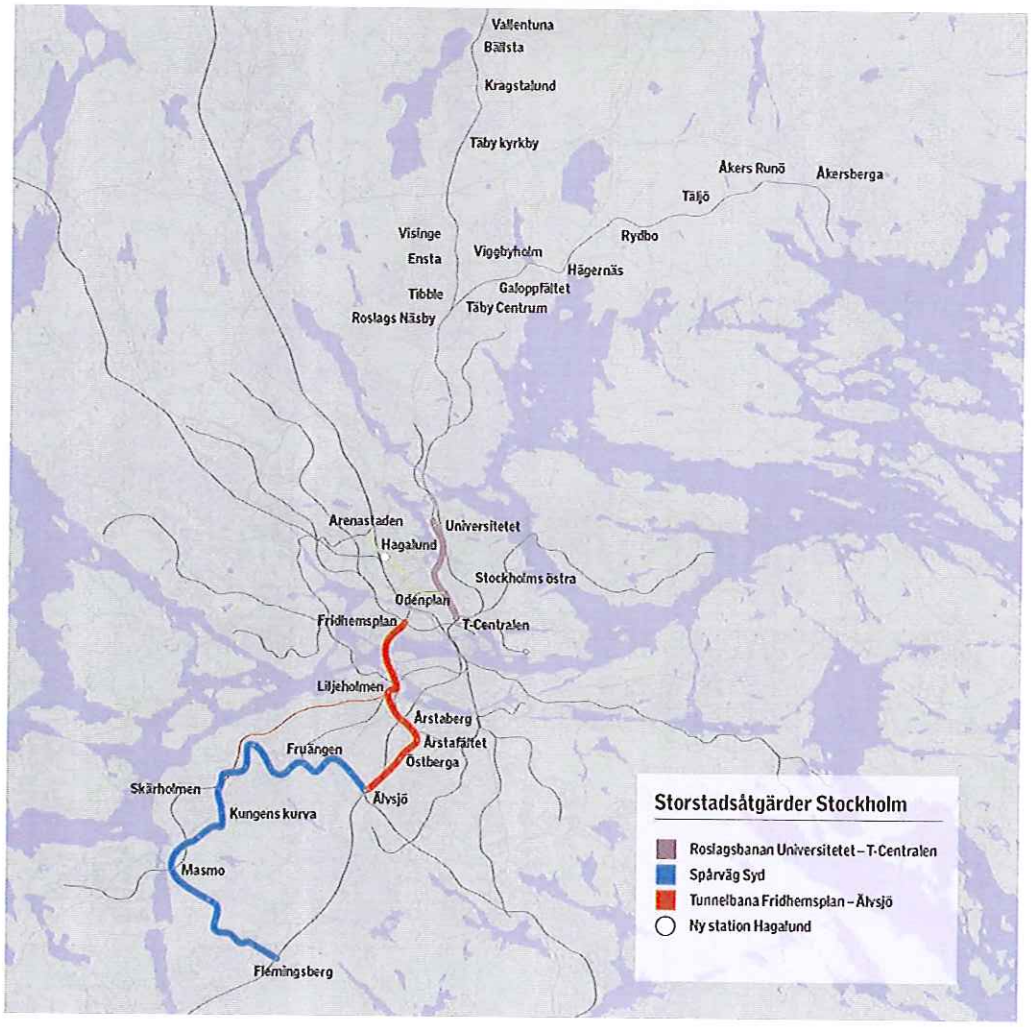
Denna bilaga syftar till att beskriva Kollektivtrafikobjektens respektive Cykelobjektens specifikation och tidplan.

1 Storstad Stockholm

1.1 I Projektet ingår följande Kollektivtrafikobjekt:

- Tunnelbanan Älvsjö -Fridhemsplan
- Roslagsbanan till City
- Spårväg syd
- Tunnelbanestation Hagalund

Kollektivtrafikobjekten beskrivs närmare i Punkt 2 nedan.



1.2 Cykelobjekten beskrivs närmare i Punkt 3 nedan.

2 Beskrivning av Kollektivtrafikobjekten

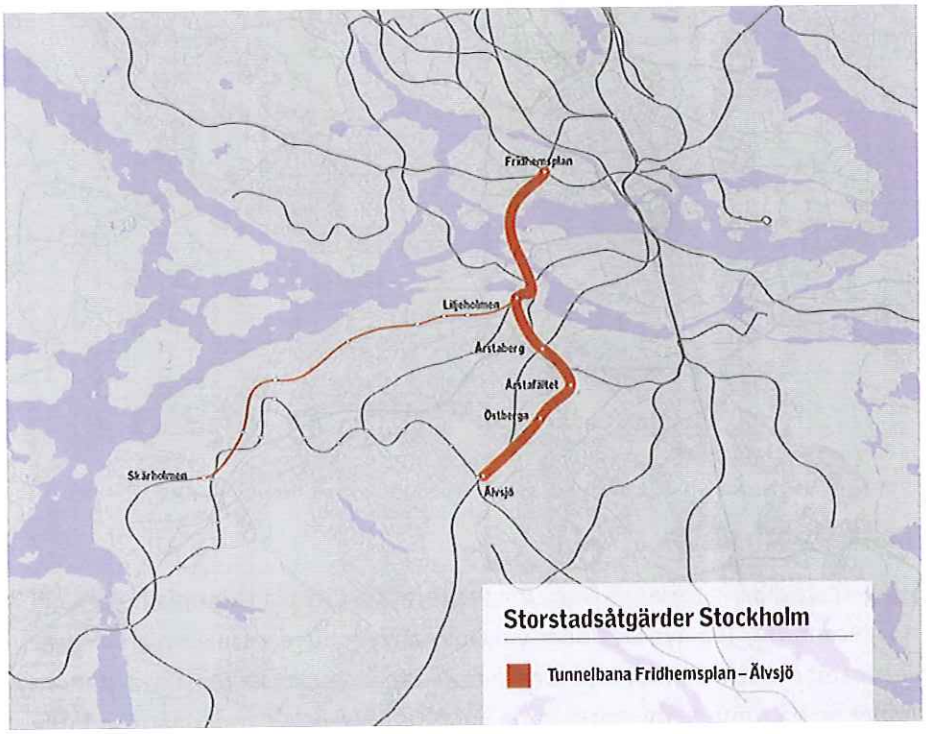
2.1 Tunnelbana Älvsjö - Fridhemsplan

Tunnelbanan ska gå från Älvsjö till Fridhemsplan i bergtunnel. Vid Aspudden ansluts den nya tunnelbanan till röd linje via tunnel, vilket innebär att tåg från Norsborg/Skärholmen kan nyttja den nya tunneln till Fridhemsplan. Sex nya stationer omfattas: Fridhemsplan, Liljeholmen, Årstaberg, Årstafältet, Östberga och Älvsjö.

Tunnelbanestationerna planeras för två uppgångar utom för station Älvsjö som planeras med en uppgång. För stationerna Årstaberg, Liljeholmen och Fridhemsplan planeras för anslutning till befintliga biljetthallar. För stationerna Östberga och Årstafältet ingår i kalkylerna två nya uppgångar.

Parterna är medvetna om att det inte är möjligt att i detalj ange den standard som den utbyggda tunnelbanan ska ha. Vid bedömningen av vilken standard som kan förväntas för de sex nya stationerna är Parterna överens om att förutsättningarna för de nya stationerna ska motsvara vad som gäller för stationsstandarden i 2013 års Stockholmsförhandlings utbyggnad. Ett utförande som motsvarar detta ska således inte anses utgöra en standardhöjning.

Hela den nya sträckan beräknas bli ca 9,7 km varav 1,7 km utgör anslutningen till befintlig röd linje.

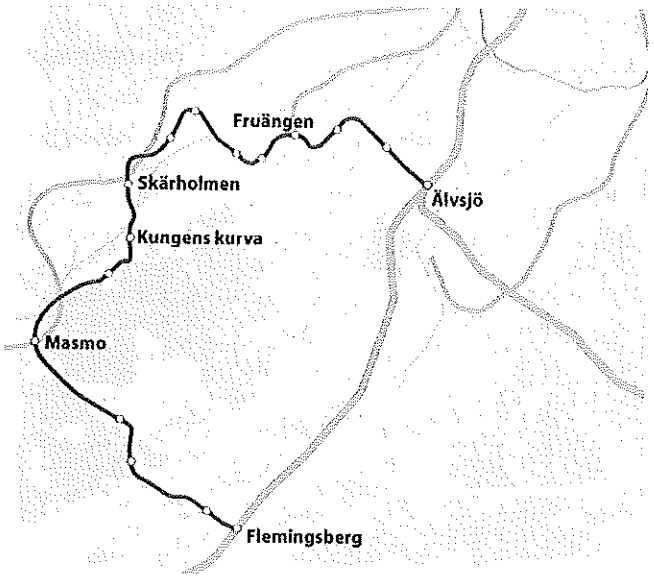


2.2 Spårväg syd

Spårväg syd planeras gå mellan pendeltågsstationerna i Flemingsberg och Älvsjö via bland annat Masmo, Kungens Kurva, Skärholmen, Segeltorp och Fruängen. Spårväg syd blir drygt 17 km lång och omfattar totalt 16 nya hållplatser. Större delen av spårvägen är utformad att gå ovan jord. Undantaget är tunnel under Masmo och tunnel under Kästa.

Detaljutformningen ska samordnas med planeringen av Kommunernas stadsutvecklingsprojekt, Tvärförbindelse Södertörn och Förbifart Stockholm samt med regionalt cykelstråk. Anslutningen till Flemingsberg ska möjliggöra en eventuell kommande förlängning till Flemingsbergsdalen.

Parterna är medvetna om att det inte är möjligt att i detalj ange den standard som den utbyggda spårvägen ska ha. Utformningsfrågor längs med tänkt sträckning ska ske med utgångspunkt från Landstingets planeringsstudie från 2016. Ett utförande som motsvarar detta ska således inte anses utgöra en standardhöjning.

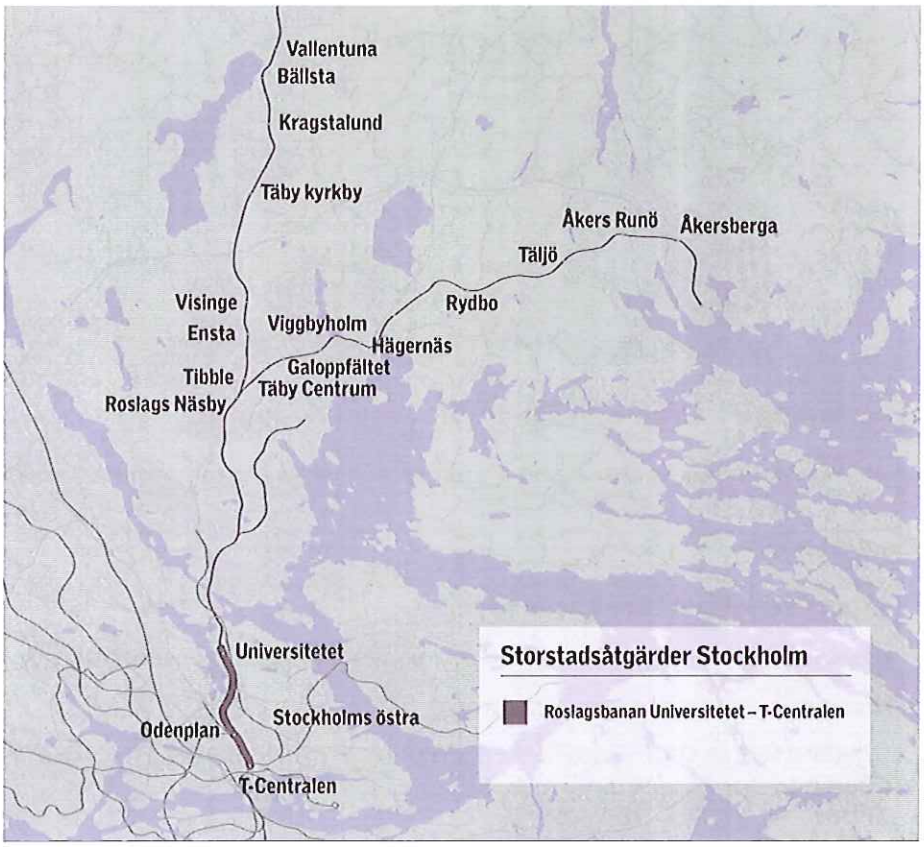


2.3 Roslagsbanan till City

Befintlig Roslagsbana förlängs från Universitetet till City via Odenplan. Förlängningen blir cirka 4 km och omfattar två nya stationer vid Odenplan och T-centralen (varvid sträckan Universitetet – Östra station inte längre trafikeras). Roslagsbanans nya stationer ska ansluta till de befintliga tunnelbanestationerna vid Odenplan och T-centralen. Befintlig station Universitetet ska fortsatt användas.

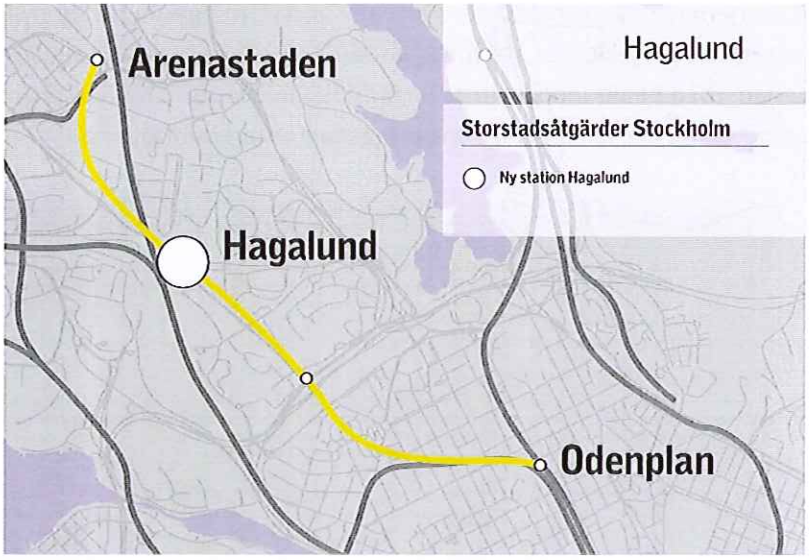
Parterna är medvetna om att det inte är möjligt att i detalj ange den standard som den utbyggda järnvägen ska ha. Vid bedömningen av vilken standard som kan förväntas för de

nya stationerna är Parterna överens om att förutsättningarna för de nya stationerna ska motsvara vad som gäller för stationsstandarden i 2013 års Stockholmsförhandlings utbyggnad, med beaktande av justeringar nödvändiga för järnvägsstation. Ett utförande som motsvarar detta ska således inte anses utgöra en standardhöjning.



2.4 Tunnelbanestation Hagalund

Tunnelbanestationen Hagalund byggs i Hagalund, Solna kommun, mellan stationerna Arenastaden och Hagastaden längs planerad Gul linje. Stationen ska byggas med två uppgångar, varav en ska placeras i Hagalunds arbetsplatsområde och en längs Solnavägen.



3 Beskrivning av Cykelobjekt för storstad Stockholm

Namngiven Kommun nedan åtar sig att genomföra följande överenskomna Cykelobjekt:

Stockholms stad

Nr	Namn Cykelobjekt i Stockholm stad
1	Liljeholmsbron, åtgärder för bättre framkomlighet i stråket, cirka 0,45 km
2	Årsta, ny cykelbana mellan Årstabron och Årstabergsvägen, cirka 0,5 km
3	Cykelbro Gamla stan - Tegelbacken, breddning förbi Riddarholmen, flytbro vid Centralbron, totalt 0,52 km

Huddinge kommun

	Nr	Namn Cykelobjekt i Huddinge kommun
Grupp 1	5	Björnkullaringen - Regulatorvägen, ny cykelbana/-länk 1,1 km
	25	Huddingevägen - Katrinebergsvägen, cykelbana/-länk breddas 6,2 km
	31	Smista allé - Ryttarhalsvägen, cykelbana/-länk breddas 1,5 km
Grupp 2	6	Björnkullavägen - Alfred Nobels allé, ny cykelbana/-länk 0,4 km
	10	Katrinebergsvägen - Glömstavägen/Gustav Adolfsvägen, ny cykelbana/-länk 2 km
	11	Loviseberg - Älggräsvägen (Tullinge), ny cykelbana/-länk 0,7 km
	18	Häradsvägen - Karin Boyes gata, ny cykelbana/-länk 0,8 km
Grupp 3	16	Förbifart Stockholm-Kungens kurvaleden, ny cykelbana/-länk 0,4 km
	17	Dialoggatan - Mickelsbergsvägen (Stockholm), ny cykelbana/-länk 2,8 km
	23	Ekgårdsvägen - Skärholmsvägen kommungräns, ny cykelbana/-länk 0,3 km
Grupp 4	13	Glömstavägen - Kungens kurvaleden, ny cykelbana/-länk 1,9 km

	14	Botkyrkaleden - Skärholmsvägen, cykelbana/-länk breddas 3,2 km
	15	Skärholmsvägen - Ryttarhalsvägen, cykelbana/-länk breddas 2,5 km
Grupp 5	7	Hälsovägen - Alfred Nobels allé kommungräns, cykelbana/-länk breddas 1,1 km
	8	Katrinebergsvägen - Tvärförbindelse Södertörn, cykelbana/-länk breddas 1,4 km
	9	Glömstavägen - Katrinbergsvägen kommungräns, cykelbana/-länk breddas 1,2 km
	12	Glömstavägen - Talldalsvägen, cykelbana/-länk breddas 1,4 km
	19	Smistavägen-Häradsvägen, cykelbana/-länk breddas 1,5 km
	20	Gamla Södertäljevägen - Mickelsbergsvägen, cykelbana/-länk breddas 3,3 km
	21	Smista allé - Juringe åväg 32, ny cykelbana/-länk 1,5 km
	22	Kungens kurvaleden - Ekgårdsvägen, cykelbana/-länk breddas 0,6 km
	24	Smista allé - Skördevägen 39, ny cykelbana/-länk 1,1 km
Objekt	G	Cykelgarage Flemingsberg, underjordiskt cykelgarage för ca 3 500 cyklar och tillhörande cykelservice

Täby kommun

Nr	Namn Cykelobjekt i Täby kommun
1a	Arninge Ullna, cykelväg till station 2,3 km
2a	Västra Roslags-Näsby (a), cykelväg till station från väster, 1,1 km samt cykelparkering med 276 platser varav 120 med väderskydd/tak
2b	Västra Roslags-Näsby (b), snabbcykelväg till station, nord-sydlig riktning 0,4 km samt cykelparkering med 140 platser varav 80 med väderskydd/tak.
2c	Västra Roslags-Näsby (c), cykelväg till Roslagsbanans station från öster, 0,5 km

4 Ansvarsfördelning och genomförande

4.1 Parterna är medvetna om att det är för tidigt att i detalj reglera hur åtgärderna i Kollektivtrafikobjekten ska genomföras. Parterna är dock överens om att nedanstående principer ska gälla för genomförandet. Åtgärderna i punkterna i-v ska bekostas av Projektmedel. Åtgärderna i punkterna vi-x ska bekostas på sätt som där anges.

i. Landstinget ska planera för, projektera, upphandla och genomföra utbyggnaden av Kollektivtrafikobjekten till avsedd funktion. Detta inkluderar spåranläggning, stationer, biljetthallar, uppgångar till och inklusive entré i gatuplan, hissar, rulltrappor med mera.

ii. Landstinget svarar för avstängningar eller omläggningar av befintlig SL-trafik, inklusive ersättningstrafik.

iii. Landstinget ska i utbyggnaden säkerställa möjligheten till omstigning mellan spårbunden SL-trafik.

iv. Landstinget svarar för att järnvägsplaner tas fram där så behövs, vilka ska fastställas av Trafikverket.

v. Landstinget svarar för att erforderliga myndighetstillstånd, inklusive bygglov och miljötillstånd, söks för åtgärderna. För det fall tillståndsansökningar kräver medverkan från annan Part åtar sig denne att biträda ansökan på lämpligt sätt.

vi. Berörd(a) Kommun(er) ska ta fram erforderliga detaljplaner i nära samarbete med Landstinget för Kollektivtrafikobjektens sträckningar samt nödvändiga depåer inklusive eventuella markanslutningar till spåranläggningar och berörda Parter förbinder sig att verka för att planerna antas och vinner laga kraft. Plats för erforderliga schakt- och ovanjordsanläggningar samt arbetstunnlar ska beaktas vid planläggning. Detaljplanerna bekostas av Projektmedel till den del det huvudsakligen påkallas för Kollektivtrafikobjektens genomförande.

vii. Berörd(a) Kommun(er) och Landstinget ska gemensamt ansvara för och sinsemellan jämt dela på kostnaden för att möjliggöra omstigning mellan vägburen SL-trafik och Kollektivtrafikobjekten. Detta gäller dock inte utbyggnad av eventuella bussterminaler.

viii. Åtgärder utanför biljetthall, plattformar och/eller bananläggning, t.ex. anpassningar, anslutningar och ombyggnad av broar, vägar, gator, gång- och cykelvägar, parkeringar, grönytor samt hårdgjorda ytor eller andra anläggningar ingår inte i Kollektivtrafikobjekten. Angående bytespunkter se punkt (iii) och (vii) ovan. Åtgärderna enligt denna punkt utförs och bekostas av den Part inom vars ansvarsområde sådan åtgärd ligger.

ix. Parterna ska, med undantag för vad som anges i Ramavtal och Objektavtal, inom ramen för Kollektivtrafikobjekten och med beaktande av gällande rätt kostnadsfritt tillhandahålla befintliga och framtagna handlingar och underlag till varandra. Det kan t.ex. bestå av projekteringshandlingar, relationshandlingar och förvaltningsdata.

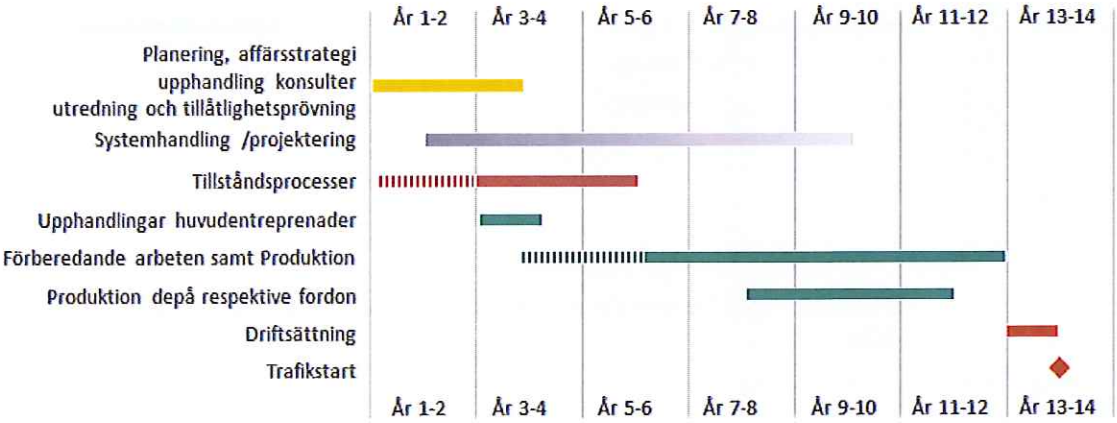
x. Objektavtalen innehåller regleringar avseende hantering av mark och utrymme som ägs/förfogas av Part och som behövs för genomförandet av Projektet.

4.2 Ett Genomförandeavtal mellan Landstinget och berörda Kommuner inom respektive Kollektivtrafikobjekt ska tas fram av Landstinget, så snart som det är möjligt för godkännande i respektive Parts beslutande organ. Genomförandeavtalet ska behandla principerna för genomförandet och ska precisera tidplan, investeringskostnader, standard, kvalitetsnivåer, lokalisering av stationer och uppgångar etc. Parterna är överens om vikten av att gemensamt säkerställa Ramavtalet och respektive Objektavtal samt att avsaknaden av underskrivna Genomförandeavtal inte påverkar Parts åtagande att proaktivt och prioriterat samverka kring Kollektivtrafikobjektens genomförande.

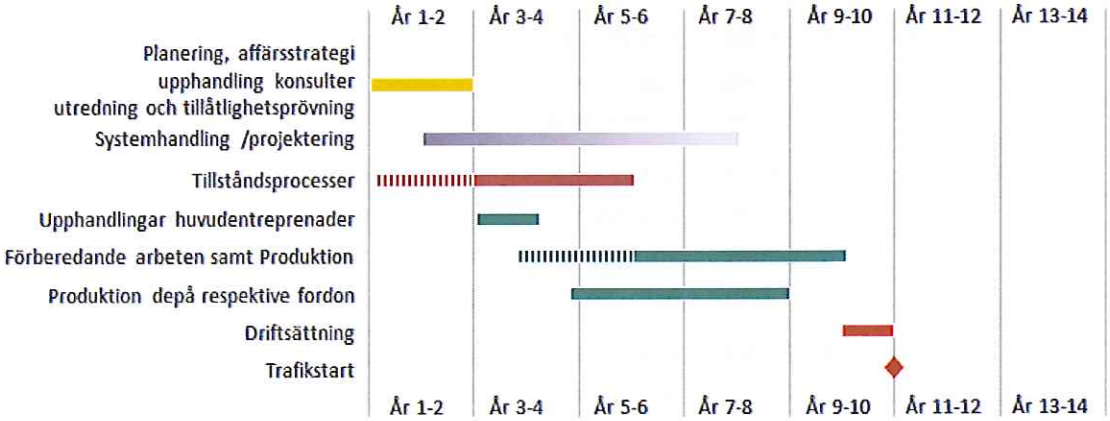
5 Tidplan

5.1 Följande tidplan ska gälla för Projektet. Tiderna är angivna exklusive tid för överklaganden.

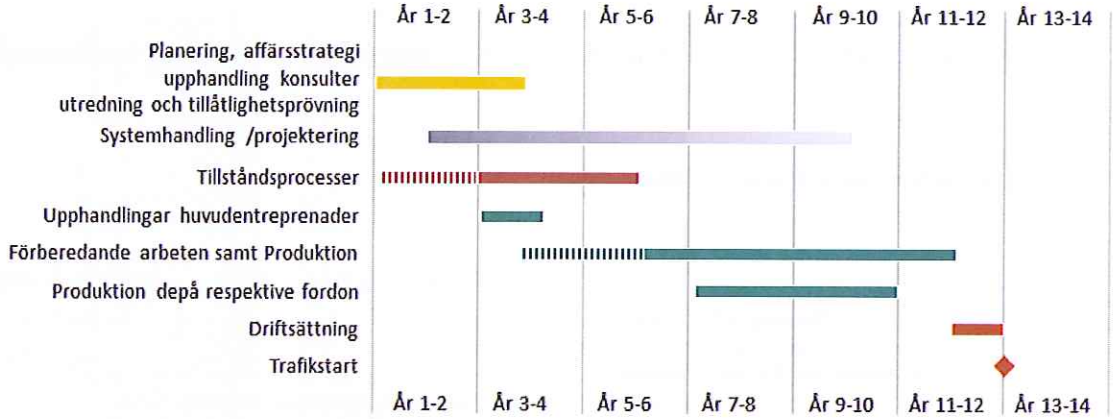
5.1.1 Tunnelbana Älvsjö - Fridhemsplan



5.1.2 Spårväg syd



5.1.3 Roslagsbanan till City



5.1.4 Tunnelbanestation Hagalund

Projektet Tunnelbanestation Hagalund har påbörjats med beräknad trafikstart omkring 2024.

5.2 Kommunerna har upprättat nedanstående tidplaner för respektive Cykelobjekt.

5.1.5 Tidplan för Cykelobjekt i Stockholms stad

1	Liljeholmsbron	2019-2020
2	Årsta	2020
3	Cykelbro Gamla stan - Tegelbacken	2019-2026

5.1.6 Tidplan för Cykelobjekt i Huddinge kommun

Grupp 1	Björnkullaringen - Regulatorvägen, Nr 5	2018
	Huddingevägen - Katrinebergsvägen, Nr 25	2018
	Smista allé - Ryttarhalsvägen, Nr 31	2018
Grupp 2	Björnkullavägen - Alfreds nobels allé, Nr 6	2020
	Katrinebergsvägen - Glömstavägen/Gustav adolfsvägen, Nr 10	2021
	Lovisebergsvägen - Älggräsvägen (Tullinge), Nr 11	2021
	Häradsvägen - Karin boyes gata, Nr 18	2021
Grupp 3	Förbifart Stockholm - Kungens kurvaleden, Nr 16	2022
	Dialoggatan - Mickelbergsvägen (Stockholm), Nr 17	2022
	Ekgårdsvägen - Skärholmsvägen kommungräns, Nr 23	2022
Grupp 4	Glömstavägen - Kungens kurvaleden, Nr 13	2024
	Botkyrkaleden - Skärholmsvägen, Nr 14	2023
	Skärholmsvägen - Ryttarhalsvägen, Nr 15	2024

Grupp 5	Hälsovägen - Alfreds nobels allé kommungräns, Nr 7	2025
	Katrinebergsvägen - Tvärförbindelse Södertörn, Nr 8	2026
	Glömstavägen - Katrinebergsvägen kommungräns, Nr 9	2026
	Glömstavägen - Talldalsvägen, Nr 12	2026
	Smistavägen - Häradsvägen, Nr 19	2026
Grupp 5	Gamla Södertäljevägen - Mickelbergsvägen, Nr 20	2025
	Smista allé - Juringe åväg 32, Nr 21	2027
	Kungens kurvaleden - Ekgårdsvägen, Nr 22	2026
	Smista allé - Skördevägen 39, Nr 24	2027
Objekt	Cykelgarage Flemingsberg	2023-2024

5.1.6 Tidplan för Cykelobjekt i Täby kommun

1a	Arninge Ullna	2018
2a	Västra Roslags-Näsby (a)	2018
2b	Västra Roslags-Näsby (b)	2018
2c	Västra Roslags-Näsby (c)	2018



SVERIGEFÖRHANDLINGEN

RAMAVTAL 6 – STORSTAD STOCKHOLM

OBJEKTAVTAL – TUNNELBANA ÄLVSJÖ - FRIDHEMSPLAN

SVERIGEFÖRHANDLINGEN

RAMAVTAL 6 – STORSTAD STOCKHOLM

OBJEKTAVTAL FÖR TUNNELBANA ÄLVSJÖ - FRIDHEMSPLAN

Innehållsförteckning

1. Parter
2. Inledning
3. Objektavtalets omfattning
4. Parternas åtaganden
5. Betalning
6. Mark- och dataåtkomst
7. Organisation och arbetssätt
8. Uppföljning
9. Objektavtalets giltighet

1. Parter

Detta objektavtal (”**Objektavtalet**”) är daterat 21 april 2017 och har ingåtts mellan:

1. Staten genom Sverigeförhandlingen
2. Stockholms läns landsting
3. Stockholms stad

vilka i det följande benämns enskilt för ”**Part**” och gemensamt för ”**Parterna**”.

Stockholms stad benämns i det följande enskilt för ”**Staden**”. Staten genom Sverigeförhandlingen benämns i det följande enskilt för **”Staten”** och Stockholms läns landsting benämns i det följande enskilt för **”Landstinget”**.

Objektavtalet fogas till Ramavtal 6 – Storstad Stockholm daterat 21 april 2017 (”**Ramavtalet**”) och syftar till att utöver vad som anges i Ramavtalet reglera förutsättningarna för utbyggnaden av tunnelbanan Älvsjö - Fridhemsplan (”**Kollektivtrafikobjektet tunnelbana Älvsjö - Fridhemsplan**”) och därtill relaterade Cykelobjekt och Bostadsåtaganden.

Om inte annat anges nedan ska definierade begrepp ha samma innebörd som i Ramavtalet.

För det fall inte annat framgår av detta Objektavtal ska Ramavtalets villkor äga tillämpning även på Objektavtalet. Vid eventuella motstridigheter mellan detta Objektavtal och Ramavtalet ska Ramavtalet äga företräde.

2. Inledning

Parterna i detta Objektavtal har i Ramavtalet kommit överens om de övergripande förutsättningarna för utbyggnaden av Kollektivtrafikobjekten, Cykelobjekten och Bostadsåtagandena.

3. Objektavtalets omfattning

3.1 Utformningen av Kollektivtrafikobjektet tunnelbana Älvsjö - Fridhemsplan framgår av Ramavtalets Bilaga 2.

3.2 Frågor om huvudmannaskap och fördelning av ansvar och åtgärder såvitt avser Kollektivtrafikobjektet Älvsjö -Fridhemsplan framgår av Ramavtalet.

3.3 Beräknad investeringsutgift för Kollektivtrafikobjektet tunnelbana Älvsjö - Fridhemsplan framgår av Ramavtalets Bilaga 1. Finansieringsprinciper för Kollektivtrafikobjektet tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan framgår av Ramavtalet.

3.4 Utbyggnaden av Kollektivtrafikobjektet tunnelbana Älvsjö - Fridhemsplan ska bidra till etablering av totalt 48 500 (fyrtioåttatusenfemhundra) bostäder enligt det åtagande som anges i Punkt 4.2 nedan.



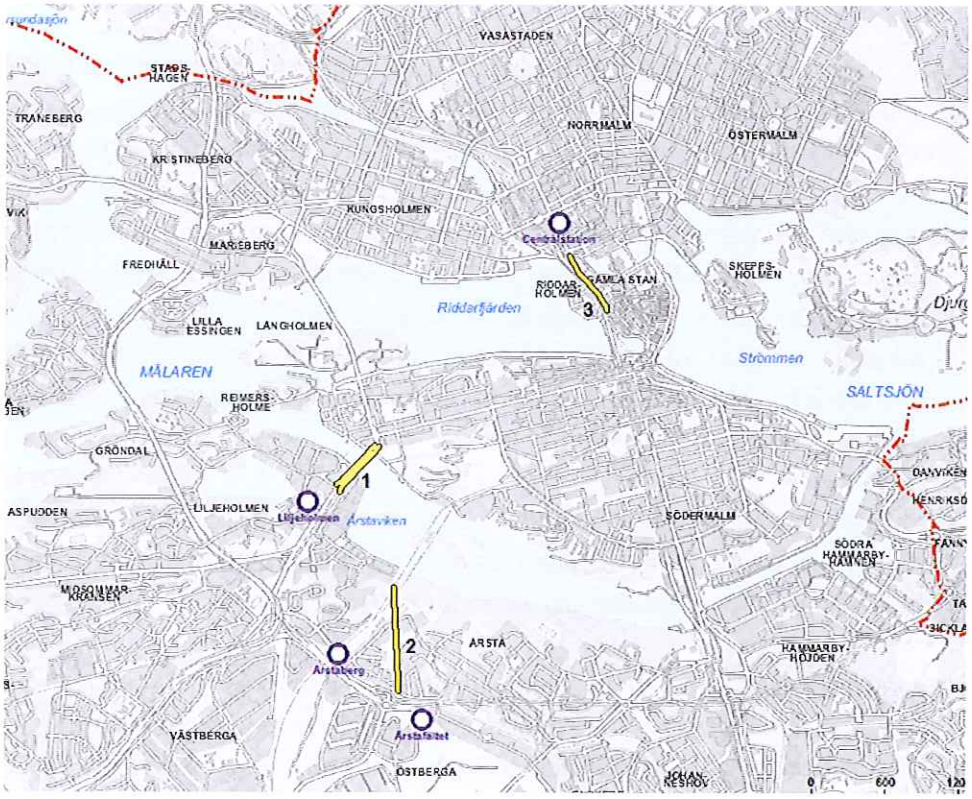
4. Parternas åtaganden

4.1 Kollektivtrafikobjektet tunnelbana Älvsjö - Fridhemsplan ska finansieras av Parterna enligt vad som anges i Ramavtalet och Ramavtalets Bilaga 1.

4.2 Staden åtar sig att själv eller genom annan markägare/exploatör utanför Projektmedel och på egen bekostnad (i förhållande till övriga Parter) uppföra 48 500 bostäder (”**Bostadsåtagandet Älvsjö - Fridhemsplan**”). Bostadsbyggandet kommer att följas upp årligen av Styrelsen. Antalet gäller bostäder som färdigställs efter Objektavtalets ingående och till och med år 2035.

4.3 Staden åtar sig att själv och utanför Projektmedel genomföra följande Cykelobjekt kopplade till Kollektivtrafikobjektet tunnelbana Älvsjö - Fridhemsplan (”**Cykelobjekten Älvsjö - Fridhemsplan**”):

Nr	Namn Cykelobjekt	Kostnad miljoner kronor
1	Liljeholmsbron	33
2	Årsta	10
3	Cykelbro Gamla stan - Tegelbacken	155
	summa	**198**



4.4 Staden ska finansiera och Staten ska bidra med medfinansiering av Cykelobjekten Älvsjö - Fridhemsplan enligt Ramavtalets Bilaga 1.

4.5 Landstinget och Staden bekostar kostnadsökningar/tilläggslösningar för Kollektivtrafikobjektet tunnelbana Älvsjö - Fridhemsplan enligt vad som anges i punkt 6.4 i Ramavtalet.

4.6 Landstinget och Staden ska snarast träffa ett Genomförandeavtal med beaktande av bl.a. det som sägs i detta Objektavtal, Ramavtalet och Ramavtalets Bilaga 2.

5. Betalning

Betalningstidpunkter för Parternas åtagande att finansiera Kollektivtrafikobjektet tunnelbana Älvsjö - Fridhemsplan och Cykelobjekten Älvsjö - Fridhemsplan framgår av Ramavtalets Bilaga 1.

6. Mark- och dataåtkomst

6.1 Parterna är medvetna om att markåtkomst behöver säkerställas för depåer och depåanslutningar, såsom förutsättningar för Kollektivtrafikobjektet tunnelbana Älvsjö - Fridhemsplan, och berörda Parter ska samråda avseende detta behov i syfte att gemensamt finna lämplig depåmark och underlätta etablering av erforderlig depå och depåanslutningar enligt de principer som följer av denna Punkt 6.

6.2 Mark och utrymmen som ägs av Staden och som behövs för det permanenta markanspråket för kollektivtrafikanläggningar och för tillfälligt markanspråk för etablering av exempelvis arbetstunnlar för Kollektivtrafikobjektet tunnelbana Älvsjö - Fridhemsplan ska upplåtas till Landstinget med servituträtt (avseende det permanenta markanspråket) respektive med nyttjanderätt (avseende det tillfälliga markanspråket för etablering av exempelvis arbetstunnlar) och i båda fallen utan ersättning. Hänsyn ska tas till Stadens stadsbyggnad. Parterna ska gemensamt komma överens om detta i det kommande Genomförandeavtalet. Såvitt gäller fastighet som inte ägs/förfogas över av Staden ansvarar Landstinget för att säkerställa åtkomst till sådan fastighet för genomförande av Kollektivtrafikobjektet tunnelbana Älvsjö - Fridhemsplan.

6.3 I den mån fastighet som ägs av Part behövs för Kollektivtrafikobjektet tunnelbana Älvsjö - Fridhemsplan ska värdering av sådan fastighet ske gemensamt mellan berörda Parter utifrån förutsättningen att fastigheten ska användas för trafikändamål.

6.4 I de fall fastighet ägs av Staden och har upplåtits med tomträtt ska Staden medverka till att Landstinget får utnyttja den rätt som Staden har enligt tomträttsavtalet i den mån det behövs för genomförande av Kollektivtrafikobjektet tunnelbana Älvsjö - Fridhemsplan.

6.5 Parterna är överens om att för genomförande av Kollektivtrafikobjektet tunnelbana Älvsjö - Fridhemsplan ska, med Projektmedel, tillgång till geodata säkras och tillhandahållas av Staden till självkostnadspris med sådana rättigheter att genomförande av Kollektivtrafikobjektet tunnelbana Älvsjö - Fridhemsplan kan bedrivas skyndsamt.

7. Organisation och arbetssätt

7.1 Utbyggnaden av Kollektivtrafikobjektet tunnelbana Älvsjö -Fridhemsplan ska organiseras utifrån vad som framgår av punkt 9 i Ramavtalet.

7.2 För att Parternas åtagande enligt Punkt 4 i detta Objektavtal ska kunna genomföras är det nödvändigt att aktiv samverkan sker kopplat till de åtaganden som avtalats. Erfarenhets- och kompetensutbyte beträffande planarbete, genomförandefrågor/-regler samt upphandlingar och avtal etc. är viktiga frågor att samverka inom för att nå framgång.

8. Uppföljning

Parterna är överens om att Staten ansvarar för uppföljning och årlig rapportering till regeringen av Objektavtalets genomförande. Det närmare innehållet i denna uppföljning/utvärdering framgår av punkt 9.10 i Ramavtalet. Utöver denna uppföljning/utvärdering kommer Staten särskilt att följa upp Stadens åtagande att bygga bostäder enligt Punkt 4.2 i detta Objektavtal.

9. Objektavtalets giltighet

Punkt 14 i Ramavtalet äger motsvarande tillämpning på detta Objektavtal, varvid referens till Ramavtalet, när så erfordras, ska avse referens även till detta Objektavtal.

Detta Objektavtal är upprättat i 3 exemplar varav Parterna tagit var sitt.

Stockholm, 21 april 2017

2017-04-21

Stockholms läns landsting

2017-04-21

Stockholms stad

2017-04-21

Staten genom Sverigeförhandlingen



SVERIGEFÖRHANDLINGEN

RAMAVTAL 6 – STORSTAD STOCKHOLM

OBJEKTAVTAL – SPÅRVÄG SYD

RAMAVTAL 6 – STORSTAD STOCKHOLM

OBJEKTAVTAL FÖR SPÅRVÄG SYD

Innehållsförteckning

1. Parter
2. Inledning
3. Objektavtalets omfattning
4. Parternas åtaganden
5. Betalning
6. Mark- och dataåtkomst
7. Organisation och arbetssätt
8. Uppföljning
9. Objektavtalets giltighet

1. Parter

Detta objektavtal ("**Objektavtalet**") är daterat 21 april 2017 och har ingåtts mellan:

1. Staten genom Sverigeförhandlingen
2. Stockholms läns landsting
3. Stockholms stad
4. Huddinge kommun

vilka i det följande benämns enskilt för "**Part**" och gemensamt för "**Parterna**".

Stockholms stad och Huddinge kommun benämns i det följande gemensamt för "**Kommuner(na)**". Staten genom Sverigeförhandlingen benämns i det följande enskilt för "**Staten**" och Stockholms läns landsting benämns i det följande enskilt för "**Landstinget**".

Objektavtalet fogas till Ramavtal 6 – Storstad Stockholm daterat 21 april 2017 ("**Ramavtalet**") och syftar till att utöver vad som anges i Ramavtalet reglera förutsättningarna för utbyggnaden av Spårväg syd ("**Kollektivtrafikobjektet Spårväg syd**") och därtill relaterade Cykelobjekt och Bostadsåtaganden.

Om inte annat anges nedan ska definierade begrepp ha samma innebörd som i Ramavtalet.

För det fall inte annat framgår av detta Objektavtal ska Ramavtalets villkor äga tillämpning även på Objektavtalet. Vid eventuella motstridigheter mellan detta Objektavtal och Ramavtalet ska Ramavtalet äga företräde.

2. Inledning

Parterna i detta Objektavtal har i Ramavtalet kommit överens om de övergripande förutsättningarna för utbyggnaden av Kollektivtrafikobjekten, Cykelobjekten och Bostadsåtagandena.

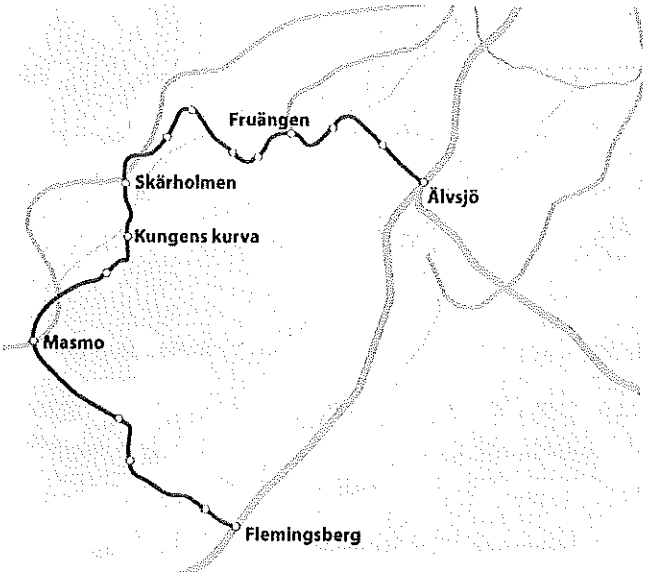
3. Objektavtalets omfattning

3.1 Utformningen av Kollektivtrafikobjektet Spårväg syd framgår av Ramavtalets Bilaga 2.

3.2 Frågor om huvudmannaskap och fördelning av ansvar och åtgärder såvitt avser Kollektivtrafikobjektet Spårväg syd framgår av Ramavtalet.

3.3 Beräknad investeringsutgift för Kollektivtrafikobjektet Spårväg syd framgår av Ramavtalets Bilaga 1. Finansieringsprinciper för Kollektivtrafikobjektet Spårväg syd framgår av Ramavtalet.

3.4 Nybyggnation av Kollektivtrafikobjekt Spårväg syd ska bidra till etablering av 18 500 (artontusen femhundra) bostäder enligt det åtagande som anges i Punkt 4.2 nedan.



4. Parternas åtaganden

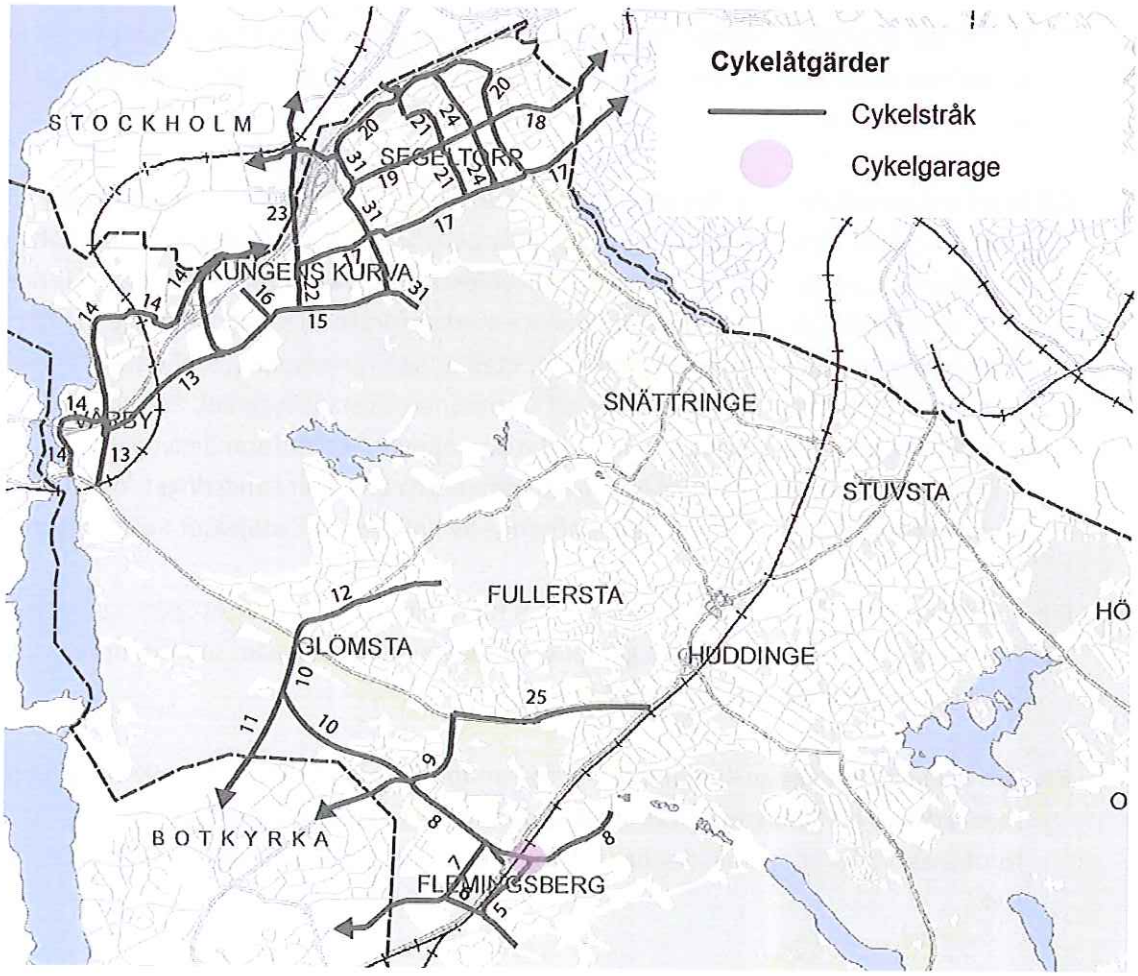
4.1 Kollektivtrafikobjektet Spårväg syd ska finansieras av Parterna enligt vad som anges i Ramavtalet och Ramavtalets Bilaga 1.

4.2 Huddinge kommun åtar sig att själv eller genom annan markägare/exploatör utanför Projektmedel och på egen bekostnad (i förhållande till övriga Parter) uppföra 18 500 bostäder (”**Bostadsåtagandet Spårväg syd**”). Bostadsbyggandet kommer att följas upp årligen av Styrelsen. Antalet gäller bostäder som färdigställs efter Objektavtalets ingående och till och med år 2035.

4.3 Huddinge kommun åtar sig att själv och utanför Projektmedel genomföra följande Cykelobjekt kopplade till Kollektivtrafikobjektet Spårväg syd (”**Cykelobjekten Spårväg syd**”):

	Namn Cykelobjekt	**Kostnad miljoner kronor**
Grupp 1	Björnkullaringen - Regulatorvägen, Nr 5	5,35
	Huddingevägen - Katrinebergsvägen, Nr 25	11,25
	Smista allé - Ryttarhalsvägen, Nr 31	5,7
Grupp 2	Björnkullavägen - Alfreds nobels allé, Nr 6	30
	Katrinebergsvägen - Glömstavägen/Gustav adolfsvägen, Nr 10	10
	Lovisebergsvägen - Älggräsvägen (Tullinge), Nr 11	1,66
	Häradsvägen - Karin boyes gata, Nr 18	4,05
Grupp 3	Förbifart Stockholm - Kungens kurvaleden, Nr 16	1,8
	Dialoggatan - Mickelbergsvägen (Stockholm), Nr 17	14,1
	Ekgårdsvägen - Skärholmsvägen kommungräns, Nr 23	0,73

Grupp 4	Glömstavägen - Kungens kurvaleden, Nr 13		9,4
	Botkyrkaleden - Skärholmsvägen, Nr 14		15,8
	Skärholmsvägen - Ryttarhalsvägen, Nr 15		6,25
Grupp 5	Hälsovägen - Alfreds nobels allé kommungräns, Nr 7		2,76
	Katrinebergsvägen - Tvärförbindelse Södertörn, Nr 8		3,59
	Glömstavägen - Katrinebergsvägen kommungräns, Nr 9		3,01
	Glömstavägen - Talldalsvägen, Nr 12		3,51
	Smistavägen - Häradsvägen, Nr 19		3,77
	Gamla Södertäljevägen - Mickelbergsvägen, Nr 20		12,54
	Smista allé - Juringe åväg 32, Nr 21		6,1
	Kungens kurvaleden - Ekgårdsvägen, Nr 22		1,46
	Smista allé - Skördevägen 39, Nr 24		5,7
Objekt	Cykelgarage Flemingsberg		90
		Summa	**248,53**



4.4 Huddinge kommun ska finansiera och Staten ska bidra med medfinansiering av Cykelobjekten Spårväg syd enligt Ramavtalets Bilaga 1.

4.5 Landstinget och Kommunerna bekostar kostnadsökningar/tilläggslösningar för Kollektivtrafikobjektet Spårväg syd enligt vad som anges i punkt 6.4 i Ramavtalet.

4.6 Landstinget och Kommunerna ska snarast träffa ett Genomförandeavtal med beaktande av bl.a. det som sägs i detta Objektavtal, Ramavtalet och Ramavtalets Bilaga 2.

5. Betalning

Betalningstidpunkter för Parternas åtagande att finansiera Kollektivtrafikobjektet Spårväg syd och Cykelobjekten Spårväg syd framgår av Ramavtalets Bilaga 1.

6. Mark- och dataåtkomst

6.1 Parterna är medvetna om att markåtkomst behöver säkerställas för depåer och depåanslutningar, såsom förutsättningar för Kollektivtrafikobjektet Spårväg syd, och berörda Parter ska samråda avseende detta behov i syfte att gemensamt finna lämplig depåmark och underlätta etablering av erforderlig depå och depåanslutningar enligt de principer som följer av denna Punkt 6.

6.2 Mark och utrymmen som ägs av Kommunerna och som behövs för det permanenta markanspråket för kollektivtrafikanläggningar och för tillfälligt markanspråk för etablering av exempelvis arbetstunnlar för Kollektivtrafikobjektet Spårväg syd ska upplåtas till Landstinget med servituträtt (avseende det permanenta markanspråket) respektive nyttjanderätt (avseende det tillfälliga markanspråket för etablering av exempelvis arbetstunnlar) och i båda fallen utan ersättning. Hänsyn ska tas till Kommunernas stadsbyggnad. Parterna ska gemensamt komma överens om detta i det kommande Genomförandeavtalet. Såvitt gäller fastighet som inte ägs/förfogas över av Kommunerna ansvarar Landstinget för att säkerställa åtkomst till sådan fastighet för genomförande av Kollektivtrafikobjektet Spårväg syd.

6.3 I den mån fastighet som ägs av Part behövs för Kollektivtrafikobjektet Spårväg syd ska värdering av sådan fastighet ske gemensamt mellan berörda Parter utifrån förutsättningen att fastigheten ska användas för trafikändamål.

6.4 I de fall fastighet ägs av Kommunerna och har upplåtits med tomträtt ska Kommunerna medverka till att Landstinget får utnyttja den rätt som Kommunerna har enligt tomträttsavtalet i den mån det behövs för genomförande av Kollektivtrafikobjektet Spårväg syd.

6.5 Parterna är överens om att för genomförande av Kollektivtrafikobjektet Spårväg syd ska, med Projektmedel, tillgång till geodata säkras och tillhandahållas av Kommunerna till självkostnadspris med sådana rättigheter att genomförande av Kollektivtrafikobjektet Spårväg syd kan bedrivas skyndsamt.

7. Organisation och arbetssätt

7.1 Utbyggnaden av Kollektivtrafikobjektet Spårväg syd ska organiseras utifrån vad som framgår av punkt 9 i Ramavtalet.

7.2 För att Parternas åtagande enligt Punkt 4 i detta Objektavtal ska kunna genomföras är det nödvändigt att aktiv samverkan sker kopplat till de åtaganden som avtalats. Erfarenhets- och kompetensutbyte beträffande planarbete, genomförandefrågor/-regler samt upphandlingar och avtal etc. är viktiga frågor att samverka inom för att nå framgång.

8. Uppföljning

Parterna är överens om att Staten ansvarar för uppföljning och årlig rapportering till regeringen av Objektavtalets genomförande. Det närmare innehållet i denna uppföljning/utvärdering framgår av punkt 9.10 i Ramavtalet. Utöver denna uppföljning/utvärdering kommer Staten särskilt att följa upp Kommunernas åtagande att bygga bostäder enligt Punkt 4.2 i detta Objektavtal.

9. Objektavtalets giltighet

Punkt 14 i Ramavtalet äger motsvarande tillämpning på detta Objektavtal, varvid referens till Ramavtalet, när så erfordras, ska avse referens även till detta Objektavtal.

Detta Objektavtal är upprättat i 4 exemplar varav Parterna tagit var sitt.

SVERIGEFÖRHANDLINGEN

Stockholm, 21 april 2017

Stockholms läns landsting

Huddinge kommun

2017-04-21

Stockholms stad

2017-04-21

Staten genom Sverigeförhandlingen



SVERIGEFÖRHANDLINGEN

RAMAVTAL 6 – STORSTAD STOCKHOLM

OBJEKTAVTAL – ROSLAGSBANAN TILL CITY

SVERIGEFÖRHANDLINGEN

RAMAVTAL 6 – STORSTAD STOCKHOLM

OBJEKTAVTAL FÖR ROSLAGSBANAN TILL CITY

Innehållsförteckning

1. Parter
2. Inledning
3. Objektavtalets omfattning
4. Parternas åtaganden
5. Betalning
6. Mark- och dataåtkomst
7. Organisation och arbetssätt
8. Uppföljning
9. Objektavtalets giltighet

1. Parter

Detta objektavtal (”**Objektavtalet**”) är daterat 21 april 2017 och har ingåtts mellan:

1. Staten genom Sverigeförhandlingen
2. Stockholms läns landsting
3. Stockholms stad
5. Täby kommun
6. Vallentuna kommun
7. Österåkers kommun

vilka i det följande benämns enskilt för ”**Part**” och gemensamt för ”**Parterna**”.

Stockholms stad, Täby kommun, Vallentuna kommun och Österåkers kommun benämns gemensamt för ”**Kommunerna**”. Staten genom Sverigeförhandlingen benämns i det följande enskilt för **”Staten”** och Stockholms läns landsting benämns i det följande enskilt för **”Landstinget”**.

Objektavtalet fogas till Ramavtal 6 – Storstad Stockholm daterat 21 april 2017 (”**Ramavtalet**”) och syftar till att utöver vad som anges i Ramavtalet reglera förutsättningarna för utbyggnaden av Roslagsbanan till City (”**Kollektivtrafikobjektet Roslagsbanan till City**”) och därtill relaterade Cykelobjekt och Bostadsåtaganden.

Om inte annat anges nedan ska definierade begrepp ha samma innebörd som i Ramavtalet. För det fall inte annat framgår av detta Objektavtal ska Ramavtalets villkor äga tillämpning även på Objektavtalet. Vid eventuella motstridigheter mellan detta Objektavtal och Ramavtalet ska Ramavtalet äga företräde.

2. Inledning

Parterna i detta Objektavtal har i Ramavtalet kommit överens om de övergripande förutsättningarna för utbyggnaden av Kollektivtrafikobjekten, Cykelobjekten och Bostadsåtagandena.

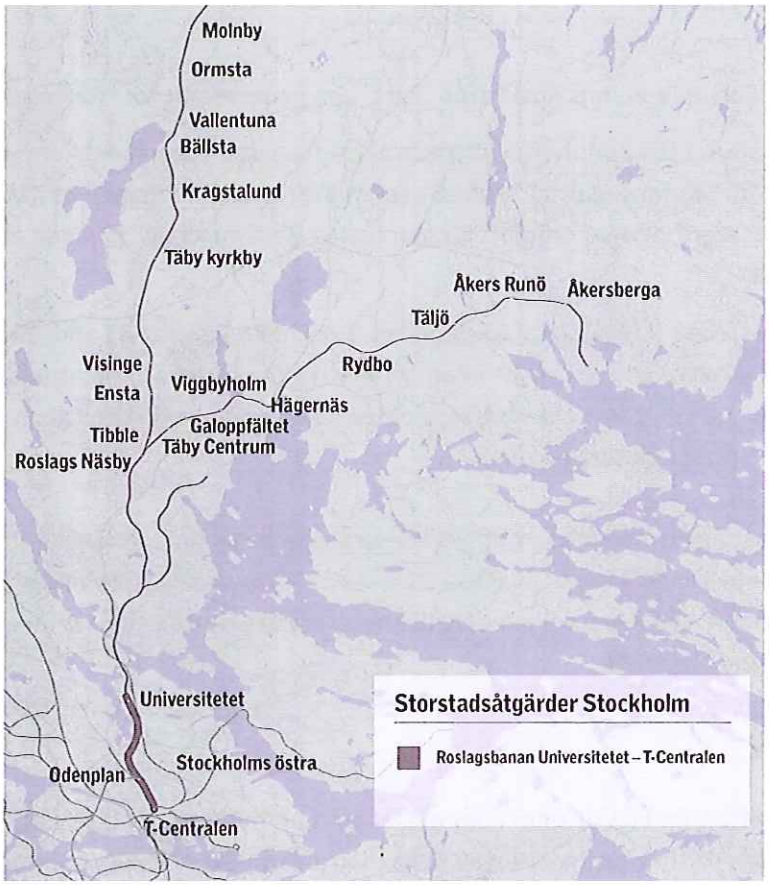
3. Objektavtalets omfattning

3.1 Utformningen av Kollektivtrafikobjektet Roslagsbanan till City framgår av Ramavtalets Bilaga 2.

3.2 Frågor om huvudmannaskap och fördelning av ansvar och åtgärder såvitt avser Kollektivtrafikobjektet Roslagsbanan till City framgår av Ramavtalet.

3.3 Beräknad investeringsutgift för Kollektivtrafikobjektet Roslagsbanan till City framgår av Ramavtalets Bilaga 1. Finansieringsprinciper för Kollektivtrafikobjektet Roslagsbanan till City framgår av Ramavtalet.

3.4 Utbyggnaden av Kollektivtrafikobjektet Roslagsbanan till City ska bidra till etablering av totalt 29 370 (tjugoniotusen trehundrasjuttio) bostäder enligt det åtagande som anges i Punkt 4.2 nedan.



4. Parternas åtaganden

4.1 Kollektivtrafikobjektet Roslagsbanan till City ska finansieras av Parterna enligt vad som anges i Ramavtalet och Ramavtalets Bilaga 1.

4.2 Kommunerna åtar sig att själv eller genom annan markägare/exploatör utanför Projektmedel och på egen bekostnad (i förhållande till övriga Parter) uppföra totalt 29 370 bostäder, varav

- Stockholms stad 500 bostäder,

- Täby kommun 16 200 bostäder,
- Vallentuna kommun 5 650 bostäder,
- Österåkers kommun 7 020 bostäder,

Ovanstående punkter i denna Punkt 4.2 utgör tillsammans "**Bostadsåtagandet Roslagsbanan till City**". Bostadsbyggandet kommer att följas upp årligen av Styrelsen. Antalet gäller bostäder som färdigställs efter Objektavtalets ingående och till och med år 2035.

4.3 Täby kommun åtar sig att själv och utanför Projektmedel genomföra följande Cykelobjekt kopplade till Kollektivtrafikobjektet Roslagsbanan till City ("**Cykelobjekten Roslagsbanan till City**"):

Nr	Namn Cykelobjekt	Kostnad miljoner kronor
1a	Arninge Ullna	13
2a	Västra Roslags-Näsby (a)	7
2b	Västra Roslags-Näsby (b)	4
2c	Västra Roslags-Näsby (c)	7
	Summa	**31**



4.4 Täby kommun ska finansiera och Staten ska bidra med medfinansiering av Cykelobjekten Roslagsbanan till City enligt Ramavtalets Bilaga 1.

4.5 Landstinget och Kommunerna bekostar kostnadsökningar/tilläggslösningar för Kollektivtrafikobjektet Roslagsbanan till City enligt vad som anges i punkt 6.4 i Ramavtalet.

4.6 Landstinget och Kommunerna ska snarast träffa ett Genomförandeavtal med beaktande av bl.a. det som sägs i detta Objektavtal, Ramavtalet och Ramavtalets Bilaga 2.

5. Betalning

Betalningstidpunkter för Parternas åtagande att finansiera Kollektivtrafikobjektet Roslagsbanan till City och Cykelobjekten Roslagsbanan till City framgår av Ramavtalets Bilaga 1.

6. Mark- och dataåtkomst

6.1 Parterna är medvetna om att markåtkomst behöver säkerställas för depåer och depåanslutningar, såsom förutsättningar för Kollektivtrafikobjektet Roslagsbanan till City, och berörda Parter ska samråda avseende detta behov i syfte att gemensamt finna lämplig depåmark och underlätta etablering av erforderlig depå och depåanslutningar enligt de principer som följer av denna Punkt 6.

6.2 Mark och utrymmen som ägs av Kommunerna och som behövs för det permanenta markanspråket för kollektivtrafikanläggningar och för tillfälligt markanspråk för etablering av exempelvis arbetstunnlar för Kollektivtrafikobjektet Roslagsbanan till City ska upplåtas till Landstinget med servituträtt (avseende det permanenta markanspråket) respektive med nyttjanderätt (avseende det tillfälliga markanspråket för etablering av exempelvis arbetstunnlar) och i båda fallen utan ersättning. Hänsyn ska tas till Kommunernas stadsbyggnad. Parterna ska gemensamt komma överens om detta i det kommande Genomförandeavtalet. Såvitt gäller fastighet som inte ägs/förfogas över av Kommunerna ansvarar Landstinget för att säkerställa åtkomst till sådan fastighet för genomförande av Kollektivtrafikobjektet Roslagsbanan till City.

6.3 I den mån fastighet som ägs av Part behövs för Kollektivtrafikobjektet Roslagsbanan till City ska värdering av sådan fastighet ske gemensamt mellan berörda Parter utifrån förutsättningen att fastigheten ska användas för trafikändamål.

6.4 I de fall fastighet ägs av Kommunerna och har upplåtits med tomträtt ska Kommunerna medverka till att Landstinget får utnyttja den rätt som Kommunerna har enligt tomträttsavtalet i den mån det behövs för genomförande av Kollektivtrafikobjektet Roslagsbanan till City.

6.5 Parterna är överens om att för genomförande av Kollektivtrafikobjektet Roslagsbanan till City ska, med Projektmedel, tillgång till geodata säkras och tillhandahållas av Kommunerna till

självkostnadspris med sådana rättigheter att genomförande av Kollektivtrafikobjektet Roslagsbanan till City kan bedrivas skyndsamt.

7. Organisation och arbetssätt

7.1 Utbyggnaden av Kollektivtrafikobjektet Roslagsbanan till City ska organiseras utifrån vad som framgår av punkt 9 i Ramavtalet.

7.2 För att Parternas åtagande enligt Punkt 4 i detta Objektavtal ska kunna genomföras är det nödvändigt att aktiv samverkan sker kopplat till de åtaganden som avtalats. Erfarenhets- och kompetensutbyte beträffande planarbete, genomförandefrågor/-regler samt upphandlingar och avtal etc. är viktiga frågor att samverka inom för att nå framgång.

8. Uppföljning

Parterna är överens om att Staten ansvarar för uppföljning och årlig rapportering till regeringen av Objektavtalets genomförande. Det närmare innehållet i denna uppföljning/utvärdering framgår av punkt 9.10 i Ramavtalet. Utöver denna uppföljning/utvärdering kommer Staten särskilt att följa upp Kommunernas åtagande att bygga bostäder enligt Punkt 4.2 i detta Objektavtal.

9. Objektavtalets giltighet

Punkt 14 i Ramavtalet äger motsvarande tillämpning på detta Objektavtal, varvid referens till Ramavtalet, när så erfordras, ska avse referens även till detta Objektavtal.

Detta Objektavtal är upprättat i 6 exemplar varav Parterna tagit var sitt.

Stockholm, 21 april 2017

SVERIGEFÖRHANDLINGEN

2017.04.21

Stockholms stad

Täby kommun

2017-04-21

Stockholms läns landsting

Vallentuna kommun

2017-04-21

2017-04-21

Staten genom Sverigeförhandlingen

Österåkers kommun

2017-04-21



SVERIGEFÖRHANDLINGEN

RAMAVTAL 6 – STORSTAD STOCKHOLM

OBJEKTAVTAL – TUNNELBANESTATION HAGALUND

SVERIGEFÖRHANDLINGEN

RAMAVTAL 6 – STORSTAD STOCKHOLM

OBJEKTAVTAL FÖR TUNNELBANESTATION HAGALUND

Innehållsförteckning

1. Parter
2. Inledning
3. Objektavtalets omfattning
4. Parternas åtaganden
5. Betalning
6. Mark- och dataåtkomst
7. Organisation och arbetssätt
8. Uppföljning
9. Objektavtalets giltighet

1. Parter

Detta objektavtal ("**Objektavtalet**") är daterat 21 april 2017 och har ingåtts mellan:

1. Staten genom Sverigeförhandlingen
2. Stockholms läns landsting
3. Solna stad

vilka i det följande benämns enskilt för "**Part**" och gemensamt för "**Parterna**".

Solna stad benämns i det följande enskilt för "**Kommun(en)**". Staten genom Sverigeförhandlingen benämns i det följande enskilt för "**Staten**" och Stockholms läns landsting benämns i det följande enskilt för "**Landstinget**".

Objektavtalet fogas till Ramavtal 6 – Storstad Stockholm daterat 21 april 2017 ("**Ramavtalet**") och syftar till att utöver vad som anges i Ramavtalet reglera förutsättningarna för utbyggnaden av en tunnelbanestation i Hagalund ("**Kollektivtrafikobjektet tunnelbanestation Hagalund**") och därtill relaterat Bostadsåtagande.

Om inte annat anges nedan ska definierade begrepp ha samma innebörd som i Ramavtalet.

För det fall inte annat framgår av detta Objektavtal ska Ramavtalets villkor äga tillämpning även på Objektavtalet. Vid eventuella motstridigheter mellan detta Objektavtal och Ramavtalet ska Ramavtalet äga företräde.

2. Inledning

Parterna i detta Objektavtal har i Ramavtalet kommit överens om de övergripande förutsättningarna för utbyggnaden av Kollektivtrafikobjekten, Cykelobjekten och Bostadsåtagandena.

3. Objektavtalets omfattning

3.1 Utformningen av Kollektivtrafikobjektet tunnelbanestation Hagalund framgår av Ramavtalets Bilaga 2.

3.2 Frågor om huvudmannaskap och fördelning av ansvar och åtgärder såvitt avser Kollektivtrafikobjektet tunnelbanestation Hagalund framgår av Ramavtalet.

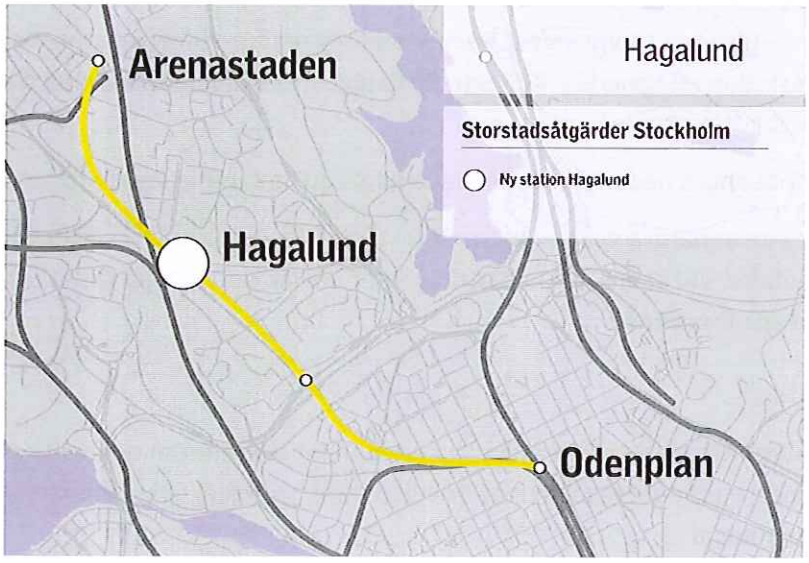
3.3 Beräknad investeringsutgift för Kollektivtrafikobjektet tunnelbanestation Hagalund framgår av Ramavtalets Bilaga 1.

3.4 Utbyggnaden av Kollektivtrafikobjektet tunnelbanestation Hagalund ska bidra till byggnation av totalt 4 000 (fyratusen) bostäder enligt det åtagande som anges i Punkt 4.2 nedan.

4. Parternas åtaganden

4.1 Kollektivtrafikobjektet tunnelbanestation Hagalund ska finansieras av Parterna enligt vad som anges i Ramavtalet och Ramavtalets Bilaga 1.

4.2 Kommunen åtar sig att själv eller genom annan markägare/exploatör utanför Projektmedel och på egen bekostnad (i förhållande till övriga Parter) uppföra 4 000 bostäder, ("**Bostadsåtagandet Hagalund**"). Bostadsbyggandet kommer att följas upp årligen av Styrelsen. Antalet gäller bostäder som färdigställs efter Objektavtalets ingående och till och med år 2035 och vars detaljplaner antas från och med 2017-09-30. För undvikande av tvivel gäller detta åtagande avseende bostadsbyggande i tillägg till det redan gjorda åtagandet om bostadsbyggande som anges i 2013 års Stockholmsöverenskommelse, Delprojektavtal, punkt 3.5.



4.3 Landstinget och Kommunen bekostar eventuella kostnadsökningar avseende stationsutbyggnaden och tilläggslösningar.

4.4 Kommunen respektive Landstinget ansvarar för att bekosta eventuella kostnadsökningar rörande tunnelbanestation Hagalund i proportion till insatta investeringsmedel upp till ett tak på 15 procent av den totala investeringskostnaden om 1 200 miljoner kronor, inklusive KPI-förändringen från prisnivå januari 2016, enligt vad som framgår av Bilaga 1. Härvid ska Statens finansieringsandel betraktas som av Kommunen insatta investeringsmedel. Eventuella kostnadsminskningar för Kollektivtrafikobjektet Tunnelbanestation Hagalund i förhållande till Projektmedlen ska tillgodoräknas Kommunen respektive Landstinget i proportion till deras respektive finansieringsandel, där Statens finansieringsandel ska tillgodoräknas Kommunen.

Staten ska inte ha något ansvar för fördyringar och heller ingen rätt att tillgodoräkna sig kostnadsminskningar.

4.5 Landstinget och Kommunen ska snarast träffa ett Genomförandeavtal med beaktande av bl.a. det som sägs i detta Objektavtal, Ramavtalet och Ramavtalets Bilaga 2.

5. Betalning

Betalningstidpunkter för Parternas åtagande att finansiera Kollektivtrafikobjektet tunnelbanestation Hagalund framgår av Ramavtalets Bilaga 1.

6. Mark- och dataåtkomst

6.1 Parterna är medvetna om att markåtkomst behöver säkerställas för depåer och depåanslutningar, såsom förutsättningar för Kollektivtrafikobjektet tunnelbanestation Hagalund, och berörda Parter ska samråda avseende detta behov i syfte att gemensamt finna lämplig depåmark och underlätta etablering av erforderlig depå och depåanslutningar enligt de principer som följer av denna Punkt 6.

6.2 Mark och utrymmen som ägs av Kommunen och som behövs för det permanenta markanspråket för kollektivtrafikanläggningar och för tillfälligt markanspråk för etablering av exempelvis arbetstunnlar för Kollektivtrafikobjektet tunnelbanestation Hagalund ska upplåtas till Landstinget med servituträtt (avseende det permanenta markanspråket) respektive med nyttjanderätt (avseende det tillfälliga markanspråket för etablering av exempelvis arbetstunnlar) och i båda fallen vederlagsfritt. Hänsyn ska tas till Kommunens stadsbyggnad. Parterna ska gemensamt komma överens om detta i det kommande Genomförandeavtalet. Såvitt gäller fastighet som inte ägs/förfogas över av Kommunen ansvarar Landstinget för att säkerställa åtkomst till sådan fastighet för genomförande av Kollektivtrafikobjektet tunnelbanestation Hagalund.

6.3 I den mån fastighet som ägs av Part behövs för Kollektivtrafikobjektet tunnelbanestation Hagalund ska värdering av sådan fastighet ske gemensamt mellan berörda Parter utifrån förutsättningen att fastigheten ska användas för trafikändamål.

6.4 I de fall fastighet ägs av Kommunen och har upplåtits med tomträtt ska Kommunen medverka till att Landstinget får utnyttja den rätt som Kommunen har enligt tomträttsavtalet i den mån det behövs för genomförande av Kollektivtrafikobjektet tunnelbanestation Hagalund.

6.5 Parterna är överens om att för genomförande av Kollektivtrafikobjektet tunnelbanestation Hagalund ska, med Projektmedel, tillgång till geodata säkras och tillhandahållas av

Kommunen till självkostnadspris med sådana rättigheter att genomförande av Kollektivtrafikobjektet tunnelbanestation Hagalund kan bedrivas skyndsamt.

7. Organisation och arbetssätt

7.1 Utbyggnaden av Kollektivtrafikobjektet tunnelbanestation Hagalund ska organiseras utifrån vad som framgår av punkt 9 i Ramavtalet.

7.2 För att Parternas åtagande enligt Punkt 4 i detta Objektavtal ska kunna genomföras är det nödvändigt att aktiv samverkan sker kopplat till de åtaganden som avtalats. Erfarenhets- och kompetensutbyte beträffande planarbete, genomförandefrågor/-regler samt upphandlingar och avtal etc. är viktiga frågor att samverka inom för att nå framgång.

8. Uppföljning

Parterna är överens om att Staten ansvarar för uppföljning och årlig rapportering till regeringen av Objektavtalets genomförande. Det närmare innehållet i denna uppföljning/utvärdering framgår av punkt 9.10 i Ramavtalet. Utöver denna uppföljning/utvärdering kommer Staten särskilt att följa upp Kommunens åtagande att bygga bostäder enligt Punkt 4.2 i detta Objektavtal.

9. Objektavtalets giltighet

Punkt 14 i Ramavtalet äger motsvarande tillämpning på detta Objektavtal, varvid referens till Ramavtalet, när så erfordras, ska avse referens även till detta Objektavtal.

Detta Objektavtal är upprättat i 3 exemplar varav Parterna tagit var sitt.

Stockholm, 21 april 2017

Stockholms läns landsting

Solna stad

2017-04-21

Staten genom Sverigeförhandlingen