ÖVERENSKOMMELSE

avseende förskottering av finansiering och medfinansiering för tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan

Stockholms läns landsting

&

Stockholms stad

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

ÖVERENSKOMMELSE

avseende förskottering av finansiering och medfinansiering för tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan

1. Bakgrund

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

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

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

2. Förskottering

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

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

3. Projektets första två år

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4. Årlig avstämning

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

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

5. Återbetalning

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

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

6. Tidigareläggning av projektstart

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

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

7. Överenskommelsens upphörande

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

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

8. Giltighet

Denna överenskommelse är giltigt under förutsättning att

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

****

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

Stockholm den 10 oktober 2019

För Stockholms stad

.....

Anna König Jerlmyr

För Region Stockholm

.....

Iréne Svenonius

För Region Stockholm

.....

Kristoffer Tamsons

BILAGA 1

avseende förskottering av finansiering och medfinansiering för tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan

Årlig förskottering per part, miljoner kronor i prisnivå januari 2016

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

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