FÖRSLAG 2014:3

LS 1401-0037

Landstingsstyrelsens förslag till beslut

Utbyggnad av tunnelbana enligt 2013 års Stockholms-förhandling

Föredragande landstingsråd: Torbjörn Rosdahl

Ärendebeskrivning

Arbetsutskottet har inkommit med förslag till godkännande av avtal om utbyggnad av tunnelbanan enligt 2013 års Stockholmsförhandling samt förslag om organisation för genomförande.

Förslag till beslut

Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta

att godkänna Huvudavtal, Avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling

att godkänna Delprojektavtal, Avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling, Tunnelbana till Nacka och Gullmarsplan/Söderort samt fatta genomförandebeslut för detta investeringsobjekt

att godkänna Delprojektavtal, Avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling, Tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden samt fatta genomförandebeslut för detta investeringsobjekt

att godkänna Delprojektavtal, Avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling, Tunnelbana till Järfälla/Barkarby samt fatta genomförandebeslut för detta investeringsobjekt

att uppdra åt landstingsstyrelsen att ansvara för genomförandet av utbyggnaden av tunnelbanan samt övriga åtgärder som beslutas om inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling

att ändra reglemente för landstingsstyrelse och nämnder

att godkänna att avsteg från Investeringsstrategin och Investeringsstrategins Ansvars- och beslutsordning sker gällande objekten Tunnelbana till Nacka och Gullmarsplan/Söderort, Tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden samt Tunnelbana till Järfälla/Barkarby

att godkänna att landstingets investeringsbudget för år 2014 utökas med 449 000 000 kronor med fördelning till landstingsstyrelsen

att fastställa landstingets investeringsbudget för år 2014 till 16 381 000 000 kronor

att uppdra till landstingsstyrelsen att i investeringsbudgeten för år 2015 och planåren 2016-2019 inarbeta investeringsutgifter i enlighet med huvudavtalet

att godkänna att finansiering av drift och investeringsutgifter avseende utbyggd tunnelbana i enlighet med 2013 års Stockholmsförhandling sker via Koncernfinansiering under år 2014.

Landstingsstyrelsen har – under förutsättning av landstingsfullmäktiges beslut – för egen del beslutat *att* från och med den 1 mars 2014 inrätta en ny förvaltning som ansvarar för genomförandet av avtalen enligt 2013 års Stockholmsförhandling, *att* fördela en investeringsbudget för år 2014 på 449 000 000 kronor till den nya förvaltningen.

Landstingsstyrelsens motivering

I Stockholmsregionen skapas en tredjedel av Sveriges ekonomiska tillväxt och återfinns nästan en tredjedel av landets totala arbetsmarknad. Stockholmsregionen spelar därmed en viktig roll för den samlade svenska ekonomin. Regionen har också en allt större betydelse för Sveriges samlade tillväxt, värdeskapande, företagande och innovation. Det är mycket positivt att Sverige har en huvudstadsregion som förmår fungera som tillväxtmotor till nytta för hela landet.

Samtidigt är det många som vittnar om att trängseln och framkomligheten blivit en allt större utmaning för regionen. Länet har redan i dag en dryg femtedel av Sveriges befolkning på två procent av Sveriges yta. Befolkningen

växer också snabbt med cirka 35 000 personer per år och väntas nå 2,6 miljoner år 2030. För att möta utvecklingen och möjliggöra fortsatt tillväxt behöver läggas grund för både nya bostäder och arbetsplatser.

En viktig nyckel för att klara utmaningen är att bygga ut kollektivtrafiken med både ökad turtäthet och nya förbindelser. Samtidigt behöver en strategi för utbyggd kollektivtrafik ta sin utgångspunkt i den trafik som utgör själva navet, eller hjärtat, i Stockholms trafiksystem. Det gör utbyggd tunnelbana till en central del i den långsiktiga satsningen i kollektivtrafiken för ett växande Stockholm.

Mot denna bakgrund tillsatte regeringen två förhandlingspersoner med uppgift att förhandla fram en överenskommelse om en utbyggnad av Stockholms tunnelbana. Uppdraget har varit att säkerställa ett snabbt genomförande av en tunnelbaneutbyggnad och en ökad bostadsbebyggelse med största möjliga samhällsekonomiska nytta. I uppdraget har också ingått att lämna förslag på finansiering genom höjda och bredare intäkter från trängselskatt och olika former av medfinansiering.

Stockholms läns landsting, staten, Stockholms stad, Nacka Kommun, Solna stad och Järfälla kommun har efter förhandling kommit överens om utbyggnad av 19 kilometer ny tunnelbana, nio nya tunnelbanestationer och nybyggnation av 78 000 bostäder i länet.

Totalt innebär detta en samlad investering i utbyggnad av Stockholms tunnelbana på 25,7 miljarder kronor. Byggstarten beräknas kunna ske år 2016 och hela projektet bedöms vara avslutat år 2025. Tillsammans med de investeringar som redan beslutats av Stockholms läns landsting innebär detta den största satsningen på tunnelbanan i modern tid.

Den samlade överenskommelsen innebär att hela kollektivtrafiksystemet i Stockholms län påverkas till det bättre. Nya möjligheter för resande att röra sig med tunnelbanan ger positiva effekter för samtliga andra trafikslag och i hela länet. Ett exempel är att regionala pendlare i framtiden kan kliva av vid den nya stationen Stockholm väst i Barkarby och direkt komma in i tunnelbanesystemet utan att behöva passera Centralstationen. Genom denna och andra förbättringar stärks möjligheterna till resande i en växande Stockholmsregion.

Landstingsfullmäktige föreslås godkänna ett huvudavtal samt tre delprojektavtal som reglerar överenskommelsen. Därtill föreslås att landstingsstyrelsen ges i uppdrag att ansvara för genomförandet av utbyggnaden av tunnelbanan samt övriga delar inom ramarna för överenskommelsen.

Som ett led i detta föreslås ett antal konsekvensförändringar i reglemente för landstingsstyrelse och nämnder. Därtill föreslås att en ny förvaltning inrättas. Detta i syfte att på bästa sätt säkerställa att den föreslagna utbyggnaden av tunnelbanan kan genomföras på bästa tänkbara sätt samtidigt som arbetet med ordinarie trafikinvesteringar underlättas. Landstingsfullmäktige föreslås även fatta erforderliga beslut som rör finansiering och investeringsutgifter för tunnelbanans utbyggnad, i enlighet med skrivelse.

Beslutsunderlag

1. Landstingsstyrelsens ojusterade protokollsutdrag den 4 februari 2014 § 11, med S-ledamöternas särskilda uttalande, MP-ledamöternas särskilda uttalande och V-ledamotens särskilda uttalande. Protokollet justeras den 17 februari 2014
2. Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 10 januari 2014 till arbetsutskottet, reviderat 21 januari 2014
3. Centrala samverkansgruppen, utdrag från mötesanteckningar den 22 januari 2014
4. Huvudavtal, Avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling
5. Delprojektavtal, Avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling, Tunnelbana till Nacka och Gullmarsplan/Söderort
6. Delprojektavtal, Avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling, Tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden
7. Delprojektavtal, Avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling, Tunnelbana till Järfälla/Barkarby
8. Förslag till ändringar i reglemente för landstingsstyrelse och nämnder
9. Arbetsutskottets protokollsutdrag den 21 januari 2014 § 2 med S-ledamöternas särskilda uttalande och MP-ledamotens särskilda uttalande
10. Trafiknämndens protokollsutdrag den 21 januari 2014 § 3 med V-ledamotens reservation, S-ledamöternas särskilda uttalande och MP-ledamotens särskilda uttalande
11. Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 10 januari 2014

Stockholms läns landsting
Landstingsstyrelsen

Protokollsutdrag
Sammanträdesdatum
2014-02-04

Datum för justering: 2014-02-17
Datum för anslag: 2014-02-17

---

§ 11
Utbyggnad av tunnelbana enligt 2013 års Stockholmsförhandling
LS 1401-0037

Landstingsrådsberedningens skrivelse den 22 januari 2014 med arbetsutskottets beslut den 21 januari, trafiknämndens yttrande den 21 januari 2014 och landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 10 januari 2014.

S-ledamöternas skrivelse den 30 januari 2014 (bilaga).

MP-ledamöternas skrivelse den 30 januari 2014 (bilaga).

V-ledamotens skrivelse den 30 januari 2014 (bilaga).

Landstingsstyrelsen beslutade enligt landstingsrådsberedningens förslag föreslå landstingsfullmäktige besluta

att godkänna Huvudavtal, Avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling

att godkänna Delprojektavtal, Avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling, Tunnelbana till Nacka och Gullmarsplan/Söderort samt fatta genomförandebeslut för detta investeringsobjekt

att godkänna Delprojektavtal, Avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling, Tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden samt fatta genomförandebeslut för detta investeringsobjekt

att godkänna Delprojektavtal, Avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling, Tunnelbana till Järfälla/Barkarby samt fatta genomförandebeslut för detta investeringsobjekt

att uppdra åt landstingsstyrelsen att ansvara för genomförandet av utbyggnaden av tunnelbanan samt övriga åtgärder som beslutas om inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling

att ändra reglemente för landstingsstyrelse och nämnder

att godkänna att avsteg från Investeringsstrategin och Investeringsstrategins Ansvars- och beslutsordning sker gällande objekten Tunnelbana till Nacka och Gullmarsplan/Söderort, Tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden samt Tunnelbana till Järfälla/Barkarby

forts.

forts. § 11

att godkänna att landstingets investeringsbudget för år 2014 utökas med 449 000 000 kronor med fördelning till landstingsstyrelsen

att fastställa landstingets investeringsbudget för år 2014 till 16 381 000 000 kronor

att uppdra till landstingsstyrelsen att i investeringsbudgeten för år 2015 och planåren 2016-2019 inarbeta investeringsutgifter i enlighet med huvudavtalet

att godkänna att finansiering av drift och investeringsutgifter avseende utbyggd tunnelbana i enlighet med 2013 års Stockholmsförhandling sker via Koncernfinansiering under år 2014

dels – under förutsättning av landstingsfullmäktiges beslut – för egen del besluta

att från och med den 1 mars 2014 inrätta en ny förvaltning som ansvarar för genomförandet av avtalen enligt 2013 års Stockholmsförhandling

att fördela en investeringsbudget för år 2014 på 449 000 000 kronor till den nya förvaltningen.

Särskilda uttalanden antecknades

dels av S-ledamöterna
dels av MP-ledamöterna
dels av V-ledamoten.

- - - -

Stockholms läns landsting

SOCIALDEMOKRATERNA **SÄRSKILT UTTALANDE**

2014-01-21 LS 1401-0037

Landstingsstyrelsen, ärende 11

Utbyggnad av tunnelbanan enligt 2013 års Stockholmsförhandling

Socialdemokraterna har i flera år drivit frågan om utbyggd tunnelbana. Vi välkomnar därför att Moderaterna efter regeringens ingripande nu har tvingats överge sitt mångåriga motstånd mot satsningar på tunnelbanan och presenterat ett konkret förslag till utbyggnader. Vi ställer oss bakom samtliga av de utbyggnader som alliansregeringen föreslår. Detta är dragningar som diskuterats under många års tid. Socialdemokraterna kommer vid en valvinst 2014 ha som högsta prioritet att genomföra utbyggnaderna effektivt och i tid.

Samtidigt är vi övertygade om att den snabba befolkningstillväxt som vi glädjande nog ser i vår region kommer att kräva fler utbyggnader än de föreslagna. Vi Socialdemokrater driver också frågan om en helt ny lila linje som bland annat innebär en tvärförbindelse över Mälaren mellan Liljeholmen och Fridhemsplan. Vi förordar även en förlängning till Älvsjö och tunnelbana till Täby i närtid.

Utbyggnadsförslagen spänner över en lång tidsrymd och mycket återstår att göra på olika nivåer – riksdag, landsting och berörda kommuner – för att planerna ska kunna genomföras. Mot den bakgrunden är det beklagligt att regeringens förhandlingspersoner under arbetes gång inte har haft ambitionen att söka brett politiskt stöd för sitt förslag. Frågan är också om de organisatoriska förutsättningarna är tillräckliga. En god kompetensförsörjning med minskat konsultberoende kommer att krävas.

Landstingsmoderaternas blockering när det gäller tunnelbanans utbyggnad under sina sju år vid makten har skapat stor osäkerhet bland bostadsmarknadens aktörer och bidragit till att takten för bostadsbyggandet har hämmats. En bred överenskommelse över blockgränsen skulle skapa den långsiktighet och de stabila förutsättningar som bostadsmarknadens aktörer behöver. Ska bostadsplanerna realiseras krävs en mycket högre takt i bostadsbyggandet än vad berörda kommuner än så länge visat att de mäktar med. Tidigare utfästelser om ökat bostadsbyggande som gjorts har inte infriats utan mest visat sig vara visioner. Ska vi nå målen krävs en förstärkt koppling till den strategiska trafikplaneringen. En framgångsfaktor för att nå önskvärda volymer är vidare en större andel hyresrätter än vad som byggs idag. Mot den bakgrunden är det olyckligt att krav på hyresrätter inte finns med i avtalen.

Kommunerna kommer i den föreslagna uppgörelsen att få bära en historiskt stor andel av finansieringen. Kommunernas bidrag är de facto större än statens. I västsvenska paketet är statens andel 50 procent. I denna uppgörelse står staten bara för 18 procent. Landets främsta tillväxtregion får därmed sämre villkor än andra regioner. Det är inte rimligt.

Stockholms läns landsting

SÄRSKILT UTTALANDE

LANDSTINGSSTYRELSEN
Miljöpartiet de gröna

Datum 2014-02-04

LS 1401-0037 Ärende nr: 11

Utbyggnad av tunnelbanan enligt 2013 års Stockholmsförhandling

Miljöpartiet de gröna uppskattar att tunnelbanan byggs ut i Stockholmsregionen, det är välbehövligt för att klara klimatmål och för att minska trängseln i kollektivtrafiken.

Vi konstaterar att hela utbyggnaden kommer att hanteras av en egen förvaltning underställd Arbetsutskottet och Landstingsstyrelsen. Med tanke på den komplexa situationen med fyra kommuner, stat och landsting som är involverade är det begripligt. Samtidigt vill vi poängtera att vi önskar se en organisation efter valet som innebär att arbetsutskottet inte är det enda organ som förvaltningen redovisar till.

Utbyggnaden av tunnelbanan är ett projekt med mycket lång byggtid och en väldigt stor investeringsvolym, där kostnader, tidplan och risker behöver hållas under noga kontroll över tid. Vi är även oroliga för hur Alliansen ska klara av att hantera den utökade investeringsvolymen utan ytterligare intäktsförstärkningar. Därför är det av största vikt att styrningen och uppföljningen av projektet sker systematiskt och på ett bättre sätt än vad som tidigare varit fallet under alliansens tid vid makten.

Det är också mycket viktigt att tidigt säkra dialog och informationsutbyte med Trafiknämnden och dess förvaltning. Den långa byggtiden innebär att övriga tunnelbanenätet kommer att moderniseras och nya tunnelbanevagnar kommer att gå i trafik. Diskussionen om plattformsväggar intensifieras och förhoppningsvis kommer det finnas installerade partiella väggar på de mest utsatta stationerna, inte minst av säkerhetsskäl för resenärer och för att förbättra arbetsmiljön för förare.

Planprocessen är helt avgörande för att klara bygget i tid. Det ansvaret ligger helt på de fyra kommuner som är involverade. Det är därför oerhört viktigt att tidigt i processen rigga en organisation som jobbar för att få med både ansvariga politiker i kommuner och

landstinget samt berörda tjänstemän i dialogerna med medborgare. Alltför många stora byggprojekt har hamnat snett från början på grund av bristande planprocesser. Det handlar då om den tidiga dialogen innan PBL-samråden kommer igång. Det är i detta skede som politiker bör vara ute på plats och lyssna på människor för att ta in kritiska synpunkter. Det är mycket sällsynt att politiker från olika nivåer varit tillgängliga för medborgare samtidigt. Det har inneburit en Svarte Petter-situation där ansvaret bollas på någon annan. Utbyggnaden av tunnelbanan är för viktigt för att misslyckas med!

Stockholms läns landsting

LANDSTINGSSTYRELSEN
VÄNSTERPARTIET

Särskilt uttalande
2014-02-04

Ärende 11

LS 1401-0037

Utbyggnad av tunnelbanan enligt 2013 års Stockholmsförhandling

Vänsterpartiet anser att det är bra att det äntligen planeras för en utbyggnad av tunnelbanan i Stockholms län vilket vi länge har verkat för. Vi stödjer även förslaget om en ny förvaltning direkt underställd landstingsstyrelsen med övergripande ansvar för planering och genomförand av tunnelbaneutbyggnad.

Det är glädjande att det blir en tunnelbana till Nacka Forum, men vi vill också se en förlängning i steg två till Orminge centrum. Vänsterpartiet har även under en längre tid förordat utbyggd tunnelbana från Odenplan till Karolinska/ Hagastaden med vidare förlängning till Solna station. Detta har Moderaterna hårdnackat vägrat under sju års tid. Den långdragna processen har sannolikt fördyrat tunnelbanelösningen till Karolinska rejält. Vi har också motionerat om en förlängning av tunnelbanan från Hagsätra till Älvsjö station. En angelägen satsning som måste till i närtid är utbyggnaden av Spårväg Syd i två etapper. Vi vill även utreda möjligheten med tunnelbana från Liljeholmen till Fridhemsplan med vidare förlängning i nordostlig eller nordvästlig riktning. Både Akalla och Hjulsta skulle kunna kopplas till Barkarby men ingen utredning föreligger som visar vad som är bästa lösning.

Ett viktigt och stort investeringsbeslut som utbyggnad av tunnelbanan ska inte forceras fram för att det är valår, utan bör ske blocköverskridande för att vara robust. Det underlag landstingsstyrelsen nu förutsätts fatta beslut om är förvånansvärt tunt och behandlas utanför landstingets övriga investeringsbehov. Stockholms läns landsting står inför gigantiska investeringar de kommande decennierna, både inom hälso- och sjukvård och kollektivtrafik. Varje investeringsbeslut måste tas med en helhetssyn, det vore förkastligt att behöva ställa utbyggnad av tunnelbanan mot landstingets behov av att bygga ut hälso- och sjukvård. För att säkerställa att detta inte sker ska samtliga investeringar – även utbyggnaden av tunnelbanan – inordnas i landstingets investeringsplan.

Av underlaget framgår att endast 449 miljoner tillskjuts till landstingets investeringsbudget och då bara för år 2014. Resterande del av landstingets investeringskostnader för utbyggd tunnelbana på 6,2 miljarder ska inrymmas i befintlig budget. Hur detta kommer att påverka landstingets andra akuta investeringsbehov är oklart.

Vi anser att 2013 års Stockholmsförhandling bygger på helt felaktiga premisser. Statens medfinansiering är endast 18 procent, resterande medel är trängselskatteintäkter. Vänsterpartiet anser att statens medfinansiering ska vara 50 procent.

Vänsterpartiet anser att trängselskatten ska beslutas av regionen. Syftet med trängselavgifter är att minska på trängseln för att uppnå miljömålen – de ska inte vara en intäktskälla. Vår inställning till Förbifart Stockholm är sedan länge väl känd – intäkterna ska, i enlighet med folkomröstningen 2006, gå till utbyggd kollektivtrafik.

Vänsterpartiet anser att Stockholmsförhandlingen 2013 innebär att rika kommuner köper sig före prioriteringsordningen gentemot andra kommuner.

Viktiga uppgifter och risker saknas i underlaget, som landstingets årliga utökade driftskostnader till följd av utbyggnaden, kostnadsökningar som följer av överklaganden av till exempel detaljplaner och depålägen. Risker för ökande kostnader, om ytterligare stationer tillkommer samt om stationslägen eller spårdragningar förändras, ingår inte. En analys av projektets samhällsekonomiska lönsamhet saknas.

Flera strategiska avvägningar och bedömningar som underlaget bygger på lyser med sin frånvaro. Vänsterpartiet stödjer konverteringen av grön linje till blå linje, men saknar en motivering till varför just Hagsätralinjen valts.

För att uppnå målet om ökade kollektivtrafikandelar måste det finnas smidiga och enkla övergångar mellan trafikslag. Placeringen av stationen Söderort/Globen måste möjliggöra byte mellan buss, tvärbana samt övriga tunnelbanelinjer vid Gullmarsplan. Hur detta ska lösas framgår inte i underlaget. Vi anser också att det är viktigt att Norra stationsområdet med Nya Karolinska och Karolinastaden får ett fungerande stationsläge, men var detta ska ligga framgår inte i underlaget.

Vänsterpartiet ser avslutningsvis en stor risk i att kommunernas motprestation – byggandet av 78 000 bostäder – inte preciserats närmare. Vi anser att det är billiga hyresrätter som ska byggas, inte fler bostadsrätter. Att det är hyresrätter som efterfrågas framgår med all önskvärd tydlighet av de över 400 000 som står i bostadskö idag.

Vi ställer oss även frågande till om den planerade byggstarten 2016 har tagit i beaktande eventuella överklagandeprocesser.

Vänsterpartiet efterfrågar ett fördjupat svar på följande frågor:

- Hur kommer tunnelbaneutbyggnaden att påverka landstingets kommande investeringskostnader i hälso- och sjukvård respektive kollektivtrafik 2016-2030?
- Hur stor beräknas ökningen av SL:s årliga driftskostnader bli till följd av utbyggnaden?
- Hur stor beräknas kostnadsökningen kunna bli vid en försenad utbyggnad på grund av överklaganden?
- Kommer Nya Karolinska att få en station?
- Vad är kostnaden för en station mellan Hagastaden och Arenastaden?
- Hur ska övergången ske mellan de olika trafikslagen vid station Söderort/Globen/Gullmarsplan?
- Varför ska Hagsätragrenen konverteras till blå linje och inte Farsta- eller Skarpnäckslinjen?
- Vilken samhällsekonomisk analys finns för denna tunnelbaneutbyggnad?

Stockholms läns landsting

Landstingsstyrelsens förvaltning
Landstingsdirektörens stab

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2014-01-10

LS 1401-0037

Landstingsstyrelsens
arbetsutskott

Ankom
Stockholms läns landsting
2014 -01- 10
Dnr LS 1401-0037
Rotel I

Utbyggnad av tunnelbanan enligt 2013 års Stockholmsförhandling

Ärendebeskrivning

Förslag till godkännande av avtal om utbyggnad av tunnelbanan enligt 2013 års Stockholmsförhandling samt förslag om organisation för genomförande.

Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 10 januari 2014

Huvudavtal, Avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling

Delprojektavtal, Avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling, Tunnelbana till Nacka och Gullmarsplan/Söderort

Delprojektavtal, Avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling, Tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden

Delprojektavtal, Avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling, Tunnelbana till Järfälla/Barkarby

Förslag till ändringar i reglemente för landstingsstyrelse och nämnder

Förslag till beslut

Arbetsutskottet föreslår landstingsstyrelsen *dels* föreslå landstingsfullmäktige besluta

att godkänna Huvudavtal, Avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling

att godkänna Delprojektavtal, Avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling, Tunnelbana till Nacka och Gullmarsplan/Söderort samt fatta genomförandebeslut för detta investeringsobjekt

att godkänna Delprojektavtal, Avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling, Tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden samt fatta genomförandebeslut för detta investeringsobjekt

att godkänna Delprojektavtal, Avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling, Tunnelbana till Järfälla/Barkarby samt fatta genomförandebeslut för detta investeringsobjekt

att uppdra åt landstingsstyrelsen att ansvara för genomförandet av utbyggnaden av tunnelbanan samt övriga åtgärder som beslutas om inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling

att ändra reglemente för landstingsstyrelse och nämnder enligt bilagt förslag

att godkänna att avsteg från Investeringsstrategin och Investeringsstrategins Ansvars- och beslutsordning sker gällande objekten Tunnelbana till Nacka och Gullmarsplan/Söderort, Tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden samt Tunnelbana till Järfälla/Barkarby

att godkänna att landstingets investeringsbudget för år 2014 utökas med 449 000 000 kronor med fördelning till landstingsstyrelsen

att fastställa landstingets investeringsbudget för år 2014 till 16 331 700 000 kronor

att uppdra till landstingsstyrelsen att i investeringsbudgeten för år 2015 och planåren 2016-2019 inarbeta investeringsutgifter i enlighet med huvudavtalet

att godkänna att finansiering av drift och investeringsutgifter avseende utbyggd tunnelbana i enlighet med 2013 års Stockholmsförhandling sker via Koncernfinansiering under år 2014

dels – under förutsättning av landstingsfullmäktiges beslut – för egen del besluta

att från och med den 1 mars 2014 inrätta en ny förvaltning som ansvarar för genomförandet av avtalen enligt 2013 års Stockholmsförhandling

att fördela en investeringsbudget för år 2014 på 449 000 000 kronor till den nya förvaltningen.

Förvaltningens förslag och motivering

Sammanfattning
Stockholms läns landsting, staten, Stockholms stad, Nacka Kommun, Solna stad och Järfälla kommun har efter förhandling kommit överens om utbyggnad av tunnelbanan och nybyggnation av 78 000 nya bostäder i länet. Landstingsfullmäktige föreslås nu godkänna avtalen som reglerar överenskommelsen.

Investeringsutgiften för utbyggnad av tunnelbanan inklusive fordon och depåer uppgår till 25,7 miljarder kronor (prisnivå januari 2013) fördelat på perioden 2014-2025.

Landstingsstyrelsen föreslås ansvara för genomförandet av avtalen enligt 2013 års Stockholmsförhandling. En ny förvaltning bör inrättas för genomförandet.

Bakgrund
I Stockholms län finns nästan en tredjedel av Sveriges arbetsmarknad och en dryg femtedel av befolkningen på två procent av landets yta. Befolkningen växer med cirka 35 000 personer per år. Spårkapaciteten i tunnelbanan utnyttjas nästan maximalt under rusningstid och det finns en bostadsbrist i länet. Regeringen beslutade i februari 2013 om ett kommittédirektiv, 2013 års Stockholmsförhandling, i vilket en förhandlingsperson ges i uppdrag att genomföra en förhandling om

Stockholms läns infrastruktur i syfte att åstadkomma en utbyggnad av tunnelbanan och ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län.

Överväganden
Stockholms läns landsting, staten, Stockholms stad, Nacka Kommun, Solna stad och Järfälla kommun har efter förhandling kommit överens om utbyggnad av 19 kilometer ny tunnelbana, nio nya tunnelbanestationer och nybyggnation av 78 000 bostäder i länet. Parterna är också överens om att förändrade och breddade trängselskatter ska införas och utgöra en del av finansieringen av projektet. Tunnelbanan föreslås byggas ut i tre riktningar:

- Utbyggnad av tunnelbana till Nacka och Gullmarsplan/Söderort.
- Utbyggnad av tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden.
- Utbyggnad av tunnelbanan från Akalla till Barkarby station.

Landstingsfullmäktige föreslås godkänna ett huvudavtal samt tre delprojektavtal som reglerar överenskommelsen. Byggstarten beräknas kunna ske år 2016 och hela projektet bedöms vara avslutat år 2025. Fördröjning på grund av eventuella överklaganden är inte inkluderade i tidplanen. I huvudavtalet har särskilt reglerats hur avtalsparterna ska samverka för genomförandet av överenskommelsen.

Nedan beskrivs kortfattat de olika delprojektsavtalen.

Tunnelbana till Nacka och Gullmarsplan/Söderort
Utbyggnaden av tunnelbana till Nacka sker med stationer vid Sofia, Hammarby kanal, Sickla, Järla och Nacka Centrum.

Utbyggnaden av tunnelbanan till Gullmarsplan/Söderort sker med station vid Sofia samt en ny station i anslutning till nuvarande station Gullmarsplan. Söder om Gullmarsplan är inriktningen att bygga en ny station i Söderstaden/Slakthuset och ansluta de nya spåren till nuvarande Hagsätragrenen norr om station Sockenplan.

Slutlig sträckning kommer avgöras inom ramen för planläggningsarbetet som ska omfatta studier och samråd även av alternativa sträckningar, exempelvis med en ny station under nuvarande station Globen och en anslutning till Hagsätragrenen norr om station Enskede Gård.

Delprojektet är uppdelat i tre etapper. Investeringskostnaden, exklusive fordon och depå, uppgår till cirka 12,5 miljarder kronor (prisnivå januari 2013). Av detta avser cirka 2,0 miljarder kronor sträckan Kungsträdgården

– Sofia (etapp 1), ca 6,7 miljarder kronor sträckan Sofia – Nacka Centrum (etapp 2) och 3,8 miljarder kronor sträckan Sofia – Gullmarsplan/Söderort (etapp 3). Se vidare bilaga Delprojektavtal avseende Tunnelbana till Nacka och Gullmarsplan/Söderort.

Tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden
Delsträckan till Hagastaden byggs ut med en trespårslösning vid Odenplan med stationer vid Hagastaden och Arenastaden samt med förberedelse för en eventuell tredje station mellan dessa. Denna lösning medger såväl en ny linje från Arenastaden till Odenplan som genomgående trafik till/från Arenastaden, som inte påverkar nuvarande Gröna linjen negativt. Slutlig sträckning avgörs inom ramen för kommande planläggningsarbete.

Investeringskostnaden, exklusive fordon och depå, uppgår till cirka 4,1 miljarder kronor (prisnivå januari 2013). Av detta avser cirka 2,1 miljarder kronor delsträckan Odenplan – Hagastaden och cirka 2,0 miljarder kronor avser delsträckan Hagastaden – Arenastaden. Se vidare bilaga Delprojektavtal avseende Tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden.

Tunnelbanan till Järfälla/Barkarby
Utbyggnaden av tunnelbanan till Barkarby innebär stationer i Barkarbystaden och Barkarby station/Stockholm Väst. Slutlig sträckning avgörs dock inom ramen för planläggningsarbetet. Investeringskostnaden, exklusive fordon och depå, uppgår till ca 2,9 miljarder kronor (prisnivå januari 2013). Se vidare bilaga Delprojektavtal avseende Tunnelbana till Järfälla/Barkarby

Ny förvaltning för utbyggnaden av tunnelbanan
Stockholms läns landsting får ett omfattande ansvar för genomförandet av utbyggnaden av tunnelbanan. Landstingsstyrelsen bör ansvara för detta strategiskt viktiga genomförande av tunnelbanans utbyggnad. För att hantera genomförandet av investeringarna i infrastruktur föreslås en förvaltning inrättas under landstingsstyrelsen med namnet Förvaltning för utbyggd tunnelbana.

Merparten av finansieringen för utbyggnaden av tunnelbanan kommer från externa parter vilket medför att det är angeläget att upprätta en organisation som är tydligt skild från den ordinarie verksamheten i trafiknämnden. En renodlad organisation för genomförandet av utbyggnaden skapar förutsättningar för en tydlig och transparent redovisning av kostnader och genomförandet samt minskar risken för att tidplanen påverkas av ordinarie verksamhet. En egen förvaltning för

projektet bedöms även underlätta möjligheten att rekrytera specifik kompetens för uppdraget.

I takt med att den nya infrastrukturen blir klar kommer trafiknämnden att inleda arbetet med att säkra driften av den nya tunnelbanan. Ett nära samarbete mellan Förvaltning för utbyggd tunnelbana och trafikförvaltningen kommer att etableras redan vid projektets start.

Landstingsstyrelsens nya ansvar för utbyggnaden av tunnelbanan föranleder en ändring av landstingets reglemente för landstingsstyrelse och nämnder i enlighet med bilaga Förslag till ändringar i reglemente för landstingsstyrelse och nämnder.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Överenskommelsen innebär att de berörda parterna finansierar utbyggnaden av tunnelbanan gemensamt. Hela utbyggnaden av tunnelbanan genomförs till en bedömd investeringskostnad om 19 500 miljoner kronor (prisnivå januari 2013), därutöver finansierar landstinget fordon och depåer till ett totalt belopp om 6 200 miljoner kronor i 2013 (januari) års prisnivå. Totalt uppgår de samlade investeringarna till 25 700 miljoner kronor i 2013 (januari) års prisnivå. Den samlade investeringen görs av landstinget, finansieringen fördelas mellan parterna i enlighet med nedanstående tabell.

Part	**Belopp** *(miljoner kronor)*	**Procent**
Staten	13 650	53,1
Landstinget	6 850	26,7
Stockholm	2 950	11,5
Nacka	850	3,3
Solna	600	2,3
Järfälla	800	3,1
TOTALT	**25 700**	**100,0**

Investeringsutgiften som budgeteras inom landstinget motsvaras av den årliga tillkommande ökningen av landstingets anläggningstillgångar. De samlade investeringarna kommer i enlighet med överenskommelsen vara 25,7 miljarder kronor. Alla kostnader och intäkter i avtalen är angivna i 2013 års prisnivå (januari) och ska vid tillämpningen justeras utifrån förändringen av Konsumentprisindex.

Överenskommelsen innebär vidare att landstinget under perioden 2014-2022 förskotterar och står för finansieringen av investeringarna för 2 825 miljoner kronor varav 825 miljoner kronor avser länsstyrelsens andel av statlig medfinansiering. Staten kommer sedan återbetala motsvarande summa år 2025 och 2030 under förutsättning att landstingets åtagande enligt överenskommelsen är uppfyllt. Landstingets finansiering kommer att ske genom egen likviditet och upptagna lån i enlighet med landstingets Finanspolicy.

Genom landstingets och kommunernas förskottering skapas förutsättningar för att tidigarelägga utbyggnaden av tunnelbanan och därmed utöka bostadsbyggandet i Stockholms län. Förskotteringen skapar även incitament för att hålla tidplaner och förverkliga avtalets alla delar.

Mellan åren 2020 och 2025 kommer landstinget att bli ägare till de nya delarna av tunnelbanan, vilket innebär att avskrivningskostnaden vid färdigställande av respektive delprojekt kommer att belasta landstingets resultat. Samtidigt kommer den medfinansiering som staten respektive kommunerna står för, totalt ca 97 procent, att aktiveras i motsvarande takt och generera intäkter. Resultatet motsvarar således netto av generade avskrivningskostnader och intäkter för medfinansiering. Nettokostnaden beräknas efter färdigställande år 2025 uppgå till 19 miljoner kronor per år, beräknat i prisnivå januari 2013.

Utöver avskrivningskostnader kommer landstinget, vid hundra procent upplåning under åren 2014-2030, som mest ha cirka 160 miljoner i räntekostnader år 2022. Initialt uppgår räntekostnaden till drygt 10 miljoner kronor per år. Härutöver tillkommer avskrivnings- och räntekostnader för fordon och depåer som landstinget finansierar, vilka som mest kommer att uppgå till cirka 400 miljoner kronor årligen baserat på prisnivå januari 2013.

Investeringsutrymmet för åren 2016-2025 är svårberäknat. Vid analys utifrån givna faktorer bedöms dock att investeringen kommer att kunna inrymmas i landstingets framtida ekonomi med en bibehållen ekonomi i balans.

Godkännande av avtalen och genomförandebeslut för respektive investeringsobjekt innebär en samlad investeringsutgift för utbyggd tunnelbana på 19 500 miljoner (i prisnivå januari 2013), varav 18 850 miljoner kronor vilket motsvarar cirka 97 procent, finansieras av staten och de berörda kommunerna. Landstinget svarar därutöver för finansiering av fordon och depåer samt räntekostnader för förskotterade medel.

Grunden för de investeringsobjekt som berörs i detta tjänsteutlåtande är 2013 år Stockholmsförhandling mellan staten, landstinget och berörda kommuner. I avtalet åligger det landstinget 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 att landstingsfullmäktige, för investeringarna för utbyggd tunnelbana till Nacka och Gullmarsplan/Söderort, Arenastaden via Hagastaden samt Järfälla/Barkarby, gör avsteg från nämnda styrdokument bland annat avseende utredningsbeslut, inriktningsbeslut samt att underlag för genomförandebeslut i enlighet med investeringsstrategin inte är framtaget.

Landstingsfullmäktige föreslås dock fatta genomförandebeslut för investeringsobjektet utbyggd tunnelbana till Nacka och Gullmarsplan/Söderort, Arenastaden via Hagastaden och Järfälla/Barkarby till en samlad investeringsutgift på 19 500 miljoner kronor i prisnivå januari 2013 under åren 2014-2025.

Gängse beslutsprocess enligt Investeringsstrategin ska dock följas för de investeringsobjekt i fordon och depåer, med en total investeringsutgift mellan åren 2019-2023 på 6 200 miljoner (i prisnivå januari 2013), som landstinget ska finansiera på egen hand.

Investeringarna påbörjas under år 2014. Med anledning av detta föreslås att investeringsbudgeten utökas med 449 miljoner kronor 2014, varav landstinget finansierar 189 miljoner kronor, och fastställs totalt till 16 331,7 miljoner kronor. Finansieringen av den utökade investeringsbudgeten säkerställs av Koncernfinansiering. Budgeten föreslås fördelas till landstingsstyrelsen för den nyinrättade förvaltningen. Vidare föreslås att landstingsstyrelsen ges i uppdrag att för den nya förvaltningens räkning, i investeringsbudgeten 2015-2019, inarbeta investeringsutgifter enlighet avtalet.

I enlighet med överenskommelsen ska kostnadsökningar som överskrider uppräkning med Konsumentprisindex bäras av parterna upp till ett tak på 2 925 miljoner kronor, vilket för landstinget motsvarar ett tak på 780 miljoner kronor exklusive de eventuella fördyringar som kan uppstå för fordon, depåer och depåanslutningar.

De uppkomna investeringsutgifterna, 449 miljoner kronor för år 2014, samt eventuella administrativa kostnader under år 2014 som beräknas till cirka

fem miljoner kronor föreslås finansieras via Koncernfinansiering under år 2014.

Miljökonsekvenser av beslutet

En utbyggnad av tunnelbanan bedöms ge en positiv effekt på miljön. Det är dock av stor vikt att miljöhänsyn tas vid genomförandet av projektet både avseende byggnation och införskaffande av nya vagnar m.m. Miljökonsekvensbedömningar kommer därför att göras löpande i projektets genomförande.

Toivo Heinsoo
Landstingsdirektör

Hans-Erik Malmros
Utvecklingsdirektör

Gunnel Forsberg
Ekonomidirektör

Landstingsstyrelsens förvaltning
SLL Ekonomi och finans

TJÄNSTEANTECKNING
2014-01-21

Diarienummer
LS 1401-0037

Finansroteln

Utbyggnad av tunnelbanan enligt 2013 års Stockholms-förhandling

Till följd av en felaktig summering av SLL Ekonomi och Finans, på grund av brister i kvalitetssäkringen, i rubricerat ärende avseende landstingets investeringsbudget för år 2014 görs följande ändring;

I att-sats:

Ursprunglig skrivning
att fastställa landstingets investeringsbudget för år 2014 till
16 331 700 000 kronor

Ny skrivning
att fastställa landstingets investeringsbudget för år 2014 till
16 381 000 000 kronor

Vidare ändras i text på sidan 8:

Konsekvensändring anges i fel stil

Investeringarna påbörjas under år 2014. Med anledning av detta föreslås att investeringsbudgeten utökas med 449 miljoner kronor 2014, varav landstinget finansierar 189 miljoner kronor, och fastställs totalt till **16 381,0** miljoner kronor. Finansieringen av den utökade investeringsbudgeten säkerställs av Koncernfinansiering. Budgeten föreslås fördelas till landstingsstyrelsen för den nyinrättade förvaltningen. Vidare föreslås att landstingsstyrelsen ges i uppdrag att för den nya förvaltningens räkning, i investeringsbudgeten 2015-2019, inarbeta investeringsutgifter enlighet avtalet.

Gunnel Forsberg
Ekonomidirektör

Stockholms läns landsting

Landstingsstyrelsens förvaltning

UTDRAG FRÅN
MÖTESANT CSG 2014-01-22

LS 1401-0037

Utdrag från mötesanteckningar förda vid möte med centrala samverkansgruppen den 22 januari 2014

Ankom
Stockholms läns landsting
2014 -01- 27
Dnr LS 1401-0037

Punkt 2

Slutbehandling av förslag till ny förvaltning med anledning av utbyggnad av tunnelbanan enligt 2013 års Stockholmsförhandling

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande och tillhörande bilagor var tidigare utsänt och muntlig information i ärendet hade lämnats vid möte i centrala samverkansgruppen den 20 januari 2014.

Vid dagens möte delas tjänsteanteckning daterat den 21 januari 2014 ut.

Vision inkommer med följande protokollsanteckning:

”Vision har i tjänsteutlåtandet och vid föredragningen i CSG den 20 januari tagit del av argumenten för att ha en ny förvaltning för utbyggnaden. Vi förstår parternas krav på tydlig särredovisning av detta stora projekt.

Landstingsstyrelsens förvaltning har ingen erfarenhet av att bygga tunnelbana. I landstinget finns erfarenhet av stora byggprojekt inom LSF FO Strategiska fastighetsfrågor, inom Locum AB samt inom trafikförvaltningen.

Kompetens och erfarenhet av att projektera, bygga/upphandla och drifta kollektivtrafik finns inom trafikförvaltningen. Detta gäller även tillstånden att bedriva trafik, kunskaper om säkerhetssystem, m.m. Vision anser därför att arbetsgivaren på nytt ska pröva möjligheten att organisera projektet inom trafikförvaltningen, tydligt skilt från den ordinarie verksamheten i förvaltningen.

Vad gäller styrningen av projektet finns i avtalen flera olika styrelser och styrgrupper så det bör vara möjligt att ha direkt inflytande från landstingsstyrelens AU.”

Arbetsgivaren konstaterar att ärendet härmed är slutbehandlat.

För anteckningarna
Jennie Eckerling

Rätt utdraget intygas:

Hanna Fellenius

Delges:
Akten
Landstingsstyrelsen

Ankom
Stockholms läns landsting
2014 -01- 07
Dnr LS 1401-0037

2013 ÅRS
STOCKHOLMS
FÖRHANDLING

2014-01-07

Huvudavtal

Avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling

Parter

1. Staten, genom 2013 års Stockholmsförhandling
2. Stockholms läns landsting
3. Stockholms stad
4. Nacka kommun
5. Solna stad
6. Järfälla kommun

Staten, genom 2013 års Stockholmsförhandling, Stockholms läns landsting, Stockholm stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun benämns nedan enskilt för "Part", och gemensamt för "Parterna". Stockholm, Nacka, Solna och Järfälla benämns nedan enskilt för "Kommun(en)", och gemensamt för "Kommunerna". Stockholms läns landsting benämns nedan enskilt för "Landstinget". Staten, genom 2013 års Stockholmsförhandling, benämns nedan enskilt för "Staten".

1. Inledning

I Stockholmsregionen finns nästan en tredjedel av Sveriges arbetsmarknad och länet har en dryg femtedel av Sveriges befolkning på två procent av Sveriges yta. Befolkningen växer med drygt 35 000 personer per år och väntas nå 2,5 miljoner år 2022. Den höga befolkningstätheten möjliggör resurseffektiva lösningar och en effektiv arbetsmarknadsregion. Det regionala transportsystemets snabbhet och tillförlitlighet är av central betydelse för näringslivets möjlighet att utveckla sin internationella konkurrenskraft och därmed motivera sin verksamhet i landet. Tillväxten i regionen ställer således krav på utbyggnad av transportinfrastrukturen och effektiva kollektivtrafiktransporter.

Spårkapaciteten i tunnelbanan utnyttjas under högtrafik i stort sett maximalt redan idag. Tunnelbanan är det mest utnyttjade färdmedlet i Stockholm och är hårt belastad i de centrala delarna. Vid störningar uppstår lätt överbelastningar. Effekterna av att Stockholm växer syns också på bostadsmarknaden. I länet finns en brist på bostäder.

Att minska bostadsbristen och dimensionera bostadsmarknaden för framtida behov samt att bygga ut kollektivtrafiken i länet är sålunda en förutsättning för att Stockholmsregionen ska kunna fortsätta utvecklas på ett positivt sätt.

En förutsättning för att kunna bygga det stora antalet bostäder i regionen som behövs är att ha ett kollektivtrafiksystem som kan möta detta behov. Den spårbundna kollektivtrafiken är här central då det behövs en utbyggd kapacitetsstark kollektivtrafik.

Regeringen har den 28 februari 2013 beslutat om kommittédirektiv (2013:22, Utbyggnad av tunnelbana och ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län) som gett förhandlingsperson i uppdrag att genomföra en förhandling om Stockholms läns infrastruktur i syfte att åstadkomma en utbyggnad av tunnelbanan.

Med anledning av detta arbete har Parterna beslutat sig för att ingå detta Avtal inför det fortsatta arbetet med tunnelbanans utbyggnad.

En tunnelbaneutbyggnad i denna omfattning möjliggör en kraftigt utökad bostadsbebyggelse. Den ökade bostadsbebyggelsen sker inte bara längs utbyggda delar av tunnelbanan utan längs hela den kapacitetsförstärkta tunnelbanelinjen. Sammantaget innebär Avtalet att Kommunerna åtar sig att själva eller genom annan bostadsexploatör uppföra 78 000 bostäder i berörd geografi. För precisering hänvisas till respektive Delprojektavtal.

Som en förutsättning för finansieringen av utbyggnaden av tunnelbanan finns även med förändrade och breddade trängselskatter som alla Parter står bakom. Intäkterna från trängselskatter är beräknade utifrån att trängselskatt införs på Essingeleden från och med 2016 (max-taxa 30 kronor) och att skatten på den nuvarande zonen höjs från och med 2016 (max-taxa 35 kronor). Maxtaxan per dygn höjs till 105 kronor.

Medel motsvarande intäkter från trängselskatt i Stockholms län, efter avdrag för system- och administrationskostnader, används till finansiering av infrastrukturinvesteringar i länet. Regeringen bereder förslag om trängselskatt i Stockholms län med regionen och andra berörda intressenter, myndigheter m.fl. Medel motsvarande trängselskatten i Stockholms län finansierar merparten av Förbifart Stockholm och också vissa regionala projekt i enlighet med Stockholmsöverenskommelsen från 2009 som också förutsätter att trängselskatt tas ut på Essingeleden från och med 2022. Medel motsvarande de höjda och breddade intäkter, som innefattas av denna överenskommelse, innebär även att medel motsvarande trängselskatt i Stockholms län kommer att bidra till finansieringen av tunnelbanans utbyggnad.

Parterna finansierar utbyggnaden av tunnelbanan. Hela utbyggnaden av tunnelbanan genomförs till en investeringskostnad om 19 500 miljoner kronor. Därutöver finansierar Landstinget fordon och depåer till ett belopp om 6 200 miljoner kronor. Tillsammans med investeringen i utbyggnad av tunnelbanan uppgår de samlade investeringarna till 25 700 miljoner kronor.

2. Definitioner

2.1 I detta Avtal ska följande begrepp ha den innebörd som framgår nedan:

Avtalet:	avser Huvudavtalet, inklusive bilaga 1-3 samt tillhörande underbilagor
Huvudavtal:	avser texten i detta dokument, exklusive bilagor
Delprojektavtal:	avser avtal med bl.a. bilagor om finansiering och medfinansiering samt bostadsbyggande för respektive Delprojekt, som ska träffas av berörda Parter

Genomförandeavtal:	har den innebörd som framgår av texten i punkt 4.3
Styrelsen:	har den betydelsen som framgår av texten i punkt 11.2 i
Delprojektstyrelse:	har den innebörd som framgår av texten i punkt 11.2 ii
Projektet:	har den innebörd som framgår av texten i punkt 3.1
Delprojekt:	avser respektive utbyggnadsdel/sträcka som framgår av Punkten 3.2 i-iii
Projektmedel:	avser sådana medel som Parterna förbundit sig att enligt detta Avtal och Bilaga 1 till Delprojektavtalen tillskjuta för genomförande av Projektet respektive Delprojekt
Rapporten:	Underhandsrapporter från Trafikförvaltningen vid Stockholms läns landsting till Statens förhandlingspersoner 2013-06-05 (SL-2013-00510)

2.2 När det i detta Avtal hänvisas till kostnader och intäkter, är sådana kostnader och intäkter angivna i 2013 års prisnivå (januari). Samtliga intäkter och kostnader ska räknas om med KPI.

2.3 Till detta Huvudavtal biläggs Delprojektavtalen, med följande likalydande underbilagor till respektive Delprojektavtal:

- Bilaga 1, Investerings och finansieringsplan
- Bilaga 2, Förskotteringsplan till avtal
- Bilaga 3, Tidplan för utbyggnaden

Om det förekommer motstridigheter i de handlingar som tillsammans utgör Avtalet ska texten i Huvudavtalet äga företräde framför texten i Delprojektavtal. Vid eventuella motstridigheter mellan bilagorna till detta Huvudavtal och/eller mellan ovan nämnda underbilagor till Delprojektavtal gäller att om en specifik uppgift i visst dokument motsäger en generell uppgift i ett annat dokument ska den specifika uppgiften äga företräde.

3. Syfte och geografisk omfattning m.m.

3.1 Syftet med detta Avtal är att övergripande reglera förutsättningarna för tunnelbanans utbyggnad, fordon och depåer samt depåanslutningar, finansieringen av utbyggnaden, grundläggande förhållanden mellan Parterna vid genomförandet av tunnelbanans utbyggnad samt anslutningar till övriga trafikslag. ("Projektet").

Delprojekten för tunnelbanans utbyggnad kommer att planläggas antingen med detaljplan, enligt plan- och bygglagen, PBL, eller med både detaljplan och järnvägsplan enligt lagen om byggande av järnväg. Den slutliga linjedragningen av tunnelbanelinjer och stationsvalet ska göras i samråd med berörda Parter inom ramen för planläggningen.

Avtalet och respektive Delprojektavtal gäller från dess ikraftträdande och intill dess att samtliga Delprojekt genomförts respektive Parternas övriga åtaganden enligt Avtalet

och Delprojektavtal fullgjorts, såvida inte Avtalet eller Delprojektavtal upphör i förtid med stöd av vad som anges i Avtalet eller Delprojektavtal.

3.2 Projektet omfattar tre Delprojekt enligt nedan:

i. Utbyggnad av tunnelbana till Nacka och Gullmarsplan/Söderort i enlighet med sträckningsalternativ nr 6 respektive 6c enligt Rapporten. Utbyggnaden av tunnelbana till Nacka sker med stationer vid Sofia, Hammarby kanal, Sickla, Järla och Nacka Centrum. Utbyggnaden av tunnelbanan till Gullmarsplan/Söderort sker med en station vid Sofia samt en ny station i anslutning till nuvarande station Gullmarsplan. Söder om Gullmarsplan är inriktningen att bygga en ny station i Söderstaden/Slakthuset och ansluta de nya spåren till nuvarande Hagsätragrenen norr om station Sockenplan. Som ovan nämnts avgörs dock slutlig sträckning inom ramen för planläggningsarbetet som ska omfatta studier och samråd även av alternativa sträckningar, exempelvis med en ny station under nuvarande station Globen och en anslutning till Hagsätragrenen norr om station Enskede Gård. Delprojektet är uppdelat i tre etapper vilka redovisas närmare i Delprojektavtalet. Investeringskostnaden, exklusive fordon och depå, för Delprojektet uppgår till cirka 12,5 miljarder kronor . Av detta avser cirka 2,0 miljarder kronor sträckan Kungsträdgården – Sofia (etapp 1), ca 6,7 miljarder kronor sträckan från Sofia – Nacka Centrum (etapp 2) och 3,8 miljarder kronor sträckan Sofia – Gullmarsplan/Söderort (etapp 3)

ii. Utbyggnad av tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden. Delsträckan till Hagastaden byggs ut med spårinfrastruktur i enlighet med alternativ A med en trespårslösning vid Odenplan, enligt Rapporten, med stationer vid Hagastaden och Arenastaden samt med förberedelse för en eventuell tredje station mellan dessa. Denna lösning kan medge såväl en ny linje från Arenastaden till Odenplan som genomgående trafik till/från Arenastaden, som inte negativt påverkar nuvarande Gröna linjen. Som ovan nämnts avgörs dock slutlig sträckning inom ramen för planläggningsarbetet, innefattande studier och samråd även av alternativa sträckningar. Investeringskostnaden, exklusive fordon och depå, för denna sträcka uppgår till cirka 4,1 miljarder kronor . Av detta avser cirka 2,1 miljarder kronor delsträckan Odenplan – Hagastaden, medan cirka 2,0 miljarder kronor avser delsträckan från Hagastaden – Arenastaden.

iii. Utbyggnad av tunnelbanan från Akalla till Barkarby station, med stationer i Barkarbystaden och Barkarby station/Stockholm Väst enligt Rapporten. Som ovan nämnts avgörs dock slutlig sträckning inom ramen för planläggningsarbetet, innefattande studier och samråd även av alternativa sträckningar. Investeringskostnaden, exklusive fordon och depå, för denna sträcka uppgår till ca 2,9 miljarder kronor.

3.3 För vart och ett av Delprojekten har det upprättats ett särskilt Delprojektavtal, vilka biläggs detta Huvudavtal. Dessa Delprojektavtal reglerar närmare de berörda Parternas respektive åtaganden. Parterna är medvetna om att det återstår ett flertal detaljer vad gäller tunnelbanans utbyggnad och slutliga dragning samt att detta ska lösas inom respektive Delprojekt. Parternas är överens om att den slutliga tunnelbaneutbyggnaden ska uppnå den nytta som överenskommelsen i detta Avtal utgår ifrån.

3.4 Inom Projektet och inom ramen för Projektmedel, men vid sidan av Delprojekten ingår det ett ansvar för Landstinget att genomföra inköp av fordon och utbyggnad av depåer och depåanslutningar till ett totalt belopp om 6 200 miljoner kronor, vilket ingår i den totala investeringskostnaden om 25 700 miljoner kronor.

3.5 Vid sidan av Projektet och utanför Projektmedel, men inom ramen för Avtalet ingår Kommunernas respektive åtagande gällande bostadsbyggande, vilka närmare regleras i respektive Delprojektavtal.

4. Genomförande

4.1 Parterna är medvetna om att det är för tidigt att i detalj reglera hur Projektet och de underliggande Delprojekten ska genomföras. Parterna är dock överens om att nedanstående principer ska gälla för genomförandet. Om inget annat anges i detta Avtal ska samtliga åtgärder i 4.1 i–ix bekostas av Projektmedel.

i. Landstinget ansvarar för och planerar och genomför tunnelbanans utbyggnad.

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

iii. Landstinget ska även svara för införskaffandet av fordon samt en utbyggnad av depåer och depåanslutningar till ett totalt belopp om 6 200 miljoner kronor.

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

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

vi. Landstinget ska ansvara för att erforderliga myndighetstillstånd, inklusive bygglov och miljötillstånd, söks för utbyggnaden av tunnelbanan. För det fall tillståndsansökningar kräver medverkan från annan Part åtar sig denne att biträda ansökan på lämpligt sätt.

vii. Berörd(a) Kommun(er) och Landstinget ska gemensamt ansvara för och sinsemellan jämnt dela på kostnaden för att möjliggöra omstigning mellan vägburen SL-trafik och tunnelbanan.

viii. Berörd(a) Kommun(er) ska ansvara för och själv bekosta anslutning av gång- och cykelvägar.

ix. Berörd(a) Kommun(er) ska ta fram erforderliga detaljplaner i nära samarbete med Projektet för tunnelbanans dragningar 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 av Projektets genomförande.

x. Respektive Kommuns åtagande gällande bostadsbyggande regleras närmare i respektive Delprojektavtal. Kommuns åtagande gällande bostadsbyggande ingår inte i Projektmedel.

4.2 Parterna ska i Delprojektavtalen närmare reglera konsekvenserna av Projektet på befintlig trafik, Parternas anläggningar samt temporära trafikomläggningar. Kostnaderna för sådana åtgärder ska bekostas med Projektmedel.

4.3 Ett Genomförandeavtal mellan Landstinget och berörda Kommuner inom respektive Delprojekt ska tas fram, 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.

5. Markåtkomst

5.1 Landstinget åtar sig att med Projektmedel svara för den markåtkomst som behövs för utbyggnaden av tunnelbanan, dels under byggtiden, dels under drifttiden, innefattande mark för depåer, arbetstunnlar, teknikutrymmen, spåranslutningar och etableringsytor. För mark som ägs av annan Part gäller förutsättningar närmare reglerade i Delprojektavtalen.

6. Ägande

Avsikten är att samtliga anläggningar som ingår i utbyggnaden av tunnelbanan ska ägas av Landstinget.

7. Finansiering

7.1 Investeringskostnaderna för Projektet i sin helhet, d.v.s. kostnaderna för utbyggnad av tunnelbanan samt kostnaderna för inköp av fordon samt utbyggnad av depåer och depåanslutningar, beräknas till 25 700 miljoner kronor. Parterna ska gemensamt bidra till finansieringen av utbyggnaden av tunnelbanan medan enbart Landstinget finansierar inköp av fordon och utbyggnad av depåer och depåanslutningar. Totalt för hela Projektet anges Parternas finansiering av Projektet enligt nedanstående fördelning (varvid noteras att Landstingets finansiering nedan inkluderar 6 200 miljoner kronor för fordon och depåer):

Part	**Belopp (miljoner kronor)**	**Procent (avrundat)**
Staten	13 650	53%
Landstinget	6 850	27%
Stockholm	2 950	11%
Nacka	850	3%
Solna	600	2%
Järfälla	800	3%

7.2 Parternas åtagande gällande finansiering och betalning regleras närmare i Delprojektavtal, bilagor 1 och 2.

8. Risk och fördyringar

8.1 Eventuella kostnadsökningar upp till ett tak på 2 925 miljoner kronor ska bäras av Parterna i respektive Delprojekt enligt vad som framgår av Delprojektavtalens bilaga 1, tabell 5.

8.2 Om kostnadsökningarna i förhållande till investeringsbeloppen i respektive Delprojekt understiger takbeloppen ska Staten, Landstinget och Stockholms stad omfördela sitt

åtagande till annat/andra Delprojekt där de är medfinansiärer, där takbeloppet eventuellt överskrids.

Parterna ska, vid behov, se över och uppdatera bilaga 1 vid upprättande av Genomförandeavtalen, genomförd projektering samt i samband med upphandling av respektive Delprojekt.

8.3 Eventuell intäktsminskning från trängselskatten ska bäras av Staten.

8.4 Eventuella kostnadsminskningar i förhållande till investeringsbeloppen i respektive Delprojektavtal bilaga 1 , ska tillgodoräknas de finansierande Parterna enligt vad som framgår av Delprojektavtalens bilaga 1.

8.5 Landstinget ansvarar för eventuella fördyringar som uppkommer genom fordon, depåer och depåanslutningar.

9. Tidplan

9.1 Första byggstart för Projektet bedöms kunna ske 2016, och sista färdigställande ca 2025. Preciserade tidpunkter anges i respektive Delprojektavtal. Tiden är exklusive tid för eventuella överklaganden.

9.2 Landstinget åtar sig att med Projektmedel upprätta ett förslag på huvudtidplan för Projektet och för varje Delprojekt upprätta en mer preciserad tidplan som fastställs i respektive Genomförandeavtal. Tidplanerna ska upprättas i samverkan med berörda Parter.

9.3 Parterna åtar sig att snarast ingå Genomförandeavtal för Delprojekten vilka ska godkännas genom beslut i respektive Parts beslutande organ, som senare vinner laga kraft.

9.4 Parterna ska hålla varandra informerade om omständigheter som kan komma att påverka tidplanerna.

9.5 Parterna är medvetna om att planprocesser, tillståndsprocesser och övriga processer, som en eventuell tillåtlighetsprövning, kan komma att påverka tidplanen.

10. Drift och underhåll

Landstinget är huvudman för tunnelbanan och kommer att ansvara för all trafik och anläggningar. Landstinget ansvarar även för drift, underhåll och förnyelse av samtliga anläggningar och fordon som ingår i utbyggnaden av tunnelbanan. Vid behov åtar sig Landstinget att tillse att avtal som reglerar övergången till kommunala anläggningar så som trappor, gångvägar m.m. ingås med berörd Kommun.

11. Organisation och samverkan

Allmänt

11.1 För att möjliggöra utbyggnaden av tunnelbanan i tid och till en överenskommen kostnad krävs att samtliga Parter bemannar sin organisation med resurser i den omfattning som krävs för att genomföra Projektet.

11.2 Parternas samverkan ska huvudsakligen ske på två nivåer:

i. Ett partssammansatt samverkansorgan ("Styrelsen") för principiella frågor med överblick över samtliga Delprojekt och bostadsbyggande med representanter från samtliga Parter.

ii. En styrelse för respektive Delprojekt ("Delprojektstyrelse"), med två representanter vardera från tjänstemannaorganisationen inom Landstinget och berörda Kommuner. Representanter från Staten medverkar vid behov. Respektive Delprojektstyrelse leds av Landstinget.

11.3 Landstinget ska tillsätta en partssammansatt styrgrupp för genomförandet av tunnelbaneutbyggnaden som stöd i arbetet. Landstinget leder denna styrgrupp och Kommunerna samt Staten utser tjänstemannarepresentanter som tillför kompetens som är viktig i genomförandet.

Kommunerna ansvarar för att driva den formella planläggningen genom att ta fram detaljplaner enligt PBL.

11.4 Styrelsen respektive Delprojektstyrelsen kan besluta att representanter från andra intressenter ska kallas till och får närvara vid ett eller flera möten då så bedöms nödvändigt och lämpligt.

Parterna ska gemensamt verka för att allmänheten får den information som behövs i samband med genomförandet av Projektet eller Delprojekt. Landstinget har dock huvudansvaret och ska upprätta en kommunikationsplan i samråd med övriga Parter.

Styrelsen

11.5 Styrelsen ska behandla frågor som rör Parternas gemensamma åtaganden och Projektet. Därutöver ska Styrelsen tillse att Projektets genomförande följer de åtaganden som finns i detta Avtal.

11.6 Styrelsen behandlar frågor som rör arbetena enligt detta Avtal, såsom:
- Projektets omfattning och avgränsning;
- huvudtidplan;
- budget och prognoser för Projektet, samt;
- andra frågor av stor vikt eller av väsentlig betydelse.

11.7 Inom ramen för Styrelsens arbete åligger det att följa respektive Delprojektstyrelse. Som princip ska varje Delprojektstyrelse ha ett långtgående mandat att fatta och verkställa beslut inom respektive Delprojekt, så länge sådant beslut eller verkställande inte står i strid med Projektet, detta Avtal eller de ekonomiska ramar som fastställts för Delprojektet.

11.8 De överenskommelser etc. som träffas inom Styrelsen kan komma att behöva godkännas av respektive Parts beslutande organ för att äga giltighet.

11.9 Under Statens ordförandeskap bildas en Styrelse som ska bestå av en ordinarie ledamot och ersättare per Part. Respektive Part utser sin ledamot och ersättare. Staten utser sekretariat för Styrelsen. Föredragande i Styrelsen är även ansvarig tjänsteman i Landstinget.

11.10 Parterna är överens om att staten ansvarar för uppföljning och årlig rapportering till regeringen av Avtalets genomförande. Uppföljningen innefattar Avtalet, eventuella ändringar och tilläggsavtal avseende såväl tunnelbanornas utbyggnad som ökat

bostadsbyggande och ekonomi i Projektet, finansiering, samhällsekonomisk nytta, samt trängselskattens utfall och effekter. Uppföljningen sker tertial- och årsvis baserat på av bland annat Kommunerna och Landstinget insänd redovisning.

11.11 Styrelsen kan, när så bedöms erforderligt, adjungera lämplig person med expertkompetens till Styrelsen för deltagande i en eller flera frågor.

Delprojektstyrelse

11.12 En Delprojektstyrelse ska utses för varje Delprojekt. Varje Delprojektstyrelse ska vara ansvarig för respektive Delprojekt, och rapporterar till Parterna och Styrelsen. Delprojektstyrelsens mandat ska utgå ifrån detta Avtal. Varje Delprojektstyrelse ansvarar för att, vid behov, enhälligt och utifrån Genomförandeavtalen besluta om inriktningen för utbyggnaden.

11.13 Delprojektstyrelsen kan, när så bedöms erforderligt, adjungera lämplig person med expertkompetens till Delprojektstyrelsen för deltagande i en eller flera frågor.

12. Ändringar i Avtalet

Eventuella ändringar i och tillägg till detta Avtal ska vara skriftliga och godkända av samtliga Parters beslutande organ för att gälla.

13. Övrigt

Parts uttömmande ansvar enligt detta Avtal, inklusive bilagor, är begränsat till att tillskjuta Projektmedel enligt vad som anges i Avtalet och/eller ansvara för andra åtaganden som enligt Avtalet åvilar sådan Part.

14. Särskilt om detaljplaner

14.1 Parterna är medvetna om att respektive Kommuns beslutande organ beslutar om att anta detaljplan. Beslut om detaljplan ska föregås av samråd med dem som berörs av planen och andra beredningsåtgärder. Parterna är medvetna om att sakägare har rätt att överklaga beslut att anta detaljplan och att beslut om antagande av detaljplan kan prövas av länsstyrelsen och mark- och miljödomstolen, vilket kan påverka tidplaner.

14.2 Parterna är överens om att respektive Delprojektavtal inte är bindande för respektive Kommun vid prövning av förslag till detaljplan.

15. Villkor för Avtalets giltighet

15.1 Detta Avtal gäller under förutsättningarna:

dels att Stockholms kommunfullmäktige godkänner Avtalet genom ett beslut som vinner laga kraft,

dels att Nackas kommunfullmäktige godkänner Avtalet genom ett beslut som vinner laga kraft,

dels att Solnas kommunfullmäktige godkänner Avtalet genom ett beslut som vinner laga kraft,

dels att Järfällas kommunfullmäktige godkänner Avtalet genom ett beslut som vinner laga kraft, samt

dels att Stockholms landstingsfullmäktige godkänner Avtalet genom ett beslut som vinner laga kraft.

dels att Staten undertecknar detta Avtal, att riksdagen fattar beslut om ändring av trängselskattelagen och andra nödvändiga finansiella befogenheter samt att regeringen godkänner Avtalet.

15.2 Om något villkor enligt 15.1 ovan inte uppfylls, något Delprojekt inte kan genomföras t.ex. på grund av att detaljplaner, järnvägsplaner, tillstånd eller liknande inte erhålls, kraftigt försenas eller erhålls med innehåll som i väsentlig mån avviker från vad som förutsattes vid detta Avtals ingående, ska Parterna i god anda diskutera hur detta ska påverka Avtalet, Delprojektavtal och förutsättningarna för dessas uppfyllande. Utgångspunkten för sådan diskussion ska vara att enas om sådana anpassningar av Avtalet och berört Delprojektavtal som krävs för att så långt som möjligt vidmakthålla de principer som legat till grund för ingående av detta Avtal och berört Delprojektavtal (dock med beaktande av de förhållanden/ändrade förutsättningar som föranlett sådan diskussion/justering). Vad som anges i denna punkt ska gälla Parterna emellan oberoende av om villkoren för ikraftträdande av Avtalet är uppfyllda.

Detta Avtal är upprättat i sex likalydande exemplar varav Parterna tagit var sitt.

Stockholm den / 2014

2013 års Stockholmsförhandling

Stockholms stad

Stockholms läns landsting

Nacka kommun

Solna stad

Järfälla kommun

Bilaga 1: Delprojektavtal – tunnelbana till Nacka och Gullmarsplan/Söderort
Bilaga 2: Delprojektavtal – tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden
Bilaga 3: Delprojektavtal – tunnelbana till Järfälla/Barkarby

Ankom
Stockholms läns landsting
2014 -01- 07
Dnr LS1401-0037

2013 ÅRS
STOCKHOLMS
FÖRHANDLING

2014-01-07

Delprojektavtal

Avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling

Tunnelbana till Nacka och Gullmarsplan/Söderort

Parter

1. Stockholms läns landsting ("Landstinget")
2. Staten, genom 2013 års Stockholmsförhandling
3. Nacka kommun
4. Stockholms stad

Parterna i punkten 1 – 4 benämns gemensamt för "Parterna" och enskilt för "Part".

1. Inledning

1.1 Enligt kommittédirektiv (2013:22) för 2013 års Stockholmsförhandling ska förhandlarna ta fram förslag till finansiering av tunnelbanans förlängning mellan Kungsträdgården och Nacka m.fl. sträckningar.

1.2 Det ingår i förhandlarnas uppdrag att säkerställa ett snabbt genomförande av utbyggnaden med största möjliga samhällsekonomiska nytta.

1.3 Parterna har i Huvudavtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling ("Huvudavtalet") tillsammans med Solna stad och Järfälla kommun överenskommit om huvudprinciperna för utbyggnaden av tunnelbanan. Parterna kommer i detta avtal ("Delprojektavtalet"), vilket utgör en bilaga till Huvudavtalet, närmare precisera genomförandeansvar, bostadsbyggande, finansierings- och medfinansieringsfrågor såvitt avser utbyggnaden av tunnelbana till Nacka och Gullmarsplan/Söderort ("Delprojektet").

1.4 De definitioner som anges i Huvudavtalet ska äga motsvarande tillämpning i detta Delprojektavtal, såvitt inte annat är angivet i detta Delprojektavtal.

2. Delprojektavtalets omfattning

2.1 Delprojektavtalet omfattar finansiering och medfinansiering samt genomförandeansvar för utbyggnaden av tunnelbana till Nacka i enlighet med sträckningsalternativ nr 6 enligt Rapporten, med förslag på stationer vid Sofia,

Hammarby kanal, Sickla, Järla och Nacka Centrum. Delprojektavtalet omfattar även finansiering och medfinansiering samt genomförandeansvar för utbyggnaden av tunnelbana till Gullmarsplan/Söderort i enlighet med sträckningsalternativ nr 6c enligt Rapporten, med stationer vid Sofia, och en ny station i anslutning till nuvarande station Gullmarsplan. Söder om Gullmarsplan är inriktningen att bygga en ny station i Söderstaden/Slakthuset och ansluta de nya spåren till Hagsätralinjen norr om station Sockenplan. Innan beslut fattas om sträckning ska det genomföras en planläggningsprocess som omfattar studier och samråd även av alternativa sträckningar, exempelvis med en ny station under nuvarande station Globen och en anslutning till Hagsätralinjen norr om station Enskede gård. Delprojektavtalet innefattar vidare Kommunernas åtagande att uppföra bostäder.

2.2 Delprojektet är uppdelat i tre etapper; Etapp 1 Kungsträdgården - Sofia, Etapp 2 från Sofia – Nacka Centrum, Etapp 3 från Sofia – Gullmarsplan/Söderort. Parternas del av risken avseende fördyringar inom Delprojektet fördelas i enlighet med vad som anges i Bilaga 1 tabell 5.

2.3 Delprojektet kommer att planläggas antingen med detaljplan enligt plan- och bygglagen, PBL, eller med både detaljplan och järnvägsplan enligt lagen om byggande av järnväg. Planläggningen är påbörjad för sträckan Kungsträdgården – Nacka Centrum där det bl.a. har genomförts ett omfattande samråd med allmänhet och organisationer. Det har även fattats beslut av Länsstyrelsen enligt 6 kap. 5 § miljöbalken att Delprojektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

2.4 Investeringskostnaden, exklusive depå och fordon, för denna utbyggnad beräknas till totalt ca 12 500 miljoner kronor, uppdelat på 2 000 miljoner kronor för Etapp 1 (Kungsträdgården – Sofia), 6 700 miljoner kronor för Etapp 2 (från Sofia - Nacka Centrum) och 3 800 miljoner kronor för Etapp 3 (från Sofia - Gullmarsplan/Söderort).

2.5 Utbyggnaden av tunnelbana i detta Delprojektska bidra till ca 42 900 bostäder i Stockholms stad och ca 13 500 bostäder i Nacka kommun enligt åtagande i punkt 3 nedan.

3. Parternas åtaganden

3.1 Parterna är överens om:

- att tunnelbaneutbyggnaden ska genomföras enligt åtagande i detta Delprojektavtal.
- att bostadsbyggandet ska genomföras enligt åtagande i detta Delprojektavtal.
- att finansiering ska ske enligt åtagande i detta Delprojektavtal.

3.2 Landstinget ansvarar för att driva den formella planläggningen genom att genomföra förstudier och fördjupade förstudier inom ramen för planläggning samt i förekommande fall ta fram järnvägsplan enligt lagen om byggande av järnväg och underlag inför tillståndsprövning av vattenverksamhet. Landstinget svarar vidare för genomförandet av tunnelbaneutbyggnaden samt att tillskjuta 250 miljoner kronor i enlighet med upprättad investerings- och finansieringsplan (bilaga 1).

För att få ett snabbt genomförande ska Genomförandeavtal vara påskrivna senast 2016-06-30. Avsikten är att byggstart kan ske senast 2018 med trafikstart ca 2025. Justering av tidplanen kan komma att ske till följd av processer i anslutning till besvär/överklagande i samband med plan- och tillståndsprocesser samt övriga rättsprocesser.

3.3 Staten ska tillskjuta 9 050 miljoner kronor i enlighet med upprättad investerings- och finansieringsplan (bilaga 1).

3.4 Stockholms stad åtar sig att själv eller genom annan markägare/bostadsexploatör uppföra ca 42 900 bostäder i tunnelbanesträckningens influensområde fram till senast år 2030, med en genomsnittlig takt av ca 2 500 bostäder per år. Antalet gäller färdigställda bostäder vars detaljplaner antas från och med 2014. Stockholm stad åtar sig också att bidra med 2 350 miljoner kronor i medfinansiering i enlighet med upprättat investerings- och finansieringsplan (bilaga 1). Vidare ska Stockholm stad bidra till att utrymme för tunnelbanedepå kan skapas.

3.5 Nacka kommun åtar sig att själv eller genom annan markägare/bostadsexploatör uppföra ca 13 500 bostäder på västra Sicklaön fram till senast år 2030, med en genomsnittlig takt av 800 bostäder per år. Antalet gäller färdigställda bostäder vars detaljplaner antas från och med 2014. Nacka kommun åtar sig också att bidra med 850 miljoner kronor i medfinansiering i enlighet med upprättad investerings- och finansieringsplan (bilaga 1). Vidare ska Nacka kommun bidra till att utrymme för tunnelbanedepå kan skapas.

3.6 Landstinget åtar sig att samråda med Stockholms stad och Nacka kommun avseende depåbehovet och depåanslutningar i syfte att gemensamt finna lämplig depåmark och underlätta etablering av erforderlig depå.

3.7 Stockholms stad och Nacka kommun ska verka för att nya detaljplaner, som möjliggör utbyggnad av tunnelbanan, antas och vinner laga kraft i enlighet med tidplan. Stockholms stad och Nacka kommun åtar sig att genomföra erforderligt planarbete enligt överenskommen tidplan (bilaga 3).

4. Risk och fördyringar

Hantering av eventuella kostnadsökningar och eventuella kostnadsminskningar regleras i Huvudavtalet samt i bilaga 1, tabell 5 till detta Delprojektavtal.

5. Särskilt om trängselskatt

Parterna ska vidta alla de åtgärder som krävs i förhållande till riksdag och regering, enligt gällande eller framtida lagstiftning, för att nå syftet om införandet av höjda och breddade trängselskatter för att styra trafiken och finansiera en utbyggnad av tunnelbanan i enlighet med Avtalet. 2013 års Stockholmsförhandling har gjort framställan till regeringen om upptagande av trängselskatt.

6. Betalning

6.1 Kommunerna och Landstinget åtar sig att göra tidig inbetalning/förskottering av medel för tunnelbaneutbyggnaden enligt bifogad förskotteringsplan (bilaga 2). Återbetalning av dessa medel sker i enlighet med förskotteringsplanen.

6.2 Parterna ska utöver ovanstående till Landstinget erlägga belopp enligt investerings- och finansieringsplan (bilaga 1) senast 30 dagar efter att Landstinget anmodat Parterna att betala. Sådan faktura ska avse det belopp som anges för respektive kalenderår och sändas under samma kalenderår. Vid fakturering ska ovan angivna belopp justeras i förhållande till förändring i konsumentprisindex (KPI) från januari 2013 enligt bilagan.

6.3 Om Delprojektet senareläggs med mer än ett år jämfört med överenskommelsen i huvudtidplanen ska betalningsplanen revideras för att överensstämma med behov av medel (d.v.s. en prestationsbaserad betalplan).

7. Genomförandeformer

7.1 Delprojektet tunnelbana till Nacka och Gullmarsplan/Söderort inleds med formell planläggningsprocess under Landstingets ledning, innefattande förstudier, samråd, samt tillståndsprövning.

7.2 Landstinget är huvudman för tunnelbaneutbyggnaden och ska genomföra upphandlingar och vidta övriga relevanta åtgärder för att genomföra utbyggnaden.

7.3 Vissa arbeten, till exempel schaktningsarbeten vid stationer och tunnelmynningar, kommer att påverka trafiken på Kommunernas allmänna gator i större och mindre omfattning. Det åligger Landstinget att i samråd med respektive Kommun planera och minimera nödvändig trafikpåverkan. Eventuella inskränkningar i tunnelbanetrafiken ska kunna uppvägas genom till exempel förstärkning och komplettering av den ordinarie busstrafiken. Respektive Kommun ansvarar med Projektmedel för erforderlig ombyggnad och anpassning av gator för ökad busstrafik i befogad utsträckning. Parterna ska i Genomförandeavtal närmare reglera den för sträckningen relevanta trafikpåverkan, kostnaderna och lämpliga lösningar för denna.

7.4 Planeringen och genomförandet av Delprojektets anläggningar som berör eller på något sätt påverkar kommunala anläggningar som t.ex. markförlagda ledningar ska ske i nära samverkan med respektive Kommun och med följande av Kommunens ordinarie rutiner. Kommunerna ska ha rätt att fortlöpande kontrollera utförandet av arbetet i frågor som har väsentlig betydelse, på plats hos Landstinget. Landstinget ska på begäran av en Kommun även lämna information och svara på frågor om utförandet i Delprojekten. Kommunerna ska även äga rätt att delta i relevanta möten som äger rum för utförandet av Delprojekten.

7.5 Landstinget förbinder sig att följa respektive Kommuns anvisningar för byggtrafik. Parterna åtar sig att i varje Delprojekt överenskomma om lämpliga gatusträckningar för transporter. Detaljerade anvisningar redovisas i samband med slutliga ställningstaganden för respektive trafikanordningsplan. Projektmedel ska bekosta befogade trafiksäkerhetshöjande åtgärder utefter de gator där byggtrafiken ska gå med utgångspunkt från kostnadseffektivitet. Respektive Kommun utför de trafiksäkerhetshöjande åtgärderna efter samråd med Landstinget.

8. Markåtkomst

8.1 Kommunerna och Landstinget ska komma överens om hur mark som Kommunerna äger/förfogar över ska överlåtas/upplåtas till Landstinget med Projektmedel för genomförande av detta Delprojekt och/eller Projektet. Parterna ska därvid i separata avtal antingen överenskomma om servitut, överlåtelse av 3D-utrymme eller upplåtelse av 3D-utrymme med tomträtt på marknadsmässiga villkor. Vid eventuella anslutningar till eller ändringar av annan Parts anläggning ska Landstinget träffa särskilda avtal om äganderättens gränsdragning.

8.2 I den mån fastighet som ägs av Kommun behövs för detta Delprojekt och/eller Projektet ska värdering av sådan fastighet ske gemensamt mellan Landstinget och

Kommunen utifrån förutsättningen att fastigheten ska användas för trafikändamål. Härvid noteras att erforderlig mark som ska användas för spårdrift eller etableringsyta ska upplåtas utan kostnad samt att marknadsvärdet för depåmark ska fastställas enligt gällande regler, motsvarande ett försiktigt industrimarksvärde.

8.3 Fastighet som ska utnyttjas under drifttiden ska i första hand utgöras av kvartersmark.

8.4 I det fall mark ägs av Kommun 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 Projektets genomförande.

9. Organisation och arbetssätt

9.1 Detta Delprojekt ska organiseras utifrån vad som framgår av Huvudavtalet, punkt 11.

9.2 En Delprojektstyrelse ska utses med två representanter från vardera av tjänstemannaorganisationerna inom Landstinget, Nacka kommun och Stockholms stad. Vid genomförande av Delprojektets etapp 2 och 3 kan Parterna komma överens om att ersätta tidigare etablerad Delprojektstyrelse med två Delprojektstyrelser, en för vardera etapp.

9.3 Parterna ska fortlöpande informeras om hur Delprojektet framskrider.

9.4 För att Parternas åtagande enligt punkt 3 i Delprojektavtalet ska kunna genomföras är det nödvändigt att aktiv samverkan sker kopplat till de åtaganden som avtalats. Erfarenhets- och kompetensutbyte beträffande planarbetet, genomförandefrågor/regler samt upphandlingar och avtal etc. är viktiga frågor att samverka om för att nå framgång.

10. Uppföljning

Parterna är överens om att staten ansvarar för uppföljning och årlig rapportering till regeringen av Avtalets genomförande. Det närmare innehållet i denna uppföljning/utvärdering anges i punkt 11.10 i Huvudavtalet.

11. Extern information

Parterna ska samråda kring planering av och huvudsakligt innehåll i gemensam och väsentlig extern information avseende utbyggnad av tunnelbana. Ansvaret för extern information åvilar enligt Avtalet Landsting.

12. Övrigt

Bestämmelserna i punkterna 12-16 i Huvudavtalet äger motsvarande tillämpning på detta Delprojektavtal, varvid referens till Huvudavtal eller Avtalet ska, när så erfordras, avse referens till detta Delprojektavtal.

Detta Delprojektavtal har upprättats i fyra originalexemplar av vilka undertecknade Parter erhållit var sitt exemplar.

Stockholm den / 2014

2013 års Stockholmsförhandling

Stockholms stad

Stockholms läns landsting

Nacka kommun

Bilaga 1: Parternas finansieringsandelar och fördelning av fördyringsrisker
Bilaga 2: Utbetalnings- och förskotteringsplan
Bilaga 3: Tidplan för utbyggnaden

Ankom
Stockholms läns landsting
2014 -01- 07
Dnr. LS1401-0037

2013 ÅRS
STOCKHOLMS
FÖRHANDLING

2014-01-07

Delprojektavtal

Avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling

Tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden

Parter

1. Stockholms läns landsting ("Landstinget")
2. Staten, genom 2013 års Stockholmsförhandling
3. Solna stad
4. Stockholms stad

Parterna i punkten 1 – 4 benämns gemensamt för "Parterna" och enskilt för "Part".

1. Inledning

1.1 Enligt kommittédirektiv (2013:22) för 2013 års Stockholmsförhandling ska förhandlarna ta fram förslag till finansiering av tunnelbanans förlängning mellan Kungsträdgården och Nacka m.fl. sträckningar.

1.2 Det ingår i förhandlarnas uppdrag att säkerställa ett snabbt genomförande av utbyggnaden med största möjliga samhällsekonomiska nytta.

1.3 Parterna har i Huvudavtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling ("Huvudavtalet") tillsammans med Nacka kommun och Järfälla kommun överenskommit om huvudprinciperna för utbyggnaden av tunnelbanan. Parterna kommer i detta avtal ("Delprojektavtalet"), vilket utgör en bilaga till Huvudavtalet, närmare precisera genomförandeansvar, bostadsbyggande, finansierings- och medfinansieringsfrågor såvitt avser utbyggnaden av tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden ("Delprojektet").

1.4 De definitioner som anges i Huvudavtalet ska äga motsvarande tillämpning i detta Delprojektavtal, såvitt inte annat är angivet i detta Delprojektavtal.

2. Delprojektavtalets omfattning

2.1 Delprojektavtalet omfattar finansiering och medfinansiering samt genomförandeansvar för utbyggnaden av tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden. Delsträckan till Hagastaden byggs ut med spårinfrastruktur i enlighet med alternativ A

med en trespårslösning vid Odenplan, enligt Rapporten, med stationer vid Hagastaden och Arenastaden samt med förberedelse för en eventuell tredje station mellan dessa. Denna lösning kan medge såväl en ny linje från Arenastaden till Odenplan som genomgående trafik till/från Arenastaden, som inte negativt påverkar nuvarande Gröna linjen. Som ovan nämnts avgörs dock slutlig sträckning inom ramen för planläggningsarbetet, innefattande studier och samråd även av alternativa sträckningar. Delprojektavtalet innefattar vidare Kommunernas åtagande att uppföra bostäder.

2.2 Delprojektet är uppdelat i två etapper; Etapp 1 Odenplan - Hagastaden, Etapp 2 från Hagastaden – Arenastaden. Parternas del av risken avseende fördyringar inom Delprojektet fördelas i enlighet med vad som anges i Bilaga 1, tabell 5.

2.3 Delprojektet kommer att planläggas antingen med detaljplan enligt plan- och bygglagen, PBL, eller med både detaljplan och järnvägsplan enligt lagen om byggande av järnväg.

2.4 Investeringskostnaden, exklusive depå och fordon, för denna utbyggnad beräknas till totalt ca 4 100 miljoner kronor, uppdelat på 2 100 miljoner kronor för Etapp 1 (Odenplan - Hagastaden) och 2 000 miljoner kronor för Etapp 2 (från Hagastaden - Arenastaden).

2.5 Utbyggnaden av tunnelbana i detta Delprojekt ska bidra till ca 3 000 bostäder i Stockholms stad och ca 4 500 bostäder i Solna stad enligt åtagande i punkt 3 nedan.

3. Parternas åtagande

3.1 Parterna är överens om:

- att tunnelbaneutbyggnaden ska genomföras enligt åtagande i detta Delprojektavtal.
- att bostadsbyggandet ska genomföras enligt åtagandet i detta Delprojektavtal.
- att finansiering ska ske enligt åtagandet i detta Delprojektavtal.

3.2 Landstinget ansvarar för att driva den formella planläggningen genom att genomföra förstudier och fördjupade förstudier inom ramen för planläggning samt i förekommande fall ta fram järnvägsplan enligt lagen om byggande av järnväg och underlag inför tillståndsprövning av vattenverksamhet. Landstinget svarar vidare för genomförandet av tunnelbaneutbyggnaden samt att tillskjuta 250 miljoner kronor i enlighet med upprättad investerings- och finansieringsplan (bilaga 1).

För att få ett snabbt genomförande ska ett Genomförandeavtal vara påskrivet senast 2015-06-30. För Hagastaden är avsikten att byggstart kan ske senast 2016 med trafikstart ca 2020. För Arenastaden är avsikten att byggstart kan ske 2017 med trafikstart ca 2022. Justering av tidplanen kan komma att ske till följd av processer i anslutning till besvär/överklagande i samband med plan- och tillståndsprocesser samt övriga rättsprocesser.

3.3 Staten ska tillskjuta 2 650 miljoner kronor i enlighet med upprättad investerings- och finansieringsplan (bilaga 1).

3.4 Stockholms stad åtar sig att själv eller genom annan markägare/bostadsexploatör uppföra ca 3 000 bostäder i Hagastaden fram till senast år 2030, med en genomsnittlig takt av ca 200 bostäder per år. Antalet gäller färdigställda bostäder vars detaljplaner antas från och med 2014. Stockholm stad åtar sig också att bidra med 600 miljoner

kronor i medfinansiering till Etapp 1 till Hagastaden i enlighet med upprättat investerings- och finansieringsplan (bilaga 1). Vidare ska Stockholm stad bidra till att utrymme för tunnelbanedepå kan skapas

3.5 Solna stad åtar sig att själv eller genom annan markägare/bostadsexploatör uppföra ca 4 500 bostäder i Hagastaden och Arenastaden fram till senast år 2030, med en genomsnittlig takt av ca 300 bostäder per år. Antalet gäller färdigställda bostäder vars detaljplaner antas från och med 2014. Solna stad åtar sig också att bidra med 600 miljoner kronor i medfinansiering (varvid 100 miljoner kronor avser Etapp 1 och 500 miljoner kronor avser Etapp 2), i enlighet med upprättad investerings- och finansieringsplan (bilaga 1). Vidare ska Solna stad bidra till att utrymme för tunnelbanedepå kan skapas.

3.6 Landstinget åtar sig att samråda med Solna stad och Stockholms stad avseende depåbehovet och depåanslutningar i syfte att gemensamt finna lämplig depåmark och underlätta etablering av erforderlig depå.

3.7 Stockholms stad och Solna stad ska verka för att nya detaljplaner, som möjliggör utbyggnad av tunnelbanan, antas och vinner laga kraft i enlighet med tidplan. Stockholms stad och Solna stad åtar sig att genomföra erforderligt planarbete enligt överenskommen tidplan (bilaga 3).

4. Risk och fördyringar

Hantering av eventuella kostnadsökningar och eventuella kostnadsminskningar regleras i Huvudavtalet samt i bilaga 1, tabell 5 till detta Delprojektavtal.

5. Särskilt om trängselskatt

Parterna ska vidta alla de åtgärder som krävs i förhållande till riksdag och regering, enligt gällande eller framtida lagstiftning, för att nå syftet om införandet av höjda och breddade trängselskatter för att styra trafiken och finansiera en utbyggnad av tunnelbanan i enlighet med Avtalet. 2013 års Stockholmsförhandling har gjort framställan till regeringen om upptagande av trängselskatt.

6. Betalning

6.1 Kommunerna och Landstinget åtar sig att göra tidig inbetalning/förskottering av medel för tunnelbaneutbyggnaden enligt bifogad förskotteringsplan (bilaga 2). Återbetalning av dessa medel sker i enlighet med förskotteringsplanen.

6.2 Parterna ska utöver ovanstående till Landstinget erlägga belopp enligt investerings- och finansieringsplan (bilaga 1) senast 30 dagar efter att Landstinget anmodat Parterna att betala. Sådan faktura ska avse det belopp som anges för respektive kalenderår och sändas under samma kalenderår. Vid fakturering ska ovan angivna belopp justeras i förhållande till förändring i konsumentprisindex (KPI) från januari 2013 enligt bilagan.

6.3 Om Delprojektet senareläggs med mer än ett år jämfört med överenskommelsen i huvudtidplanen ska betalningsplanen revideras för att överensstämma med behov av medel (dvs. en prestationsbaserad betalplan).

7. Genomförandeformer

7.1 Delprojektet tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden inleds med formell planläggningsprocess under Landstingets ledning, innefattande förstudier, samråd, samt tillståndsprövning.

7.2 Landstinget är huvudman för tunnelbaneutbyggnaden och ska genomföra upphandlingar och vidta övriga relevanta åtgärder för att genomföra utbyggnaden.

7.3 Vissa arbeten, till exempel schaktningsarbeten vid stationer och tunnelmynningar, kommer att påverka trafiken på Kommunernas allmänna gator i större och mindre omfattning. Det åligger Landstinget att i samråd med respektive Kommun planera och minimera nödvändig trafikpåverkan. Eventuella inskränkningar i tunnelbanetrafiken ska kunna uppvägas genom till exempel förstärkning och komplettering av den ordinarie busstrafiken. Respektive Kommun ansvarar med Projektmedel för erforderlig ombyggnad och anpassning av gator för ökad busstrafik i befogad utsträckning. Parterna ska i Genomförandeavtal närmare reglera den för sträckningen relevanta trafikpåverkan, kostnaderna och lämpliga lösningar för denna.

7.4 Planeringen och genomförandet av Delprojektets anläggningar som berör eller på något sätt påverkar kommunala anläggningar som t.ex. markförlagda ledningar ska ske i nära samverkan med respektive Kommun och med följande av Kommunens ordinarie rutiner. Kommunerna ska ha rätt att fortlöpande kontrollera utförandet av arbetet i frågor som har väsentlig betydelse, på plats hos Landstinget. Landstinget ska på begäran av en Kommun även lämna information och svara på frågor om utförandet i Delprojekten. Kommunerna ska även äga rätt att delta i relevanta möten som äger rum för utförandet av Delprojekten.

7.5 Landstinget förbinder sig att följa respektive Kommuns anvisningar för byggtrafik. Parterna åtar sig att i varje Delprojekt överenskomma om lämpliga gatusträckningar för transporter. Detaljerade anvisningar redovisas i samband med slutliga ställningstaganden för respektive trafikanordningsplan. Projektmedel ska bekosta befogade trafiksäkerhetshöjande åtgärder utefter de gator där byggtrafiken ska gå med utgångspunkt från kostnadseffektivitet. Respektive Kommun utför de trafiksäkerhetshöjande åtgärderna efter samråd med Landstinget.

8. Markåtkomst

8.1 Kommunerna och Landstinget ska komma överens om hur mark som Kommunerna äger/förfogar över ska överlåtas/upplåtas till Landstinget med Projektmedel för genomförande av detta Delprojekt och/eller Projektet. Parterna ska därvid i separata avtal antingen överenskomma om servitut, överlåtelse av 3D-utrymme eller upplåtelse av 3D-utrymme med tomträtt på marknadsmässiga villkor. Vid eventuella anslutningar till eller ändringar av annan Parts anläggning ska Landstinget träffa särskilda avtal om äganderättens gränsdragning.

8.2 I den mån fastighet som ägs av Kommun behövs för detta Delprojekt och/eller Projektet ska värdering av sådan fastighet ske gemensamt mellan Landstinget och Kommunen utifrån förutsättningen att fastigheten ska användas för trafikändamål. Härvid noteras att erforderlig mark som ska användas för spårdrift eller etableringsyta ska upplåtas utan kostnad samt att marknadsvärdet för depåmark ska fastställas enligt gällande regler, motsvarande ett försiktigt industrimarksvärde.

8.3 Fastighet som ska utnyttjas under drifttiden ska i första hand utgöras av kvartersmark.

8.4 I det fall mark ägs av Kommun 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 Projektets genomförande.

9. Organisation och arbetssätt

9.1 Detta Delprojekt ska organiseras utifrån vad som framgår av Huvudavtalet, punkt 11.

9.2 En Delprojektstyrelse ska utses med två representanter från vardera av tjänstemannaorganisationerna inom Landstinget, Stockholms stad och Solna stad.

9.3 Parterna ska fortlöpande informeras om hur Delprojektet framskrider.

9.4 För att Parternas åtagande enligt punkt 3 i Delprojektavtalet ska kunna genomföras är det nödvändigt att aktiv samverkan sker kopplat till de åtaganden som avtalats. Erfarenhets- och kompetensutbyte beträffande planarbetet, Genomförandefrågor/-regler samt upphandlingar och avtal etc. är viktiga frågor att samverka inom för att nå framgång.

10. Uppföljning

Parterna är överens om att staten ansvarar för uppföljning och årlig rapportering till regeringen av Avtalets genomförande. Det närmare innehållet i denna uppföljning/utvärdering anges i punkt 11.10 i Huvudavtalet.

11. Extern information

Parterna ska samråda kring planering av och huvudsakligt innehåll i gemensam och väsentlig extern information avseende utbyggnad av tunnelbana. Ansvaret för extern information åvilar enligt Avtalet Landstinget.

12. Övrigt

Bestämmelserna i punkterna 12-16 i Avtalet äger motsvarande tillämpning på detta Delprojektavtal, varvid referens till Huvudavtalet eller Avtalet ska, när så erfordras, avse referens till detta Delprojektavtal.

Detta Delprojektavtal har upprättats i fyra originalexemplar av vilka undertecknade Parter erhållit var sitt exemplar.

Stockholm den / 2014

2013 års Stockholmsförhandling

Stockholms stad

Stockholms läns landsting

Solna stad

Bilaga 1: Parternas finansieringsandelar och fördelning av fördyringsrisker
Bilaga 2: Utbetalnings- och förskotteringsplan
Bilaga 3: Tidplan för utbyggnaden

Ankom
Stockholms läns landsting
2014 -01- 07
Dnr. LS1401-0037

2013 ÅRS STOCKHOLMS FÖRHANDLING

2014-01-07

Delprojektavtal

Avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling

Tunnelbana till Järfälla/Barkarby

Parter

1. Stockholms läns landsting ("Landstinget")
2. Staten, genom 2013 års Stockholmsförhandling
3. Stockholms stad
4. Järfälla kommun

Parterna i punkten 1 – 4 benämns gemensamt för "Parterna" och enskilt för "Part".

1. Inledning

1.1 Enligt kommittédirektiv (2013:22) för 2013 års Stockholmsförhandling ska förhandlarna ta fram förslag till finansiering av tunnelbanans förlängning mellan Kungsträdgården och Nacka m.fl. sträckningar.

1.2 Det ingår i förhandlarnas uppdrag att säkerställa ett snabbt genomförande av utbyggnaden med största möjliga samhällsekonomiska nytta.

1.3 Parterna har i Huvudavtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling ("Huvudavtalet") tillsammans med Nacka kommun och Solna stad överenskommit om huvudprinciperna för utbyggnaden av tunnelbanan. Parterna kommer i detta avtal ("Delprojektavtalet"), vilket utgör en bilaga till Huvudavtalet, närmare precisera genomförandeansvar, bostadsbyggande, finansierings- och medfinansieringsfrågor såvitt avser utbyggnaden av tunnelbana till Järfälla/Barkarby ("Delprojektet").

1.4 De definitioner som anges i Huvudavtalet ska äga motsvarande tillämpning i detta Delprojektavtal, såvitt inte annat är angivet i detta Delprojektavtal.

2. Delprojektavtalets omfattning

2.1 Delprojektavtalet omfattar finansiering och medfinansiering samt genomförandeansvar för utbyggnaden av tunnelbana till Järfälla/Barkarby i enlighet med sträckningsalternativ Akalla – Barkarby enligt Rapporten, med stationer i

Barkarbystaden och Barkarby station/Stockholm Väst. Innan beslut fattas om sträckning ska det genomföras en planläggningsprocess som omfattar studier och samråd även av alternativa sträckningar. Delprojektavtalet innefattar vidare Järfälla kommuns åtagande att uppföra bostäder.

2.2 Delprojektet kommer att planläggas antingen med detaljplan enligt plan och bygglagen, PBL, eller med både detaljplan och järnvägsplan enligt lagen om byggande av järnväg.

2.3 Investeringskostnaden, exklusive depå och fordon, för denna utbyggnad beräknas till ca 2 900 miljoner kronor.

2.4 Utbyggnaden av tunnelbana i detta Delprojekt ska bidra till ca 14 000 bostäder i Järfälla kommun enligt åtagande i punkt 3 nedan.

3. Parternas åtaganden

3.1 Parterna är överens om:

- att tunnelbaneutbyggnaden ska genomföras enligt åtagandet i detta Delprojektavtal;
- att bostadsbyggandet ska genomföras enligt åtagandet i detta Delprojektavtal; och
- att finansiering ska ske enligt åtagandet i detta Delprojektavtal.

3.2 Landstinget ansvarar för att driva den formella planläggningen genom att genomföra förstudier och fördjupade förstudier inom ramen för planläggning samt i förekommande fall ta fram järnvägsplan enligt lagen om byggande av järnväg och underlag inför tillståndsprövning av vattenverksamhet. Landstinget svarar vidare för genomförandet av tunnelbaneutbyggnaden samt att tillskjuta 150 miljoner kronor i enlighet med upprättad investerings- och finansieringsplan (bilaga 1).

För att få ett snabbt genomförande ska ett Genomförandeavtal vara påskrivet senast 2015-06-30. Avsikten är att byggstart kan ske senast 2016 med trafikstart ca 2021. Justering av tidplanen kan komma att ske till följd av processer i anslutning till besvär/överklaganden i samband med plan – och tillståndsprocesser samt övriga rättsprocesser.

3.3 Staten ska tillskjuta 1 950 miljoner kronor i enlighet med upprättad investerings- och finansieringsplan (bilaga 1).

Staten ska vidare till Järfälla kommun utan vederlag överlåta fastigheten Barkarby 4:1. Staten ska ta initiativ till fastighetsöverlåtelsen så att den är genomförd senast i samband med byggstart av Delprojektet.

3.4 Järfälla kommun åtar sig att själv eller genom annan markägare/bostadsexploatör uppföra ca 14 000 bostäder i tunnelbanans influensområde fram till senast år 2030, med en genomsnittlig takt av ca 825 bostäder per år. Antalet gäller färdigställda bostäder vars detaljplaner antas från och med 2014. Järfälla kommun åtar sig också att bidra med 800 miljoner kronor i medfinansiering i enlighet med upprättad investerings- och finansieringsplan (bilaga 1). Vidare ska Järfälla kommun bidra till att utrymme för tunnelbanedepå kan skapas.

3.5 Landstinget åtar sig att samråda med Järfälla kommun och Stockholms stad avseende depåbehovet och depåanslutningar i syfte att gemensamt finna lämplig depåmark och underlätta etablering av erforderlig depå.

3.6 Järfälla kommun och Stockholm stad ska verka för att nya detaljplaner, som möjliggör utbyggnad av tunnelbanan, antas och vinner laga kraft i enlighet med tidplan. Järfälla kommun och Stockholms stad åtar sig att genomföra erforderligt planarbete enligt överenskommen tidplan (bilaga 3).

4. Risk och fördyringar

Hantering av eventuella kostnadsökningar och eventuella kostnadsminskningar regleras i Huvudavtalet samt i bilaga 1, tabell 5 till detta Delprojektavtal.

5. Särskilt om trängselskatt

Parterna ska vidta alla de åtgärder som krävs i förhållande till riksdag och regering, enligt gällande eller framtida lagstiftning, för att nå syftet om införandet av höjda och breddade trängselskatter för att styra trafiken och finansiera en utbyggnad av tunnelbanan i enlighet med Avtalet. 2013 års Stockholmsförhandling har gjort framställan till regeringen om upptagande av trängselskatt.

6. Betalning

6.1 Järfälla kommun och Landstinget åtar sig att göra tidig inbetalning/förskottering av medel för tunnelbaneutbyggnaden enligt bifogad förskotteringsplan (bilaga 2). Återbetalning av dessa medel sker i enlighet med förskotteringsplanen.

6.2 Parterna ska utöver ovanstående till Landstinget erlägga belopp enligt investerings- och finansieringsplan (bilaga 1) senast 30 dagar efter att Landstinget anmodat Parterna att betala. Sådan faktura ska avse det belopp som anges för respektive kalenderår och sändas under samma kalenderår. Vid fakturering ska ovan angivna belopp justeras i förhållande till förändring i konsumentprisindex (KPI) från januari 2013 enligt bilagan.

6.3 Om Delprojektet senareläggs med mer än ett år jämfört med överenskommelsen i huvudtidplanen ska betalningsplanen revideras för att överensstämma med behov av medel (dvs. en prestationsbaserad betalplan).

7. Genomförandeformer

7.1 Delprojektet tunnelbana till Järfälla/Barkarby inleds med formell planläggningsprocess under Landstingets ledning, innefattande förstudier, samråd samt tillståndsprövning.

Landstinget är huvudman för tunnelbaneutbyggnaden och ska genomföra upphandlingar och vidta övriga relevanta åtgärder för att genomföra utbyggnaden.

7.2 Vissa arbeten, till exempel schaktningsarbeten vid stationer och tunnelmynningar, kommer att påverka trafiken på Kommunernas allmänna gator i större och mindre omfattning. Det åligger Landstinget att i samråd med respektive Kommun planera och minimera nödvändig trafikpåverkan. Eventuella inskränkningar i tunnelbanetrafiken ska kunna uppvägas genom till exempel förstärkning och komplettering av den ordinarie busstrafiken. Respektive Kommun ansvarar med Projektmedel för erforderlig ombyggnad och anpassning av gator för ökad busstrafik i befogad utsträckning.

Parterna ska i Genomförandeavtal närmare reglera den för sträckningen relevanta trafikpåverkan, kostnaderna och lämpliga lösningar för denna.

7.3 Planeringen och genomförandet av Delprojektets anläggningar som berör eller på något sätt påverkar kommunala anläggningar som t.ex. markförlagda ledningar ska ske i nära samverkan med respektive Kommun och med följande av Kommunens ordinarie rutiner. Kommunerna ska ha rätt att fortlöpande kontrollera utförandet av arbetet i frågor som har väsentlig betydelse, på plats hos Landstinget. Landstinget ska på begäran av en Kommun även lämna information och svara på frågor om utförandet i Delprojekten. Kommunerna ska även äga rätt att delta i relevanta möten som äger rum för utförandet av Delprojekten.

7.4 Landstinget förbinder sig att följa respektive Kommuns anvisningar för byggtrafik. Parterna åtar sig att i varje Delprojekt överenskomma om lämpliga gatusträckningar för transporter. Detaljerade anvisningar redovisas i samband med slutliga ställningstaganden för respektive trafikanordningsplan. Projektmedel ska bekosta befogade trafiksäkerhetshöjande åtgärder utefter de gator där byggtrafiken ska gå med utgångspunkt från kostnadseffektivitet. Respektive Kommun utför de trafiksäkerhetshöjande åtgärderna efter samråd med Landstinget.

8. Markåtkomst

8.1 Kommunerna och Landstinget ska komma överens om hur mark som Kommunerna äger/förfogar över ska överlåtas/upplåtas till Landstinget med Projektmedel för genomförande av detta Delprojekt och/eller Projektet. Parterna ska därvid i separata avtal antingen överenskomma om servitut, överlåtelse av 3D-utrymme eller upplåtelse av 3D-utrymme med tomträtt på marknadsmässiga villkor. Vid eventuella anslutningar till eller ändringar av annan Parts anläggning ska Landstinget träffa särskilda avtal om äganderättens gränsdragning.

8.2 I den mån fastighet som ägs av Kommun behövs för detta Delprojekt och/eller Projektet ska värdering av sådan fastighet ske gemensamt mellan Landstinget och Kommunen utifrån förutsättningen att fastigheten ska användas för trafikändamål. Härvid noteras att erforderlig mark som ska användas för spårdrift eller etableringsyta ska upplåtas utan kostnad samt att marknadsvärdet för depåmark ska fastställas enligt gällande regler, motsvarande ett försiktigt industrimarksvärde.

8.3 Fastighet som ska utnyttjas under drifttiden ska i första hand utgöras av kvartersmark.

8.4 I det fall mark ägs av Kommun 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 Projektets genomförande.

9. Organisation och arbetssätt

9.1 Detta Delprojekt ska organiseras utifrån vad som framgår av Huvudavtalet, punkt 11.

9.2 En Delprojektstyrelse ska utses med två representanter från vardera av tjänstemannaorganisationerna inom Landstinget, Stockholms stad och Järfälla kommun.

9.3 Parterna ska fortlöpande informeras om hur Delprojektet framskrider.

9.4 För att Parternas åtagande enligt punkt 3 i detta Delprojektavtal ska kunna genomföras är det nödvändigt att aktiv samverkan sker kopplat till de åtaganden som avtalats. Erfarenhets- och kompetensutbyte beträffande planarbetet, genomförandefrågor/-regler samt upphandlingar och avtal etc. är viktiga frågor att samverka om för att nå framgång.

10. Uppföljning

Parterna är överens om att staten ansvarar för uppföljning och årlig rapportering till regeringen av Avtalets genomförande. Det närmare innehållet i denna uppföljning/utvärdering anges i punkt 11.10 i Avtalet.

11. Extern information

Parterna ska samråda kring planering av och huvudsakligt innehåll i gemensam och väsentlig extern information avseende utbyggnad av tunnelbana. Ansvaret för extern information åvilar enligt Avtalet Landstinget.

12. Övrigt

Bestämmelserna i punkterna 12-16 i Huvudavtalet äger motsvarande tillämpning på detta Delprojektavtal, varvid referens till Huvudavtalet och Avtalet ska, när så erfordras, avse referens till detta Delprojektavtal.

Utöver vad som anges i Huvudavtalet, gäller såsom villkor för detta Delprojektavtals giltighet att riksdagen beslutar att godkänna att Staten överlåter fastigheten Barkarby 4:1 i enlighet med vad som anges i punkten 3.3 ovan.

Detta Delprojektavtal har upprättats i fyra originalexemplar av vilka undertecknade Parter erhållit var sitt exemplar.

Stockholm den / 2014

2013 års Stockholmsförhandling	Stockholms stad
Stockholms läns landsting	Järfälla kommun

Bilaga 1: Parternas finansieringsandelar och fördelning av fördyringsrisker
Bilaga 2: Utbetalnings- och förskotteringsplan
Bilaga 3: Tidplan för utbyggnaden

Ankom
Stockholms läns landsting
2014 -01- 07
Dnr LS1401-0037

Bilaga 1, Investerings- och finansieringsplan

Om finansiering och medfinansiering av spårsatsningar i Stockholmsregionen enligt 2013 års Stockholmsförhandling

Parternas finansiering av investeringarna i infrastrukturen för respektive utbyggnadsdel framgår av tabell 1. Beloppen är angivna i 2013 års prisnivå (januari). Beloppen ska räknas om med hänsyn till förändringen i KPI.

Av tabell 2 framgår den årliga investeringsplanen i 2013 års prisnivå (januari) i enlighet med tidplanen i bilaga 3. Av tabell 3 framgår Parternas årliga bidrag i 2013 års prisnivå (januari) exklusive medel motsvarande intäkter från trängselskatt i Stockholms län (trängselskatteintäkter efter avdrag för system – och administrationskostnader) som framgår av tabell 4 (löpande priser).

Kassaflödesanalysen i tabell 4 visar ett beräkningsexempel på årliga intäkts- och investeringskalkyler i löpande priser för utbyggnaden av tunnelbanan utifrån vissa antaganden, bland annat har såväl investeringskostnader (enligt tabell 2) som intäkter (enligt tabell 3) räknats om med en årlig KPI-förändring på 2 procent. I enlighet med tidigare principer antas staten ta upp lån i Riksgäldskontoret för den del som ska betalas med trängselskattemedel. Den nominella räntan på låneskulden i Riksgäldskontoret antas vara 4,5 procent per år. Kostnader för portaler och trängselskatternas system- och administrationskostnader betalas av Trafikverket med medel från anslaget *Trängselskatt i Stockholm.*

Av tabell 5 framgår respektive Parts ansvar för kostnadsökningar för investeringarna i tunnelbanor, utöver KPI-förändringen från januari 2013 och framåt, upp till ett tak på 2925 miljoner kronor. Den kostnadsökning som respektive Part svarar för beräknas utifrån den andel som gäller för Parts maximala kostnadsökningsansvar relativt det totala maximala kostandsökningsansvaret enligt tabellen. Takbeloppet och respektive Parts ansvar för kostnadsökningar ska räknas om med KPI-förändringen från januari 2013 och framåt. Om kostnadsökningarna i förhållande till investeringsbeloppen i respektive Delprojekt understiger takbeloppet ska Staten, Landstinget och Stockholms stad omfördela sitt åtagande till annat/andra Delprojekt de är medfinansiärer i, där takbeloppet eventuellt överskrids.

Eventuella kostnadsminskningar i förhållande till investeringsbeloppen i respektive Delprojekt, uppräknade med KPI-förändringen från januari 2013 och framåt ska tillgodoräknas de finansierande parterna enligt deras finansieringsandel.

Tabell 1: Finansiering av infrastruktur

Miljarder kronor i 2013 års prisnivå (januari).

Intäkter	**Summa**	**Nacka och Gullmarsplan/ Söderort**	**Hagastaden/ Arenastaden**	**Järfälla/ Barkarby**
Utökade och breddade trängselskatter	9,000	6,050	1,700	1,250
Statlig medfinansiering (Trafikverket)	3,825	3,000	0,125	0,700
Statlig medfinansiering (Länsstyrelsen)	0,825		0,825	
Kommunal medfinansiering	5,200	3,200	1,200	0,800
Stockholms stad	2,950	2,350	0,600	
Nacka kommun	0,850	0,850		
Solna stad	0,600		0,600	
Järfälla kommun	0,800			0,800
Stockholms läns landsting*	0,650	0,250	0,250	0,150
Summa intäkter	*19,500*			
Summa finansiering		12,500	4,100	2,900

*Landstinget ansvarar därutöver för att anskaffa fordon och depåer till en kostnad om 6,2 miljarder kronor.

Tabell 2: Årliga investeringskostnader

Miljoner kronor i 2013 års prisnivå (januari). Avrundade siffror.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Tunnelbana till Nacka-Gullmarsplan	200	233	283	333	991	1341	1731	2091	1931	1631	1231	500
Tunnelbana till Hagastaden/Arenastaden	140	190	455	541	693	693	600	400	390	0	0	0
Barkarby	100	250	400	500	600	500	350	200	0	0	0	0
Summa	**440**	**673**	**1138**	**1374**	**2284**	**2534**	**2681**	**2691**	**2321**	**1631**	**1231**	**500**

Tabell 3: Parternas årliga bidrag (exklusive medel motsvarande intäkter från trängselskatt) till utbyggnaden av tunnelbanan

Miljoner kronor i 2013 års prisnivå (januari). Avrundade siffror.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Statlig medfinansiering	0	133	40	100	0	82	182	557	1300	1000	431	0
Statlig medfinansiering (länsstyrelsen)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	245	280	300
Stockholms stad	255	354	236	248	213	232	232	232	237	237	237	237
Nacka Kommun	0	0	40	40	70	100	110	115	115	115	115	30
Solna stad	0	0	40	110	133	140	80	60	37	0	0	0
Järfälla kommun	0	0	80	144	144	144	144	144	0	0	0	0
Stockholms läns landsting	157	163	36	36	36	36	36	30	30	30	30	30
Summa	**412**	**650**	**472**	**678**	**596**	**734**	**784**	**1138**	**1719**	**1627**	**1093**	**597**

Tabell 4: Intäkts- och investeringskalkylen
Miljoner kronor (löpande priser).

Kassaflöde. OBS! Löpande priser	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Intäkt från trängselskatt (nettoökning)	0	0	620	645	671	698	727	745	349	358	367	376	385	395	405	415	425
Övriga inktäkter och kostnader:																	
Statlig medfinansiering	0	138	42	108	0	92	209	653	1 554	1 219	536	0	0	0	0	0	0
Statlig medfinansiering länsstyrelsen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	299	348	380	0	0	0	0	0
Stockholms stad	260	368	250	268	235	261	266	272	283	289	295	301	0	0	0	0	0
Nacka Kommun	0	0	42	43	77	113	126	135	137	140	143	38	0	0	0	0	0
Solna stad	0	0	42	119	147	158	92	70	44	0	0	0	0	0	0	0	0
Järfälla kommun	0	0	85	156	159	162	165	169	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stockholms läns landsting	160	170	38	39	40	41	41	35	36	37	37	38	0	0	0	0	0
Förskottering Landstinget (länsstyrelsen)	29	40	97	118	154	157	139	94	94	-299	-348	-380	0	0	0	0	0
Förskottering Landstinget	0	0	0	0	1 049	1 182	0	0	0	0	0	-1 268	0	0	0	0	-1 400
Förskottering Stockholm	0	0	0	0	0	0	635	525	0	0	0	-635	0	0	0	0	-701
Förskottering Solna	0	0	0	0	0	0	230	156	0	0	0	-211	0	0	0	0	-233
Förskottering Nacka	0	0	0	0	0	0	230	156	0	0	0	-211	0	0	0	0	-233
Förskottering Järfälla	0	0	0	0	0	0	230	156	0	0	0	-211	0	0	0	0	-233
Administrationskostnader			-10	-10	-10	-11	-11	-11									
Totala intäkter minus administrationskostnader	**449**	**716**	**1 208**	**1 487**	**2 522**	**2 854**	**3 080**	**3 154**	**2 497**	**2 042**	**1 377**	**-1 784**	**385**	**395**	**405**	**415**	**-2 375**
Investeringar:																	
Tunnelbana till Nacka-Gullmarsplan/Söderort	-204	-243	-301	-361	-1 095	-1 511	-1 989	-2 450	-2 308	-1 989	-1 531	-634	0	0	0	0	0
Tunnelbana till Hagastaden/Arenastaden	-143	-198	-482	-585	-765	-780	-689	-469	-466	0	0	0	0	0	0	0	0
Barkarby	-102	-260	-424	-541	-662	-563	-402	-234	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Portaler		-16															
Totala investeringskostnader	**-449**	**-717**	**-1 207**	**-1 487**	**-2 522**	**-2 854**	**-3 080**	**-3 153**	**-2 774**	**-1 989**	**-1 531**	**-634**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Ränta	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-12	-11	-18	-128	-116	-104	-90	-75
I kassan	0	0	0	0	0	0	0	0	-277	-236	-400	-2 837	-2 579	-2 300	-1 999	-1 674	-4 124
År då lånet blir återbetalt 2041																	

Tabell 5: Kostnadsansvar samt kostnadstak vid kostnadsökningar utöver KPI förändringen från 2013 års prisnivå (januari). Kostnadstaket som är 15 % av investeringskostnaden räknas upp med KPI-förändringen från 2013 års prisnivå (januari).

Miljoner kronor.

Kostnadsansvar	Kungsträdgård.-Sofia	Sofia-Nacka	Sofia-Gullmarsplan	Odenplan-Hagastaden	Hagastaden-Arenastaden	Akalla-Barkarby	*Summa*
Staten	165	552	313	155	147	222	*1554*
Kommuner							
Stockholm	29	128	111	68			*336*
Nacka	29	68					*97*
Solna					68		*68*
Järfälla						91	*91*
Landstinget	77	257	146	92	85	122	*779*
Kostnadstak	**300**	**1005**	**570**	**315**	**300**	**435**	***2925***
Investeringskostnad	*2000*	*6700*	*3800*	*2100*	*2000*	*4100*	

Ankom
Stockholms läns landsting
2014 -01- 07
Dnr LS 1401-0037

2013 ÅRS
STOCKHOLMS
FÖRHANDLING

Bilaga 2, Förskotteringsplan till avtal

Om finansiering och medfinansiering av spårsatsningar i Stockholmsregionen enligt 2013 års Stockholmsförhandling

Landstinget, Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun har i avtal om finansiering och medfinansiering av spårsatsningar i Stockholmsregionen åtagit sig att betala ut medel för tunnelbaneutbyggnaden som sedan återbetalas med statliga medel. Inbetalning och återbetalning av medel ska ske enligt tabell 1 och 2 i denna bilaga.

Förskotteringen består av två delar:

1. Länsstyrelsen (staten) har i länsplanen avsatt 825 miljoner kronor (2013 års prisnivå, januari) till utbyggnaden av tunnelbanan till Hagastaden/Arenastaden. Under byggnadstiden betalar Landstinget detta belopp till Projektet (se tabell 1 Inbetalning). Länsstyrelsens medel betalas till Landstinget 2023-2025 (se tabell 2 Återbetalning). Beloppen ska räknas om med hänsyn till förändringen i KPI från 2013 års prisnivå (januari).

2. En del av statens finansiering av Projektet (4 miljarder kronor) betalas ut först 2025 och 2030 och är villkorade av att övriga Parter uppfyller vissa åtaganden. Under byggnadstiden betalar Landstinget och Kommunerna detta belopp till Projektet (se tabell 1 Inbetalning). Åtagandena framgår av tabell 2 Återbetalning. De årliga beloppen som respektive Part ska betala till Projektet framgår av tabell 1. Beloppen ska räknas om med hänsyn till förändringen i KPI från 2013 års prisnivå (januari).

Staten betalar ut förskotterade medel till berörd Part med ena hälften 2025 (Se tabell 2 Återbetalning), om berörd Part uppfyllt sitt åtagande avseende bostadsbyggande (kommunerna) samt trafikstart (landstinget) enligt tabell 2 vid denna tidpunkt. Den andra hälften av förskotterade medel betalas ut av Staten till berörd Part senast 2030 om respektive Parts åtagande enligt tabell 2 uppfyllts vid denna tidpunkt (se tabell 2 Återbetalning). Om berörd Parts åtagande ej kunnat genomföras enligt Avtalet vid respektive angiven tidpunkt för återbetalning av förskotterade medel ska Statens betalning ske så snart respektive berörd Parts åtagande uppfyllts. Förskotterade medel betalas dock under alla omständigheter ut av Staten till berörd Part senast 2035. Beloppen ska räknas om med hänsyn till förändringen i KPI från 2013 års prisnivå (januari).

Tabell 1 Inbetalning

Miljoner kronor i 2013 års prisnivå (januari).

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Stockholms läns landsting (Länsplan)	28	38	91	109	139	139	121	80	78
Stockholms läns landsting					950	1050			
Stockholms stad							553	448	
Nacka kommun							200	133	
Solna stad							200	133	
Järfälla kommun							200	133	

Tabell 2 Återbetalning

Miljoner kronor i 2013 års prisnivå (januari).

	2023	2024	2025	2030	Åtagande 2025	Totalt åtagande 2030
Stockholms läns landsting (Länsplan)	245	280	300			
Stockholms läns landsting			1 000	1 000	**Trafikstart (år)** Hagastaden: 2020 Barkarby: 2021 Arenastaden: 2022 Gullmarsplan: 2025 Nacka: 2025	
Stockholms stad			500,5	500,5	**Bostadstillskott* (lägenheter)** 32 400	**Bostadstillskott* (lägenheter)** 45 900
Nacka kommun			166,5	166,5	8 200	13 500
Solna stad			166,5	166,5	3 200	4 500
Järfälla kommun			166,5	166,5	9 900**	14 000**

*Bostadstillskott räknas som färdigställda bostäder, från 2014-01-01 till 2030-12-31, vars detaljplaner antas från och med 2014-01-01.
**Förutsätter fastighetsöverlåtelse i enlighet med punkt 3.3 i Delprojektavtal för tunnelbana till Järfälla/Barkarby.

Ankom
Stockholms läns landsting
2014 -01- 07
Dnr

2013 ÅRS
STOCKHOLMS
FÖRHANDLING

Bilaga 3, Tidplan för projekten i 2013 års Stockholmsförhandling (exklusive tid för eventuella överklaganden)

Tabell 1: Kungsträdgården – Gullmarsplan/Söderort och Kungsträdgården - Nacka

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Planering *	Start senast 2014											
Detaljplaner/Järnvägsplan												
Tillståndsprövn vattenverksamhet												
Upphandling/utbyggnad					Start senast 2018							
Trafikstart												Cirka 2025

* Avser t.ex. Förstudie, Fördjupad förstudie, Systemhandling och Bygghandling

Tabell 2: Odenplan – Hagastaden – Arenastaden

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Planering *	Start senast 2014											
Detaljplaner/Järnvägsplan												
Tillståndsprövn vattenverksamhet												
Upphandling/utbyggnad			Start senast 2016									
Trafikstart till Hagastaden							Cirka 2020					
Trafikstart till Arenastaden									Cirka 2022			

* Avser t.ex. Förstudie, Fördjupad förstudie, Systemhandling och Bygghandling

Tabell 3: Akalla – Barkarby

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Planering *	Start senast 2014											
Detaljplaner/Järnvägsplan												
Tillståndsprövn vattenverksamhet												
Upphandling/utbyggnad			Start senast 2016									
Trafikstart							Cirka 2021					

* Avser t.ex. Förstudie, Fördjupad förstudie, Systemhandling och Bygghandling

Stockholms läns landsting

Landstingsstyrelsens förvaltning

FÖRSLAG TILL ÄNDRING I REGLEMENTE
2014-01-10

Diarienummer
LS 1401-0037

Förslag till ändring i reglemente för landstingsstyrelse och nämnder

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
13 § Landstingsstyrelsen ansvarar för övergripande fastighetsstrategiska frågor samt investeringsfrågor.	**13 *a* §** Landstingsstyrelsen ansvarar för övergripande fastighetsstrategiska frågor samt investeringsfrågor.
	Tunnelbanans utbyggnad enligt 2013 års Stockholmsförhandling ***13 b §*** *Landstingsstyrelsen ansvarar för genomförandet av utbyggnaden av tunnelbanan samt övriga åtgärder som beslutas om inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling.*
Arbetsutskottet **33 §** Det åligger arbetsutskottet, utöver vad landstingsstyrelsen särskilt beslutar, att	 <

Stockholms läns landsting

Landstingsstyrelsen
Arbetsutskottet

PROTOKOLLSUTDRAG
Sammanträdesdatum
2014-01-21

Justerat den 21 januari 2014
Justeringen anslogs 22 januari 2014

Torbjörn Rosdahl
Helene Hellmark Knutsson

Ankom
Stockholms läns landsting
2014 -01- 21
Dnr LS 1401-0037
Rotel I

---

§ 2
Utbyggnad av tunnelbanan enligt 2013 års Stockholmsförhandling
LS 1401-0037

Beslutsunderlag
Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande 10 januari 2014

I ärendet yttrade sig Yvonne Blombäck (MP) och Birgitta Sevefjord (V)

Beslut
Landstingsstyrelsens arbetsutskott beslutade föreslå landstingsstyrelsen *dels* föreslå landstingsfullmäktige besluta

att godkänna Huvudavtal, Avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling

att godkänna Delprojektavtal, Avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling, Tunnelbana till Nacka och Gullmarsplan/ Söderort samt fatta genomförandebeslut för detta investeringsobjekt

att godkänna Delprojektavtal, Avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling, Tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden samt fatta genomförandebeslut för detta investeringsobjekt

att godkänna Delprojektavtal, Avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling, Tunnelbana till Järfälla/Barkarby samt fatta genomförandebeslut för detta investeringsobjekt

att uppdra åt landstingsstyrelsen att ansvara för genomförandet av utbyggnaden av tunnelbanan samt övriga åtgärder som beslutas om inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling

att ändra reglemente för landstingsstyrelse och nämnder enligt bilagt förslag

att godkänna att avsteg från Investeringsstrategin och Investeringsstrategins Ansvars- och beslutsordning sker gällande objekten Tunnelbana till Nacka och Gullmarsplan/Söderort, Tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden samt Tunnelbana till Järfälla/Barkarby

att godkänna att landstingets investeringsbudget för år 2014 utökas med 449 000000 kronor med fördelning till landstingsstyrelsen

att fastställa landstingets investeringsbudget för år 2014 till 16 331700 000 kronor

att uppdra till landstingsstyrelsen att i investeringsbudgeten för år 2015 och planåren 2016-2019 inarbeta investeringsutgifter i enlighet med huvudavtalet

att godkänna att finansiering av drift och investeringsutgifter avseende utbyggd tunnelbana i enlighet med 2013 års Stockholmsförhandling sker via Koncernfinansiering under år 2014

dels - under förutsättning av landstingsfullmäktiges beslut - för egen del besluta

att från och med den 1 mars 2014 inrätta en ny förvaltning som ansvarar för genomförandet av avtalen enligt 2013 års Stockholmsförhandling

att fördela en investeringsbudget för år 2014 på 449 000 000 kronor till den nya förvaltningen.

S-ledamöterna lämnade ett *särskilt uttalande* till protokollet (bilaga 1).
MP-ledamöterna lämnade ett *särskilt uttalande* till protokollet (bilaga 2).

Vid protokollet
Elisabeth Angard-Levander

Exp
Akten

KHa 21/1-2014

Bilaga 1.

Stockholms läns landsting
SOCIALDEMOKRATERNA

SÄRSKILT UTTALANDE

2014-01-21 LS 1401-0037

Landstingsstyrelsens arbetsutskott, ärende 2

Utbyggnad av tunnelbanan enligt 2013 års Stockholmsförhandling

Socialdemokraterna har i flera år drivit frågan om utbyggd tunnelbana. Vi välkomnar därför att Moderaterna efter regeringens ingripande nu har tvingats överge sitt mångåriga motstånd mot satsningar på tunnelbanan och presenterat ett konkret förslag till utbyggnader. Vi ställer oss bakom samtliga av de utbyggnader som alliansregeringen föreslår. Detta är dragningar som diskuterats under många års tid. Socialdemokraterna kommer vid en valvinst 2014 ha som högsta prioritet att genomföra utbyggnaderna effektivt och i tid.

Samtidigt är vi övertygade om att den snabba befolkningstillväxt som vi glädjande nog ser i vår region kommer att kräva fler utbyggnader än de föreslagna. Vi Socialdemokrater driver också frågan om en helt ny lila linje som bland annat innebär en tvärförbindelse över Mälaren mellan Liljeholmen och Fridhemsplan. Vi förordar även en förlängning till Älvsjö och tunnelbana till Täby i närtid.

Utbyggnadsförslagen spänner över en lång tidsrymd och mycket återstår att göra på olika nivåer – riksdag, landsting och berörda kommuner – för att planerna ska kunna genomföras. Mot den bakgrunden är det beklagligt att regeringens förhandlingspersoner under arbetes gång inte har haft ambitionen att söka brett politiskt stöd för sitt förslag. Frågan är också om de organisatoriska förutsättningarna är tillräckliga. En god kompetensförsörjning med minskat konsultberoende kommer att krävas.

Landstingsmoderaternas blockering när det gäller tunnelbanans utbyggnad under sina sju år vid makten har skapat stor osäkerhet bland bostadsmarknadens aktörer och bidragit till att takten för bostadsbyggandet har hämmats. En bred överenskommelse över blockgränsen skulle skapa den långsiktighet och de stabila förutsättningar som bostadsmarknadens aktörer behöver. Ska bostadsplanerna realiseras krävs en mycket högre takt i bostadsbyggandet än vad berörda kommuner än så länge visat att de mäktar med. Tidigare utfästelser om ökat bostadsbyggande som gjorts har inte infriats utan mest visat sig vara visioner. Ska vi nå målen krävs en förstärkt koppling till den strategiska trafikplaneringen. En framgångsfaktor för att nå önskvärda volymer är vidare en större andel hyresrätter än vad som byggs idag. Mot den bakgrunden är det olyckligt att krav på hyresrätter inte finns med i avtalen.

Kommunerna kommer i den föreslagna uppgörelsen att få bära en historiskt stor andel av finansieringen. Kommunernas bidrag är de facto större än statens. I västsvenska paketet är statens andel 50 procent. I denna uppgörelse står staten bara för 18 procent. Landets främsta tillväxtregion får därmed sämre villkor än andra regioner. Det är inte rimligt.

Bilaga 2.

Stockholms läns landsting

LANDSTINGSSTYRELSENS
ARBETSUTSKOTT
Miljöpartiet de gröna

SÄRSKILT UTTALANDE

2014-01-21

LS 1401-0037

Ärende 2

Utbyggnad av tunnelbanan enligt 2013 års Stockholmsförhandling

Miljöpartiet de gröna uppskattar att tunnelbanan byggs ut i Stockholmsregionen, det är välbehövligt för att klara klimatmål och för att minska trängseln i kollektivtrafiken.

Vi konstaterar att hela utbyggnaden kommer att hanteras av en egen förvaltning underställd Arbetsutskottet och Landstingsstyrelsen. Med tanke på den komplexa situationen med fyra kommuner, stat och landsting som är involverade är det begripligt.

Utbyggnaden av tunnelbanan är ett projekt med mycket lång byggtid och en väldigt stor investeringsvolym, där kostnader, tidplan och risker behöver hållas under noga kontroll över tid. Vi är även oroliga för hur Alliansen ska klara av att hantera den utökade investeringsvolymen utan ytterligare intäktsförstärkningar. Därför är det av största vikt att styrningen och uppföljningen av projektet sker systematiskt och på ett bättre sätt än vad som tidigare varit fallet under alliansens tid vid makten.

Det är också mycket viktigt att tidigt säkra dialog och informationsutbyte med Trafiknämnden och dess förvaltning. Den långa byggtiden innebär att övriga tunnelbanenätet kommer att moderniseras och nya tunnelbanevagnar kommer att gå i trafik. Diskussionen om plattformsväggar intensifieras och förhoppningsvis kommer det finnas installerade partiella väggar på de mest utsatta stationerna, inte minst av säkerhetsskäl för resenärer och för att förbättra arbetsmiljön för förare.

Planprocessen är helt avgörande för att klara bygget i tid. Det ansvaret ligger helt på de fyra kommuner som är involverade. Det är därför oerhört viktigt att tidigt i processen rigga en organisation som jobbar för att få med både ansvariga politiker i kommuner och landstinget samt berörda tjänstemän i dialogerna med medborgare. Alltför många stora byggprojekt har hamnat snett från början på grund av bristande planprocesser. Det handlar då om den tidiga dialogen innan PBL-samråden kommer igång. Det är i detta skede som politiker bör vara ute på plats och lyssna på människor för att ta in kritiska synpunkter. Det är mycket sällsynt att politiker från olika nivåer varit tillgängliga för medborgare samtidigt. Det har inneburit en Svarte Petter-situation där ansvaret bollas på någon annan. Utbyggnaden av tunnelbanan är för viktigt för att misslyckas med!

Stockholms läns landsting

Trafiknämnden

PROTOKOLLSUTDRAG

Nr 1/2014

Sammanträdesdatum
2014-01-21

Ankom
Stockholms läns landsting
2014 -01- 22
Dnr LS 1401-0037
Rotel I

Datum för justering: 2014-01-21

Christer G Wennerholm
Erika Ullberg

§ 3

Utbyggnad av tunnelbanan enligt 2013 års Stockholmsförhandling
(TN 2014-0012)

I ärendet förelåg skrivelse 2014-01-10 från förvaltningschefen.

I ärendet yttrade sig Anna Sehlin (V)

YRKANDEN

1) bifall till förvaltningschefens förslag till beslut
2) bifall till V-ledamotens förslag på återremiss, bilaga 1

Ordföranden fann att ärendet skulle avgöras denna dag samt att trafiknämnden bifallit förvaltningschefens förslag till beslut.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt att föreslå Landstingsstyrelsen besluta föreslå landstingsfullmäktige besluta

att godkänna Huvudavtal, Avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling

att godkänna Delprojektavtal, Avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling, Tunnelbana till Nacka och Gullmarsplan/Söderort samt fatta genomförandebeslut för detta investeringsobjekt

att godkänna Delprojektavtal, Avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling, Tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden samt fatta genomförandebeslut för detta investeringsobjekt

att godkänna Delprojektavtal, Avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling, Tunnelbana till Järfälla/Barkarby samt fatta genomförandebeslut för detta investeringsobjekt

forts.

att uppdra åt landstingsstyrelsen att ansvara för genomförandet av utbyggnaden av tunnelbanan samt övriga åtgärder som beslutas om inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling

att ändra reglemente för landstingsstyrelse och nämnder enligt bilagt förslag

att godkänna att avsteg från Investeringsstrategin och Investeringsstrategins Ansvars- och beslutsordning sker gällande objekten Tunnelbana till Nacka och Gullmarsplan/Söderort, Tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden samt Tunnelbana till Järfälla/Barkarby

att godkänna att landstingets investeringsbudget för år 2014 utökas med 449 000 000 kronor med fördelning till landstingsstyrelsen

att fastställa landstingets investeringsbudget för år 2014 till 16 331 700 000 kronor

att uppdra till landstingsstyrelsen att i investeringsbudgeten för år 2015 och planåren 2016-2019 inarbeta investeringsutgifter i enlighet med huvudavtalet

att godkänna att finansiering av drift och investeringsutgifter avseende utbyggd tunnelbana i enlighet med 2013 års Stockholmsförhandling sker via Koncernfinansiering under år 2014

dels beslöt

att förklara paragrafen omedelbart justerad

RESERVATIONER

V-ledamoten reserverade sig mot att ärendet skulle avgöras denna.

UTTALANDEN

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

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

Vid protokollet

Sara Catoni

Utdragsbestyrkande
Ingela Svanberg Ohlsson

VÄNSTERPARTIET

FÖRSLAG TILL BESLUT

2014-01-21
Ärende nr 3 (TN 2014-0012)

Utbyggnad av tunnelbanan enligt 2013 års Stockholmsförhandling

Vänsterpartiet anser att det är bra att det äntligen planeras för en utbyggnad av tunnelbanan i Stockholms län vilket vi – till skillnad från Moderaterna i landstinget – länge har verkat för. Det är glädjande att det blir en tunnelbana till Nacka Forum, men vi vill också ha en förlängning i steg två till Orminge centrum. Vänsterpartiet har även under en längre tid förordat utbyggd tunnelbana från Odenplan till Karolinska/ Hagastaden med vidare förlängning till Solna station. Detta har Moderaterna hårdnackat vägrat under sju års tid. Vi har också motionerat om en förlängning av tunnelbanan från Hagsätra till Älvsjö station. En angelägen satsning som måste till i närtid är utbyggnaden av Spårväg Syd i två etapper. Vi vill även utreda möjligheten med tunnelbana från Liljeholmen till Fridhemsplan med vidare förlängning i nordostlig eller nordvästlig riktning. Både Akalla och Hjulsta skulle kunna kopplas till Barkarby men ingen utredning föreligger som visar vad som är bästa lösning.

Vi anser att en ny förvaltning bör bildas som är direkt underställd landstingsstyrelsen och som har det övergripande ansvaret för planeringen och genomförandet av tunnelbaneutbyggnad.

Ett viktigt och stort investeringsbeslut som utbyggnad av tunnelbanan ska inte forceras fram för att det är valår, utan bör ske blocköverskridande för att vara robust. Det underlag trafiknämnden nu förutsätts fatta beslut om är förvånansvärt tunt och behandlas utanför landstingets övriga investeringsbehov. Stockholms läns landsting står inför gigantiska investeringar de kommande decennierna, både inom hälso- och sjukvård och kollektivtrafik. Varje investeringsbeslut måste tas med en helhetssyn, det vore förkastligt att behöva ställa utbyggnad av tunnelbanan mot landstingets behov av att bygga ut hälso- och sjukvård. För att säkerställa att detta inte sker ska samtliga investeringar – även utbyggnaden av tunnelbanan – inordnas i landstingets investeringsplan.

Av underlaget framgår att endast 449 miljoner tillskjuts till landstingets investeringsbudget och då bara för år 2014, resterande del av landstingets investeringskostnader för utbyggd tunnelbana på 6,2 miljarder ska inrymmas i befintlig budget. Hur detta kommer att påverka landstingets andra akuta investeringsbehov är oklart.

Vi anser att 2013 års Stockholmsförhandling bygger på helt felaktiga premisser. Statens medfinansiering är endast 18 procent, resterande medel är trängselskatteintäkter. Vänsterpartiet anser att statens medfinansiering ska vara 50 procent.

Vänsterpartiet anser att trängselskatten ska beslutas av regionen. Syftet med trängselavgifter är att minska på trängseln för att uppnå miljömålen – de ska inte vara en intäktskälla. Vår inställning till Förbifart Stockholm är sedan länge väl känd – intäkterna ska, i enlighet med folkomröstningen 2006, gå till utbyggd kollektivtrafik.

Vänsterpartiet anser att Stockholmsförhandlingen 2013 innebär att rika kommuner köper sig före prioriteringsordningen gentemot andra kommuner.

Viktiga uppgifter och risker saknas i underlaget, som landstingets årliga utökade driftskostnader till följd av utbyggnaden, kostnadsökningar som följer av överklaganden av till exempel detaljplaner och depålägen. Risker för ökande kostnader, om ytterligare stationer tillkommer samt om stationslägen eller spårdragningar förändras, ingår inte. En analys av projektets samhällsekonomiska lönsamhet saknas.

Flera strategiska avvägningar och bedömningar som underlaget bygger på lyser med sin frånvaro. Vänsterpartiet stödjer konverteringen av grön linje till blå linje, men saknar en motivering till varför just Hagsätralinjen valts.

För att uppnå målet om ökade kollektivtrafikandelar måste det finnas smidiga och enkla övergångar mellan trafikslag. Placeringen av stationen Söderort/Globen måste möjliggöra byte mellan buss, tvärbana samt övriga tunnelbanelinjer vid Gullmarsplan. Hur detta ska lösas framgår inte i underlaget. Vi anser också att det är viktigt att Norra stationsområdet med Nya Karolinska och Karolinastaden får ett fungerande stationsläge, men var detta ska ligga framgår inte i underlaget.

Vänsterpartiet ser avslutningsvis en stor risk i att kommunernas motprestation – byggandet av 78 000 bostäder – inte preciserats närmare. Vi anser att det är billiga hyresrätter som ska byggas, inte fler bostadsrätter.

Vänsterpartiet yrkar på återremiss av ärendet för att få svar på följande frågor:

1. Hur kommer tunnelbaneutbyggnaden att påverka landstingets kommande investeringskostnader i hälso- och sjukvård respektive kollektivtrafik 2016-2030?
2. Hur stor beräknas ökningen av SL:s årliga driftkostader bli till följd av utbyggnaden?
3. Hur stor beräknas kostnadsökningen kunna bli vid en försenad utbyggnad på grund överklaganden?
4. Kommer Nya Karolinska att få en station?
5. Vad är kostnaden för en station mellan Hagastaden och Arenastaden?
6. Hur ska övergången ske mellan de olika trafikslagen vid station Söderort/Globen/Gullmarsplan?
7. Varför ska Hagsätragrenen konverteras till blå linje och inte Farsta- eller Skarpnäcklinjen?
8. Vilken samhällsekonomisk analys finns för denna tunnelbaneutbyggnad?

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att återremittera ärendet för att få svar på ovanstående frågor.

Stockholms läns landsting
SOCIALDEMOKRATERNA

SÄRSKILT UTTALANDE

2014-01-21

Trafiknämnden, ärende 3

Utbyggnad av tunnelbanan enligt 2013 års Stockholmsförhandling

Socialdemokraterna har i flera år drivit frågan om utbyggd tunnelbana. Vi välkomnar därför att Moderaterna efter regeringens ingripande nu har tvingats överge sitt mångåriga motstånd mot satsningar på tunnelbanan och presenterat ett konkret förslag till utbyggnader. Vi ställer oss bakom samtliga av de utbyggnader som alliansregeringen föreslår. Detta är dragningar som diskuterats under många års tid. Socialdemokraterna kommer vid en valvinst 2014 ha som högsta prioritet att genomföra utbyggnaderna effektivt och i tid.

Samtidigt är vi övertygade om att den snabba befolkningstillväxt som vi glädjande nog ser i vår region kommer att kräva fler utbyggnader än de föreslagna. Vi Socialdemokrater driver också frågan om en helt ny lila linje som bland annat innebär en tvärförbindelse över Mälaren mellan Liljeholmen och Fridhemsplan. Vi förordar även en förlängning till Älvsjö och tunnelbana till Täby i närtid.

Utbyggnadsförslagen spänner över en lång tidsrymd och mycket återstår att göra på olika nivåer – riksdag, landsting och berörda kommuner – för att planerna ska kunna genomföras. Mot den bakgrunden är det beklagligt att regeringens förhandlingspersoner under arbetes gång inte har haft ambitionen att söka brett politiskt stöd för sitt förslag. Frågan är också om de organisatoriska förutsättningarna är tillräckliga. En god kompetensförsörjning med minskat konsultberoende kommer att krävas.

Landstingsmoderaternas blockering när det gäller tunnelbanans utbyggnad under sina sju år vid makten har skapat stor osäkerhet bland bostadsmarknadens aktörer och bidragit till att takten för bostadsbyggandet har hämmats. En bred överenskommelse över blockgränsen skulle skapa den långsiktighet och de stabila förutsättningar som bostadsmarknadens aktörer behöver. Ska bostadsplanerna realiseras krävs en mycket högre takt i bostadsbyggandet än vad berörda kommuner än så länge visat att de mäktar med. Tidigare utfästelser om ökat bostadsbyggande som gjorts har inte infriats utan mest visat sig vara visioner. Ska vi nå målen krävs en förstärkt koppling till den strategiska trafikplaneringen. En framgångsfaktor för att nå önskvärda volymer är vidare en större andel hyresrätter än vad som byggs idag. Mot den bakgrunden är det olyckligt att krav på hyresrätter inte finns med i avtalen.

Kommunerna kommer i den föreslagna uppgörelsen att få bära en historiskt stor andel av finansieringen. Kommunernas bidrag är de facto större än statens. I västsvenska paketet är statens andel 50 procent. I denna uppgörelse står staten bara för 18 procent. Landets främsta tillväxtregion får därmed sämre villkor än andra regioner. Det är inte rimligt.

MILJÖPARTIET DE GRÖNA

SÄRSKILT UTTALANDE

2014-01-21

Ärende nr 3

Utbyggnad av tunnelbanan enligt 2013 års Stockholmsförhandling
Miljöpartiet de gröna uppskattar att tunnelbanan byggs ut i Stockholmsregionen, det är välbehövligt för att klara klimatmål och för att minska trängseln i kollektivtrafiken.

Vi konstaterar att hela utbyggnaden kommer att hanteras av en egen förvaltning underställd Arbetsutskottet och Landstingsstyrelsen. Med tanke på den komplexa situationen med fyra kommuner, stat och landsting som är involverade är det begripligt.

Utbyggnaden av tunnelbanan är ett projekt med mycket lång byggtid och en väldigt stor investeringsvolym, där kostnader, tidplan och risker behöver hållas under noga kontroll över tid. Vi är även oroliga för hur Alliansen ska klara av att hantera den utökade investeringsvolymen utan ytterligare intäktsförstärkningar. Därför är det av största vikt att styrningen och uppföljningen av projektet sker systematiskt och på ett bättre sätt än vad som tidigare varit fallet under alliansens tid vid makten.

Det är också mycket viktigt att tidigt säkra dialog och informationsutbyte med Trafiknämnden och dess förvaltning. Den långa byggtiden innebär att övriga tunnelbanenätet kommer att moderniseras och nya tunnelbanevagnar kommer att gå i trafik. Diskussionen om plattformsväggar intensifieras och förhoppningsvis kommer det finnas installerade partiella väggar på de mest utsatta stationerna, inte minst av säkerhetsskäl för resenärer och för att förbättra arbetsmiljön för förare.

Planprocessen är helt avgörande för att klara bygget i tid. Det ansvaret ligger helt på de fyra kommuner som är involverade. Det är därför oerhört viktigt att tidigt i processen rigga en organisation som jobbar för att få med både ansvariga politiker i kommuner och landstinget samt berörda tjänstemän i dialogerna med medborgare. Alltför många stora byggprojekt har hamnat snett från början på grund av bristande planprocesser. Det handlar då om den tidiga dialogen innan PBL-samråden kommer igång. Det är i detta skede som politiker bör vara ute på plats och lyssna på människor för att ta in kritiska synpunkter. Det är mycket sällsynt att politiker från olika nivåer varit tillgängliga för medborgare samtidigt. Det har inneburit en Svarte Petter-situation där ansvaret bollas på någon annan. Utbyggnaden av tunnelbanan är för viktigt för att misslyckas med!

Trafikförvaltningen
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

Juridik och Internrevision
Sektion

Handläggare
Sara Catoni

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2014-01-10
Version

Trafiknämnden
2014-01-21, punkt 3

Diarienummer
TN 2014-0012

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Ankom
Stockholms läns landsting
2014 -01- 22
Dnr LS 1401-0037
Rokel I

Utbyggnad av tunnelbanan enligt 2013 års Stockholmsförhandling

Ärendebeskrivning

Förslag till godkännande av avtal om utbyggnad av tunnelbanan enligt 2013 års Stockholmsförhandling samt förslag om organisation för genomförande.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande den 10 januari 2014.

Huvudavtal, Avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling.

Delprojektavtal, Avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling, Tunnelbana till Nacka och Gullmarsplan/Söderort.

Delprojektavtal, Avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling, Tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden.

Delprojektavtal, Avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling, Tunnelbana till Järfälla/Barkarby.

Förslag till ändringar i reglemente för landstingsstyrelse och nämnder.

Juridik och Internrevision
Sektion

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2014-01-10
Version

Diarienummer

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås

dels besluta föreslå Landstingsstyrelsen besluta föreslå landstingsfullmäktige besluta

att godkänna Huvudavtal, Avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling

att godkänna Delprojektavtal, Avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling, Tunnelbana till Nacka och Gullmarsplan/Söderort samt fatta genomförandebeslut för detta investeringsobjekt

att godkänna Delprojektavtal, Avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling, Tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden samt fatta genomförandebeslut för detta investeringsobjekt

att godkänna Delprojektavtal, Avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling, Tunnelbana till Järfälla/Barkarby samt fatta genomförandebeslut för detta investeringsobjekt

att uppdra åt landstingsstyrelsen att ansvara för genomförandet av utbyggnaden av tunnelbanan samt övriga åtgärder som beslutas om inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling

att ändra reglemente för landstingsstyrelse och nämnder enligt bilagt förslag

att godkänna att avsteg från Investeringsstrategin och Investeringsstrategins Ansvars- och beslutsordning sker gällande objekten Tunnelbana till Nacka och Gullmarsplan/Söderort, Tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden samt Tunnelbana till Järfälla/Barkarby

att godkänna att landstingets investeringsbudget för år 2014 utökas med 449 000 000 kronor med fördelning till landstingsstyrelsen

att fastställa landstingets investeringsbudget för år 2014 till 16 331 700 000 kronor

att uppdra till landstingsstyrelsen att i investeringsbudgeten för år 2015 och planåren 2016-2019 inarbeta investeringsutgifter i enlighet med huvudavtalet

att godkänna att finansiering av drift och investeringsutgifter avseende utbyggd tunnelbana i enlighet med 2013 års Stockholmsförhandling sker via Koncernfinansiering under år 2014

dels besluta

att förklara paragrafen omedelbart justerad

Förvaltningens förslag och motivering

Sammanfattning
Stockholms läns landsting, staten, Stockholms stad, Nacka Kommun, Solna stad och Järfälla kommun har efter förhandling kommit överens om utbyggnad av tunnelbanan och nybyggnation av 78 000 nya bostäder i länet. Landstingsfullmäktige föreslås nu godkänna avtalen som reglerar överenskommelsen.

Investeringsutgiften för utbyggnad av tunnelbanan inklusive fordon och depåer uppgår till 25,7 miljarder kronor i prisnivå januari 2013 fördelat på perioden 2014-2025.

Landstingsstyrelsen föreslås ansvara för genomförandet av avtalen enligt 2013 års Stockholmsförhandling. En ny förvaltning bör inrättas för genomförandet.

Bakgrund
I Stockholms län finns nästan en tredjedel av Sveriges arbetsmarknad och en dryg femtedel av befolkningen på två procent av landets yta. Befolkningen växer med cirka 35 000 personer per år. Spårkapaciteten i tunnelbanan utnyttjas nästan maximalt under rusningstid och det finns en bostadsbrist i länet. Regeringen beslutade i februari 2013 om ett kommittédirektiv, 2013 års Stockholmsförhandling, i vilket en förhandlingsperson ges i uppdrag att genomföra en förhandling om Stockholms läns infrastruktur i syfte att åstadkomma en utbyggnad av tunnelbanan och ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län.

Överväganden
Stockholms läns landsting, staten, Stockholms stad, Nacka Kommun, Solna stad och Järfälla kommun har efter förhandling kommit överens om utbyggnad av 19 kilometer ny tunnelbanan, nio nya tunnelbanestationer och nybyggnation av 78 000 bostäder i länet. Parterna är också överens om att förändrade och breddade

trängselskatter ska införas och utgöra en del av finansieringen av projektet. Tunnelbanan föreslås byggas ut i tre riktningar:

- Utbyggnad av tunnelbana till Nacka och Gullmarsplan/Söderort.
- Utbyggnad av tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden.
- Utbyggnad av tunnelbanan från Akalla till Barkarby station.

Landstingsfullmäktige föreslås godkänna ett huvudavtal samt tre delprojektavtal som reglerar överenskommelsen. Byggstarten beräknas kunna ske år 2016 och hela projektet bedöms vara avslutat år 2025. Fördröjning på grund av eventuella överklaganden är inte inkluderade i tidplanen. I huvudavtalet har särskilt reglerats hur avtalsparterna ska samverka för genomförandet av överenskommelsen. Av Huvudavtalet följer att avsikten är att landstinget skall äga samtliga anläggningar som ingår i utbyggnaden av tunnelbanan. AB SL kommer att i särskilt ordning få ta ställning till mottagande av anläggningar. Se vidare bilaga Huvudavtal, Avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län

Nedan beskrivs kortfattat de olika delprojektavtalen.

Tunnelbana till Nacka och Gullmarsplan/Söderort
Utbyggnaden av tunnelbana till Nacka sker med stationer vid Sofia, Hammarby kanal, Sickla, Järla och Nacka Centrum.

Utbyggnaden av tunnelbanan till Gullmarsplan/Söderort sker med station vid Sofia samt en ny station i anslutning till nuvarande station Gullmarsplan. Söder om Gullmarsplan är inriktningen att bygga en ny station i Söderstaden/Slakthuset och ansluta de nya spåren till nuvarande Hagsätragrenen norr om station Sockenplan.

Slutlig sträckning kommer avgöras inom ramen för planläggningsarbetet som ska omfatta studier och samråd även av alternativa sträckningar, exempelvis med en ny station under nuvarande station Globen och en anslutning till Hagsätragrenen norr om station Enskede Gård.

Delprojektet är uppdelat i tre etapper. Investeringskostnaden, exklusive fordon och depå, uppgår till cirka 12,5 miljarder kronor (prisnivå januari 2013). Av detta avser cirka 2,0 miljarder kronor sträckan Kungsträdgården – Sofia (etapp 1), ca 6,7 miljarder kronor sträckan Sofia – Nacka Centrum (etapp 2) och 3,8 miljarder kronor sträckan Sofia – Gullmarsplan/Söderort (etapp 3). Se vidare bilaga Delprojektavtal avseende Tunnelbana till Nacka och Gullmarsplan/Söderort.

Tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden
Delsträckan till Hagastaden byggs ut med en trespårslösning vid Odenplan med stationer vid Hagastaden och Arenastaden samt med förberedelse för en eventuell tredje station mellan dessa. Denna lösning medger såväl en ny linje från Arenastaden till Odenplan som genomgående trafik till/från Arenastaden, som inte påverkar nuvarande Gröna linjen negativt. Slutlig sträckning avgörs inom ramen för kommande planläggningsarbete.

Investeringskostnaden, exklusive fordon och depå, uppgår till cirka 4,1 miljarder kronor (prisnivå januari 2013). Av detta avser cirka 2,1 miljarder kronor delsträckan Odenplan – Hagastaden och cirka 2,0 miljarder kronor avser delsträckan Hagastaden – Arenastaden. Se vidare bilaga Delprojektavtal avseende Tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden.

Tunnelbanan till Järfälla/Barkarby
Utbyggnaden av tunnelbanan till Barkarby innebär stationer i Barkarbystaden och Barkarby station/Stockholm Väst. Slutlig sträckning avgörs dock inom ramen för planläggningsarbetet. Investeringskostnaden, exklusive fordon och depå, uppgår till ca 2,9 miljarder kronor (prisnivå januari 2013). Se vidare bilaga Delprojektavtal avseende Tunnelbana till Järfälla/Barkarby

Ny förvaltning för utbyggnaden av tunnelbanan
Stockholms läns landsting får ett omfattande ansvar för genomförandet av utbyggnaden av tunnelbanan. Landstingsstyrelsen bör ansvara för detta strategiskt viktiga genomförande av tunnelbanans utbyggnad. För att hantera genomförandet av investeringarna i infrastruktur föreslås en förvaltning inrättas under landstingsstyrelsen med namnet Förvaltning för utbyggd tunnelbana.

Merparten av finansieringen för utbyggnaden av tunnelbanan kommer från externa parter vilket medför att det är angeläget att upprätta en organisation som är tydligt skild från den ordinarie verksamheten i trafiknämnden. En renodlad organisation för genomförandet av utbyggnaden skapar förutsättningar för en tydlig och transparent redovisning av kostnader och genomförandet samt minskar risken för att tidplanen påverkas av ordinarie verksamhet. En egen förvaltning för projektet bedöms även underlätta möjligheten att rekrytera specifik kompetens för uppdraget.

I takt med att den nya infrastrukturen blir klar kommer trafiknämnden att inleda arbetet med att säkra driften av den nya tunnelbanan. Ett nära samarbete mellan Förvaltning för utbyggd tunnelbana och trafikförvaltningen kommer att etableras redan vid projektets start.

Landstingsstyrelsens nya ansvar för utbyggnaden av tunnelbanan föranleder en ändring av landstingets reglemente för landstingsstyrelse och nämnder i enlighet med bilaga Förslag till ändringar i reglemente för landstingsstyrelse och nämnder.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Överenskommelsen innebär att de berörda parterna finansierar utbyggnaden av tunnelbanan gemensamt. Hela utbyggnaden av tunnelbanan genomförs till en bedömd investeringskostnad om 19 500 miljoner kronor (prisnivå januari 2013), därutöver finansierar landstinget fordon och depåer till ett totalt belopp om 6 200 miljoner kronor i 2013 (januari) års prisnivå. Totalt uppgår de samlade investeringarna till 25 700 miljoner kronor i 2013 (januari) års prisnivå. Den samlade investeringen görs av landstinget, finansieringen fördelas mellan parterna i enlighet med nedanstående tabell.

Part	**Belopp** *(miljoner kronor)*	**Procent**
Staten	13 650	53,1
Landstinget	6 850	26,7
Stockholm	2 950	11,5
Nacka	850	3,3
Solna	600	2,3
Järfälla	800	3,1
TOTALT	**25 700**	**100,0**

Investeringsutgiften som budgeteras inom landstinget motsvaras av den årliga tillkommande ökningen av landstingets anläggningstillgångar. De samlade investeringarna kommer i enlighet med överenskommelsen vara 25,7 miljarder kronor. Alla kostnader och intäkter i avtalen är angivna i 2013 års prisnivå (januari) och ska vid tillämpningen justeras utifrån förändringen av Konsumentprisindex.

Överenskommelsen innebär vidare att landstinget under perioden 2014-2022 förskotterar och står för finansieringen av investeringarna för 2 825 miljoner kronor varav 825 miljoner kronor avser länsstyrelsens andel av statlig medfinansiering. Staten kommer sedan återbetala motsvarande summa år 2025 och 2030 under förutsättning att landstingets åtagande enligt överenskommelsen är uppfyllt. Landstingets finansiering kommer att ske genom egen likviditet och upptagna lån i enlighet med landstingets Finanspolicy.

Genom landstingets och kommunernas förskottering skapas förutsättningar för att tidigarelägga utbyggnaden av tunnelbanan och därmed utöka bostadsbyggandet i

Stockholms län. Förskotteringen skapar även incitament för att hålla tidplaner och förverkliga avtalets alla delar.

Mellan åren 2020 och 2025 kommer landstinget att bli ägare till de nya delarna av tunnelbanan, vilket innebär att avskrivningskostnaden vid färdigställande av respektive delprojekt kommer att belasta landstingets resultat. Samtidigt kommer den medfinansiering som staten respektive kommunerna står för, totalt ca 97 procent, att aktiveras i motsvarande takt och generera intäkter. Resultatet motsvarar således netto av generade avskrivningskostnader och intäkter för medfinansiering. Nettokostnaden beräknas efter färdigställande år 2025 uppgå till 19 miljoner kronor per år, beräknat i prisnivå januari 2013.

Utöver avskrivningskostnader kommer landstinget, vid hundra procent upplåning under åren 2014-2030, som mest ha cirka 160 miljoner i räntekostnader år 2022. Initialt uppgår räntekostnaden till drygt 10 miljoner kronor per år. Härutöver tillkommer avskrivnings- och räntekostnader för fordon och depåer som landstinget finansierar vilka som mest kommer att uppgå till cirka 400 miljoner kronor årligen baserat på prisnivå januari 2013.

Investeringsutrymmet för åren 2016-2025 är svårberäknat. Vid analys utifrån givna faktorer bedöms dock att investeringen kommer att kunna inrymmas i landstingets framtida ekonomi med en bibehållen ekonomi i balans.

Godkännande av avtalen och genomförandebeslut för respektive investeringsobjekt innebär en samlad investeringsutgift för utbyggd tunnelbana på 19 500 miljoner (i prisnivå januari 2013), varav 18 850 miljoner kronor vilket motsvarar cirka 97 procent, finansieras av staten och de berörda kommunerna. Landstinget svarar därutöver för finansiering av fordon och depåer samt räntekostnader för förskotterade medel.

Grunden för de investeringsobjekt som berörs i detta tjänsteutlåtande är 2013 år Stockholmsförhandling mellan staten, landstinget och berörda kommuner. I avtalet åligger det landstinget 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 att landstingsfullmäktige, för investeringarna för utbyggd tunnelbana till Nacka och Gullmarsplan/Söderort, Arenastaden via Hagastaden samt Järfälla/Barkarby, gör avsteg från nämnda styrdokument bland annat avseende utredningsbeslut, inriktningsbeslut samt att underlag för genomförandebeslut i enlighet med investeringsstrategin inte är framtaget.

Landstingsfullmäktige föreslås dock fatta genomförandebeslut för investeringsobjektet utbyggd tunnelbana till Nacka och Gullmarsplan/Söderort, Arenastaden via Hagastaden och Järfälla/Barkarby till en samlad investeringsutgift på 19 500 miljoner kronor i prisnivå januari 2013 under åren 2014-2025.

Gängse beslutsprocess enligt Investeringsstrategin ska dock följas för de investeringsobjekt i fordon och depåer, med en total investeringsutgift mellan åren 2019-2023 på 6 200 miljoner (i prisnivå januari 2013), som landstinget ska finansiera på egen hand.

Investeringarna påbörjas under 2014. Med anledning av detta föreslås att investeringsbudgeten utökas med 449 miljoner kronor 2014, varav landstinget finansierar 189 miljoner kronor, och fastställs totalt till 16 331,7 miljoner kronor. Finansieringen av den utökade investeringsbudgeten säkerställs av Koncernfinansiering. Budgeten föreslås fördelas till landstingsstyrelsen för den nyinrättade förvaltningen. Vidare föreslås att landstingsstyrelsen ges i uppdrag att för den nya förvaltningens räkning, i investeringsbudgeten 2015-2019, inarbeta investeringsutgifter enlighet avtalet.

I enlighet med överenskommelsen ska kostnadsökningar som överskrider uppräkning med Konsumentprisindex bäras av parterna upp till ett tak på 2 925 miljoner kronor, vilket för Landstinget motsvarar ett tak på 780 miljoner kronor exklusive de eventuella fördyringar som kan uppstå för fordon, depåer och depåanslutningar.

De uppkomna investeringsutgifterna, 449 miljoner kronor för 2014, samt eventuella administrativa kostnader under år 2014 som beräknas till cirka fem miljoner kronor föreslås finansieras via Koncernfinansiering under år 2014.

Miljökonsekvenser av beslutet

En utbyggnad av tunnelbanan bedöms ge en positiv effekt på miljön. Det är dock av stor vikt att miljöhänsyn tas vid genomförandet av projektet både avseende byggnation och införskaffande av nya vagnar m.m. Miljökonsekvensbedömningar kommer därför att göras löpande i projektets genomförande

Anders Lindström
Förvaltningschef

Sara Catoni
Chefsjurist