

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-01-09

Ärende
TN 2025-0432

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
John Söderberg
08-686 31 09
john.w.soderberg@sl.se

Trafiknämnden
2026-02-18

Beslut om att inleda planeringsfasen avseende Ny entré Västra skogen

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar att föreslå regionstyrelsen besluta följande.

- Inom ramen för 2026 års investeringsbudget och inriktningsnivåer för planåren 2027-2035 beslutas att inleda planeringsfasen avseende objekt Ny entré Västra skogen till en investeringsutgift om 33,1 miljoner kronor. Total budget för objektet uppgår till 592,2 miljoner kronor, varav 588,7 miljoner kronor avser investeringsutgift. Beslutet förutsätter att full finansiering erhålls av Solna stad i enlighet med tecknat utrednings- och finansieringsavtal med tillhörande tilläggsavtal.

Förslag och motivering

Sammanfattning

Solna stad planerar att utveckla och exploatera området i anslutning till Västra skogens tunnelbanestation med ny bostads- och verksamhetsbebyggelse. Befintlig stationsentré är belägen på en höjd och har begränsad tillgänglighet för det nya exploateringsområdet. För att säkerställa god tillgänglighet, trygghet och kapacitet för nuvarande och framtida resenärer har behovet av en ny kompletterande entré till stationen identifierats.

Under den genomförda inriktningsfasen har förutsättningarna för att komplettera befintlig station med en ny entré analyserats. Detta arbete ligger till grund för att nu gå vidare till planeringsfasen för investeringsobjektet, som

avser en ny entré i exploateringsområdet med anslutning till befintlig station via en gångtunnel.

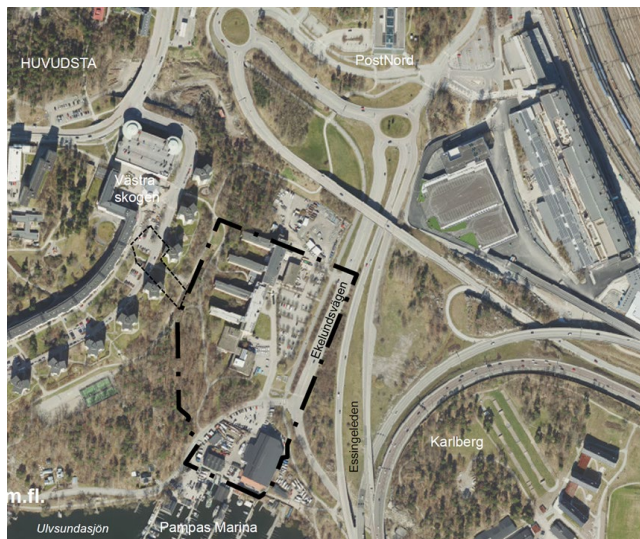
Genom de tecknade avtalen (TN 2021-0353) har investeringsobjektet har full finansiering från Solna stad för inriktnings- och planeringsfas.

Bakgrund

Solna stad utvecklar området kring Pampas genom ny bostads- och verksamhetsbebyggelse i direkt och nära anslutning till den befintliga tunnelbanestationen Västra skogen, belägen utmed tunnelbanans blå linje. Solna stad initierade behovet av en kompletterande stationsentré som en del av planarbetet. Exploatörerna i området (HSB och Besqab) ansvarar tillsammans med Solna stad för att driva detaljplanarbetet. Genom tecknade avtal har Solna stad och exploatörerna åtagit sig att finansiera de utredningar och den investering som krävs för att möjliggöra en ny stationsentré, och har i detta sammanhang uppdragit åt Trafikförvaltningen att planera och genomföra investeringen.

Station Västra skogen har i dagsläget endast en entré i en fristående byggnad belägen på en höjd. Den planerade bostadsutvecklingen sker i dalen nedanför, vilket medför långa gångavstånd, stora nivåskillnader, och bristande tillgänglighet för boende, verksamma och besökare i det nya exploateringsområdet.

Investeringsobjektet är initierat av Solna stad och regleras genom tecknade finansieringsavtal som innefattar inriktningsfas och planeringsfas, där Solna stad finansierar investeringen och Trafikförvaltningen ansvarar för planering och genomförande. Inför framtida genomförande kommer ett nytt avtal tas fram avseende finansiering.



Figur 1 Översiktsbild över planområdet

Överväganden och motivering

Regionstyrelsen föreslås besluta att inleda planeringsfasen för fortsatt utredning och projektering av ny entré till Västra skogens station.

Investeringsobjektet är initierat av Solna stad och exploatörerna i området, och kräver nära samordning mellan Solna stads detaljplaneprocess och Regionens investeringsprocess.

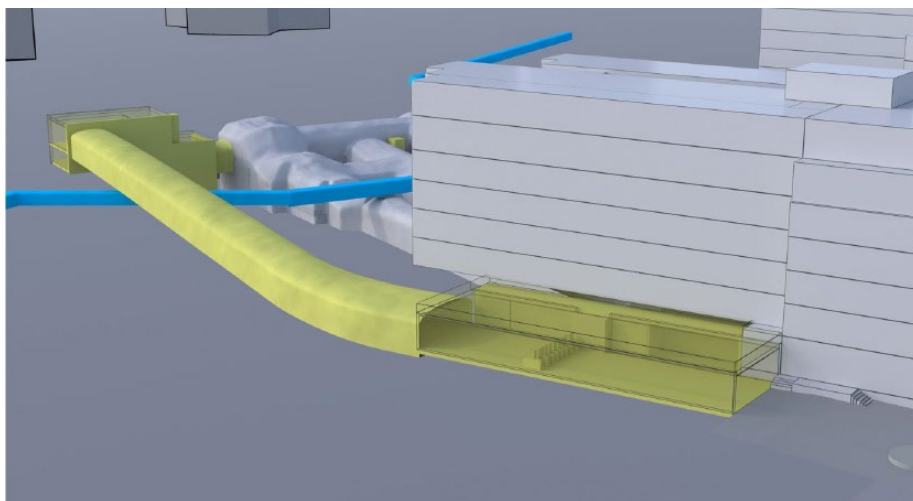
Detaljplanen har varit ute på granskning sommaren 2025 och planeras gå på antagande årsskiftet 2027/2028. För att regionens process ska löpa parallellt med planprocessen behöver planeringsfasen inledas skyndsamt.

Under inriktningsfasen har olika alternativ för utformning och anslutning av en ny entré till Västra skogens tunnelbanestation analyserats. Två huvudsakliga alternativ, benämnda 2D och 2E, har utvärderats utifrån tillgänglighet, trygghet, genomförbarhet och påverkan på befintlig anläggning.

Den samlade bedömningen från inriktningsfasen är att alternativ 2E bäst uppfyller investeringsobjektets syfte och mål. Detta alternativ utgör därför utgångspunkt för det fortsatta arbetet i planeringsfasen. Solna stad har löpande informerats under inriktningsfasen och har deltagit i det slutliga ställningstagandet inför fortsatt inriktning.

Det fortsatta arbetet i planeringsfasen utgår från följande centrala förutsättningar:

1. Större delen av gångtunneln förläggs i nivå med den planerade biljetthallen.
2. Anslutningen till befintlig station sker via det befintliga mellanplanet och inte direkt till plattformen.



Figur 2 visar en principiell illustration av en möjlig utformning av entrén och dess anslutning till stationen. Illustrationen ska ses som ett övergripande exempel och utgör inte en fastställd teknisk lösning.

Investeringskoncept

Investeringen avser en ny entré till Västra skogens tunnelbanestation i Solna stad. Den nya entrén ska förbättra tillgängligheten för resenärer och skapa en tryggare och mer funktionell koppling mellan stationen och boende, verksamma samt besökare.

Den nya entrébyggnaden placeras söder om ett befintligt kontorshus inom det nya exploateringsområdet och utförs i ett plan. Utformningen prioriterar dagsljusinsläpp, öppenhet och siktlinjer vilket bidrar till en ökad trygghetskänsla och bättre orienterbarhet för resenärer.

Från biljetthallen löper en gångtunnel parallellt med spårtunnlarna och ansluter till stationen via den sydöstra gångbron i höjd med mellanplanet över norrgående spår. Från mellanplanet når resenärerna både norrgående och södergående plattformar via trappor, rulltrappor och nya hissar som planeras i anslutning till mellanplanet.

Investeringens omfattning

Planeringsfasen omfattar att ta fram systemhandlingar, tekniska krav och underlag för kommande genomförandebeslut och upphandling samt möjliggöra synkronisering med kommunens planprocess.

Investeringens omfattning avser främst:

- Tillkommande entrébyggnad och biljetthall i anslutning till exploateringsområdet Pampas Marina
- Gångtunnel mellan tillkommande entrébyggnad och befintlig station
- Kompletterande hiss- och rulltrappor
- Installationer och integrationer

Investeringens avgränsning

Planeringsfasen begränsas till utredningar, projektering och samordning med kommunens planarbete.

Investeringen omfattar inte:

- Kompletterade markarbeten i anslutning till ny entrébyggnad
- Detaljplanearbeten
- Drift och underhåll
- Tillkommande förändringar på grund av exploatering i området

Beräknade tidplaner

Projektets planeringsfas planeras pågå under kvartal 3 2026 – kvartal 2 2028. Detaljplanen för området har varit på granskning sommaren 2025 och förväntas antas vid årsskiftet 2027/2028.

Efter avslutad planeringsfas avses genomförandebeslut tas kvartal 2 2028, varefter genomförandefasen kan starta i samordning med kommunens byggstart för det nya området.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-01-09

Ärende
TN 2025-0432

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Milstolpe

Start av planeringsfas
Färdig systemprojektering
Slutförd miljödömsökan
Planeringsfas avslutad
Genomförandebeslut
Detaljplan antas

Tidpunkt

Kvartal 3 2026
Kvartal 2 2027
Kvartal 4 2027
Kvartal 2 2028
Kvartal 2 2028
Kvartal 1 2028

Hållbarhetsanalys

De viktigaste miljö- och sociala hållbarhetsaspekterna som identifierats för investeringsobjektet redovisas nedan. För varje aspekt sammanfattas påverkan, hantering, indikator och ambitionsnivå.

Klimatpåverkan

- Investeringen innebär ett effektivare nyttjande av befintlig infrastruktur och minskat bilberoende genom förbättrad tillgänglighet till kollektivtrafik.
- Påverkan under byggskedet hanteras genom miljödom, energieffektiva arbetsmetoder, materialval och krav på fossilfria transporter.
- *Indikator:* Utsläpp av växthusgaser under byggskede.
- *Ambitionsnivå:* Oförändrad jämfört med tidigare beslut.

Naturmiljö och markpåverkan

- Påverkan på naturmark bedöms som liten och ingen skyddsvärd natur tas i anspråk.
- Markarbeten utförs enligt miljökrav med återställning efter färdigställande.
- *Indikator:* Areal naturmark ianspråktagen (m²).
- *Ambitionsnivå:* Oförändrad.

Trygghet och social hållbarhet

- Entrén utformas med dagsljusinsläpp, öppenhet och tydliga siktlinjer vilket ökar tryggheten och resenärernas upplevelse av säkerhet.
- Projektet förbättrar kopplingen mellan stadsdelar och tillgången till kollektivtrafik för fler grupper.
- *Indikator:* Andel resenärsytor med direkt dagsljus och god sikt.
- *Ambitionsnivå:* Oförändrad.

Tillgänglighet och funktionsrätt

- Den nya entrén och gångtunneln utrustas med hissar och rulltrappor för full tillgänglighet mellan gatunivå och plattform.
- Utformningen följer Trafikförvaltningens riktlinjer för universell design.
- *Indikator*: Tillgänglighet enligt TF:s riktlinjer.
- *Ambitionsnivå*: Oförändrad.

Buller och vibrationer

- Tillfällig påverkan under byggskedet hanteras genom bullerskärmar, begränsade arbetstider och uppföljning enligt miljödom.
- *Indikator*: Antal överskridanden av riktvärden.
- *Ambitionsnivå*: Oförändrad.

Projektets samlade hållbarhetsbedömning visar att åtgärden bidrar positivt till miljömässig och social hållbarhet, och stödjer Region Stockholms mål om en hållbar mobilitet, tillgänglig region och ansvarsfullt kollektivtrafiksystem i enlighet med Trafikförsörjningsprogrammet.

Beskrivning av roller och ansvar

Projektet genomförs i samverkan mellan följande huvudaktörer:

- Trafikförvaltningen – Beställare och ansvarig för planering, projektering och genomförande av investeringen enligt Region Stockholms Åtgärdsvals- och Investeringsprocess. Trafikförvaltningen är även mottagare och framtida förvaltare av anläggningen, vilket innebär ansvar för att investeringen uppfyller krav på funktion, säkerhet och driftsäkerhet i den befintliga tunnelbaneanläggningen.
- Solna stad – Initiativtagare och ansvarig för detaljplaneprocessen samt samordning av stadsutvecklingen i området. Solna stad finansierar investeringen i enlighet med tecknat utrednings- och finansieringsavtal och svarar för de åtaganden som krävs för att möjliggöra genomförandet.
- Ekelund Pampas Exploateringsbolag AB – Samägt bolag av HSB och Besqab som ansvarar för exploateringen i området.

Risikanalyt**Risker och/eller konsekvenser med anledning av att beslutet fattas**

Beslutet medför risker med konsekvenser för Trafikförvaltningens förmåga att utföra sitt uppdrag eller nå sina övergripande mål såväl i den löpande driften som i investeringsverksamheten. Risker med följande konsekvenser har identifierats:

1. Risker med konsekvenser för leverans eller funktion och därmed kund- och resenärspåverkan
Ja ☒
Nej ☐
2. Risker med konsekvenser för regelefterlevnad och effektivitet
Ja ☒
Nej ☐
3. Risker med ekonomiska konsekvenser
Ja ☒
Nej ☐
4. Risker med säkerhetskonskvnsr
(trafiksäkerhet, informationssäkerhet, IT-säkerhet, säkerhetsskydd¹, fysisk säkerhet (verksamhetsskydd/security), brandsäkerhet eller civil beredskap²)
Ja ☐
Nej ☒
5. Risker med konsekvenser för miljö, liv och hälsa
Ja ☐
Nej ☒
6. Risker med sociala konsekvenser
Ja ☒
Nej ☐

¹ Dokumenteras i särskild ordning

² Dokumenteras i särskild ordning

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-01-09

Ärende
TN 2025-0432

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

7. Risker med konsekvenser för förvaltningens varumärke och förtroende
- Ja ☒
- Nej ☐

Beskrivning av riskerna samt bedömning av förmåga till hantering

De prioriterade riskerna presenteras i tabellen nedan, tillsammans med konsekvenskategori (1–7) enligt ovan beskrivna kategorier, beskrivning, föreslagen handlingsplan, bedömning samt projektgruppens samlade uppfattning om förmågan att hantera respektive risk.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-01-09

Ärende
TN 2025-0432

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Riskkonsekvens (Risk 1–7)	Beskrivning av risk	Handlingsplan	Bedömning	Förmåga att hantera risk
(Konsekvens 1,3,6,7) Trafikstörningar under genomförande	Risk för trafikstörningar under genomförande beroende på förutsättningar under produktionen.	1. Identifiera trafikstörande arbeten och planera för dessa. 2. Projektera för att minimera påverkan.	Medelhög risk kopplad till framkomlighet, resenärspåverkan och tid. Låg risk kopplad till ekonomi då avtal om full finansiering förutsätts med Solna stad.	Förmågan att hantera risken bedöms god genom tidig planering och samverkan.
(Konsekvens 2,3,7) Gamla handlingar/underlag saknas	Dokumentation är inaktuell eller ofullständig vilket kan leda till fel i projektering eller utförande.	1. Få fram relevanta handlingar. 2. Kontrollera Stockholm stads och SL:s arkiv.	Medelhög risk kopplad till kvalitet och effektivitet i projektering. Låg risk kopplad till ekonomi då avtal om full finansiering förutsätts med Solna stad.	Förmågan att hantera risken bedöms god genom aktiv dokumenthantering.
(Konsekvens 1,2,3,7) Risk för tidsförskjutningar	Tidsplan framtagen utan tillräcklig hänsyn till komplexitet och beroenden mellan aktörer.	1. Framtagning av detaljerad tidplan för hela projektet. 2. Tydlig kommunikation internt inom TF och med externa aktörer. 3. Framtagning av RFI för att undersöka marknadens förutsättningar.	Medelhög risk kopplad till planering, styrning och leverans. Låg risk kopplad till ekonomi då avtal om full finansiering förutsätts med Solna stad.	Förmågan att hantera risken bedöms god genom noggrann produktionsplanering och kommunikation.
(Konsekvens 1,2,3,7) Problem med samordning kring genomförbarheten	Bristande planering och kommunikation under genomförandeskedet kan påverka genomförbarheten	1. Kontinuerlig dialog med exploitörer. 2. Tydliga avtal med entreprenör.	Medelhög risk kopplad till koordinering och ansvarsfördelning. Låg risk kopplad till ekonomi då avtal om full finansiering förutsätts med Solna stad.	Förmågan att hantera risken bedöms god.

	och orsaka förseningar.			
(Konsekvens 1,2,3,7) Projektering av olika teknikområden fungerar inte ihop	Bristande samordning mellan teknikdiscipliner leder till ineffektivitet eller fel i utförandet.	1. Kontinuerliga avstämningar mellan teknikområden. 2. Samgranskning av projektörer.	Låg risk kopplad till teknik och utförande. Låg risk kopplad till ekonomi då avtal om full finansiering förutsätts med Solna stad.	Förmågan att hantera risken bedöms god.
(Konsekvens 1,3,6,7) Risk att avtal med externa parter försenas.	Om avtal med externa parter försenas finns risk att genomförandet försenas.	1. Dialog med parter som kräver ytterligare avtal (inkl. Solna Vatten). 2. Framtagning av tydliga avtal och ansvarsfördelning.	Medelhög risk kopplad till tidplan och externa relationer. Låg risk kopplad till ekonomi då avtal om full finansiering förutsätts med Solna stad.	Förmågan att hantera risken bedöms god.

Ekonomisk osäkerhet

Den beräknade ekonomiska osäkerheten uppgår till 83,8 miljoner inkl. index och är baserad på beräkningsmetoden succesiv kalkyl.

De största generella osäkerheterna i detta skede är projektomfattning och funktionskrav, entreprenörens organisation och förmåga, upphandling konjunktur och marknad samt förutsättningar för genomförande i samband med pågående exploateringsprojekt.

Den huvudsakliga produktionen kommer att genomföras år 2029–2031. Osäkerheten i omvärldsläget och konjunkturutvecklingen innebär att framtida nivåer för material- och omkostnader är svåra att bedöma. Risken för ytterligare prisökningar är svår att förutspå. Vartefter projektet fortskrider bedöms de generella osäkerheterna att minska. Ytterligare en successiv kalkyl kommer att utföras i planeringsfasen.

Investeringsobjektet är genom de tecknade utredning och finansieringsavtalen finansierat av Solna stad för inriktning och planering. Ett finansieringsavtal inför genomförandefasen behöver tecknas med Solna Stad.

Avgränsning av ekonomiska risker som vi har under bevakning

Risker avseende tidsförskjutningar från externa parter, tillkommande och eller förändringar i lagar, normer, föreskrifter samt tolkningar vilka kan innebära att de ekonomiska konsekvenserna påverkas men dessa har inte inkluderats i den ekonomiska osäkerheten.

Risker och/eller konsekvenser med anledning av att beslutet inte fattas

Riskbeskrivning

Om beslutet att inleda planeringsfasen inte fattas kommer Trafikförvaltningen inte kunna planera och genomföra en ny entré till Västra skogens tunnelbanestation inom ramen för pågående planprocess, vilket innebär att möjligheten att skapa en ny, mer tillgänglig entré i direkt anslutning till den nya bebyggelsen uteblir.

Ett försenat beslut innebär en risk då investeringsobjektets tidplan är avstämd med övrig exploatering i området. Befintliga avtal bygger på nuvarande tidplan och är samordnade med Solna stad och exploatörer i området. Konsekvensen av ett försenat beslut kan innebära fördröjningar samt begränsa möjligheterna att påverka utformningen och den tekniska lösningen.

Riskbedömning

Sannolikheten att beslutet inte fattas bedöms som låg till måttlig, men konsekvenserna av ett uteblivet beslut bedöms som relevanta att belysa. Konsekvenserna bedöms som begränsade till måttliga ur följande perspektiv:

- **Planering:** Möjligheten att samordna utformning och tekniska lösningar mellan station och ny bebyggelse minskar.
- **Exploatering:** Sämre förutsättningar att tillgängliggöra området på ett sätt som är attraktivt ur kollektivtrafikperspektiv.
- **Funktion:** Avståndet till tunnelbanan för boende och verksamma i det nya området blir längre än vad som annars hade varit möjligt.

Förmåga att hantera identifierade risker

Om beslutet inte fattas bedöms det inte vara möjligt för Trafikförvaltningen att genomföra investeringsobjektet. Konsekvensen av detta är i första hand att den planerade kompletterande entrén inte kommer till stånd.

Möjligheten att senare återuppta projektet i oförändrad form bedöms som låg, då avtalen är beroende av nuvarande planering och genomförandetakt i exploateringsprojektet.

Sammanfattande risknivå

- **Sannolikhet:** Låg
- **Konsekvens:** Medelhög
- **Samlad risknivå:** Låg

Kvantifierade effektmål

Projektet har tidigare identifierat effektmål under åtgärdsvalsprocessen, men dessa har nu omarbetats och förtydligats i inriktningsfasen.

I samband med framtagandet av underlag inför detta planeringsfasbeslut har projektet därför reviderat och uppdaterat effektmålen, inklusive tillhörande indikatorer och effekttrealiseringstid.

De kvantifierade effektmålen redovisas nedan tillsammans med respektive indikator och förväntad effekttrealiseringstid.

1. Kapacitet och framtidssäkring**Mål:**

Anläggningen är utformad och dimensionerad för att kunna hantera förväntade resenärsvolymer till år 2050 och därigenom säkerställa tillräcklig kapacitet och robusthet i kollektivtrafiksystemet.

Indikator:

Dimensionering enligt Trafikförvaltningens riktlinjer och trafikprognoser för år 2050.

Effekttrealisering:

När anläggningen tas i drift. Planerad driftstart är 2031.

2. Förbättrad resenärssäkerhet vid utrymning**Mål:**

Evakueringssäkerheten för resenärer vid Västra skogens station förbättras genom att stationen får ytterligare en utrymningsväg.

Indikator:

Uppfyller gällande brandskydds- och evakueringskrav för stationen enligt Trafikförvaltningens säkerhetsriktlinjer.

Effektrealisering:

När anläggningen tas i drift. Planerad driftstart är 2031.

3. Förbättrad tillgänglighet och anslutningMål:

Tillgängligheten till Västra skogens station förbättras för boende, verksamma och besökare.

Indikator:

Minskade gångavstånd och förbättrade anslutningsvägar jämfört med nuläge.

Kortare restid till stationen för resenärer.

Effektrealisering:

När anläggningen tas i drift. Planerad driftstart är 2031.

4. Trygg och orienterbar resenärsmiljöMål:

Den nya entrén bidrar till en trygg, tillgänglig och lättorienterad resenärsmiljö genom att följa Trafikförvaltningens rådande riktlinjer för utformning, belysning och siktlinjer.

Indikator:

Uppfyllande av krav i Trafikförvaltningens riktlinjer för trygghet, belysning, orienterbarhet och sikt.

Effektrealisering:

När åtgärden är genomförd. Planerad driftstart är 2031.

Ekonomiskt beslutsunderlag

Detta tjänsteutlåtande avser förslag till beslut om att inleda planeringsfasen avseende objekt Ny entré Västra skogen till en utgift om 33,1 miljoner kronor.

Upparbetat belopp i inriktningsfasen per sista december 2025 uppgår till 4,2 miljoner kronor. Det förväntade utfallet för inriktningsfasen om 8,1 miljoner kronor är lägre än budget.

Total utgift för objektet uppgår till 592,2 miljoner kronor, varav 588,7 miljoner kronor avser investeringsutgift och 3,5 miljoner kronor avser driftskostnad.

I investeringsplan 2026-2035 är objektet upptaget till 402,5 miljoner kronor. Detta innebär en ökning på 186,2 miljoner kronor till kommande års

investeringsplan. Det högre beloppet beror till stor del av ökade investeringsutgifter gällande tunnelarbeten, projektering, etablering och förarbeten.

Objektets totala investeringsprognos om 588,7 miljoner kronor kommer arbetas in i Trafikförvaltningens kommande budgetunderlag för investeringsplan 2027–2036. En förutsättning för objektets kommande genomförandebeslut är att finansieringen säkerställs genom att total investeringsutgift upptas i investeringsplan för 2027–2036 samt att Trafikförvaltningen erhåller en skriftlig överenskommelse om att objektet som helhet ska finansieras i enlighet med det framtida genomförandeaftalet som ska tecknas mellan Region Stockholm och Solna stad under planeringsfasen.

Som underlag till den ekonomiska bedömningen genomfördes hösten 2025 en ekonomisk osäkerhetsanalys enligt successivprincipen för att bedöma projektets ekonomiska ram inklusive värdering och analys av både generella och specifika osäkerheter. Kalkylåret i den successiva kalkylen baserades på 2025 års prisnivå. Ekonomisk osäkerhet uppgår till 83,8 miljoner kronor inklusive index.

Objektet är föremål för full finansiering för faserna inriktning och planering. Täckning för samtliga investeringsutgifter och projektkostnader erhålls från Solna stad med stöd av utredningsavtalet, finansieringsavtalet samt tilläggsavtalet som är gällande fram till att genomförandeaftal tecknas.

Driftskonsekvenser

Löpande drift- och underhållskostnader efter driftsättning uppskattas till i genomsnitt 2,8 miljoner kronor per år exklusive index. Inför kommande genomförandebeslut kommer drift- och underhållskostnaderna mer ingående ha analyserats. Trafikförvaltningen finansierar driftkostnader efter driftsättning.

Avskrivningar och räntekostnader för investeringen bedöms uppgå till 0 (noll) kronor då Solna stad finansierar hela investeringen.

Enligt undertecknade utredningsavtal och finansieringsavtal förutsätts full finansiering. Utredningsavtalet reglerar ansvar för och finansiering av bland annat framtagande av utredningar och kalkyler som ska läggas till grund för bedömning av projektets genomförbarhet. Finansieringsavtalet samt

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-01-09

Ärende
TN 2025-0432

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

tilläggsavtal till finansieringsavtalet reglerar full finansiering för den nya entrén från Solna stad. Inför genomförandefasen kommer ett nytt avtal gällande finansiering tecknas med Solna stad. Befintliga avtal (finansiering och utredning) gäller fram till dess.

Påverkan förvaltning för utbyggd tunnelbana

Beslutet har ingen påverkan på förvaltning för utbyggd tunnelbana, FUT.

Beslutsunderlag

- Förvaltningschefens tjänsteutlåtande
- Totalekonomiska konsekvenser Ny entré Västra skogen
- Utredningsavtal tillkommande entré och intrång Västra Skogen
- Tilläggsavtal till Utredningsavtal tillkommande entré och intrång Västra Skogen
- Finansieringsavtal Västra skogen
- Tilläggsavtal till Finansieringsavtal Västra skogen

Skickas till

Regionledningskontoret

Erik Norling
Förvaltningschef trafikförvaltningen

John Söderberg
Avdelningschef
Investeringsprojekt