

**Utlåtande 2014:10 RI (Dnr 314-1928/2013)**

## **Huvudavtal och Delprojektsavtal inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling**

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Huvudavtal mellan staten genom 2013 års Stockholmsförhandling, Stockholms läns landsting, Stockholms stad, Solna stad, Nacka kommun och Järfälla kommun, i enlighet med 2013 års Stockholmsförhandling (bilaga 1 till utlåtandet) godkänns.
2. Delprojektsavtal "Tunnelbana till Nacka och Gullmarsplan/Söderort" mellan staten genom 2013 års Stockholmsförhandling, Stockholms läns landsting, Stockholms stad och Nacka kommun i enlighet med 2013 års Stockholmsförhandling (bilaga 2 till utlåtandet) godkänns.
3. Delprojektsavtal "Tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden" mellan staten genom 2013 års Stockholmsförhandling, Stockholms läns landsting, Stockholms stad och Solna stad i enlighet med 2013 års Stockholmsförhandling (bilaga 3 till utlåtandet) godkänns.
4. Delprojektsavtal "Tunnelbana till Järfälla/Barkarby" mellan staten genom 2013 års Stockholmsförhandling, Stockholms läns landsting, Stockholms stad och Järfälla kommun i enlighet med 2013 års Stockholmsförhandling (bilaga 4 till utlåtandet) godkänns.
5. Delprojektsavtalens bilagor, "Investerings- och finansieringsplan", "Förskotteringsplan till avtal" samt "Tidplan för projekten i 2013 års Stockholmsförhandling", till Delprojektsavtalen (bilaga 5 till utlåtandet) godkänns.
6. Stadens totala kostnad för utbyggnaden av tunnelbanan, enligt bifogade avtal uppgående till 2 950 miljoner kronor, finansieras

- genom disposition av i tidigare bokslut avsatta medel för infrastruktur.
7. Stadens utbetalning för år 2014 och år 2015 på 255 respektive 354 miljoner kronor (januari 2013 års prisnivå) enligt bilaga 5 till utlåntagandet, ”Investerings- och finansieringsplan” tabell 3, uppräknat med KPI finansieras genom disposition av i tidigare bokslut avsatta medel för infrastruktur.
  8. Kommunstyrelsen ges i uppdrag att utse stadens representanter i huvudprojektets styrelse, styrgrupp och delprojektstyrelser.
  9. Paragrafen justeras omedelbart.

Kommunstyrelsen beslutar för egen del, under förutsättning att fullmäktige beslutar enligt ovan, följande.

Stadsdirektören ges i uppdrag att utse de tjänstemän som ska representera staden i styrgrupp och delprojektstyrelse.

**Föredragande borgarrådet Sten Nordin** anför följande.

#### Ärendet

Med anledning av 2013 års Stockholmsförhandling har Stockholms stad, staten genom 2013 års Stockholmsförhandling, Stockholms läns landsting, Solna stad, Nacka kommun och Järfälla kommun beslutat att ingå bifogade avtal inför det fortsatta arbetet med tunnelbanans utbyggnad. Avtalen är villkorade av beslut i respektive parts högsta beslutande organ, vilket för staden innebär kommunfullmäktige.

#### Beredning

Ärendet har beretts av stadsledningskontoret.

#### Mina synpunkter

Framkomligheten och 140 000 nya bostäder tillhör Stockholms absolut viktigaste framtidsfrågor. Tillsammans med tåg, flyg- och vägtrafiken utgör Stockholms tunnelbanesystem grundpelarna för länets transportbehov. Denna historiska överenskommelse om utbyggnaden av tunnelbanan stärker länets

framkomlighetsinfrastruktur samtidigt som den möjliggör byggandet av nya bostäder. En utbyggd tunnelbana är även grunden i den täta och miljövänliga staden där sammanlagt 78 000 nya bostäder kommer att byggas i kollektivtrafiknära lägen i länet som en direkt följd av tunnelbaneöverenskommelsen.

Förutom att skapa förutsättningar för nya bostäder kommer de nya tunnelbanestationerna förbättra kollektivtrafiken i redan bebyggda områden som Sofia på Södermalm och i Hammarby Sjöstad. Jag är mycket glad över att vi har lyckats få med dessa stationer i överenskommelsen. Stationen som ska öppnas i Hagastaden får också stor betydelse för den nya stadsdelens attraktionskraft där tusentals bostäder och tiotusentals arbetsplatser kommer att börja byggas de kommande åren.

I Stockholms län bor mer än en femtedel av Sveriges befolkning på mindre än två procent av landets yta. Stora investeringar i kollektivtrafik är en förutsättning för Stockholms fortsatta tillväxt. Genom denna överenskommelse tar vi ett stort och viktigt steg framåt för att möta dagens och framtidens behov.

## Bilagor

1. Huvudavtal – Avtal för genomförande av tunnelbanans utbyggnad enligt 2013 års Stockholmsförhandling
2. Delprojektsavtal Nacka och Gullmarsplan/Söderort
3. Delprojektsavtal Arenastaden via Hagastaden
4. Delprojektsavtal Järfälla/Barkaby
5. Investerings- och finansieringsplan, Förskotteringsplan till avtal samt Tidplan för projekten i 2013 års Stockholmsförhandling

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Särskilt uttalande** gjordes av borgarrådet Roger Mogert (S) enligt följande.

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 och Socialdemokraterna kommer att verka för att de så snart som möjligt blir verklighet.

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.

Stockholmsmoderaternas 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. Ett exempel är när kraven på nya bostäder i södra Stockholm först i slutet av programmet förses med en förstärkt tunnelbana via östra Södermalm. Den planeringen riskerar att förvärra en redan svår trafiksituation i kollektivtrafiken söderut. Generellt är kollektivtrafiken i södra Stockholm i stort behov av kollektivtrafikförstärkningar i närtid. Därför bör insatser för att effektivisera tunnelbanans linje 17, 18 och 19 söderut påskyndas.

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.

**Särskilt uttalande** gjordes av borgarrådet Daniel Helldén (MP) enligt följande.

Det är mycket glädjande att det påbörjas en nödvändig utveckling av Stockholms tunnelbana. Stockholms tunnelbanesystem behöver byggas ut. De avtal som reglerar utbyggnaden av blå linje från Kungsträdgården till Nacka och Gullmarsplan/Söderort innebär i grova drag att *Tunnelbaneplan för Stor-Stockholm* från 1965 nu i denna del fullbordas. Utbyggnaderna välkomnas, liksom förlängningen av blå linje i norr från Akalla till Barkarby. Den senare bidrar till smidiga byten mellan tunnelbana och pendeltåg. Samtliga utbyggnader öppnar upp för fler bostäder i kollektivtrafikhöga lägen.

Med den i avtalet planerade tunnelbanegrenen till Nya Karolinska/Hagastaden ges nu förutsättningar för en helt ny och avsevärt mer omfattande utbyggnad av regionens tunnelbanesystem. Genom att fortsätta linjedragningen söderut via Fridhemsplan till Liljeholmen och vidare till Älvsjö skapas nödvändig förutsättningar för en robust kollektivtrafikstruktur i Stockholm. Trafikförvaltningens Stomnätsplan pekar ut denna sträckning som en viktig kapacitetsförstärkning och Stomnätsstrategin nämner att redan genomförda analyser från Trafikförvaltningen visar på ett stort resande här. Stomnätsstrategin anger vidare att det också medför en effektiv och i längden nödvändig avlastning av tunnelbanesystemet och övrig kollektivtrafik i innerstaden. Det är avgörande att denna tunnelbanestruktur beaktas redan nu. Formuleringen i avtalet gällande den tekniska lösningen vid Odenplan öppnar upp för detta. Detta är viktigt för att utöver detta avtal kunna fortsätta utbyggnaden enligt det förslag till Orange linje som Miljöpartiet driver.

Avtalet pekar ut att nio miljarder ska finansieras via utökade och i mindre mån breddade trängselskatter. Inga intäkter från befintligt trängselskattesystem landar i detta projekt utan är fortsatt låsta till en motorväg under Ekerö, den så kallade Förbifart Stockholm, fram till cirka 2053. Det befintliga trängselskattesystemets intäkter ska självklart återinvesteras i kollektivtrafik.

Det finns en målkonflikt med finansieringsmodellen i sitt nuvarande sammanhang. Trängselskatternas syfte är att vara trafikstyrande. De ska minska biltrafiken och öka framkomligheten. Detta var och är syftet så väl 2002 som nu 2014. Till avtalet knyts en lång intäktskalkyl som implicerar fortsatt höga trafikflöden samtidigt som trängselskattesystemet har till syfte att minska trafiken och trängseln. Det finns en oroväckande risk att systemet används fel i syfte, att finansiera snarare än trafikstyra. Den utökade trängselskatten binds upp under mycket lång tid och kommer på så sätt att kräva en högre andel biltrafik över trängselskattsnittet än vad som är långsiktigt hållbart för ett transportsystem utan fossila bränslen. Alla intäkter från trängselskatten, inte bara denna tillkommande del i detta avtal, behöver därför gå till utbyggnaden av kollektivtrafiken för att säkerställa att trängselsystemet används på ett utifrån syftet korrekt sätt när färre väljer bilen och biltrafiken minskats till en hållbar nivå.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Huvudavtal mellan staten genom 2013 års Stockholmsförhandling, Stockholms läns landsting, Stockholms stad, Solna stad, Nacka kommun och Järfälla kommun, i enlighet med 2013 års Stockholmsförhandling (bilaga 1 till utlåtandet) godkänns.
2. Delprojektsavtal ”Tunnelbana till Nacka och Gullmarsplan/Söderort” mellan staten genom 2013 års Stockholmsförhandling, Stockholms läns landsting, Stockholms stad och Nacka kommun i enlighet med 2013 års Stockholmsförhandling (bilaga 2 till utlåtandet) godkänns.

3. Delprojektsavtal ”Tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden” mellan staten genom 2013 års Stockholmsförhandling, Stockholms läns landsting, Stockholms stad och Solna stad i enlighet med 2013 års Stockholmsförhandling (bilaga 3 till utlåtandet) godkänns.
4. Delprojektsavtal ”Tunnelbana till Järfälla/Barkarby” mellan staten genom 2013 års Stockholmsförhandling, Stockholms läns landsting, Stockholms stad och Järfälla kommun i enlighet med 2013 års Stockholmsförhandling (bilaga 4 till utlåtandet) godkänns.
5. Delprojektsavtalens bilagor, ”Investerings- och finansieringsplan”, ”Förskotteringsplan till avtal” samt ”Tidplan för projekten i 2013 års Stockholmsförhandling”, till Delprojektsavtalen (bilaga 5 till utlåtandet) godkänns.
6. Stadens totala kostnad för utbyggnaden av tunnelbanan, enligt bifogade avtal uppgående till 2 950 miljoner kronor, finansieras genom disposition av i tidigare bokslut avsatta medel för infrastruktur.
7. Stadens utbetalning för år 2014 och år 2015 på 255 respektive 354 miljoner kronor (januari 2013 års prisnivå) enligt bilaga 5 till utlåtandet, ”Investerings- och finansieringsplan” tabell 3, uppräknat med KPI finansieras genom disposition av i tidigare bokslut avsatta medel för infrastruktur.
8. Kommunstyrelsen ges i uppdrag att utse stadens representanter i huvudprojektets styrelse, styrgrupp och delprojektstyrelser.
9. Paragrafen justeras omedelbart.

Kommunstyrelsen beslutar för egen del, under förutsättning att fullmäktige beslutar enligt ovan, följande.

Stadsdirektören ges i uppdrag att utse de tjänstemän som ska representera staden i styrgrupp och delprojektstyrelse.

Stockholm den 5 februari 2014

På kommunstyrelsens vägnar:  
STEN NORDIN

*Ulrika Gunnarsson*

**Reservation** anfördes av Ann-Margarethe Livh (V) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Delvis bifalla förslaget
2. Samt att därutöver anföra

Det är glädjande att den borgerliga majoriteten och i synnerhet moderaterna satt ner foten och insett behovet av en utbyggnad av tunnelbanan. Vi ställer oss naturligtvis bakom förslaget och ser detta som ett steg i rätt riktning. En fortsatt utbyggnad av tunnelbanan måste till om vi ska klara befolkningstillväxten i regionen. Vi förordar att man sedan går vidare med en förlängning av de gröna linjerna från Hagsätra till Älvsjö samt från Skarpnäck till Älta och eventuellt vidare söderut. Vi vill också förlänga T-banan från Akalla till Barkaby-Hjulsta så att den blå linjen kommer att utgöra en ring. Täby bör också vara med i den fortsatta utbyggnaden. Generellt är kollektivtrafiken i södra Stockholm i stort behov av kollektivtrafikförstärkningar i närtid. Därför bör insatser för att effektivisera tunnelbanans linje 17, 18 och 19 söderut påskyndas. Dessutom bör spårbinden trafik till Östberga vara med i planerna. Spårväg Syd måste finnas med i planeringen för att förbättra tvärförbindelserna.

Vad vi emellertid är kritiska till är den koppling som görs till bostadsbyggandet i söderort. Vi är tveksamma till delar av utredningen "Bostadspotential i Stockholm" som nyligen släpptes där det talas om en nyproduktion av 140 000 lägenheter, varav ett stort antal i söderort som är direkt kopplad till tunnelbaneutbyggnaden. Vi tror att man redan nu måste lägga ner Bromma flygplats för att skapa förutsättningar för en sådan bostadsbyggnadsexpansion i staden. Vi är också tveksamma till de socioekonomiska konsekvenser som vi tror bli följden av den moderatledda utredningens förslag. Tekniskt sätt är utredningen en intressant och imponerande produkt. Tjänstemännen har gjort ett seriöst jobb utifrån de direktiv de fått. Mycket av det som redovisas är bra. Analysen behandlar all obebyggd mark i staden både kommunal och privatägd, minus planlagd mark samt minus mark med olika typer av skyddsrestriktioner.

Bristen är att bostadspotentialen för byggnation har uppskattats utifrån de drivkrafter som anses verka vid exploatering av marken och de borgerliga ideal om Stockholm som "en stad i världsklass" för de som har ekonomiska resurser. Dessa drivkrafter är en rumslig analys av ett utbyggnadstryck som drivs av marknadens efterfrågan och betalningsvilja. Analyserna som används för att definiera tryck i modellen utgår från studier om vilka stadskvaliteter som har högst värde för köpare av bostäder i Stockholm. Studierna baseras på faktiska överlåtelse till skillnad från kundundersökningar eller enkäter såsom närhet till city, närhet till vatten och krav på att tillgodose behov som t ex om den centrala stadens utvidgning, utveckling av de s k tyngdpunkterna, lågt serviceunderlag m.m.

Utredningen påpekar visserligen själva att det här är en översiktlig analys som inte svarar på långa vägar på alla de frågor som är relevanta men vi efterlyser svar på; Vem ska bygga och för vem ska man bygga, vilka infrastrukturinvesteringar krävs? Hur ska man hantera den mark som staden inte äger? Var ska alla skolor, förskolor och lek miljöer som krävs skapas? Detta nämns överhuvudtaget inte i rapporten. Trafikbelastningen behandlas förvisso men inte på ett tillfredsställande sätt. Man har kort och gott en förhoppning om att folk ska cykla mer och att man genom att bygga i kollektivtrafiknära lägen löser problemet.

Den allvarligaste kritiken mot utredningen är den absoluta bristen på och negligeringen av de socioekonomiska konsekvenserna som en sådan stadsplanering kommer att få. Det är lätt att förstå att det som kommer att byggas inte kommer att vara tillgängligt för vanliga hushåll trots att det är den typen av lägenheter som efterfrågas. Det i kombination med de processer som pågår via marknadsanpassade hyror och höga ombyggnadshyror kommer att förpassa vanligt folk till kylan om programmet genomförs. Vi vill att man bygger hyresrätter med pressade hyror som vanligt folk med normala inkomster har råd att efterfråga. Ett av problemen är att samtliga kommuner i vår region av skilda skäl planerar på liknande sätt. Troligen är antalet människor som kan efterfråga dessa bostäder begränsade. Det är en av de viktigaste anledningarna till varför det inte byggs trots den stora efterfrågan på bostäder.

Frågan är om det över huvud taget är realistiskt att bygga 140 000 lägenheter inom loppet av 17 år. Vi är rädda för att den borgerliga alliansen planerar för luftslopp och att det mesta är tom retorik inför valet. Den rådande byggtakten är idag alltför låg och de satsningar som görs i budgeten eller som inte görs i budgeten för att få fart på byggande talar sitt tydliga språk.

I den ekonomiska kalkylen för tunnelbaneutbyggnaden konstaterar vi att Stockholms stad och övriga inblandade kommuner i vår region får bära en större del av finansieringen än vad Göteborg och Västra Götaland får göra. Där är statens andel påtagligt större. Detta är olyckligt då Stockholmsregionen är landets i särklass främsta tillväxtregion. Statens medfinansiering måste ökas. Vi kräver i likhet med Västra Götaland 50 % medfinansiering och inte 18 % som förslaget innebär. Syftet med trängselavgifterna i Stockholm har varit och är att minska trängseln och inte utgöra vägtullar för att staten ska kunna smita från sitt ansvar. Nuvarande Trängselavgifter ska gå till utbyggd kollektivtrafik.

**Särskilt uttalande** gjordes Roger Mogert, Maria Östberg Svanelind och Emilia Bjuggren (alla S) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (S) i borgarrådsberedningen.

**Särskilt uttalande** gjordes av Stefan Nilsson och Daniel Helldén (båda MP) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (MP) i borgarrådsberedningen.





## Ärendet

Regeringen tillsatte i slutet av 2012 ”2013 års Stockholms-förhandling”. Förhandlingen har letts av förhandlingspersonerna H.G. Wessberg och Catharina Håkansson Boman med uppdrag att förhandla fram en överenskommelse om en utbyggnad av Stockholms tunnelbana och ett ökat bostadsbyggande. Detta för att möta den kraftiga befolkningsökningen i Stockholmsregionen.

Stockholms län är Sveriges huvudstadsregion och tillväxtmotor. En tredjedel av Sveriges ekonomiska tillväxt skapas i Stockholm och här finns nästan en tredjedel av landets totala arbetsmarknad. Länet har en dryg femtedel av Sveriges befolkning på två procent av Sveriges yta. Befolkningen växer med ca 35 000 personer per år och väntas nå 2,6 miljoner år 2030.

Stockholmsregionen spelar därmed en viktig roll för den offentliga ekonomin. Regionen har en allt större betydelse för Sveriges samlade tillväxt, värdeskapande, företagande och innovation. Det är i det europeiska och globala sammanhanget regionens framtid avgörs. 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. Studier och rapporter visar att två av regionens största utmaningar är att kraftigt öka bostadsbyggandet och kapaciteten i infrastruktursystemet.

Att minska bostadsbristen och dimensionera bostadsmarknaden för framtidens behov samt att bygga ut kollektivtrafiken i länet är sålunda en förutsättning för att regionen ska kunna fortsätta fungera som tillväxtmotor och att arbetsmarknaden ska kunna fortsätta utvecklas.

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. Citybanan möjliggör en kapacitetsförstärkning för pendeltågen men något motsvarande behövs även för tunnelbanenätet.

Av 1964 års principöverenskommelse om samordning, utbyggnad och drift av ett kollektivtrafiksystem i Stor-Stockholm m.m. (den så kallade Hörjelöverenskommelsen) framgår det tydligt vilken stor betydelse ett väl fungerande tunnelbanesystem har för regionen. Landstinget och kommunerna har därefter fortsatt att utveckla samarbetet kring tunnelbanesystemets funktion och verksamhet.

Den 11 november 2013 presenterades inom ramen för 2013 års Stockholmsöverenskommelse en principöverenskommelse mellan regeringens

förhandlare och Stockholms läns landsting, Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun om fyra nya tunnelbanesträckningar och 78 000 nya bostäder. Som ett led i detta har även 2013 års Stockholmsförhandling haft i uppdrag att se över nivåerna för trängselskatten.

Med anledning av 2013 års Stockholmsförhandling har Stockholms stad, staten genom 2013 års Stockholmsförhandling, Stockholms läns landsting, Solna stad, Nacka kommun och Järfälla kommun beslutat att ingå bifogade avtal inför det fortsatta arbetet med tunnelbanans utbyggnad. Avtalen är villkorade av beslut i respektive parts högsta beslutande organ, vilket för staden innebär kommunfullmäktige.

### **Huvudavtalet**

Syftet med detta avtal är att övergripande reglera förutsättningarna för tunnelbanans utbyggnad, vagnar och depå samt depåanslutningar, finansieringen av utbyggnaden, grundläggande förhållanden mellan parterna vid genomförandet av tunnelbanans utbyggnad samt anslutningar till övriga trafikslag. Huvudavtalet med underbilagor går att läsa i sin helhet som bilaga 1.

Projektet omfattar tre Delprojekt:

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

Delprojekten enligt ovan regleras närmare i tre Delprojektsavtal. Dessa beskrivs närmare under Delprojektsavtal nedan.

### **Delprojektsavtal**

Nedan beskrivs kortfattat de olika Delprojektsavtalen. Till Delprojektsavtalen finns tre bilagor, Investerings- och finansieringsplan, Förskotteringsplan till avtal samt Tidplan för projekten i 2013 års Stockholmsförhandling (bilaga 5).

#### Tunnelbana till Nacka och Gullmarsplan/Söderort

Utbyggnaden sker i enlighet med sträckningsalternativ nr 6 respektive 6c enligt rapport från landstinget. 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 Hagsåtrågrenen norr om station Sockenplan.

Slutlig sträckning kommer avgöras inom ramen för planlägningsarbetet som ska omfatta studier och samråd även av alternativa sträckningar.

Delprojektet är uppdelat i tre etapper; 1) Kungsträdgården – Sofia, 2) Sofia – Nacka Centrum och 3) Sofia – Gullmarsplan/Söderort.

Investeringskostnaden, exklusive fordon och depå, för Delprojektet uppgår till cirka 12,5 miljarder kronor (prisnivå januari 2013). Av detta avser 2 miljarder kronor etapp 1 Kungsträdgården – Sofia, 6,7 miljarder kronor etapp 2 Sofia – Nacka Centrum samt 3,8 miljarder kronor etapp 3 Sofia - Gullmarsplan/Söderort.

Delprojektet går att läsa i sin helhet som bilaga 2.

#### Tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden

Delsträckan till Hagastaden byggs ut med spårinfrastruktur i enlighet med alternativ A med en trespårslösning, enligt rapport från landstinget, med stationer vid Hagastaden och Arenastaden samt med förberedelse för en eventuell tredje station mellan dessa. Denna lösning kan medge en ny linje från Arenastaden till Odenplan som genomgående trafik till/från Arenastaden, men trafikeringen beslutas senare inom ramen för ordinarie trafikplaneringsprocess.

Slutlig sträckning kommer avgöras inom ramen för planlägningsarbetet, innefattande studier och samråd även av alternativa sträckningar.

Delprojektet är uppdelat i tre etapper; 1) Odenplan – Hagastaden och 2) Hagastaden – Arenastaden.

Investeringskostnaden, exklusive fordon och depå, för Delprojektet uppgår till cirka 4,1 miljarder kronor (prisnivå januari 2013). Av detta avser 2,1 miljarder kronor delsträckan Odenplan – Hagastaden, och 2 miljarder kronor delsträckan Hagastaden – Arenastaden.

Delprojektet går att läsa i sin helhet som bilaga 3.

#### Tunnelbanan till Järfälla/Barkarby

Utbyggnaden innebär stationer i Barkarbystaden och Barkarby station/Stockholm Väst enligt rapport från landstinget. Slutlig sträckning avgörs dock inom ramen för planlägningsarbetet, innefattande studier och samråd även av alternativa sträckningar.

Investeringskostnaden, d.v.s. exklusive fordon och depå, för denna sträcka uppgår till ca 2,9 miljarder kronor (prisnivå januari 2013).

Delprojektet går att läsa i sin helhet som bilaga 4.

## Finansiering

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. De berörda 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 %

Projektet enligt Huvudavtalet finansieras av staten till 53 procent, kommunerna till 20 procent och landstinget till 27 procent. Av statens andel om 13 650 miljoner kronor finansieras 9 000 miljoner kronor via trängselskatten.

Nedan visas parternas finansiering av infrastruktur (exklusive fordon och depåer) fördelat på Delprojekten. Staden finansierar ingenting för Delprojektet Järfälla/Barkarby.

Mdkr i 2013 års prisnivå (januari)					
Intäkter	Summa	Gullmars plan/Söderort	Nacka	Hagastaden/Arenastaden	Järfälla/Barkarby
Utökade och breddade trängselskatter (anslag)	9,000	2,700	3,350	1,700	1,250
Statlig	3,825	1,250	1,750	0,125	0,700

medfinansiering (Trafikverket)						
Statlig medfinansiering (Länsstyrelsen)	0,825			0,825		
Kommunal medfinansiering	5,200	1,750	1,450	1,200		0,800
Stockholms stad	2,950	1,750	0,600	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	0,100	0,150	0,250		0,150
<i>Summa intäkter</i>	<i>19,500</i>					
Summa finansiering		5,800	6,700	4,100		2,900

### Risk

Eventuella kostnadsökningar i projektet ska enligt Huvudavtalet bäras av de inblandade parterna i enlighet med proportionerna i tabell på sidan 6, upp till ett tak på 2 925 miljoner kronor. Detta ska innefatta uppräknande med KPI-förändringen från januari 2013 och framåt. Beloppet 2 925 miljoner kronor är 15 procent av den totala investeringskostnaden, exklusive fordon och depåer. Om kostnadsökningarna skulle överstiga 15 procent av totalbeloppet krävs nya beslut hos respektive part.

För de parter som är inblandade i flera av Delprojekten (Staten, Landstinget och Stockholms stad) ska respektive parts riskbelopp kunna flyttas mellan de olika Delprojekten om det blir nödvändigt. För stadens del blir riskbeloppet 336 miljoner kronor fördelade på Delprojekten Nacka –

Gullmarsplan/Söderort samt Arenastaden via Hagastaden, men då enbart på etappen till Hagastaden.

Landstinget svarar för alla fördyringar som uppkommer genom fordon, depåer och depåanslutningar medan eventuell intäktsminskning från trängselskatten enbart ska bäras av staten.

#### Förskottering

Stockholms stad åtar sig i avtalen att göra tidig inbetalning/ förskottering av medel för tunnelbaneutbyggnaden. Stadens förskottering uppgår till totalt 1 001 miljoner kronor (prisnivå januari 2013) och utbetalas 2020 med 553 miljoner kronor och 2021 med 448 miljoner kronor.

Staten betalar tillbaka motsvarande belopp till parterna med hälften 2025 och resterande senast 2030, under förutsättning att staden uppfyllt sitt åtagande avseende bostadsbyggande. Om stadens åtagande ej kunnat genomföras enligt avtal sker statens betalning så snart åtagandet uppfyllts, dock senast 2035. Beloppen ska räknas upp med hänsyn till förändringen i KPI.

#### **Genomförande**

Det är landstinget som kommer att ansvara för och genomföra tunnelbanans utbyggnad.

Ett Genomförandavtal mellan berörda parter (landstinget och kommunerna) inom respektive Delprojekt ska tas fram för godkännande i kommunfullmäktige. För Delprojektet Nacka – Gullmarsplan/Söderort ska detta ske senast 2016-06-30 och för Delprojekt Arenastaden via Hagastaden senast 2015-06-30

Genomförandavtalen ska behandla principerna för genomförandet och ska precisera tidplan, investeringskostnader, standard, kvalitetsnivåer, lokalisering av stationer och uppgångar etc.

Tidigast bedömd trafikstart är för Hagastaden 2020, Barkarby 2021, Arenastaden 2022 och Gullmarsplan och Nacka 2025. Dessa tidplaner innehåller ingen tid för överklagan eller annan fördröjning av projekten.

#### **Styrning**

Styrningen i Huvudprojektet sker genom ett partssammansatt samverkansorgan (styrelse) med överblick över samtliga delprojekt och bostadsbyggande. Styrelsen ska bestå av en ordinarie ledamot och ersättare per part och ska behandla frågor som rör parternas gemensamma åtaganden inom ramen för huvudprojektet. Ordförandeskapet i styrelsen innehas av staten. Respektive part utser sin ledamot och ersättare.

En Delprojektstyrelse utses för varje Delprojekt med två representanter vardera från tjänstemannaorganisationen inom landstinget och berörda kommuner. Representanter från staten medverkar vid behov. Respektive Delprojektstyrelse leds av Landstinget och ska vara ansvarig för respektive Delprojekt, och rapporterar till de inblandade parterna och styrelsen för projektet som regleras i Huvudavtalet. Varje Delprojektstyrelse ansvarar för att, vid behov, enhälligt och utifrån Genomförandavtalen besluta om inriktningen för utbyggnaden.

### **Bostadsbyggande**

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 Huvudavtalet att kommunerna åtar sig att själva eller genom annan markägare/bostadsproducent uppför cirka 78 000 bostäder i berörd geografi.

Stockholms stad åtar sig att själva eller genom detaljplanering skapa förutsättningar för annan markägare/bostadsexploator uppföra sammanlagt 45 900 bostäder utefter tunnelbanans dragning fram till senast år 2030. Antalet gäller färdigställda bostäder vars detaljplaner antas från och med 2014. Den årliga takten ska i genomsnitt vara ca 2 700 bostäder/år.

Cirka 40 000 av ovan nämnda bostäder ska byggas i tunnelbanans influensområde från Gullmarsplan till Hagsätra, Farsta strand och Skarpnäck. Cirka 2 900 bostäder ska byggas inom Hammarby sjöstad och Södermalm och cirka 3 000 bostäder ska byggas i Hagastaden.

### **Förändrade trängselskatter**

Som en förutsättning för finansieringen av utbyggnaden av tunnelbanan finns även med förändrade och breddade trängselskatter som alla parter i Huvudavtalet står bakom. Intäkterna från trängselskatten går tillbaka till regionen och staten och regionen är överens om hur medlen ska användas.

Intäkterna från trängselskatter är beräknade utifrån att trängselskatt införs på Essingeleden från och med 2016 (maxtaxa 30 kronor) och att skatten på den nuvarande zonen höjs från och med 2016 (maxtaxa 35 kronor). Maxtaxan per dygn är höjd till 105 kronor. De ökade intäkterna från trängselskatten delfinansierar utbyggnaden av tunnelbanan i Stockholms län.

I dag finansierar trängselskatten bland annat Förbifart Stockholm samt vissa regionala projekt. Denna finansiering kvarstår, men de höjda och



breddade intäkter som innefattas av denna överenskommelse innebär även att de kommer bidra till finansieringen av tunnelbanans utbyggnad

Beslutet om förändring av trängselskatten enligt ovanstående fattas slutgiltigt av riksdagen. Finansdepartementet förbereder för närvarande en lagrådsremiss i ärendet.

### **Tidplan**

Efter undertecknande av avtal kommer ordinarie planeringsprocess att antingen startas upp eller fortsätta beroende på vilket skede respektive delprojekt befinner sig i. Samtliga parterers högsta beslutande organ behöver godkänna avtalen för att de ska vara giltiga.

### **Beredning**

Ärendet har beretts av stadsledningskontoret.

### **Stadsledningskontoret**

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 8 januari 2014 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret anser att utbyggnaden av tunnelbanan är en av de absolut viktigaste frågorna för såväl staden som regionen. Detta baserat på tunnelbanans viktiga funktion för att regionen ska fungera tillfredsställande. Antalet resor med tunnelbanan är cirka 320 miljoner per år, vilket är nästan lika mycket som för all annan spårbunden trafik i Sverige tillsammans.

Den kraftiga befolkningsökningen ställer stora krav på ett fungerande trafiksystem där den spårbundna kollektivtrafiken är central. Utbyggnaden av tunnelbanan är även ett viktigt steg för att möjliggöra stadens Vision 2030 samt genomförandet av Översiktsplanen ”Promenadstaden”, nå målet om 140 000 nya bostäder 2010-2030 och Framkomlighetsstrategin.

Stadsledningskontoret anser generellt att Huvudavtal och samtliga Delprojektsavtal är upprättat på för staden acceptabla villkor och välkomnar denna historiska överenskommelse. Detta är första gången sedan 1994 tunnelbanan byggs ut, då Skarpnäck tillkom. En sådan här storskalig utbyggnad i tunnelbanenätet har inte förekommit sedan 1970-talet då den Blå linjen tillkom.

Stadens totala finansieringskostnad för utbyggnaden av tunnelbanan enligt bifogade avtal uppgår till 2 950 miljoner kronor (prisnivå januari 2013). Det motsvarar 11 procent av den totala investeringskostnaden och är uppdelade på Delprojekten enligt följande:

- Nacka - Gullmarsplan/Söderort: 2 350 miljoner kronor varav 1 750 till

etapperna Kungsträdgården - Gullmarsplan/ Söderort och 600 till etappen Sofia – Nacka Centrum.

- Arenastaden via Hagastaden: 600 miljoner kronor varav allt går till etappen Odenplan – Hagastaden.

Stadsledningskontoret föreslår att stadens finansieringskostnad för projektet disponeras genom att ianspråkta tidigare avsatta medel för infrastruktur. Stadsledningskontoret anser vidare att stadens investeringskostnad är godtagbar sett till de stora fördelar som projektet innebär för staden.

Stadens risk enligt Huvudavtalet uppgår till 336 miljoner kronor (prisnivå januari 2013). Det är 11 procent av det totala riskbeloppet och är proportionerligt till stadens totala investeringskostnad i detta projekt. Om kostnadsökningar på större belopp än detta skulle uppstå krävs nya beslut i kommunfullmäktige. Stadsledningskontoret anser att risken för staden är godtagbar utifrån gällande förutsättningar.

Staden förbinder sig i Huvudavtalet att förskottera ca 1 miljard kronor (prisnivå januari 2013). Utbetalning av detta sker med drygt halva beloppet 2020 och resterande 2021. Återbetalning från staten ska ske 2025 och 2030 om staden uppfyllt sitt åtagande avseende bostadsbyggande. Senast ska pengarna dock betalas tillbaka till staden 2035.

Stadsledningskontoret anser att förskotteringen till projektet är godtagbart då det tillsammans med övriga parters förskottering varit en viktig förutsättning för den totala finansieringen.

Genomförandebeslut kommer att behöva tas fram för samtliga Delprojekt för beslut i kommunfullmäktige. För stadens del innebär detta för Delprojektet Nacka – Gullmarsplan/Söderort, att detta ska ske senast 2016-06-30 och för Delprojekt Arenastaden via Hagastaden senast 2015-06-30.

Stadsledningskontoret konstaterar att staden enligt investerings- och finansieringsplanen har utbetalningar redan 2014 och 2015, det vill säga innan genomförandebeslut har hunnit tecknas. Kontoret föreslår därför att kommunfullmäktige i samband med detta ärende beslutar om utbetalning för 2014 och 2015 på 255 respektive 354 miljoner kronor (januari 2013 års prisnivå) uppräknat med KPI. Även detta föreslås finansieras genom disposition av i tidigare bokslut avsatta medel för infrastruktur.

När det gäller tidplanerna för genomförande är de redovisade utan tid för överklaganden etc. Färdigställandet av projekten kan sålunda komma att förskjutas något i förhållande till det som anges i avtalen.

Regeringen kommer under våren 2014 slutgiltigt fastlägga ramarna för den Nationella planen för infrastruktur samt Länsplanen för Stockholms län. I den Nationella planen kommer då statens del av finansieringen att finnas med i form av medel från Trafikverket.

Landstinget kommer att ha ett huvudansvar för att genomföra projektet. Då staden är med och medfinansierar är det viktigt med insyn och möjlighet att vara med och påverka i projektet. Stadsledningskontoret anser att av Huvudavtalet föreslagen modell

med en styrelse för hela projektet samt en Delprojektstyrelse för respektive delprojekt är tillräckligt för att ge staden insyn och medbestämmande i projektet.

Staden förbinder sig i Huvudavtalet att själva eller genom detaljplanering skapa förutsättningar för annan markägare/ bostadsexploator uppföra sammanlagt 45 900 bostäder utefter tunnelbanans dragning till senast år 2030. Antalet gäller färdigställda bostäder vars detaljplaner antas från och med 2014. Den årliga takten ska i genomsnitt vara ca 2 700 bostäder/år.

Staden höjde i budget för 2014 bostadsmålet till 140 000 nya bostäder till 2030. Detta ligger väl i linje med vad staden nu förbinder sig till genom Huvudavtalet och kommer innebära en ökad bostadssatsning i Söderort fram till 2030.

Stadsledningskontoret anser att detta är realistiskt att genomföra och nödvändigt för att på sikt klara den stora befolkningsökning som pågår. Utan satsningen på utbyggd tunnelbana skulle framförallt utbyggnadstakten i Söderort försvåras, vilket skulle medföra att annan storskalig kollektivtrafiklösning behövde komma till stånd.

Det som skiljer nuvarande förslag till förändring av trängselskatten jämfört med det förslag som tidigare behandlats av kommunstyrelsen (Dnr 001-1409/2013) är att maxtaxan på den nuvarande zonen höjs till 35 kronor istället som tidigare föreslaget 30 kronor. Dessutom ingår inte en ny trängselskattezon över Saltsjö-Mälarsnittet. Det ursprungliga förslaget från staten utgår efter samråd och förhandlingar med regionen.

I avtalen räknas medel från trängselskatten in i statens del av finansieringen. Stadsledningskontoret vill poängtera att detta är regionala medel som ska tillfalla satsningar i regionen och att denna överenskommelse bekräftar den princip om detta som fastslås i Stockholmsförhandlingen från 2009.

För att förslaget om trängselskatt ska bli verklighet krävs ett riksdagsbeslut. Finansdepartementet förbereder i nuläget en lagrådsremiss i frågan för beslut i regeringen under 2014 och sedan vidare prövning av riksdagen.

#### *Stadsledningskontorets förslag*

Stadsledningskontoret anser att Huvudavtal och samtliga Delprojektsavtal är upprättat på för staden acceptabla villkor.

Stadsledningskontoret föreslår, mot bakgrund av det som sägs i detta tjänsteutlåtande, att kommunfullmäktige antar ”Huvudavtal och Delprojektsavtal med staten representerade av 2013 års Stockholmsförhandling, Stockholms läns landsting, Solna stad, Nacka kommun och Järfälla kommun”, stadens totala kostnad för utbyggnaden av tunnelbanan finansieras genom disposition av i tidigare bokslut avsatta medel för infrastruktur, kommunstyrelsen ges i uppdrag att utse stadens representanter i huvudprojektets styrelse, styrgrupp och delprojektstyrelser, stadsdirektören ges i uppdrag att utse de tjänstemän som ska representera staden i styrgrupp och delprojektstyrelse samt att beslutet i ärendet justeras omedelbart.