

## Utlåtande 2017:140 RI (Dnr 111-731/2017)

### Sverigeförhandlingen – Storstad Stockholm

#### Ramavtal och Objektavtal

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Ramavtal 6, Sverigeförhandlingen – Storstad Stockholm, mellan staten genom Sverigeförhandlingen, Stockholms läns landsting, Stockholms stad, Solna stad, Huddinge kommun, Täby kommun, Vallentuna kommun och Österåkers kommun, i enlighet med bilaga 1 till utlåtandet godkänns.
2. ”Finansieringsplan” samt ”Specifikation inklusive tidplan”, underbilagor till Ramavtal 6, i enlighet med bilaga 1 till utlåtandet godkänns.
3. Objektavtal ”Tunnelbana Älvsjö - Fridhemsplan”, Sverigeförhandlingen - Storstad Stockholm, mellan staten genom Sverigeförhandlingen, Stockholms läns landsting och Stockholms stad, i enlighet med bilaga 2 till utlåtandet godkänns.
4. Objektavtal ”Roslagsbanan till City”, Sverigeförhandlingen - Storstad Stockholm, mellan staten genom Sverigeförhandlingen, Stockholms läns landsting, Stockholms stad, Täby kommun, Vallentuna kommun och Österåkers kommun, i enlighet med bilaga 3 till utlåtandet godkänns.
5. Objektavtal ”Spårväg Syd”, Sverigeförhandlingen - Storstad Stockholm, mellan staten genom Sverigeförhandlingen, Stockholms läns landsting, Stockholms stad och Huddinge kommun, i enlighet med bilaga 4 till utlåtandet godkänns.
6. Stadens totala kostnad för utbyggnaden av spårbunden kollektivtrafik, enligt bifogade avtal uppgående till 2 882 mnkr (prisnivå januari 2016), finansieras genom avsättning till medfinansiering av

infrastrukturella projekt.

7. Utgifterna för stadens åtagande för Cykelobjekt, enligt bifogade avtal uppgående till 148,5 mnkr (prisnivå januari 2016) under åren 2019-2026, behandlas i kommande års budgetar.
8. Kommunstyrelsen medges rätt att utse stadens representanter i Projektets Styrelse och Projektstyrelser.

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

Stadsdirektören medges rätt att utse de tjänstemän som ska representera staden i Styrelsen och Projektstyrelser.

**Föredragande borgarrådet Karin Wanngård** anför följande.

Ärendet

Inom ramen för Sverigeförhandlingen har Stockholms stad, staten genom Sverigeförhandlingen, Stockholms läns landsting, Solna stad, Huddinge kommun, Täby kommun, Vallentuna kommun och Österåkers kommun beslutat att ingå avtal om finansiering och genomförande av tunnelbanans, Spårväg Syds och Roslagsbanans utbyggnad. Avtalen är villkorade av beslut i respektive parts högsta beslutande organ, vilket för staden innebär kommunfullmäktige. De avtal som ligger till grund för överenskommelsen om storstadsåtgärder i Stockholmsregionen är ett ramavtal inklusive finansierings- och tidplan samt fyra objektspecifika avtal, Tunnelbana Älvsjö - Fridhemsplan, Spårväg Syd, Roslagsbanan till City och Tunnelbanestation Hagalund.

Stadens totala finansieringsutgift för utbyggnaden av den spårbundna kollektivtrafiken enligt bifogade avtal uppgår till 2 882 miljoner kronor (prisnivå januari 2016), inklusive riskavsättning på totalt 253 miljoner kronor. Samtliga investeringskostnader i avtalet ska räknas upp med konsumentprisindexförändringen (KPI) från januari 2016 och framåt.

Stadens finansieringsutgifter för projektet föreslås finansieras genom avsättning till medfinansiering av infrastrukturella projekt.

## Beredning

Ärendet har beretts av stadsledningskontoret.

### Mina synpunkter

Stockholmsregionen växer med nästan 40 000 invånare per år. För att möta befolkningsökningen krävs ett omfattande bostadsbyggande men även en utbyggnad av spår och vägar för att klara person- och varutransporter. För att klara framkomligheten i regionen är även ökade satsningar på en regional utbyggnad av cykelnätet av stor betydelse.

Historiskt har bostadsbyggandet och infrastrukturen inte byggts ut i takt med regionens tillväxt och snabba demografiska förändringar. Flera kommuner i regionen har tagit ett stort ansvar för bostadsbyggandet medan andra kommuner i praktiken ställt sig vid sidan av ett regionalt ansvarstagande på detta område. Under många år stoppades även utbyggnaden av tunnelbanan i länet, av ogrundade politiska skäl. Även staten har i alltför liten grad finansiellt medverkat för att tidigarelägga transportinfrastruktur i regionen. Stockholmsöverenskommelsen och Sverigeförhandlingen är ändå två bra exempel på en statlig medverkan i regionens utbyggnad av angelägna kollektivtrafiksatsningar, likaså Citybanan och Förbifart Stockholm. Statens andel av finansieringen har i praktiken och sammantaget ändå minskat över åren. Idag får kommuner och landstinget, liksom stockholmarna genom trängselavgifter, finansiera huvuddelen av dessa investeringar. Det har inneburit och kommer innebära stora ekonomiska åtaganden åren framöver för kommunerna, inte minst för Stockholms stad.

Sverigeförhandlingen innebär en rad välkomna satsningar på kollektivtrafik i Stockholmsregionen. Tunnelbanan kommer att byggas ut mellan Älvsjö och Fridhemsplan med sex stationer: Älvsjö, Östberga, Årstafältet, Årstaberget, Liljeholmen och Fridhemsplan. Spårväg Syd kommer att byggas ut mellan Flemingsberg och Älvsjö. Spårvägen kommer att gå via Masmö, Kungens kurva, Skärholmen, Segeltorp och Fruängen. Roslagsbanan förlängs i tunnel från Universitetet via en ny station vid Odenplan och vidare till T-centralen. En ny tunnelbanestation vid Hagalund mellan stationerna Arenastaden och Hagastaden kommer att byggas. Ett stort antal cykelobjekt i Huddinge, Täby och Stockholms stad kommer att genomföras. Kopplat till dessa satsningar kommer det att byggas över 100 000 nya bostäder i Stockholm.

Totalt innebär kollektivtrafikobjekten en investering på 25,1 miljarder kronor i regionen. Av den totala summan medfinansierar Stockholms stad objekten med nästan 2,9 miljarder kronor, varav cirka 2 miljarder avser

finansiering av tunnelbanan mellan Älvsjö och Fridhemsplan. Finansieringen via trängselskatten beräknas till 7,5 miljarder och övriga berörda kommuner och landstinget medfinansierar projekten med drygt 6,2 miljarder. Den statliga medfinansieringen på 8,4 miljarder är beräknad utifrån det antal bostäder som kommunerna åtar sig att bygga fram till år 2035. Stockholms stads del av det totala bostadsåtagandet uppgår till 49 000 bostäder längs det kapacitetsförstärkta nätet.

I avtalen finns också reglerat ifall förutsättningarna påtagligt förändras, detta kan vara av exempelvis geotekniska eller geologiska orsaker eller kopplat till planer, tillstånd och liknande. Om kostnadsökningarna överstiger en viss nivå kan detta medföra att ett eller flera kollektivtrafikobjekt omprövas.

Det är mycket glädjande att ett stort politiskt stöd har kunnat uppnås mellan berörda kommuner i länet, Stockholms läns landsting och den statliga Sverigeförhandlingen. Även regeringens engagemang i utvecklingen av regionens infrastruktur har varit viktigt för att en överenskommelse ska komma till stånd. Ovanstående projekt och ett antal andra viktiga regionala projekt kommer också ingå i den nationella plan som kommer att beslutas av regeringen våren 2018. Viktigt är också att dagens rekordhög bostadsbyggande kan fortsätta i Stockholm för att möta den stora bostadsefterfrågan som finns.

Stockholm stads aktiva medverkan har varit en avgörande förutsättning för att Sverigeförhandlingen har kunnat genomföras på ett framgångsrikt sätt. Stadens medfinansiering i föreslagna kollektivtrafiksatsningar är omfattande men ändå på en acceptabel nivå. Stockholm fortsätter att växa. Det kommer åren framöver att behövas fler investeringar i transportinfrastruktur och bostäder för att denna region ska kunna klara tillväxten och möta konkurrensen från andra framgångsrika regioner i Europa.

## Bilagor

1. Ramavtal 6 Storstad Stockholm, inkl. bilaga 1 och 2
2. Objektavtal tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan
3. Objektavtal Roslagsbanan till City
4. Objektavtal Spårväg Syd
5. Objektavtal tunnelbanestation Hagalund

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

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

1. Ramavtal 6, Sverigeförhandlingen – Storstad Stockholm, mellan staten genom Sverigeförhandlingen, Stockholms läns landsting, Stockholms stad, Solna stad, Huddinge kommun, Täby kommun, Vallentuna kommun och Österåkers kommun, i enlighet med bilaga 1 till utlåtandet godkänns.
2. ”Finansieringsplan” samt ”Specifikation inklusive tidplan”, underbilagor till Ramavtal 6, i enlighet med bilaga 1 till utlåtandet godkänns.
3. Objektavtal ”Tunnelbana Älvsjö - Fridhemsplan”, Sverigeförhandlingen - Storstad Stockholm, mellan staten genom Sverigeförhandlingen, Stockholms läns landsting och Stockholms stad, i enlighet med bilaga 2 till utlåtandet godkänns.
4. Objektavtal ”Roslagsbanan till City”, Sverigeförhandlingen - Storstad Stockholm, mellan staten genom Sverigeförhandlingen, Stockholms läns landsting, Stockholms stad, Täby kommun, Vallentuna kommun och Österåkers kommun, i enlighet med bilaga 3 till utlåtandet godkänns.
5. Objektavtal ”Spårväg Syd”, Sverigeförhandlingen - Storstad Stockholm, mellan staten genom Sverigeförhandlingen, Stockholms läns landsting, Stockholms stad och Huddinge kommun, i enlighet med bilaga 4 till utlåtandet godkänns.
6. Stadens totala kostnad för utbyggnaden av spårbunden kollektivtrafik, enligt bifogade avtal uppgående till 2 882 mnkr (prisnivå januari 2016), finansieras genom avsättning till medfinansiering av infrastrukturella projekt.
7. Utgifterna för stadens åtagande för Cykelobjekt, enligt bifogade avtal uppgående till 148,5 mnkr (prisnivå januari 2016) under åren 2019-2026, behandlas i kommande års budgetar.
8. Kommunstyrelsen medges rätt att utse stadens representanter i Projektets Styrelse och Projektstyrelser.

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

Stadsdirektören medges rätt att utse de tjänstemän som ska representera staden i Styrelsen och Projektstyrelser.

Stockholm den 31 maj 2017

På kommunstyrelsens vägnar:  
KARIN WANNGÅRD

*Kerstin Tillkvist*

## Ärendet

Regeringen beslutade den 1 juli 2014 att tillkalla en särskild utredare, som ska fungera som förhandlingsperson i kommittén för utbyggnad av nya stambanor samt åtgärder för bostäder och ökad tillgänglighet i storstäderna (dir. 2014:106), numera kallad Sverigeförhandlingen. H.G. Wessberg utsågs till förhandlingsperson och Catharina Håkansson Boman till biträdande förhandlingsperson.

Sverigeförhandlingen har regeringens uppdrag att förhandla om en finansiering av höghastighetsjärnväg mellan Stockholm och Göteborg/Malmö samt om åtgärder som förbättrar kollektivtrafiken i storstadsregionerna. Totalt ska infrastruktursatsningar runt om i Sverige möjliggöra byggandet av cirka 100 000 nya bostäder. Förhandlingen har också i uppdrag att titta på en möjlig utbyggnad av järnvägen i norr och ingå överenskommelser för att främja cykling. Vidare ska förhandlingen analysera och pröva möjliga finansieringslösningar för Östlig förbindelse samt utreda ytterligare en fast förbindelse mellan Sverige och Danmark.

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 fortsatt ska kunna 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 och utbyggnaden av tunnelbanan i enlighet med 2013 års Stockholmsförhandling dito för tunnelbanan. Men ytterligare förstärkningar är viktigt för regionens framtid.

Den 21 april 2017 undertecknades inom ramen för Sverige-förhandlingen – storstad Stockholm – en överenskommelse mellan regeringens förhandlare och Stockholms läns landsting, Stockholms stad, Solna stad, Huddinge kommun, Täby kommun, Vallentuna kommun och Österåkers kommun om fyra nya spårbundna kollektivtrafikobjekt och drygt 100 000 nya bostäder. Som ett led i detta har även Sverigeförhandlingen haft i uppdrag att se över nivåerna för trängselskatten.

#### *Överenskommelse om storstadsåtgärder i Stockholmsregionen inom ramen för Sverigeförhandlingen*

Inom ramen för Sverigeförhandlingen har Stockholms stad, staten genom Sverigeförhandlingen, Stockholms läns landsting, Solna stad, Huddinge kommun, Täby kommun, Vallentuna kommun och Österåkers kommun beslutat att ingå avtal om finansiering och genomförande av tunnelbanans, Spårväg Syds och Roslagsbanans utbyggnad. Avtalen är villkorade av beslut i respektive parts högsta beslutande organ, vilket för staden innebär kommunfullmäktige. De avtal som ligger till grund för överenskommelsen om storstadsåtgärder i Stockholmsregionen är ett ramavtal inklusive finansierings- och tidplan samt fyra objektspecifika avtal, Tunnelbana Älvsjö - Fridhemsplan, Spårväg Syd, Roslagsbanan till City och Tunnelbanestation Hagalund.

#### **Ramavtalet**

Syftet med Ramavtalet är att övergripande reglera förutsättningarna för genomförandet av Projektet. Ramavtalet med underbilagor går att läsa i sin helhet i bilaga 1 till utlåtandet. Ramavtalet är ett samarbetsavtal som utgår från att parterna efter bästa förmåga ska samarbeta för att komma fram till bästa möjliga lösning. Detta medför därför att samtliga tänkbara detaljer inte har reglerats inom detta Ramavtal.

Ramavtalet har två bilagor, Finansieringsplan samt Specifikation inklusive tidplan som mer i detalj reglerar finansieringsåtagandena för respektive part samt vad som innefattas i respektive objekt, inklusive de olika tidplanerna.

Projektet omfattar fyra Delprojekt/Objekt:

- Utbyggnad av tunnelbana mellan Älvsjö – Fridhemsplan med hopkoppling med röd linje vid Liljeholmen.



- Utbyggnad av Roslagsbanan till City, med tunnel från Albano och stationer vid Odenplan och Centralen.
- Utbyggnad av Spårväg Syd mellan Älvsjö och Flemingsberg, via Skärholmen och Kungens kurva.
- Utbyggnad av en ny tunnelbanestation vid Hagalund längs med gula linjens dragning från Odenplan till Arenastaden, i enlighet med 2013 års Stockholmsförhandling.

Objekten enligt ovan regleras närmare i fyra Objektavtal. Dessa beskrivs närmare under Objektavtal nedan. I objektet Tunnelbanestation Hagalund är Stockholms stad inte med som part utan det är enbart mellan staten, Stockholms läns landsting och Solna stad.

### **Objektavtal**

Nedan beskrivs kortfattat de olika Objektavtalen.

#### Tunnelbana Älvsjö - Fridhemsplan

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

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

Investeringskostnaden, exklusive fordon och depå, för Objektet uppgår till cirka 11 500 miljoner kronor (prisnivå januari 2016).

Objektavtalet går att läsa i sin helhet i bilaga 2 till utlåtandet.

#### Roslagsbanan till City

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

Investeringskostnaden, dvs. exklusive fordon och depå, för denna sträcka uppgår till ca 6 500 miljoner kronor (prisnivå januari 2016).

Objektavtalet går att läsa i sin helhet i bilaga 3 till utlåtandet.

#### Spårväg Syd

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

Investeringskostnaden, dvs. exklusive fordon och depå, för denna sträcka uppgår till ca 3 800 miljoner kronor (prisnivå januari 2016).

Objektavtalet går att läsa i sin helhet i bilaga 4 till utlåtandet.

#### Tunnelbanestation Hagalund

Tunnelbanestationen Hagalund byggs i Hagalund, Solna kommun, mellan stationerna Arenastaden och Hagastaden längs planerad Gul linje.

Investeringskostnaden för Objektet uppgår till cirka 1 200 miljoner kronor (prisnivå januari 2016).

Stockholms stad är inte med som part utan det är enbart mellan staten, Stockholms läns landsting och Solna stad. Detta Objektavtal ersätter ”Avtal om finansiering och utbyggnad av en tunnelbanestation i Hagalund på gula linjen” (dnr 111-467/2017) som hanterades i kommunfullmäktige den 3 maj 2017. Stockholms stad stod med i avtalet då staden var med som part i avtalen för 2013 års Stockholmsförhandling för den aktuella tunnelbanesträckningen, men enbart för att visa att staden tagit del av avtalet och inte har något att erinra mot detta.

Objektavtalet går att läsa i sin helhet i bilaga 5 till utlåtandet.

#### **Finansiering**

Investeringskostnaderna för projektet i sin helhet, dvs. kostnaderna för utbyggnad av Objektet samt kostnaderna för inköp av fordon samt utbyggnad av depåer och depåanslutningar, beräknas till 30 200 miljoner kronor (prisnivå januari 2016). Detta är inklusive en riskavsättning på 2 100 miljoner kronor (prisnivå januari 2016). Finansieringen i sin helhet regleras i Ramavtalets bilaga 1, Finansieringsplan.

De berörda parterna ska gemensamt bidra till finansieringen av utbyggnaden av de utpekade kollektivtrafikobjekten 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, inklusive riskavsättning (varvid noteras att landstingets finansiering nedan inkluderar 5 100 miljoner kronor för fordon och depåer):

Part	Belopp (miljoner kronor)	Procent (avrundat)
Staten	15 910	53 %
Landstinget	8 150	27 %
Stockholm	2 882	10 %
Täby	913	3 %
Huddinge	808	3 %
Solna	650	2 %
Österåker	457	1 %
Vallentuna	430	1 %

Projektet ska enligt Ramavtalet finansieras av staten till 53 procent, kommunerna till 20 procent och landstinget till 27 procent. Av statens andel om 15 910 miljoner kronor finansieras 7 500 miljoner kronor via trängselskatten, vilket kräver beslut i riksdagen.

Nedan visas parternas finansiering av infrastruktur (exklusive fordon och depåer) fördelat på Objekt. Staden finansierar ingenting för Objekt tunnelbanestation Hagalund.

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

Samtliga investeringskostnader enligt ovan ska räknas upp med KPI-förändringen från januari 2016 och framåt.

#### Kostnadsökningar

Eventuella kostnadsökningar i projektet ska enligt Ramavtalet bäras av de inblandade parterna i enlighet vad som anges i tabell 3 i Ramavtalets bilaga 1.

Stockholms stad tar i avtalet på sig ett ansvar för kostnadsökningar på totalt takbelopp om 253 miljoner kronor (prisnivå januari 2016), fördelat på Objekten Älvsjö - Fridhemsplan 197 miljoner kronor, Roslagsbanan till City 25 miljoner kronor och Spårväg Syd 31 miljoner kronor. Stadens riskavsättning på 253 mnkr är en del av stadens totala medfinansiering på 2 882 mnkr. Kostnadsökningarna ska räknas upp med KPI-förändringen från januari 2016 och framåt.

Om kostnadsökningarna skulle innebära att taktotalbeloppet på 25 100 miljoner kronor (prisnivå januari 2016) överstigs, krävs nya beslut hos respektive part.

Landstinget svarar för alla fördyringar som uppkommer för fordon, depåer och depåanslutningar.

### Bostadstillskott

Stockholms stad åtar sig i avtalen att svara för tillskott av en del av statens finansieringsåtagande, kallat ”Bostadstillskott”, för Objekten. Stadens bostadstillskott uppgår till totalt 696 miljoner kronor (prisnivå januari 2016), 688 miljoner kronor till Objekt tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan och 8 miljoner kronor till Objekt Roslagsbana till City. Bostadstillskottet inkluderas i Ramavtalets betalplan som finns i Ramavtalets bilaga 1.

Bostadstillskotten ska återbetalas av staten till staden år 2035 om staden uppfyllt sitt bostadsåtagande vid denna tidpunkt. Om staden inte uppfyllt sitt bostadsåtagande vid denna tidpunkt ska bostadstillskotten återbetalas så snart stadens bostadsåtagande uppfylls. Bostadstillskotten betalas dock ut av staten till staden senast år 2040.

### **Genomförande**

Det är landstinget som kommer att ansvara för och genomföra samtliga av Projektets kollektivtrafikutbyggnader.

Ett Genomförandavtal mellan berörda parter (landstinget och kommunerna) inom respektive Objektsavtal ska tas fram för godkännande i kommunfullmäktige så snart som möjligt. Genomförandavtalen ska behandla principerna för genomförandet och ska precisera tidplan, investeringskostnader, standard, kvalitetsnivåer, lokalisering av stationer och uppgångar etc.

Tidigast bedömd trafikstart enligt nuvarande tidplan är cirka 2035. Dessa tidplaner innehåller ingen tid för överklagan eller annan fördröjning av projekten.

## **Styrning**

Parternas samverkan ska huvudsakligen ske på två nivåer:

- Dels genom ett partssammansatt övergripande samverkansorgan för principiella frågor med överblick över Projektet, ”Styrelsen”.
- Dels genom partssammansatta samverkansorgan för stöd i arbetet med genomförandet av respektive Objektavtal, ”Projektstyrelser”.

Staten tillsätter Styrelsens ordförande och utser sekretariat. Respektive part under Ramavtalet utser en ledamot och en ersättare till Styrelsen. Styrelsen ska behandla frågor som rör Projektet som exempelvis omfattning och avgränsning, tidplan, budget och prognoser samt andra frågor av stor vikt eller av väsentlig betydelse.

Styrelsen ska tillse att Projektet genomförs i enlighet med Ramavtalet samt följa respektive Projektstyrelse.

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

Landstinget ansvarar för att det bildas en Projektstyrelse för respektive Objektavtal. Respektive Projektstyrelse består av två representanter vardera från landstinget och berörda kommuner. Respektive Projektstyrelse ansvarar för att, vid behov och utifrån Genomförandavtalen, besluta på mer detaljerad nivå avseende åtgärder rörande bostadsåtaganden, cykelobjekt och kollektivtrafik-objekt som omfattas av Projektstyrelsens Objektavtal.

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

## **Bostadsbyggande**

En utbyggnad av spårbunden kollektivtrafik i denna omfattning möjliggör en kraftigt utökad bostadsbebyggelse. Den ökade bostadsbebyggelsen sker inte bara längs utbyggda delar av den berörda kollektivtrafiken utan längs hela det kapacitetsförstärkta nätet. Sammantaget innebär Ramavtalet att kommunerna åtar sig att själva eller genom annan markägare/bostadsproducent uppföra drygt 100 000 bostäder i berört geografiskt område.

Stockholms stad åtar sig att själva eller genom detaljplanering skapa förutsättningar för annan markägare/bostadsexploator att uppföra sammanlagt 49 000 bostäder i huvudsak utefter tunnelbanans dragning fram till och med år 2035. Antalet gäller färdigställda bostäder från och med avtalets ingående.

48 500 av ovan nämnda bostäder är kopplade till utbyggnaden av tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan och 500 bostäder till Roslagsbanan till City.

### **Förändrade trängselskatter**

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

Intäkterna från trängselskatten baseras på Trafikverkets beräkningar och utgår från att en första justering av trängselskatt i Stockholm genomförs år 2020 och successivt till år 2045. Beräkningen utgår från penningvärde år 2016. Intäkterna är beräknade utifrån följande förutsättningar:

- Halvtimme tidigare på morgonen
- Högre avgiftsnivå under högrafikmånaderna
- Första veckan i juli
- Dag före helgdag

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

I dag finansierar trängselskatten bland annat tunnelbaneutbyggnaden enligt 2013 års Stockholmsförhandling, Förbifart Stockholm samt vissa regionala projekt. Denna finansiering kvarstår i enlighet med fattade beslut, men de höjda och breddade intäkter som innefattas av denna överenskommelse destinerar till objekten inom ramen för Sverigeförhandlingen - Storstad Stockholm.

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

### **Tidplan**

Efter undertecknande av avtal kommer ordinarie planeringsprocess att antingen startas upp eller fortsätta beroende på vilket skede respektive Objekt

befinner sig i. Samtliga parterns högsta beslutande organ behöver godkänna avtalen för att de ska vara giltiga.

Tidplan för respektive kollektivtrafikobjekt, cykelobjekt och bostadsåtagande framgår av Ramavtalets bilaga 2 och Objektavtalen. Parternas finansieringsöverenskommelse är baserad på följande projektstarter för kollektivtrafikobjekten:

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

Landstinget och berörda kommuner kan träffa överenskommelse om att tidigarelägga sin finansiering respektive medfinansiering av kollektivtrafikobjekten enligt Ramavtalets bilaga 1 för att möjliggöra tidigare projektstarter.

## **Cykel**

Tre cykelobjekt ingår i stadens åtagande i enlighet med bifogade avtal. Finansieringen av dessa ligger utanför de projektmedel som redovisats ovan. De tre cykelobjekten är:

- Liljeholmsbron
  - åtgärder för bättre framkomlighet i stråket
  - sträcka cirka 0,45 km
  - kostnad 33 mnkr (prisnivå januari 2016)
- Årsta
  - ny cykelbana mellan Årstabron och Årstabergsvägen
  - sträcka cirka 0,5 km
  - kostnad 10 mnkr (prisnivå januari 2016)
- Cykelbro Gamla stan - Tegelbacken
  - Etapp 1: breddning förbi Riddarholmen 2019-2020, kostnad 35 mnkr (prisnivå januari 2016)
  - Etapp 2: flytbro vid Centralbron 2025-2026, kostnad 120 mnkr (prisnivå januari 2016)
  - sträcka totalt cirka 0,52 km
  - kostnad totalt 155 mnkr (prisnivå januari 2016)

Genomförandet av cykelobjekten ska finansieras och genomföras av kommunerna. Staten bidrar som medfinansierare med 25 procent av angiven investeringsutgift för angivna cykelobjekt. Kommunerna står för hela risken i dessa objekt.

#### Beredning

Ärendet har beretts av stadsledningskontoret.

### **Stadsledningskontoret**

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 8 maj 2017 har i huvudsak följande lydelse.

#### **Övergripande synpunkter**

Stadsledningskontoret anser att utbyggnaden av den spårbundna kollektivtrafiken och framförallt tunnelbanan är en av de absolut viktigaste frågorna för såväl staden som regionen. Detta baserat på den spårbundna kollektivtrafikens viktiga funktion för att regionen ska fungera tillfredsställande. Som exempel kan nämnas att 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 i enlighet med 2013 års Stockholmsförhandling pågår och är ett viktigt tillskott men det behövs ytterligare förstärkningar för att få regionen att fungera tillfredsställande framöver. Utbyggnaden av tunnelbanan och övrig spårbunden kollektivtrafik i enlighet med bifogade avtal är ett viktigt steg för att genomföra stadens Vision 2040, översiktsplanen, målet om 140 000 nya bostäder till år 2030, Framkomlighetsstrategin samt målen i stadens klimatarbete.

Stadsledningskontoret anser generellt att Ramavtalet inklusive bilagor och samtliga Objektavtal är upprättat på för staden acceptabla villkor och välkomnar denna överenskommelse.

#### **Finansiering**

Stadens totala finansieringsutgift för utbyggnaden av den spårbundna kollektivtrafiken enligt bifogade avtal uppgår till 2 882 miljoner kronor (prisnivå januari 2016). Det motsvarar cirka 10 procent av den totala investeringskostnaden och är uppdelade på Objekt enligt följande (inklusive riskavsättning på totalt 253 miljoner kronor):

Tunnelbana Älvsjö - Fridhemsplan: 2 056 miljoner kronor.

Spårväg Syd: 298 miljoner kronor.

Roslagsbanan till City 275 miljoner kronor.

Stadsledningskontoret föreslår att stadens finansieringsutgift för projektet finansieras



genom avsättning till medfinansiering av infrastrukturella projekt.

Stadsledningskontoret anser vidare att stadens kostnad är godtagbar sett till de stora fördelar som projektet innebär för staden.

Stockholms stad åtar sig i bifogade avtal att svara för tillskott av en del av statens finansieringsåtagande, kallat "Bostadstillskott", för Objekten. Stadens bostadstillskott uppgår till totalt 696 miljoner kronor (prisnivå januari 2016), 688 miljoner kronor till Objekt tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan och 8 miljoner kronor till Objekt Roslagsbana till City. Återbetalning från staten ska ske 2035 om staden uppfyllt sitt åtagande avseende bostadsbyggande. Senast ska pengarna dock betalas tillbaka till staden 2040.

Stadsledningskontoret anser att angivet bostadstillskott till projektet är godtagbart då det tillsammans med övriga parter bostadstillskott varit en viktig förutsättning för den totala finansieringen.

Stadens risk enligt Ramavtalet uppgår till 253 miljoner kronor (prisnivå januari 2016). Det är 10 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.

Om investeringskostnaderna för Objekten överstiger takbeloppet 25 100 miljoner kronor (prisnivå januari 2016) så kan enligt avtalet Objekten komma att omprövas eller sägas upp av endera parten. Detta är en risk, framförallt om Objekten drar ut på tiden med projektstarter etcetera. Denna risk blir lägre ju tidigare som projektet kan påbörjas och färdigställas. Då tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan ligger först av de större objekten utifrån tidplanerna angivna i bifogat Ramavtal så bedöms risken minst för detta objekt.

Enligt avtalen ska indexuppräknigen i projektet göras med Konsumentprisindex (KPI). Detta innebär en risk då Byggekostnads-index varit högre än KPI under senare tid. Då projektstarterna i nuläget är satta till mellan 2022-2026 och genomförandetiderna är så pass långa så finns en risk för fördröjning avseende index-uppräkning.

#### **Genomförande**

Genomförandavtal kommer att behöva tas fram för samtliga kollektivtrafikobjekt inför kommande beslut i kommunfullmäktige. Det är landstinget som ansvarar för att dessa kommer till stånd. I avtalet regleras ingen senaste tidpunkt för dessa.

När det gäller tidplanerna för projektstart är det satt till 2022 för tunnelbana Älvsjö - Fridhemsplan, 2024 för Spårväg Syd och 2026 för Roslagsbanan till City. Tunnelbanestation Hagalund startas omgående då det Objektet går in i utbyggnaden av tunnelbanan i enlighet med 2013 års Stockholmsförhandling. Tidplanerna i avtalen är redovisade utan tid för överklaganden etc. Färdigställandet av projekten kan sålunda komma att förskjutas något i förhållande till det som anges i avtalen.

Stadsledningskontoret anser att genomförandet av tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan är prioriterat och projektstart bör ske så snart som det är möjligt. Detta för att minimera risker samt att påskynda färdigställande. För att detta ska bli möjligt kommer det att krävas förskottering från staden och landstinget, då statens medel är

låsta till vissa årtal i enlighet med den betalplan som redovisas i Ramavtalets bilaga 1.

Regeringen kommer under våren 2018 slutgiltigt fastlägga ramarna för den Nationella planen för infrastruktur samt Länsplanen för Stockholms län. Den största delen av statens medfinansiering till detta Projekt kommer ske i nästkommande Nationella plan och Länsplan, dvs. efter 2029. Statens del av finansieringen kommer då att finnas med i form av medel från Trafikverket och Länsstyrelsen.

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 föreslagen modell med en Styrelse för hela projektet samt en Projektstyrelse för respektive kollektivtrafikobjekt är tillräcklig för att ge staden insyn och medbestämmande i projektet. Detta är samma upplägg som används i utbyggnaden av tunnelbanan i enlighet med 2013 års Stockholms-förhandling, vilket stadsledningskontoret anser fungerat tillfredställande.

I Ramavtalet punkt 4.4 står att ”*Landstinget, i sin egenskap av huvudman och ansvarig för genomförande av Kollektivtrafik-objekten, äger rätt att efter ingående av Ramavtal och Objektavtal, och utan att villkoren i Ramavtalet eller Objektavtal ändras i övrigt, göra skäliga justeringar och anpassningar av Kollektivtrafik-objektens specifikation och tidplan....*”. Stadsledningskontoret har gjort bedömningen att landstinget behöver samråda med berörda parter inom arbetsgrupp samt berörd Projektstyrelse innan sådana justeringar genomförs och behöver beakta stadens intressen vad gäller objektet.

#### **Bostadsbyggande**

Staden förbinder sig i Ramavtalet att själva eller genom detalj-planering skapa förutsättningar för annan markägare/bostads-exploatör uppföra sammanlagt 49 000 bostäder utefter tunnelbanans dragning till senast år 2035. Antalet gäller färdigställda bostäder efter avtalets ingående, vilket stadsledningskontoret tolkar som att bostäder kan tillgodoräknas Sverigeförhandlingen från och med den 1 maj 2017.

Stadsledningskontoret kan konstatera att staden på egen hand svarar för tillskapandet av hälften av alla de bostäder som regeringen hade som mål med Sverigeförhandlingen i hela landet. Tillsammans med resterande parter inom Stockholmsregionen uppfylls hela det nationella målet på 100 000 nya bostäder till och med år 2035.

Stadsledningskontoret anser att stadens ambitiösa bostadsmål om 140 000 nya bostäder till år 2030 ligger väl i linje med vad staden nu förbinder sig till genom Ramavtalet. Det kommer att innebära en ökad bostadssatsning i berörda områden fram till år 2035.

Stadsledningskontoret anser att detta är realistiskt att genomföra och nödvändigt för att på sikt möta den stora befolkningsökningen på ett långsiktigt hållbart sätt. Utan satsningen på spårbunden kollektiv-trafik och särskilt på utbyggd tunnelbana skulle utbyggnadstakten i staden försvåras.

Influensområdet kopplat till utbyggnaderna av objekten i enlighet med bifogade avtal har studerats gemensamt mellan staden och Sverigeförhandlingen. Influensområdet kommer att fastställas i det första avstämningsärendet (årsrapporten)

till Sverigeförhandlingen, genom beslut av kommunstyrelsen alternativt kommunfullmäktige, under 2018.

### **Trängselskatt**

När det gäller trängselskatten så ska de nya justeringarna börja gälla från 1 januari 2020, om riksdagen fattar beslut om detta. Trafikverket ska sedan vart fjärde år följa upp trängselskatten och föreslå eventuella justeringar för att upprätthålla funktion och finansiering.

Stadsledningskontoret vill betona att eventuella ytterligare justeringar av trängselskatten även fortsättningsvis måste utgå från behovet av trafikstyrning och de trafikala vinsterna som kan uppnås, och inte av strikt finansiella skäl. För att säkerställa att så sker framledes anser stadsledningskontoret att berörda parter, där staden är en, måste delta i framtagande och beredning av kommande förslag till justeringar av trängselskatten. Riksdagen fattar alla formella beslut kring justeringar av trängselskatten.

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 en lagrådsremiss i frågan för beslut i regeringen och sedan vidare prövning av riksdagen våren 2018.

### **Övrigt**

Gällande Objektavtal Tunnelbanestation Hagalund ersätter detta tidigare avtal mellan Solna stad och Stockholms läns landsting i samma fråga. Stadsledningskontoret anser att bifogat Objektavtal uppfyller samma kriterier som tidigare avtal som kommunfullmäktige tog beslut om att inte ha någon erinran mot på sammanträdet den 3 maj 2017. Det viktiga är enligt stadsledningskontoret att säkerställa att Solna stad och Stockholms läns landsting tar på sig eventuell risk och att inte utbyggnaden av den gula linjen påverkas negativt. Detta säkerställs nu i Objektavtalet.

#### *Stadsledningskontorets förslag*

Stadsledningskontoret anser att Ramavtal inklusive bilagor och samtliga Objektavtal är upprättat på för staden acceptabla villkor.

Stadsledningskontoret föreslår, mot bakgrund av det som sägs i detta tjänsteutlåtande, att kommunfullmäktige antar ”Ramavtal 6 inklusive bilagor och Projektavtal med staten representerade av Sverigeförhandling, Stockholms läns landsting, Solna stad, Huddinge kommun, Täby kommun, Vallentuna kommun och Österåker kommun”, stadens totala kostnad för utbyggnaden av tunnelbanan finansieras genom avsättning till medfinansiering av infrastrukturella projekt, kommunstyrelsen ska utse stadens representanter i Styrelsen och Projektstyrelser, stadsdirektören ska utse de tjänstemän som ska representera staden i Styrelsen och Projektstyrelser samt att beslutet i ärendet justeras omedelbart.