

Handläggare

Trafikkontoret

Jens Löfgren
Infrastruktur
Telefon: 08-508 262 45

Till

Trafiknämnden
2024-05-23
Exploateringsnämnden
2024-05-16

Exploateringskontoret

Helena Insulander
Projektavdelning Syd
Telefon: 08-508 265 13

Tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan. Genomförandeavtal

Förslag till beslut

1. Exploateringsnämnden och trafiknämnden godkänner genomförandeavtal för tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan enligt tjänsteutlåtandets bilaga 1.
2. Exploateringsnämnden och trafiknämnden ger kontoren i uppdrag att teckna erforderliga följdavtal samt vid behov träffa tilläggsavtal förutsatt att dessa inte är av principiell betydelse.
3. Exploateringsnämnden och trafiknämnden föreslår att kommunfullmäktige godkänner genomförandeavtal för tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan enligt tjänsteutlåtandets bilaga 1.
4. Exploateringsnämnden och trafiknämnden förklarar ärendet omedelbart justerat.

Gunilla Glantz
Förvaltningschef
Trafikkontoret

Thomas Andersson
Förvaltningschef
Exploateringskontoret

Trafikkontoret
Infrastruktur

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 070-979 92 14
Växel 08-508 27 200
linda.lundberg@extern.stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

Sammanfattning

Ärendet gäller det genomförandeavtal som Stockholms stad, genom dess exploateringsnämnd och trafiknämnd, och Region Stockholm har träffat med anledning av utbyggd tunnelbana mellan Älvsjö och Fridhemsplan som överenskommits inom Sverigeförhandlingen 2017.

Genomförandeavtalet omfattar de mark- och vattenområden som exploateringskontoret och trafikkontoret äger eller ansvarar för och som tunnelbaneprojektet berör. Syftet med genomförandeavtalet är att på ett övergripande sätt reglera principer för att säkerställa genomförandet av tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan och den samordning som krävs med pågående och planerade stadsutvecklingsprojekt.

Tunnelbanelinjen Älvsjö – Fridhemsplan blir åtta kilometer lång och får sex stationer: Älvsjö, Östberga, Årstafältet, Årstaberget, Liljeholmen och Fridhemsplan. Den nya linjen bidrar till ett mer robust kollektivtrafiksystem som kommer binda samman delar av staden som är dåligt försörjda med kollektivtrafik. Projektet drivs av Regionen med medverkan från Stockholms stad. Finansiering av projektet sker via projektmedel, som parterna i Sverige-förhandlingens Ramavtal 6 – Storstad Stockholm samt objektsavtal avseende tunnelbana mellan Älvsjö och Fridhemsplan förbundet sig att tillskjuta. Kontoren anser att genomförandeavtalet väl följer de principer som redan överenskommit i övergripande ramavtal och objektsavtal. Ytterligare och mer specifika avtal kommer att behöva träffas för utbyggnaden för att säkerställa bästa möjliga genomförande för alla parter.

Bakgrund

I april 2017 träffades, inom ramen för den statligt initierade *Sverigeförhandlingen*, överenskommelsen *Ramavtal 6 – Storstad Stockholm* samt tre objektsavtal (Dnr KF 170611). Objektsavtalen reglerar kollektivtrafikobjekten tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan, Spårväg Syd, Roslagsbanan till City och tunnelbanestation Hagalund samt ökat bostadsbyggande och utbyggnad av cykelstråk i Stockholms län. Avtalen slöts mellan staten, Region Stockholm (Regionen), Stockholms stad, Huddinge kommun, Solna stad, Täby kommun, Vallentuna kommun och Österåker kommun.

I oktober 2019 tecknade Regionen och Stockholms stad en överenskommelse avseende förskottering av finansiering och medfinansiering för tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan (Dnr KF 191202). Förskotteringen av medel möjliggör ett tidigareläggande av projektets planering med två år, vilket i sin tur möjliggör en tidigarelagd trafikstart. Projektet drivs av Regionen med medverkan från Stockholms stad.

Tunnelbanelinjen Älvsjö – Fridhemsplan blir åtta kilometer lång och får sex stationer: Älvsjö, Östberga, Årstafältet, Årstaberget, Liljeholmen och Fridhemsplan, se Figur 1 nedan. Den nya linjen

planeras för förarlösa tåg och kommer inte ha någon spärkoppling till det befintliga tunnelbanenätet.



Figur 1. I bilden visas en översikt av den nya tunnelbanelinjen Älvsjö – Fridhemsplan med dess sex stationer i fet stil.

Enligt tidigare överenskomna ramavtal och objektsavtal ska ett genomförandeavtal upprättas mellan Staden och Regionen. Syftet med ett genomförandeavtal är på ett övergripande sätt reglera principer för att säkerställa genomförandet av tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan och den samordning som krävs med pågående och planerade stadsutvecklingsprojekt.

För att projektet ska minska risken för eventuella framtida kostnadsökningar, säkerställa tidig beredskap och handlingsalternativ har parterna beslutat om att införa tre kontrollstationer:

- Kontrollstation 1 efter genomförd lokalisering, beslutad av styrelsen.
- Kontrollstation 2 vid färdigställd systemhandling, beslutad av styrelsen.
- Kontrollstation 3 inför byggstart, beslutas tidigast under 2025.

Vid varje kontrollstation ska Regionen presentera en prognos avseende kostnad, funktion och tid samt vid avvikelser redovisa förslag på anpassningar för projektets fortsättning. Beslut om att projektet ska passera respektive kontrollstation fattas av styrelsen för Sverigeförhandlingens ramavtal 6, där stadens representanter från stadsledningskontoret fattar beslut på mandat från kommunstyrelsen.

Inför kontrollstation 1 genomförde Regionen en ”optimering” av tunnelbaneprojektets omfattning i syfte att hålla budget. Optimeringen innebar bland annat att tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan planeras som en fristående spåranläggning utan koppling till övriga tunnelbanesystemet. Optimeringen resulterade även i att nya tunnelbanan mellan Älvsjö och Fridhemsplan planeras med 70 meter långa tåg och ca 75 meter långa plattformar, vilket ska ställas i relation till det befintliga tunnelbanesystemet där tågen är 140 meter långa och stationerna minst 145 meter långa. Optimeringen ledde även till att respektive station endast får en uppgång var och att spårtunnlarna byggs som två enkelspårstunnlar utan service- och räddningstunnel. Kontrollstation 1 beslutades den 16 december 2021.

Inför kontrollstation 2 har Regionen återigen arbetat med kostnadsbesparande optimeringar i syfte att hålla budget, som inneburit att stationerna minskat i storlek, hisskapaciteten mellan plattformar och stationsbyggnader reducerats och att spårlinjen justerats till ett grundare läge vid Liljeholmen. Kontrollstation 2 beslutades den 14 mars 2024.

Genomförandeavtalet

Genomförandeavtalet har tagits fram gemensamt av stadsledningskontoret, trafikkontoret, exploateringskontoret och Regionen.

Avtalet, som redovisas i Bilaga 1, innebär i huvudsak att parterna är överens om följande:

- Regionen ansvarar för utbyggnaden av tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan och finansiering sker med Projektmedel enligt Ramavtalet. Byggherre är det av Regionen helägda bolaget NTAB (SL Nya Tunnelbanan AB), som handlar upp genomförandet.
- Inriktning för lokalisering av stationsentréer.
- Att samverka och stödja varandra i genomförandet av tunnelbaneprojektet för att nå målen med utbyggnad av tunnelbana och ökat bostadsbyggande i enlighet med den tidplan och de kostnadsramar som är satta.
- Om det vid tunnelbaneprojektets avslut finns kvarstående ekonomiska åtaganden mellan Parterna så ska en engångsersättning betalas innan tunnelbaneprojektet avslutas.
- Tunnelbaneprojektet ska planläggas med stöd av järnvägsplan, vilket är en juridiskt bindande beskrivning av den nya

tunnelbanelinjen och något som krävs enligt lagen om byggande av järnväg.

- Parterna är överens om ett samordnat planförfarande vilket innebär att samråd för detaljplan sker inom ramen för järnvägsplanen. Staden ansvarar för att ta fram detaljplaner.
- Avtal för permanenta och tillfälliga markupplåtelser ska tecknas och parterna har enats om en mall för nyttjanderättsavtal.
- Regionen får inte ianspråkta mark innan nyttjanderättsavtal, servitut eller annan överenskommelse tecknas.
- Permanenta och tillfälliga markupplåtelser ska tecknas för i huvudsak de områden som preciseras i järnvägsplanerna men att dessa kan komma att behöva justeras i vissa beröringspunkter.
- Regionen ska med projektmedel stå för alla ekonomiska anspråk som nyttjanderätts- samt tomträttshavare ställer mot kommunen.
- Hanteringsordning för arbeten i närheten av träd och annan vegetation.
- Huvudprincipen vid tillfälligt nyttjande av Stadens mark är att Regionen ska avlägsna alla konstruktionsdelar vid återställandet av aktuellt område. Ett eventuellt kvarlämnande av konstruktionsdelar ska föregås av ett PM som redogör planerade temporära stödkonstruktioners placering och beskaffenhet och en motivering kring varför ett kvarlämnande är aktuellt och till vilken omfattning. Parterna ska gemensamt samråda kring och godkänna sagda PM.
- Regionen har ansvaret för masshantering till följd av tunnelbaneprojektet vilket bekostas med projektmedel. Parterna åtar sig att samverka kring masshantering.
- Byggnader ska möjliggöras i omedelbar anslutning till stationsuppgångarna.
- Stationsbyggnaderna ska tåla en ovanpåliggande påbyggnad på ytterligare två våningar utan extra förstärkning och kostnad.
- Fastigheter som ägs av Staden ska upplåtas vederlagsfritt för projektets behov. Staden ska även aktivt medverka till att Regionen kan använda mark av bolag majoritetsägda av Staden utan kostnad.
- Regionen ska driva förhandlingar med befintliga nyttjanderättshavare men kommunen ska biträda Regionen.
- Kommunen ska vid överlåtelse av mark eller upplåtelse av tomträtt göra förbehåll om tunnelbanans utbyggnad.

- Platsspecifika genomförandeavtal ska tecknas för respektive stationsuppgång, antingen med Staden och/eller kommande exploatör.

Eftersom både utbyggnaden av tunnelbanan Älvsjö – Fridhemsplan och de av stadens exploateringsprojekt som berörs av tunnelbaneprojektet är i planeringsfasen, kan fortfarande många förutsättningar ändras. Vid behov av ändringar och tillägg ska tilläggsavtal till genomförandeavtalet tecknas.

Genomförandeavtalet reglerar inte finansieringen av projektet.

Ett separat genomförandeavtal för ny depå söder om Älvsjö station och nya depåanslutningar ska även tas fram.

Analys och konsekvenser / Trafikkontorets och exploateringskontorets synpunkter

Kontoren anser att genomförandeavtalet väl följer de principer som fastlades i det tidigare beslutade ramavtalet och objektsavtalet. Genomförandeavtalet reglerar framförallt principer och är av övergripande karaktär. Ytterligare och mer specifika avtal kommer att behöva träffas för tunnelbaneutbyggnaden, såsom avtal avseende permanenta och tillfälliga markupplåtelse och samverkansavtal där tunnelbaneprojektet ska samordnas med exploateringsprojekt.

Utgångspunkten är att Regionen ansvarar för de avtal som behövs för genomförandet av tunnelbaneutbyggnaden, t ex avtal med fastighetsägare samt avtal med närliggande projekt.

Genomförandet av tunnelbaneutbyggnaden kommer bli en utmaning i den täta staden och byggandet kommer att påverka stockholmarnas vardag under många år. Utbyggnaden kommer även att påverka kommande exploaterings genomförbarhet under den aktuella perioden. Staden och Regionen måste därför tillsammans planera för bästa möjliga genomförande för alla parter.

Ekonomi

Tunnelbaneutbyggnaden drivs av Regionen med medverkan från Stockholms stad. Finansieringen sker via projektmedel, som är de medel som parterna i Sverigeförhandlingens Ramavtal 6 – Storstad Stockholm samt objektsavtal avseende tunnelbana mellan Älvsjö och Fridhemsplan redan förbundet sig att tillskjuta. Det är i dessa avtal som finansieringen av projektet regleras.

En fråga som återstår att lösa i kommande avtal är vilken part som ska bekosta återställande av de befintliga funktioner som inte går att

anlägga på ursprunglig plats till följd av tunnelbaneanläggningens markanspråk. Stadens utgångspunkt är att projektmedel ska bekosta återställande av befintliga funktioner, och att staden således inte ska skjuta till mer medel för detta.

Tunnelbaneutbyggnaden kommer att innebära följdinvesteringar för staden. Erfarenheter från Stockholmsförhandlingen är att dessa följdinvesteringar omfattar t ex cykelställ, nya bänkar och utökad belysning i anslutning till de nya stationerna.

Trygghet och jämställdhet

Tunnelbanan Älvsjö – Fridhemsplan bidrar till ett mer robust kollektivtrafiksystem som kommer binda samman delar av staden som är dåligt kollektivtrafikförsörjda med större knutpunkter och nya stadsdelar. Detta kommer ha en positiv inverkan på staden i stort och kan bidra till ökad hållbar tillgänglighet och minskad segregation.

Trafikkontorets och exploateringskontorets förslag

Kontoren anser att det nu föreslagna genomförandeavtalet ger en god vägledning för båda parter i genomförandet av tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan och föreslår att exploateringsnämnden och trafiknämnden för sin del godkänner genomförandeavtalen för tunnelbanan Älvsjö – Fridhemsplan och överlämnar ärendet till kommunfullmäktige för godkännande.

Slut

Bilagor

1. Genomförandeavtal tunnelbanan Älvsjö – Fridhemsplan