

2014-01-07

Huvudavtal

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

Parter

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

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

1. Inledning

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Definitioner

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

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

- Genomförandeavtal: har den innebörd som framgår av texten i punkt 4.3
- Styrelsen: har den betydelsen som framgår av texten i punkt 11.2 i
- Delprojektstyrelse: har den innebörd som framgår av texten i punkt 11.2 ii
- Projektet: har den innebörd som framgår av texten i punkt 3.1
- Delprojekt: avser respektive utbyggnadsdel/sträcka som framgår av Punkten 3.2 i-iii
- Projektmedel: avser sådana medel som Parterna förbundit sig att enligt detta Avtal och Bilaga 1 till Delprojektavtalen tillskjuta för genomförande av Projektet respektive Delprojekt
- Rapporten: Underhandsrapporter från Trafikförvaltningen vid Stockholms läns landsting till Statens förhandlingspersoner 2013-06-05 (SL-2013-00510)
- 2.2 När det i detta Avtal hänvisas till kostnader och intäkter, är sådana kostnader och intäkter angivna i 2013 års prisnivå (januari). Samtliga intäkter och kostnader ska räknas om med KPI.
- 2.3 Till detta Huvudavtal biläggs Delprojektavtalen, med följande likalydande underbilagor till respektive Delprojektavtal:
- Bilaga 1, Investerings och finansieringsplan
 - Bilaga 2, Förskotteringsplan till avtal
 - Bilaga 3, Tidplan för utbyggnaden

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

3. Syfte och geografisk omfattning m.m.

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

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

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

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

3.2 Projektet omfattar tre Delprojekt enligt nedan:

- i. Utbyggnad av tunnelbana till Nacka och Gullmarsplan/Söderort i enlighet med sträckningsalternativ nr 6 respektive 6c enligt Rapporten. Utbyggnaden av tunnelbana till Nacka sker med stationer vid Sofia, Hammarby kanal, Sickla, Järla och Nacka Centrum. Utbyggnaden av tunnelbanan till Gullmarsplan/Söderort sker med en station vid Sofia samt en ny station i anslutning till nuvarande station Gullmarsplan. Söder om Gullmarsplan är inriktningen att bygga en ny station i Söderstaden/Slakthuset och ansluta de nya spåren till nuvarande Hagsåtragegrenen norr om station Sockenplan. Som ovan nämnts avgörs dock slutlig sträckning inom ramen för planläggningsarbetet som ska omfatta studier och samråd även av alternativa sträckningar, exempelvis med en ny station under nuvarande station Globen och en anslutning till Hagsåtragegrenen norr om station Enskede Gård. Delprojektet är uppdelat i tre etapper vilka redovisas närmare i Delprojektavtalet. Investeringskostnaden, exklusive fordon och depå, för Delprojektet uppgår till cirka 12,5 miljarder kronor. Av detta avser cirka 2,0 miljarder kronor sträckan Kungsträdgården – Sofia (etapp 1), ca 6,7 miljarder kronor sträckan från Sofia – Nacka Centrum (etapp 2) och 3,8 miljarder kronor sträckan Sofia – Gullmarsplan/Söderort (etapp 3)
- ii. Utbyggnad av tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden. Delsträckan till Hagastaden byggs ut med spårinfrastruktur i enlighet med alternativ A med en trespårslösning vid Odenplan, enligt Rapporten, med stationer vid Hagastaden och Arenastaden samt med förberedelse för en eventuell tredje station mellan dessa. Denna lösning kan medge såväl en ny linje från Arenastaden till Odenplan som genomgående trafik till/från Arenastaden, som inte negativt påverkar nuvarande Gröna linjen. Som ovan nämnts avgörs dock slutlig sträckning inom ramen för planläggningsarbetet, innefattande studier och samråd även av alternativa sträckningar. Investeringskostnaden, exklusive fordon och depå, för denna sträcka uppgår till cirka 4,1 miljarder kronor. Av detta avser cirka 2,1 miljarder kronor delsträckan Odenplan – Hagastaden, medan cirka 2,0 miljarder kronor avser delsträckan från Hagastaden – Arenastaden.
- iii. Utbyggnad av tunnelbanan från Akalla till Barkarby station, med stationer i Barkarbystaden och Barkarby station/Stockholm Väst enligt Rapporten. Som ovan nämnts avgörs dock slutlig sträckning inom ramen för planläggningsarbetet, innefattande studier och samråd även av alternativa sträckningar. Investeringskostnaden, exklusive fordon och depå, för denna sträcka uppgår till ca 2,9 miljarder kronor.

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

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

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

4. Genomförande

- 4.1 Parterna är medvetna om att det är för tidigt att i detalj reglera hur Projektet och de underliggande Delprojekten ska genomföras. Parterna är dock överens om att nedanstående principer ska gälla för genomförandet. Om inget annat anges i detta Avtal ska samtliga åtgärder i 4.1 i–ix bekostas av Projektmedel.
- i. Landstinget ansvarar för och planerar och genomför tunnelbanans utbyggnad.
 - ii. Landstinget ska planera för, projektera, upphandla och genomföra utbyggnaden av tunnelbanan till avsedd funktion. Detta inkluderar spåranläggning, stationer, biljetthallar, uppgångar till entré i gatuplan, hissar, rulltrappor med mera.
 - iii. Landstinget ska även svara för införskaffandet av fordon samt en utbyggnad av depåer och depåanslutningar till ett totalt belopp om 6 200 miljoner kronor.
 - iv. Landstinget ska i utbyggnaden säkerställa möjligheten till omstigning mellan spårbunden SL-trafik.
 - v. Landstinget svarar för att järnvägsplaner tas fram där så behövs vilka ska fastställas av Trafikverket.
 - vi. Landstinget ska ansvara för att erforderliga myndighetstillstånd, inklusive bygglov och miljötillstånd, söks för utbyggnaden av tunnelbanan. För det fall tillståndsansökningar kräver medverkan från annan Part åtar sig denne att biträda ansökan på lämpligt sätt.
 - vii. Berörd(a) Kommun(er) och Landstinget ska gemensamt ansvara för och sinsemellan jämnt dela på kostnaden för att möjliggöra omstigning mellan vägburen SL-trafik och tunnelbanan.
 - viii. Berörd(a) Kommun(er) ska ansvara för och själv bekosta anslutning av gång- och cykelvägar.
 - ix. Berörd(a) Kommun(er) ska ta fram erforderliga detaljplaner i nära samarbete med Projektet för tunnelbanans dragningar samt nödvändiga depåer, inklusive eventuella markanslutningar till spåranläggningar, och berörda Parter förbinder sig att verka för att planerna antas och vinner laga kraft. Plats för erforderliga schakt- och ovanjordsanläggningar samt arbetstunnlar ska beaktas vid planläggning. Detaljplanerna bekostas av Projektmedel till den del det huvudsakligen påkallas av Projektets genomförande.
 - x. Respektive Kommuns åtagande gällande bostadsbyggande regleras närmare i respektive Delprojektavtal. Kommuns åtagande gällande bostadsbyggande ingår inte i Projektmedel.
- 4.2 Parterna ska i Delprojektavtalen närmare reglera konsekvenserna av Projektet på befintlig trafik, Parternas anläggningar samt temporära trafikomläggningar. Kostnaderna för sådana åtgärder ska bekostas med Projektmedel.

- 4.3 Ett Genomförandeavtal mellan Landstinget och berörda Kommuner inom respektive Delprojekt ska tas fram, så snart som det är möjligt för godkännande i respektive Parts beslutande organ.

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

5. Markåtkomst

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

6. Ägande

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

7. Finansiering

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

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

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

8. Risk och fördyringar

- 8.1 Eventuella kostnadsökningar upp till ett tak på 2 925 miljoner kronor ska bäras av Parterna i respektive Delprojekt enligt vad som framgår av Delprojektavtalens bilaga 1, tabell 5.
- 8.2 Om kostnadsökningarna i förhållande till investeringsbeloppen i respektive Delprojekt understiger takbeloppen ska Staten, Landstinget och Stockholms stad omfördela sitt

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

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

- 8.3 Eventuell intäktsminskning från trängselskatten ska bäras av Staten.
- 8.4 Eventuella kostnadsminskningar i förhållande till investeringsbeloppen i respektive Delprojektavtal bilaga 1, ska tillgodoräknas de finansierande Parterna enligt vad som framgår av Delprojektavtalens bilaga 1.
- 8.5 Landstinget ansvarar för eventuella fördyringar som uppkommer genom fordon, depåer och depåanslutningar.

9. Tidplan

- 9.1 Första byggstart för Projektet bedöms kunna ske 2016, och sista färdigställande ca 2025. Preciserade tidpunkter anges i respektive Delprojektavtal. Tiden är exklusive tid för eventuella överklaganden.
- 9.2 Landstinget åtar sig att med Projektmedel upprätta ett förslag på huvudtidplan för Projektet och för varje Delprojekt upprätta en mer preciserad tidplan som fastställs i respektive Genomförandeavtal. Tidplanerna ska upprättas i samverkan med berörda Parter.
- 9.3 Parterna åtar sig att snarast ingå Genomförandeavtal för Delprojekten vilka ska godkännas genom beslut i respektive Parts beslutande organ, som senare vinner laga kraft.
- 9.4 Parterna ska hålla varandra informerade om omständigheter som kan komma att påverka tidplanerna.
- 9.5 Parterna är medvetna om att planprocesser, tillståndsprocesser och övriga processer, som en eventuell tillåtlighetsprövning, kan komma att påverka tidplanen.

10. Drift och underhåll

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

11. Organisation och samverkan

Allmänt

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

11.2 Parternas samverkan ska huvudsakligen ske på två nivåer:

- i. Ett partssammansatt samverkansorgan ("Styrelsen") för principiella frågor med överblick över samtliga Delprojekt och bostadsbyggande med representanter från samtliga Parter.
- ii. En styrelse för respektive Delprojekt ("Delprojektstyrelse"), med två representanter vardera från tjänstemannaorganisationen inom Landstinget och berörda Kommuner. Representanter från Staten medverkar vid behov. Respektive Delprojektstyrelse leds av Landstinget.

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

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

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

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

Styrelsen

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

11.6 Styrelsen behandlar frågor som rör arbetena enligt detta Avtal, såsom:

- Projektets omfattning och avgränsning;
- huvudtidplan;
- budget och prognoser för Projektet, samt;
- andra frågor av stor vikt eller av väsentlig betydelse.

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

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

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

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

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

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

Delprojektstyrelse

- 11.12 En Delprojektstyrelse ska utses för varje Delprojekt. Varje Delprojektstyrelse ska vara ansvarig för respektive Delprojekt, och rapporterar till Parterna och Styrelsen. Delprojektstyrelsens mandat ska utgå ifrån detta Avtal. Varje Delprojektstyrelse ansvarar för att, vid behov, enhälligt och utifrån Genomförandavtalen besluta om inriktningen för utbyggnaden.
- 11.13 Delprojektstyrelsen kan, när så bedöms erforderligt, adjungera lämplig person med expertkompetens till Delprojektstyrelsen för deltagande i en eller flera frågor.

12. Ändringar i Avtalet

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

13. Övrigt

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

14. Särskilt om detaljplaner

- 14.1 Parterna är medvetna om att respektive Kommuns beslutande organ beslutar om att anta detaljplan. Beslut om detaljplan ska föregås av samråd med dem som berörs av planen och andra beredningsåtgärder. Parterna är medvetna om att sakägare har rätt att överklaga beslut att anta detaljplan och att beslut om antagande av detaljplan kan prövas av länsstyrelsen och mark- och miljödomstolen, vilket kan påverka tidplaner.
- 14.2 Parterna är överens om att respektive Delprojektavtal inte är bindande för respektive Kommun vid prövning av förslag till detaljplan.

15. Villkor för Avtalets giltighet

- 15.1 Detta Avtal gäller under förutsättningarna:

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

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

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

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

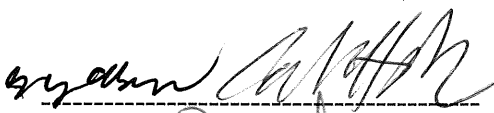
dels att Stockholms landstingsfullmäktige godkänner Avtalet genom ett beslut som vinner laga kraft.

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

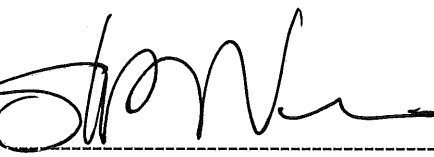
- 15.2 Om något villkor enligt 15.1 ovan inte uppfylls, något Delprojekt inte kan genomföras t.ex. på grund av att detaljplaner, järnvägsplaner, tillstånd eller liknande inte erhålls, kraftigt försenas eller erhålls med innehåll som i väsentlig mån avviker från vad som förutsattes vid detta Avtals ingående,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

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

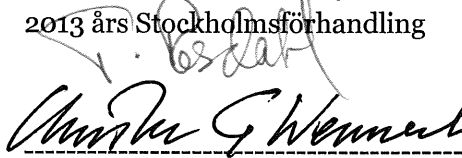
Stockholm den / 2014




2013 års Stockholmsförhandling




Stockholms stad



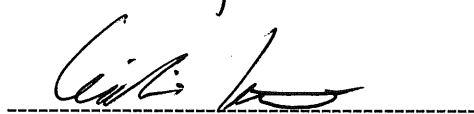
Stockholms läns landsting



Nacka kommun



Solna stad

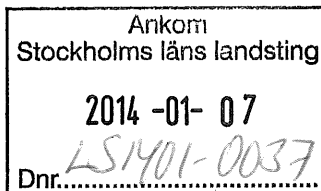


Järfälla kommun

Bilaga 1: Delprojektavtal – tunnelbana till Nacka och Gullmarsplan/Söderort

Bilaga 2: Delprojektavtal – tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden

Bilaga 3: Delprojektavtal – tunnelbana till Järfälla/Barkarby



2014-01-07

Delprojektavtal

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

Tunnelbana till Nacka och Gullmarsplan/Söderort

Parter

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

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

1. Inledning

- 1.1 Enligt kommittédirektiv (2013:22) för 2013 års Stockholmsförhandling ska förhandlarna ta fram förslag till finansiering av tunnelbanans förlängning mellan Kungsträdgården och Nacka m.fl. sträckningar.
- 1.2 Det ingår i förhandlarnas uppdrag att säkerställa ett snabbt genomförande av utbyggnaden med största möjliga samhällsekonomiska nytta.
- 1.3 Parterna har i Huvudavtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling ("Huvudavtalet") tillsammans med Solna stad och Järfälla kommun överenskommit om huvudprinciperna för utbyggnaden av tunnelbanan. Parterna kommer i detta avtal ("Delprojektavtalet"), vilket utgör en bilaga till Huvudavtalet, närmare precisera genomförandeansvar, bostadsbyggande, finansierings- och medfinansieringsfrågor såvitt avser utbyggnaden av tunnelbana till Nacka och Gullmarsplan/Söderort ("Delprojektet").
- 1.4 De definitioner som anges i Huvudavtalet ska äga motsvarande tillämpning i detta Delprojektavtal, såvitt inte annat är angivet i detta Delprojektavtal.

2. Delprojektavtalets omfattning

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

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

- 2.2 Delprojektet är uppdelat i tre etapper; Etapp 1 Kungsträdgården - Sofia, Etapp 2 från Sofia – Nacka Centrum, Etapp 3 från Sofia – Gullmarsplan/Söderort. Parternas del av risken avseende fördyringar inom Delprojektet fördelas i enlighet med vad som anges i Bilaga 1 tabell 5.
- 2.3 Delprojektet kommer att planläggas antingen med detaljplan enligt plan- och bygglagen, PBL, eller med både detaljplan och järnvägsplan enligt lagen om byggande av järnväg. Planläggningen är påbörjad för sträckan Kungsträdgården – Nacka Centrum där det bl.a. har genomförts ett omfattande samråd med allmänhet och organisationer. Det har även fattats beslut av Länsstyrelsen enligt 6 kap. 5 § miljöbalken att Delprojektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.
- 2.4 Investeringskostnaden, exklusive depå och fordon, för denna utbyggnad beräknas till totalt ca 12 500 miljoner kronor, uppdelat på 2 000 miljoner kronor för Etapp 1 (Kungsträdgården – Sofia), 6 700 miljoner kronor för Etapp 2 (från Sofia - Nacka Centrum) och 3 800 miljoner kronor för Etapp 3 (från Sofia - Gullmarsplan/Söderort).
- 2.5 Utbyggnaden av tunnelbana i detta Delprojektska bidra till ca 42 900 bostäder i Stockholms stad och ca 13 500 bostäder i Nacka kommun enligt åtagande i punkt 3 nedan.

3. Parternas åtaganden

3.1 Parterna är överens om:

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

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

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

- 3.3 Staten ska tillskjuta 9 050 miljoner kronor i enlighet med upprättad investerings- och finansieringsplan (bilaga 1).
- 3.4 Stockholms stad åtar sig att själv eller genom annan markägare/bostadsexploator uppföra ca 42 900 bostäder i tunnelbanesträckningens influensområde fram till senast år 2030, med en genomsnittlig takt av ca 2 500 bostäder per år. Antalet gäller färdigställda bostäder vars detaljplaner antas från och med 2014. Stockholm stad åtar sig också att bidra med 2 350 miljoner kronor i medfinansiering i enlighet med upprättat investerings- och finansieringsplan (bilaga 1). Vidare ska Stockholm stad bidra till att utrymme för tunnelbanedepå kan skapas.
- 3.5 Nacka kommun åtar sig att själv eller genom annan markägare/bostadsexploator uppföra ca 13 500 bostäder på västra Sicklaön fram till senast år 2030, med en genomsnittlig takt av 800 bostäder per år. Antalet gäller färdigställda bostäder vars detaljplaner antas från och med 2014. Nacka kommun åtar sig också att bidra med 850 miljoner kronor i medfinansiering i enlighet med upprättad investerings- och finansieringsplan (bilaga 1). Vidare ska Nacka kommun bidra till att utrymme för tunnelbanedepå kan skapas.
- 3.6 Landstinget åtar sig att samråda med Stockholms stad och Nacka kommun avseende depåbehovet och depåanslutningar i syfte att gemensamt finna lämplig depåmark och underlätta etablering av erforderlig depå.
- 3.7 Stockholms stad och Nacka kommun ska verka för att nya detaljplaner, som möjliggör utbyggnad av tunnelbanan, antas och vinner laga kraft i enlighet med tidplan. Stockholms stad och Nacka kommun åtar sig att genomföra erforderligt planarbete enligt överenskommen tidplan (bilaga 3).

4. Risk och fördyringar

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

5. Särskilt om trängselskatt

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

6. Betalning

- 6.1 Kommunerna och Landstinget åtar sig att göra tidig inbetalning/förskottering av medel för tunnelbaneutbyggnaden enligt bifogad förskotteringsplan (bilaga 2). Återbetalning av dessa medel sker i enlighet med förskotteringsplanen.
- 6.2 Parterna ska utöver ovanstående till Landstinget erlægga belopp enligt investerings- och finansieringsplan (bilaga 1) senast 30 dagar efter att Landstinget anmodat Parterna att betala. Sådan faktura ska avse det belopp som anges för respektive kalenderår och sändas under samma kalenderår. Vid fakturering ska ovan angivna belopp justeras i förhållande till förändring i konsumentprisindex (KPI) från januari 2013 enligt bilagan.

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

7. Genomförandeformer

- 7.1 Delprojektet tunnelbana till Nacka och Gullmarsplan/Söderort inleds med formell planlägningsprocess under Landstingets ledning, innefattande förstudier, samråd, samt tillståndsprövning.
- 7.2 Landstinget är huvudman för tunnelbaneutbyggnaden och ska genomföra upphandlingar och vidta övriga relevanta åtgärder för att genomföra utbyggnaden.
- 7.3 Vissa arbeten, till exempel schaktningsarbeten vid stationer och tunnelmynningar, kommer att påverka trafiken på Kommunernas allmänna gator i större och mindre omfattning. Det åligger Landstinget att i samråd med respektive Kommun planera och minimera nödvändig trafikpåverkan. Eventuella inskränkningar i tunnelbanetrafiken ska kunna uppvägas genom till exempel förstärkning och komplettering av den ordinarie busstrafiken. Respektive Kommun ansvarar med Projektmedel för erforderlig ombyggnad och anpassning av gator för ökad busstrafik i befogad utsträckning. Parterna ska i Genomförandeaftal närmare reglera den för sträckningen relevanta trafikpåverkan, kostnaderna och lämpliga lösningar för denna.
- 7.4 Planeringen och genomförandet av Delprojektets anläggningar som berör eller på något sätt påverkar kommunala anläggningar som t.ex. markförlagda ledningar ska ske i nära samverkan med respektive Kommun och med följande av Kommunens ordinarie rutiner. Kommunerna ska ha rätt att fortlöpande kontrollera utförandet av arbetet i frågor som har väsentlig betydelse, på plats hos Landstinget. Landstinget ska på begäran av en Kommun även lämna information och svara på frågor om utförandet i Delprojekten. Kommunerna ska även äga rätt att delta i relevanta möten som äger rum för utförandet av Delprojekten.
- 7.5 Landstinget förbinder sig att följa respektive Kommuns anvisningar för byggtrafik. Parterna åtar sig att i varje Delprojekt överenskomma om lämpliga gatusträckningar för transporter. Detaljerade anvisningar redovisas i samband med slutliga ställningstaganden för respektive trafikplaneringsplan. Projektmedel ska bekosta befogade trafiksäkerhetshöjande åtgärder utefter de gator där byggtrafiken ska gå med utgångspunkt från kostnadseffektivitet. Respektive Kommun utför de trafiksäkerhetshöjande åtgärderna efter samråd med Landstinget.

8. Markåtkomst

- 8.1 Kommunerna och Landstinget ska komma överens om hur mark som Kommunerna äger/förfogar över ska överlätas/upplätas till Landstinget med Projektmedel för genomförande av detta Delprojekt och/eller Projektet. Parterna ska därvid i separata avtal antingen överenskomma om servitut, överlåtelse av 3D-utrymme eller upplåtelse av 3D-utrymme med tomträtt på marknadsmässiga villkor. Vid eventuella anslutningar till eller ändringar av annan Parts anläggning ska Landstinget träffa särskilda avtal om äganderättens gränsdragning.
- 8.2 I den mån fastighet som ägs av Kommun behövs för detta Delprojekt och/eller Projektet ska värdering av sådan fastighet ske gemensamt mellan Landstinget och

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

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

8.4 I det fall mark ägs av Kommun och har upplåtits med tomträtt ska Kommunen medverka till att Landstinget får utnyttja den rätt som Kommunen har enligt tomträttsavtalet i den mån det behövs för Projektets genomförande.

9. Organisation och arbetssätt

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

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

9.3 Parterna ska fortlöpande informeras om hur Delprojektet framskrider.

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

10. Uppföljning

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

11. Extern information

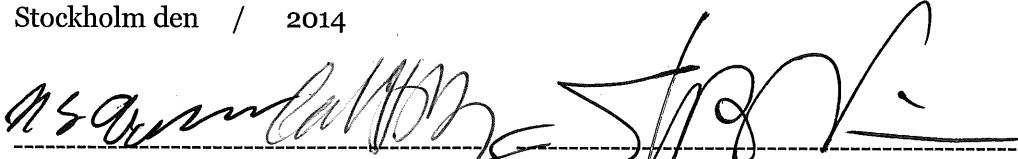
Parterna ska samråda kring planering av och huvudsakligt innehåll i gemensam och väsentlig extern information avseende utbyggnad av tunnelbana. Ansvar för extern information åvilar enligt Avtalet Landsting.

12. Övrigt

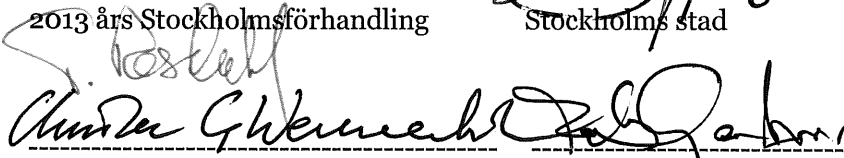
Bestämmelserna i punkterna 12-16 i Huvudavtalet äger motsvarande tillämpning på detta Delprojektavtal, varvid referens till Huvudavtal eller Avtalet ska, när så erfordras, avse referens till detta Delprojektavtal.

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

Stockholm den / 2014



2013 års Stockholmsförhandling Stockholms stad

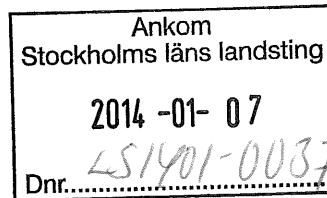


Stockholms läns landsting Nacka kommun

Bilaga 1: Parternas finansieringsandelar och fördelning av fördyringsrisker

Bilaga 2: Utbetalnings- och förskotteringsplan

Bilaga 3: Tidplan för utbyggnaden



2014-01-07

Delprojektavtal

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

Tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden

Parter

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

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

1. Inledning

- 1.1 Enligt kommittédirektiv (2013:22) för 2013 års Stockholmsförhandling ska förhandlarna ta fram förslag till finansiering av tunnelbanans förlängning mellan Kungsträdgården och Nacka m.fl. sträckningar.
- 1.2 Det ingår i förhandlarnas uppdrag att säkerställa ett snabbt genomförande av utbyggnaden med största möjliga samhällsekonomiska nytta.
- 1.3 Parterna har i Huvudavtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling ("Huvudavtalet") tillsammans med Nacka kommun och Järfälla kommun överenskommit om huvudprinciperna för utbyggnaden av tunnelbanan. Parterna kommer i detta avtal ("Delprojektavtalet"), vilket utgör en bilaga till Huvudavtalet, närmare precisera genomförandeansvar, bostadsbyggande, finansierings- och medfinansieringsfrågor såvitt avser utbyggnaden av tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden ("Delprojektet").
- 1.4 De definitioner som anges i Huvudavtalet ska äga motsvarande tillämpning i detta Delprojektavtal, såvitt inte annat är angivet i detta Delprojektavtal.

2. Delprojektavtalets omfattning

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

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

- 2.2 Delprojektet är uppdelat i två etapper; Etapp 1 Odenplan - Hagastaden, Etapp 2 från Hagastaden – Arenastaden. Parternas del av risken avseende fördyringar inom Delprojektet fördelas i enlighet med vad som anges i Bilaga 1, tabell 5.
- 2.3 Delprojektet kommer att planläggas antingen med detaljplan enligt plan- och bygglagen, PBL, eller med både detaljplan och järnvägsplan enligt lagen om byggande av järnväg.
- 2.4 Investeringskostnaden, exklusive depå och fordon, för denna utbyggnad beräknas till totalt ca 4 100 miljoner kronor, uppdelat på 2 100 miljoner kronor för Etapp 1 (Odenplan - Hagastaden) och 2 000 miljoner kronor för Etapp 2 (från Hagastaden - Arenastaden).
- 2.5 Utbyggnaden av tunnelbana i detta Delprojekt ska bidra till ca 3 000 bostäder i Stockholms stad och ca 4 500 bostäder i Solna stad enligt åtagande i punkt 3 nedan.

3. Parternas åtagande

3.1 Parterna är överens om:

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

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

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

- 3.3 Staten ska tillskjuta 2 650 miljoner kronor i enlighet med upprättad investerings- och finansieringsplan (bilaga 1).
- 3.4 Stockholms stad åtar sig att själv eller genom annan markägare/bostadsexploatör uppföra ca 3 000 bostäder i Hagastaden fram till senast år 2030, med en genomsnittlig takt av ca 200 bostäder per år. Antalet gäller färdigställda bostäder vars detaljplaner antas från och med 2014. Stockholm stad åtar sig också att bidra med 600 miljoner

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

- 3.5 Solna stad åtar sig att själv eller genom annan markägare/bostadsexploator uppföra ca 4 500 bostäder i Hagastaden och Arenastaden fram till senast år 2030, med en genomsnittlig takt av ca 300 bostäder per år. Antalet gäller färdigställda bostäder vars detaljplaner antas från och med 2014. Solna stad åtar sig också att bidra med 600 miljoner kronor i medfinansiering (varvid 100 miljoner kronor avser Etapp 1 och 500 miljoner kronor avser Etapp 2), i enlighet med upprättad investerings- och finansieringsplan (bilaga 1). Vidare ska Solna stad bidra till att utrymme för tunnelbanedepå kan skapas.
- 3.6 Landstinget åtar sig att samråda med Solna stad och Stockholms stad avseende depåbehovet och depåanslutningar i syfte att gemensamt finna lämplig depåmark och underlätta etablering av erforderlig depå.
- 3.7 Stockholms stad och Solna stad ska verka för att nya detaljplaner, som möjliggör utbyggnad av tunnelbanan, antas och vinner laga kraft i enlighet med tidplan. Stockholms stad och Solna stad åtar sig att genomföra erforderligt planarbete enligt överenskommen tidplan (bilaga 3).

4. Risk och fördyringar

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

5. Särskilt om trängselskatt

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

6. Betalning

- 6.1 Kommunerna och Landstinget åtar sig att göra tidig inbetalning/förskottering av medel för tunnelbaneutbyggnaden enligt bifogad förskotteringsplan (bilaga 2). Återbetalning av dessa medel sker i enlighet med förskotteringsplanen.
- 6.2 Parterna ska utöver ovanstående till Landstinget erlägga belopp enligt investerings- och finansieringsplan (bilaga 1) senast 30 dagar efter att Landstinget anmodat Parterna att betala. Sådan faktura ska avse det belopp som anges för respektive kalenderår och sändas under samma kalenderår. Vid fakturering ska ovan angivna belopp justeras i förhållande till förändring i konsumentprisindex (KPI) från januari 2013 enligt bilagan.
- 6.3 Om Delprojektet senareläggs med mer än ett år jämfört med överenskommelsen i huvudtidplanen ska betalningsplanen revideras för att överensstämma med behov av medel (dvs. en prestationsbaserad betalplan).

7. Genomförandeformer

- 7.1 Delprojektet tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden inleds med formell planlägningsprocess under Landstingets ledning, innefattande förstudier, samråd, samt tillståndsprövning.
- 7.2 Landstinget är huvudman för tunnelbaneutbyggnaden och ska genomföra upphandlingar och vidta övriga relevanta åtgärder för att genomföra utbyggnaden.
- 7.3 Vissa arbeten, till exempel schaktningsarbeten vid stationer och tunnelmynningar, kommer att påverka trafiken på Kommunernas allmänna gator i större och mindre omfattning. Det åligger Landstinget att i samråd med respektive Kommun planera och minimera nödvändig trafikpåverkan. Eventuella inskränkningar i tunnelbanetrafiken ska kunna uppvägas genom till exempel förstärkning och komplettering av den ordinarie busstrafiken. Respektive Kommun ansvarar med Projektmedel för erforderlig ombyggnad och anpassning av gator för ökad busstrafik i befogad utsträckning. Parterna ska i Genomförandeavtal närmare reglera den för sträckningen relevanta trafikpåverkan, kostnaderna och lämpliga lösningar för denna.
- 7.4 Planeringen och genomförandet av Delprojektets anläggningar som berör eller på något sätt påverkar kommunala anläggningar som t.ex. markförlagda ledningar ska ske i nära samverkan med respektive Kommun och med följande av Kommunens ordinarie rutiner. Kommunerna ska ha rätt att fortlöpande kontrollera utförandet av arbetet i frågor som har väsentlig betydelse, på plats hos Landstinget. Landstinget ska på begäran av en Kommun även lämna information och svara på frågor om utförandet i Delprojekten. Kommunerna ska även äga rätt att delta i relevanta möten som äger rum för utförandet av Delprojekten.
- 7.5 Landstinget förbinder sig att följa respektive Kommuns anvisningar för byggtrafik. Parterna åtar sig att i varje Delprojekt överenskomma om lämpliga gatusträckningar för transporter. Detaljerade anvisningar redovisas i samband med slutliga ställningstaganden för respektive trafikordningsplan. Projektmedel ska bekosta befogade trafiksäkerhetshöjande åtgärder utefter de gator där byggtrafiken ska gå med utgångspunkt från kostnadseffektivitet. Respektive Kommun utför de trafiksäkerhetshöjande åtgärderna efter samråd med Landstinget.

8. Markåtkomst

- 8.1 Kommunerna och Landstinget ska komma överens om hur mark som Kommunerna äger/förfogar över ska överlätas/upplätas till Landstinget med Projektmedel för genomförande av detta Delprojekt och/eller Projektet. Parterna ska därvid i separata avtal antingen överenskomma om servitut, överlåtelse av 3D-utrymme eller upplåtelse av 3D-utrymme med tomträtt på marknadsmässiga villkor. Vid eventuella anslutningar till eller ändringar av annan Parts anläggning ska Landstinget träffa särskilda avtal om äganderättens gränsdragning.
- 8.2 I den mån fastighet som ägs av Kommun behövs för detta Delprojekt och/eller Projektet ska värdering av sådan fastighet ske gemensamt mellan Landstinget och Kommunen utifrån förutsättningen att fastigheten ska användas för trafikändamål. Härvid noteras att erforderlig mark som ska användas för spårdrift eller etableringsyta ska upplätas utan kostnad samt att marknadsvärdet för depåmark ska fastställas enligt gällande regler, motsvarande ett försiktigt industrimarksvärde.
- 8.3 Fastighet som ska utnyttjas under drifttiden ska i första hand utgöras av kvartersmark.

8.4 I det fall mark ägs av Kommun och har upplåtits med tomträtt ska Kommunen medverka till att Landstinget får utnyttja den rätt som Kommunen har enligt tomträttsavtalet i den mån det behövs för Projektets genomförande.

9. Organisation och arbetssätt

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

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

9.3 Parterna ska fortlöpande informeras om hur Delprojektet framskrider.

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

10. Uppföljning

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

11. Extern information

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

12. Övrigt

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

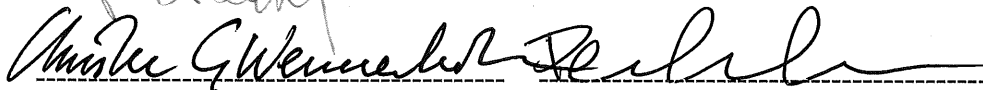
Detta Delprojektavtal har upprättats i fyra originalexemplar av vilka undertecknade Parter erhållit var sitt exemplar.

Stockholm den / 2014



2013 års Stockholmsförhandling

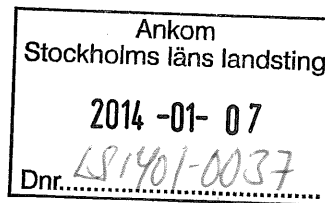
Stockholms stad



Stockholms läns landsting

Solna stad

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



2014-01-07

Delprojektavtal

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

Tunnelbana till Järfälla/Barkarby

Parter

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

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

1. Inledning

- 1.1 Enligt kommittédirektiv (2013:22) för 2013 års Stockholmsförhandling ska förhandlingarna ta fram förslag till finansiering av tunnelbanans förlängning mellan Kungsträdgården och Nacka m.fl. sträckningar.
- 1.2 Det ingår i förhandlingarnas uppdrag att säkerställa ett snabbt genomförande av utbyggnaden med största möjliga samhällsekonomiska nytta.
- 1.3 Parterna har i Huvudavtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling ("Huvudavtalet") tillsammans med Nacka kommun och Solna stad överenskommit om huvudprinciperna för utbyggnaden av tunnelbanan. Parterna kommer i detta avtal ("Delprojektavtalet"), vilket utgör en bilaga till Huvudavtalet, närmare precisera genomförandeansvar, bostadsbyggande, finansierings- och medfinansieringsfrågor såvitt avser utbyggnaden av tunnelbana till Järfälla/Barkarby ("Delprojektet").
- 1.4 De definitioner som anges i Huvudavtalet ska äga motsvarande tillämpning i detta Delprojektavtal, såvitt inte annat är angivet i detta Delprojektavtal.

2. Delprojektavtalets omfattning

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

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

- 2.2 Delprojektet kommer att planläggas antingen med detaljplan enligt plan och bygglagen, PBL, eller med både detaljplan och järnvägsplan enligt lagen om byggande av järnväg.
- 2.3 Investeringskostnaden, exklusive depå och fordon, för denna utbyggnad beräknas till ca 2 900 miljoner kronor.
- 2.4 Utbyggnaden av tunnelbana i detta Delprojekt ska bidra till ca 14 000 bostäder i Järfälla kommun enligt åtagande i punkt 3 nedan.

3. Parternas åtaganden

3.1 Parterna är överens om:

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

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

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

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

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

- 3.4 Järfälla kommun åtar sig att själv eller genom annan markägare/bostadsexploatör uppföra ca 14 000 bostäder i tunnelbanans influensområde fram till senast år 2030, med en genomsnittlig takt av ca 825 bostäder per år. Antalet gäller färdigställda bostäder vars detaljplaner antas från och med 2014. Järfälla kommun åtar sig också att bidra med 800 miljoner kronor i medfinansiering i enlighet med upprättad investerings- och finansieringsplan (bilaga 1). Vidare ska Järfälla kommun bidra till att utrymme för tunnelbanedepå kan skapas.
- 3.5 Landstinget åtar sig att samråda med Järfälla kommun och Stockholms stad avseende depåbehovet och depåanslutningar i syfte att gemensamt finna lämplig depåmark och underlätta etablering av erforderlig depå.

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

4. Risk och fördyringar

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

5. Särskilt om trängselskatt

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

6. Betalning

- 6.1 Järfälla kommun och Landstinget åtar sig att göra tidig inbetalning/förskottering av medel för tunnelbaneutbyggnaden enligt bifogad förskotteringsplan (bilaga 2). Återbetalning av dessa medel sker i enlighet med förskotteringsplanen.
- 6.2 Parterna ska utöver ovanstående till Landstinget erlægga belopp enligt investerings- och finansieringsplan (bilaga 1) senast 30 dagar efter att Landstinget anmodat Parterna att betala. Sådan faktura ska avse det belopp som anges för respektive kalenderår och sändas under samma kalenderår. Vid fakturering ska ovan angivna belopp justeras i förhållande till förändring i konsumentprisindex (KPI) från januari 2013 enligt bilagan.
- 6.3 Om Delprojektet senareläggs med mer än ett år jämfört med överenskommelsen i huvudtidplanen ska betalningsplanen revideras för att överensstämja med behov av medel (dvs. en prestationsbaserad betalplan).

7. Genomförandeformer

- 7.1 Delprojektet tunnelbana till Järfälla/Barkarby inleds med formell planläggningsprocess under Landstingets ledning, innefattande förstudier, samråd samt tillståndsprövning.
- Landstinget är huvudman för tunnelbaneutbyggnaden och ska genomföra upphandlingar och vidta övriga relevanta åtgärder för att genomföra utbyggnaden.
- 7.2 Vissa arbeten, till exempel schaktningsarbeten vid stationer och tunnelmynningar, kommer att påverka trafiken på Kommunernas allmänna gator i större och mindre omfattning. Det åligger Landstinget att i samråd med respektive Kommun planera och minimera nödvändig trafikpåverkan. Eventuella inskränkningar i tunnelbanetrafiken ska kunna uppvägas genom till exempel förstärkning och komplettering av den ordinarie busstrafiken. Respektive Kommun ansvarar med Projektmedel för erforderlig ombyggnad och anpassning av gator för ökad busstrafik i befogad utsträckning.

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

- 7.3 Planeringen och genomförandet av Delprojektets anläggningar som berör eller på något sätt påverkar kommunala anläggningar som t.ex. markförlagda ledningar ska ske i nära samverkan med respektive Kommun och med följande av Kommunens ordinarie rutiner. Kommunerna ska ha rätt att fortlöpande kontrollera utförandet av arbetet i frågor som har väsentlig betydelse, på plats hos Landstinget. Landstinget ska på begäran av en Kommun även lämna information och svara på frågor om utförandet i Delprojekten. Kommunerna ska även äga rätt att delta i relevanta möten som äger rum för utförandet av Delprojekten.
- 7.4 Landstinget förbinder sig att följa respektive Kommuns anvisningar för byggtrafik. Parterna åtar sig att i varje Delprojekt överenskomma om lämpliga gatusträckningar för transporter. Detaljerade anvisningar redovisas i samband med slutliga ställningstaganden för respektive trafikordningsplan. Projektmedel ska bekosta befogade trafiksäkerhetshöjande åtgärder utefter de gator där byggtrafiken ska gå med utgångspunkt från kostnadseffektivitet. Respektive Kommun utför de trafiksäkerhetshöjande åtgärderna efter samråd med Landstinget.

8. Markåtkomst

- 8.1 Kommunerna och Landstinget ska komma överens om hur mark som Kommunerna äger/förfogar över ska överlåtas/upplåtas till Landstinget med Projektmedel för genomförande av detta Delprojekt och/eller Projektet. Parterna ska därvid i separata avtal antingen överenskomma om servitut, överlåtelse av 3D-utrymme eller upplåtelse av 3D-utrymme med tomträtt på marknadsmässiga villkor. Vid eventuella anslutningar till eller ändringar av annan Parts anläggning ska Landstinget träffa särskilda avtal om äganderättens gränsdragning.
- 8.2 I den mån fastighet som ägs av Kommun behövs för detta Delprojekt och/eller Projektet ska värdering av sådan fastighet ske gemensamt mellan Landstinget och Kommunen utifrån förutsättningen att fastigheten ska användas för trafikändamål. Härvid noteras att erforderlig mark som ska användas för spårdrift eller etableringsyta ska upplåtas utan kostnad samt att marknadsvärdet för depåmark ska fastställas enligt gällande regler, motsvarande ett försiktigt industrimarksvärde.
- 8.3 Fastighet som ska utnyttjas under drifttiden ska i första hand utgöras av kvartersmark.
- 8.4 I det fall mark ägs av Kommun och har upplåtits med tomträtt ska Kommunen medverka till att Landstinget får utnyttja den rätt som Kommunen har enligt tomträttsavtalet i den mån det behövs för Projektets genomförande.

9. Organisation och arbetssätt

- 9.1 Detta Delprojekt ska organiseras utifrån vad som framgår av Huvudavtalet, punkt 11.
- 9.2 En Delprojektstyrelse ska utses med två representanter från vardera av tjänstemannaorganisationerna inom Landstinget, Stockholms stad och Järfälla kommun.
- 9.3 Parterna ska fortlöpande informeras om hur Delprojektet framskrider.

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

10. Uppföljning

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

11. Extern information

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

12. Övrigt

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

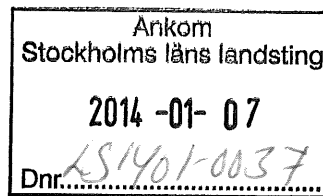
Utöver vad som anges i Huvudavtalet, gäller såsom villkor för detta Delprojektavtals giltighet att riksdagen beslutar att godkänna att Staten överläter fastigheten Barkarby 4:1 i enlighet med vad som anges i punkten 3.3 ovan.

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

Stockholm den / 2014

| | |
|--|--|
|  ----- 2013 års Stockholmsförhandling |  ----- Stockholms stad |
|  ----- Stockholms läns landsting |  ----- Järfälla kommun |

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



Bilaga 1, Investerings- och finansieringsplan

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

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

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

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

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

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

Tabell 1: Finansiering av infrastruktur

Miljarder kronor i 2013 års prisnivå (januari).

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

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

Tabell 2: Årliga investeringskostnader

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

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

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

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

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

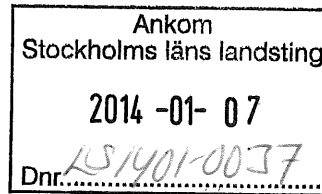
Tabell 4: Intäkts- och investeringskalkylen
Miljoner kronor (löpande priser).

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

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

Miljoner kronor.

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



Bilaga 2, Förskotteringsplan till avtal

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

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

Förskotteringen består av två delar:

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

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

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

Tabell 1 Inbetalning

Miljoner kronor i 2013 års prisnivå (januari).

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

Tabell 2 Återbetalning

Miljoner kronor i 2013 års prisnivå (januari).

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

*Bostadstillskott räknas som färdigställda bostäder, från 2014-01-01 till 2030-12-31, vars detaljplaner antas från och med 2014-01-01.

**Förutsätter fastighetsöverlåtelse i enlighet med punkt 3.3 i Delprojektavtal för tunnelbana till Järfälla/Barkarby.

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

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

| | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
|---|-------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Planering * | Start senast 2014 | | | | | | | | | | | |
| Detaljplaner/Järnvägsplan | | | | | | | | | | | | |
| Tillståndsprövn vattenverksamhet | | | | | | | | | | | | |
| Upphandling/utbyggnad | Start senast 2018 | | | | | | | | | | | |
| Trafikstart | Cirka 2025 | | | | | | | | | | | |
| * Avser t.ex. Förstudie, Fördjupad förstudie, Systemhandling och Bygghandling | | | | | | | | | | | | |

Tabell 2: Odenplan – Hagastaden – Arenastaden

| | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
|---|-------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Planering * | Start senast 2014 | | | | | | | | | | | |
| Detaljplaner/Järnvägsplan | | | | | | | | | | | | |
| Tillståndsprövn vattenverksamhet | | | | | | | | | | | | |
| Upphandling/utbyggnad | Start senast 2016 | | | | | | | | | | | |
| Trafikstart till Hagastaden | Cirka 2020 | | | | | | | | | | | |
| Trafikstart till Arenastaden | Cirka 2022 | | | | | | | | | | | |
| * Avser t.ex. Förstudie, Fördjupad förstudie, Systemhandling och Bygghandling | | | | | | | | | | | | |

Tabell 3: Akalla – Barkarby

| | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
|---|-------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Planering * | Start senast 2014 | | | | | | | | | | | |
| Detaljplaner/Järnvägsplan | | | | | | | | | | | | |
| Tillståndsprövn vattenverksamhet | | | | | | | | | | | | |
| Upphandling/utbyggnad | Start senast 2016 | | | | | | | | | | | |
| Trafikstart | Cirka 2021 | | | | | | | | | | | |
| * Avser t.ex. Förstudie, Fördjupad förstudie, Systemhandling och Bygghandling | | | | | | | | | | | | |