



Stadsledningsförvaltningen

Tjänsteskrivelse

2024-11-21

KS/2014:1

## Lägesrapport utbyggnad tunnelbana enligt Stockholms-överenskommelsen respektive station Södra Hagalund enligt Sverigeförhandlingen

### Förslag till beslut

Kommunstyrelsen tar del av lägesrapporten av utbyggnaden av tunnelbanan och stationen Södra Hagalund.

Kommunstyrelsen ger stadsdirektören i uppdrag att vid nästkommande möte med tunnelbanestyrelserna framföra att staten, som ägare av avtalen, måste redovisa hur den ekonomiska situation som uppstått ska hanteras för att möjliggöra ett färdigställande av tunnelbanan enligt tidplan.

Kommunstyrelsen ger stadsdirektören mandat att medverka till att avtalsparterna, i enlighet med huvudavtalet, snarast kan lägga fram förslag till lösningar som inte riskerar en försening av tunnelbanans färdigställande.

### Sammanfattning

Solna stad har tillsammans med Stockholms stad, Nacka kommun, Järfälla kommun, Region Stockholm och staten genom Stockholmsförhandlingen ingått avtal om utbyggnad av tunnelbanor och ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län. Utbyggnaden av tunnelbana från Odenplan till Arenastaden via Hagastaden är ett delprojekt inom Stockholmsförhandlingen.

Huvudavtalet undertecknades i januari 2014 och har därefter vid ett antal tillfällen varit nödvändigt att justeras till följd av projektets kostnadsbild. Det har lett till att parterna har tecknat tilläggsavtal, där såväl kostnader som tidplaner har justerats. Dessa beslut har fattats av respektive parts behöriga organ, för Solnas del kommunfullmäktige.

I september månad redovisades projektets delårsprognos för andra tertialen 2024 en slutkostnadsprognos, i 2016 års prisnivå, på budgeterade 5,6 miljarder kronor för genomförandet av projektet tunnelbanan till Arenastaden. Förvaltningen för Utbyggd Tunnelbana (FUT) påpekade samtidigt att det i stora infrastrukturprojekt alltid finns risker, även om det görs insatser för att minimera dessa. Därtill kommer indexkostnader som är högre än den avtalade KPI-höjningen. Vid ett möte med ekonomicheferna redovisade FUT ofinansierade kostnader för delprojektet under åren 2026 - 2028.

Stadsledningsförvaltningen kan konstatera att de redovisningar och förslag till betalplaner som nu presenterats innebär att finansieringen av utbyggnaden för de kommande åren efter 2025 är oklara. Det är särskilt oroande för Solna stad, då staden i betydande omfattning har låtit exploatörer medfinansiera stadens kostnader för tunnelbanan enligt principen om bidrag till följd



av att fastigheterna i tunnelbanans influensområde ökar i värde. Stadens och exploatörernas planering har i flera fall även samordnats för att möjliggöra att nybyggnation i tunnelbanans influensområde kan komma till stånd redan i anslutning till tunnelbanans färdigställande.

Stadsledningsförvaltningen anser att det vilar ett tungt ansvar hos staten som avtalsägare och regionen som ansvarig för byggnationen av tunnelbanan att lösa den situation som har uppstått, för att undvika fördröjningar av färdigställandet. Staten bör därför skyndsamt presentera en process för att gemensamt diskutera tunnelbanans ekonomiska utmaningar för att tillsammans finna lösningar och att får i uppdrag att inleda och driva denna diskussion mellan samtliga parter i avtalet, för inte riskera en försenad framdrift och genomförande av tunnelbanan.

Kommunstyrelsen föreslås därför, med hänsyn till den uppkomna situationen, att ge stadsdirektören i uppdrag att vid nästkommande möte med tunnelbanestyrelserna framföra att staten, som ägare av avtalen, måste redovisa hur den ekonomiska situation som uppstått ska hanteras för att möjliggöra ett färdigställande av tunnelbanan enligt tidplan. Stadsdirektören ges även mandat att för Solna stads del medverka till att avtalsparterna, i enlighet med principerna i huvudavtalet, snarast kan lägga fram förslag till lösningar som gör att beslutad tidsram för färdigställandet kan hållas. Förslagen kan därefter redovisas för parternas respektive beslutande instanser. I övrigt föreslås kommunstyrelsen ta till protokollet att styrelsen tagit del av lägesrapporten.

Alessandra Wallman  
Stadsdirektör

Anders Offerlind  
Senior Rådgivare

Beslutet expedieras till: Stadsdirektören



## Bakgrund

### *Stockholmsförhandlingen*

Solna stad har tillsammans med Stockholms stad, Nacka kommun, Järfälla kommun, Region Stockholm och staten genom Stockholmsförhandlingen ingått avtal om utbyggnad av tunnelbanor och ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län.

Huvudavtalet undertecknades i januari 2014 och är indelad i tre utbyggnadssträckor. Den totala investeringskostnaden för tunnelbaneutbyggnaden, exklusive Regionens åtagande avseende depå och fordon, uppgick till 19,5 miljoner kronor i 2013 års prisnivå. Därutöver fanns ett avtalat utrymme på nästan 3 miljarder kronor för oförutsedda kostnadsökningar. Uppräkning av beloppen ska ske enligt KPI.

Utbyggnaden av tunnelbana från Odenplan till Arenastaden via Hagastaden är ett delprojekt inom Stockholmsförhandlingen. Delprojektet är i sin tur uppdelat i två etapper; Etapp 1 Odenplan - Hagastaden, Etapp 2 från Hagastaden – Arenastaden. Etapp 1 medfinansieras av Stockholms stad och etapp 2 av Solna stad. Investeringskostnaden för sträckan Hagastaden - Arenastaden uppgår i det ursprungliga avtalet till 2 000 miljoner kronor. Solnas del åtog sig en medfinansiering på 600 miljoner kronor. Solnas andel av utrymmet för eventuella kostnadsökningar uppgick till maximalt 68 miljoner kronor.

Första byggstart för Solnas del bedömdes kunna ske 2017 och den beräknades vara färdigställd 2022. Förskjutningar i tidplanen förväntades kunna ske exempelvis för eventuella överklaganden.

Berörda kommuner åtog sig, förutom medfinansiering, att bygga bostäder i ett angivet influensområde till tunnelbanan. För Solnas del är åtagandet 4500 lägenheter.

### *Utvecklingen av ekonomin*

Under första halvåret 2016 gjordes en översyn av de planerade anläggningarna med syfte att hitta åtgärder och optimera utformningen för att fortsatt ligga inom den ekonomiska ramen för Stockholmsförhandlingen. Det lyckades inte helt utan för att klara finansieringen erfordrades att knappt hälften av utrymmet för kostnadsökningar ianspråktoes. Ett tilläggsavtal tecknades därför mellan parterna med en ny finansieringsplan, som för Solnas del innebar ett åtagande att öka finansieringen till 607 miljoner kronor, exklusive kostnadsökningar upp till 61 miljoner kronor. Därefter tecknades 2017 ett nytt tilläggsavtal där hela det beslutade utrymmet för kostnadsökningar kunde ianspråktoes för att kunna driva projektet.

Under 2019 genomfördes en ny genomlysning av kostnader och tidplan, som visade att de förväntade kostnaderna, trots besparingar, överskred den ursprungliga kostnadsramen. I oktober 2020 beslutade Styrelsen för uppföljning av Stockholmsförhandlingen, i enlighet med det gällande avtalet, om en ny betalplan där hela utrymmet för kostnadsökningar togs i anspråk. Det stod klart redan i detta skede att kostnadsökningarna var större än det utrymme som fanns i befintligt avtal och därför villkorades beslutet med att beslut om ett nytt tilläggsavtal inklusive en ny betalplan skulle beslutas före den sista oktober 2022.

För att kunna fullfölja tunnelbaneprojektet kom parterna 2021 överens om ett nytt tilläggsavtal. I avtalet tog staten 4 miljarder av kostnadsökningen, medan de resterande 5,3 miljarderna sköts till



av regionen och berörda kommuner. För utbyggnaden av tunnelbanan till Arenastaden på sträckan Hagastaden – Arenastaden, som Solna medfinansierar, var den totala fördyringen 630 miljoner kronor i 2016 prisnivå. Staten står för 248 miljoner kronor, regionen för 212 miljoner kronor och Solna för 170 miljoner kronor, vilket innebär att finansieringen för Solnas del således ökade från knappt 670 till 840 miljoner kronor. Formellt anges 840 miljoner kronor som kostnadstaket där 670 miljoner kronor är stadens ”grundmedfinansiering” och 170 miljoner kronor som möjliga att ianspråktaga för kostnadsökningar.

#### *Utvecklingen av tidplanen*

I samband med tecknandet av tilläggsavtalen har även tiden för färdigställandet av tunnelbanan reviderats. Den bedömda tiden för färdigställandet sköts 2017 fram till år 2024 och därefter i tilläggsavtalet från 2021 bedömdes tunnelbanan tas i drift år 2028.

#### *Åtagandet om bostadsbyggande*

Solnas åtagande om bostadsbyggande ska enligt delprojektavtalet vara uppfyllt till år 2030. Det byggde dock på att tunnelbanan ska vara färdig för trafik år 2022. I tilläggsavtalet från 2021 sköts åtagandet fram till år 2035, vilket är det som för närvarande gäller.

#### *Stockholmsförhandlingens organisation*

En styrelse under statens ordförandeskap finns i enlighet med det ursprungliga avtalet. Styrelserna har mandat att behandla frågor av stor vikt eller väsentlig betydelse avseende genomförandet av huvudavtalet med delprojekt Styrelsen består av en ordinarie ledamot och ersättare per part. Berörda kommuner ska representeras av kommunens ledande tjänsteman, vilket således är stadsdirektörer/kommundirektörer eller motsvarande. Regeringen har utsett Catharina Håkansson Boman som ledamot tillika ordförande och Helena Sundberg, Regional direktör Trafikverket Östra regionen, som ersättare. Trafikverket bistår styrelsen med resurser för sekretariat.

För utbyggnaden av tunnelbanan mellan Odenplan-Arenastaden är en Delprojektstyrelse utsedd för de två delsträckorna. Enligt avtalet är delprojektstyrelserna bemannade med två representanter vardera från tjänstemannaorganisationerna inom regionen, Stockholms stad och Solna stad.

Region Stockholm är huvudman och ansvarig för utbyggnaden av tunnelbanan, vilken genomförs av Regionens Förvaltning för Utbyggd Tunnelbana (FUT).

#### *Sverigeförhandlingen*

I delprojektavtalet om utbyggnaden av tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden finns angivet förberedelsearbeten för en eventuell station mellan Hagastaden och Arenastaden. Solna drev därför frågan om att staten, genom Sverigeförhandlingen, skulle inkludera en ny station i Hagalund på den nya tunnelbanelinjen. Det behövde i så fall ske så att den nya stationen gick att planeras in och byggas samtidigt som tunnelbaneutbyggnaden. Sverigeförhandlingen meddelade att de var villiga att uppta förhandlingarna, men då förhandlingen drog ut på tiden kom Solna överens med regionen om att ändå genomföra en utbyggnad av en station i (södra) Hagalund.



Investeringskostnaden för utbyggnaden av tunnelbanestationen i södra Hagalund beräknades till totalt 1 200 miljoner kronor. Överenskommelsen innebar att Solna stad bidrager till finansieringen med 850 miljoner kronor, medan Regionen svarar för 350 miljoner kronor. Kostnaderna baseras på 2016 års prisnivå. Om det visade sig att staten var villiga att bidra genom Sverigeförhandlingen skulle statens bidrag minska Solna stads insats medan regionens var oförändrad.

Efter en kort tid visade det sig att staten var intresserad av att medverka till finansieringen av stationen genom att skjuta till 200 miljoner kronor, vilket således minskade stadens insats till 650 miljoner kronor. Överenskommelsen innebär att stationen byggs ut samtidigt som tunnelbanan byggs ut. Men formellt ingår stationen i statens Sverigeförhandling ”Ramavtal 6 – Storstad Stockholm”. Avtalet med staten innebär även att Regionen och Solna stad ska stå för eventuella kostnadsökningar upp till ett tak på 15% av den beräknade investeringskostnaden på 1200 miljoner kronor. Det innebär totalt 180 miljoner kronor som ska fördelas proportionellt efter Regionens och stadens insatser, vilket innebär att stadens åtagande är cirka 128 miljoner kronor.

Förutom medfinansieringen till stationen har staden åtagit sig att bygga bostäder i ett angivet influensområde till stationen, vilket är 4000 lägenheter.

#### *Utvecklingen av ekonomin*

Eftersom stationen ”Södra Hagalund” formellt ingår i Sverigeförhandlingen sker redovisning av kostnaderna för stationen separat, även om den byggs ut parallellt med tunnelbanan Odenplan-Arenastaden.

Investeringskostnaden för stationen har varit oförändrad under perioden. Betalplanerna har dock ändrats vid några tillfällen. Under år 2020 kom parterna överens om att Solna stad ska förskotta 50 miljoner kronor utöver medfinansieringen på 650 miljoner kronor. Förskottet avser statens insats och innebär att staten betalar tillbaka 50 miljoner kronor till Solna 2035 (när bostadsåtagandet ska vara uppfyllt).

Det har därefter varit tydligt att även utrymmet för kostnadsökningar på totalt 180 miljoner kronor kommer att behöva tas i anspråk.

#### *Utvecklingen av tidplanen*

Den bedömda tiden för stationens färdigställande och öppnandet av stationen följer färdigställandet av tunnelbanan, vilket således innebär att det ursprungligen var tänkt till 2024 och nu bedöms bli år 2028.

#### *Åtagandet om bostadsbyggande*

Solnas åtagande om bostadsbyggande ska enligt avtalet vara uppfyllt till år 2035. Detta har inte förändrats.

#### *Sverigeförhandlingens organisation*

Även om stationen södra Hagalund byggs ut inom ramen för Stockholmsförhandlingens utbyggnad av tunnelbanan Odenplan-Arenastaden, så ingår Solna stad även i



Sverigeförhandlingens organisation. Inledningsvis inrättades en interimsstyrelse med representanter för samtliga parter. Regeringen har senare utsett Catharina Håkansson Boman som ledamot tillika ordförande och Helena Sundberg som ersättare. Berörda kommuner representeras även här av kommunens ledande tjänsteman, vilket således är stadsdirektörer/kommundirektörer eller motsvarande. Trafikverket bistår styrelsen med resurser för sekretariat.

Frågor som rör stationen hanteras i övrigt inom den Delprojektstyrelse som finns utsedd för utbyggnaden av tunnelbanan.

Region Stockholm är huvudman och ansvarig för utbyggnaden av tunnelbanan, vilken genomförs av Regionens Förvaltning för Utbyggd Tunnelbana (FUT).

## Nuläge

### *Stockholmsförhandlingen*

Det har vid ett antal tillfällen varit nödvändigt att justera projektets kostnadsbild, vilket har lett till att parterna har tecknat tilläggsavtal. Förutom kostnaderna har även tidplaner justerats. Dessa beslut har fattats av respektive parts behöriga organ, för Solnas del således kommunfullmäktige.

Stockholmsförhandlingens styrelse har, inom ramen för avtalet, mandat att behandla och besluta om frågor av stor vikt eller väsentlig betydelse för genomförandet av projekten. Ett exempel på det är att styrelsen beslutat om revideringar av betalplanerna för medfinansieringen för att bibehålla framdriften av byggnationen. Det handlar inte om att ändra parternas medfinansiering, utan när i tiden som parterna ska betala in sin finansiering.

### *Ekonomi och betalplaner*

Den avtalade projektbudgeten för utbyggnaden av tunnelbanan Odenplan-Arenastaden är 5,6 miljarder kronor (2016 års prisnivå). Beloppet räknas upp med KPI, vilket hittills och med prognos för de återstående åren beräknas ge en avtalad slutkostnad på 6,9 miljarder kronor inklusive uppräknig enligt KPI.

Vid styrelsens senaste möte i september 2024 informerade förvaltningen för utbyggd tunnelbana FUT om det ekonomiska utfallet, men även om projektets arbete för att minimera att risker faller ut som kostnader och i enlighet med Tilläggsavtal 2021 om arbetssätt har förslag på besparingsåtgärder diskuterats för ett förändrat genomförande.

För att projektets behov av årlig medeltillgång ska samordnas med den aktuella framdriften samt för att undvika överlikviditet finns en beslutad betalplan, som styrelsen enligt överenskommelsen har rätt att årligen justera genom beslut. Betalplanen reglerar när betalning ska ske, men ändrar inte den överenskomna medfinansieringen totalt sett. Ett utkast till en justerad betalplan redovisades för ekonomirådet där ekonomicheferna hos parterna är med. För Solna stads del föreslogs att betalplanen justerades så att medel som ska betalas in 2027 och 2028, samt en del av beloppet 2026 flyttades så att stadens medfinansiering enligt betalplanen avslutas redan 2026 då samtliga 840 miljoner kronor (upp till kostnadstaket) har betalats in till projektet. Betalplanen innebär att medfinansieringen från samtliga parter, Solna stad, Stockholms stad, Region Stockholm och Staten har betalats in till projektet 2026, minst två år innan färdigställandet.



Därutöver ska medfinansieringen också räknas upp med förändringen av KPI, vilket baserat på den uppskattade totalkostnaden med KPI inkluderat är Solnas andel av kostnadsuppräknningen cirka 180 miljoner kronor. En del av KPI-uppräknningen har dock redan fördelats ut på medfinansiärerna.

Vid styrelsens möte i september månad redovisade FUT i projektets delårsprognos för andra tertialen 2024 fortfarande en slutkostnadsprognos, i 2016 års prisnivå, på 5 643 miljoner kronor för genomförandet av tunnelbanan till Arenastaden. Samtidigt påpekade FUT att det i stora infrastrukturprojekt alltid finns risker, även om det görs insatser för att minimera dessa. Vid ett möte med ekonomicheferna redovisade FUT ofinansierade kostnader för delprojektet under åren 2026 - 2028.

### ***Sverigeförhandlingen***

Den tillkommande stationen i södra Hagalund byggs ut samtidigt som tunnelbanan till Arenastaden. Det ursprungliga objektsavtalet är oförändrat, vilket innebär en kostnad på 1,2 miljarder kronor, med ett kostnadstak på knappt 1,4 miljarder kronor (i 2016 års penningvärde).

För Solnas del är medfinansieringen i grunden 650 miljoner kronor, med kostnadsökningar på maximalt 127,5 miljoner kronor, samt därutöver en uppräknning med KPI från 2016 års prisnivå. I betalplanen för 2024 minskade Solnas inbetalningar 2025 och 2026 för att därefter öka med motsvarande belopp 2027. Betalplanen baseras fortfarande på det ursprungliga beloppet, men det förutsätts att även hela kostnadsökningsutrymmet ianspråk tas. Vid möte med ekonomicheferna redovisade FUT beräknade slutkostnader på drygt 1,8 miljarder kronor inklusive uppräknning av KPI. Bedömningen är att det för station Södra Hagalund kvarstår en risk för att det kommer att uppstå ofinansierade kostnader.

### **Stadsledningsförvaltningens synpunkter**

Utbyggnaden av tunnelbanan har, sedan tilläggsavtalet tecknades 2021, haft en god framdrift och målet att öppna tunnelbanan under 2028 har därför legat fast. Det har även framgått av såväl rapporterna vid tunnelbanestyrelsens möten, som officiella delårs- och årsrapporter, att projektets kostnader inklusive de kända risker som hanterades 2021 följer den ekonomiska planen. Det har även framförts att projektets indexkostnader överstiger KPI-indexutvecklingen och att det finns nya risker som kan behöva hanteras.

När tilläggsavtalet om ytterligare finansiering tecknades framgick det att det var parternas gemensamma strävan att söka tillse att inga ytterligare kostnadsfördyringar tillkommer utöver de då kända. Det har därför exempelvis inom projekten presenterats besparingsförslag som även genomförts och upphandlingar har avbrutits och gjorts om då givna anbud inte varit ekonomiskt rimliga för projektet.

Stadsledningsförvaltningen kan konstatera att de redovisningar och förslag till betalplaner som nu presenterats innebär att det är oklart hur finansieringen av utbyggnaden för de kommande åren efter 2025 kommer att ske. Det är särskilt oroande för Solna stad, då staden i betydande omfattning har låtit exploitörer medfinansiera stadens kostnader för tunnelbanan enligt principen om bidrag till följd av att fastigheterna i tunnelbanans influensområde ökar i värde. Stadens och



exploatörernas planering har i flera fall även samordnats för att möjliggöra att nybyggnation i tunnelbanans influensområde kan komma till stånd redan i anslutning till tunnelbanans färdigställande.

Stadsledningsförvaltningen anser att det vilar ett tungt ansvar hos Staten som avtalsägare och Regionen som ansvarig för byggnationen av tunnelbanan att lösa den situation som har uppstått och därmed undvika fördröjningar av färdigställandet. Staten bör, som ägare av avtalen, skyndsamt ena parterna om en process för att gemensamt diskutera tunnelbanans ekonomiska utmaningar för att tillsammans finna lösningar för inte riskera ett försenat genomförande och färdigställande av tunnelbanan.

Inte någon part är skyldig att bidra med finansiering utöver de belopp som redan avtalats, men i huvudavtalet mellan parterna anges att om något villkor inte uppfylls eller något delprojekt inte kan genomföras, kraftigt försenas mm, i förhållande till vad som förutsattes vid avtalets ingående, ska parterna i god anda diskutera hur detta ska påverka avtalet, delprojektavtal och förutsättningarna för dessas uppfyllande. Utgångspunkten för en 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 avtalet och delprojektavtalet.

Stadsledningsförvaltningen kan konstatera att huvudavtalet avser samtliga tre delprojekt och att staten hanterar dessa projekt inom samma organisation. De problem som finns avseende framdriften av de tre projekten torde dock vara av olika karaktär och av olika omfattning. Om det finns en lösning för ett enskilt delprojekt, som därmed kan gå före de andra, så bör det därför vara möjligt att göra det.

Kommunstyrelsen föreslås, med hänsyn till den uppkomna situationen, att ge stadsdirektören i uppdrag att vid nästkommande möte med tunnelbanestyrelserna framföra att staten, som ägare av avtalen, måste redovisa hur den ekonomiska situation som uppstått ska hanteras för att möjliggöra ett färdigställande av tunnelbanan enligt tidplan. Stadsdirektören ges även mandat att för Solna stads del medverka till att avtalsparterna, i enlighet med principerna i huvudavtalet, snarast kan lägga fram förslag till lösningar som gör att beslutad tidsram för färdigställandet kan hållas. Förslagen kan därefter redovisas för parternas respektive beslutande instanser.