

§ 3

Dnr KFKS 2014/I-201

Avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökat bostadsbyggande i Stockholms län

Beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige fatta följande beslut.

Kommunfullmäktige godkänner de två ingångna avtalen om utbyggnaden av tunnelbana;

1. "Huvudavtal – avtal om genomförande av tunnelbanans utbyggnad enligt 2013 års Stockholmsförhandling"
2. "Delprojektavtal - avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling".

Kommunstyrelsen beslutar för egen del att stadsledningskontoret under 2014 ska redovisa en risk- och konsekvensanalys, som sedan kontinuerligt ska följas upp och redovisas i samband med bokslut eller om något särskilt inträffar.

Kommunstyrelsen noterar också att kommunen verkar för att tunnelbanan i nästa etapp ska dras vidare till Orminge och att kommunen finansierar ett pågående arbete med idéstudie om detta.




Ärende

2013 års Stockholmsförhandling har resulterat i att det nu föreligger avtal om utbyggnad av tunnelbana till Nacka, Järfälla/Barkarby och Arenastaden via Hagastaden. Inklusivt tunnelbanetåg är det en investering på 25,7 miljarder kronor som Nacka medfinansierar med 850 miljoner kronor. Enligt planerna startar bygget av tunnelbanan till Nacka år 2018 och det första tåget ska rulla år 2025. Utbyggnaden av tunnelbanan medför ett åtagande för kommunen att säkerställa att det kommer att byggas minst 13 500 nya bostäder på västra Sicklaön fram till år 2030.

Handlingar i ärendet

Stadsledningskontorets tjänsteskrivelse den 7 januari 2014

1. Huvudavtal - Avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökat bostadsbyggande i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

2. Delprojektavtal - Avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökat bostadsbyggande i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling: Tunnelbana till Nacka och Gullmarsplan/Söderort

Yrkanden

Mats Gerdau (M) yrkade, med instämmande av Hans Peters (C), Jan-Eric Jansson (KD), Stefan Saläng (FP), Rolf Wasteson (V), Sidney Holm (MP) och Khashayar Farmanbar (S), bifall till stadsledningskontorets förslag med följande tillägg.

”Kommunstyrelsen noterar också att kommunen verkar för att tunnelbanan i nästa etapp ska dras vidare till Orminge och att kommunen finansierar ett pågående arbete med idéstudie om detta.”

Beslutsgång

Kommunstyrelsen beslutade i enlighet med Mats Gerdaus yrkande.

Protokollsanteckningar

Hans Peters lät anteckna följande.



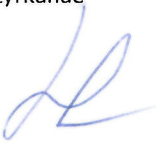
Bilaga 1

Mats Gerdau lät för Moderaternas kommunstyrelsegrupp anteckna följande.

”Vi moderater är mycket nöjda med att det nu finns ett avtal om att bygga ut tunnelbana till Nacka. Det är något som har diskuterats i decennier, men det är under moderat ledning i Nacka, landstinget och i regeringen som det levereras. Aldrig förr har vi sett så stora satsningar från stat och landsting på trafiken i Nacka som nu – tunnelbana, förlängd tvärbana till Sickla, upprustad Saltsjöbana och ny Skurubro.

En utbyggd tunnelbana ger många fördelar för Nacka, bl a möjlighet att bygga en tät, blandad och levande stad på västra Sicklaön med tusentals nya bostäder och arbetsplatser och samtidigt bevara grönområden. Tunnelbanan kommer att leda till bättre framkomlighet i trafiken och underlättar för människor att snabbt ta sig till sina jobb. Det kommer att leda till massor av nya jobb, både i Nacka och övriga landet. Såväl ekonomiskt som miljömässigt är det fördelaktigt att växa och förtäta på västra Sicklaön.

Avtalet innebär att Nacka förbinder sig att se till att det byggs minst 13 500 nya lägenheter på västra Sicklaön. Vi tycker att det är bra, men det är också ett stort åtagande som förpliktigar i kommande beslut om detaljplaner för alla partier som nu stödjer avtalet.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

Vi menar att det är rimligt att kommunen är med och finansierar tunnelbaneutbyggnaden, även om ansvaret för kollektivtrafiken ligger på landstinget. Tunnelbanan skapar stora möjligheter att bygga ihop kommunen och bli av med barriärer i terrängen och den är nödvändig för att kommunen ska kunna ta sitt ansvar för bostadsförsörjningen i regionen. Man kan också notera att tunnelbanan medför stora värdeökningar på fastigheter i närområdet och vi menar att det är rimligt att en del av den värdeökningen får vara med och betala tunnelbanan, vilket ska ske i form av exploateringsbidrag som kommunen tar ut för nya byggrätter.




Kommande 10 år innebär stora påfrestningar på trafiken och framkomligheten för Nackaborna. Slussen ska byggas om och Saltsjöbanan rustas upp samtidigt som Nacka växer. Det ställer stora krav på samarbete mellan berörda parter om utökad busstrafik, alternativa sträckningar på busslinjer och satsning på alternativa färdmedel (t ex cykel och båt). Detta gemensamma åtagande finns reglerat i avtalet, men vi vill särskilt lyfta fram att det kommer igång snabbt.”

Sidney Holm lät anteckna följande.

”Miljöpartiet välkomnar tunnelbanan men tycker att finansieringsmodellen är lite skev. All nödvändig infrastruktur kring tunnelbanan och det accelererade bostadsbyggandet i sig kommer att kräva stora ekonomiska resurser och vi anser att 850 Mkr utöver detta är för mycket att bekostas av Nackas kommuninvånare. Miljöpartiet anser att intäkterna från trängselskatten i större utsträckning borde gå till moderna kollektivtrafiksatsningar istället för omoderna motorvägsprojekt. För övrigt tycker vi att kommunens förhandlare har gjort ett bra jobb.”

Christina Ståldal (NL) lät anteckna följande.

”Det positiva med tunnelbaneplanen är att det förhoppningsvis blir en insats till ökat kollektivtrafikresande för Nackabor och därmed en insats för miljön. Vi vet inte om det blir så eftersom det inte är gjort några ingående studier som bekräftar detta men man kan anta det. Fördelningen av de insatser som behöver göras för att få iland avtalet och planen ser bra ut på pappret. Statens insats är förhållandevis liten med tanke på att de finansieras bl a av trängselskatter. Nackalistan är kritiska främst till mängden exploatering och andelen hus och lägenheter som man har bundit sig att bygga. Kringkostnader för dessa exploateringar är ännu inte beräknat vilket gör att den totala kostnaden kommer att bli större än den summa som nämns i avtalet. En annan och grundläggande kritik är att man inte gjorde en mer djupgående analys av att investera i övriga tänkbara trafikslag, främst nuvarande Saltsjöbanan med ny sträckning.”

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

Rolf Wasteson lät anteckna följande.

”Vänsterpartiet är mycket tillfreds med att en tunnelbana till Nacka nu äntligen är på väg att realiseras. Därför väljer vi att bifalla avtalet. Samtidigt så har vi en del invändningar: I avtalet talas om statlig medfinansiering och då inkluderas de medel som trängselskatten drar in. Även om det formellt är en skatt så är det ju i praktiken en regional medfinansiering, inte en statlig. Tyvärr har staten här valt att vara snål i sin del av finansieringen om man jämför med andra stora regionala infrastrukturprojekt i andra delar av landet. Därmed kommer också Nackas, och för den del även de andra kommunerna, att få medverka med väldigt stora belopp. De beloppen kommer att driva på kostnaderna för bostäder och, kanske t.o.m., förhindra att en del bostäder ens byggs och att många inte kommer att ha råd att bo i de bostäder som byggs.

Det är bra att tunnelbanan kommer till Nacka men det är inte bra att den ska sluta i Nacka centrum. Det finns en allvarlig risk att framför allt Boo kommer att bli en förort till förorten när omstigning från bussen inte sker centralt med flera omstigningsalternativ utan just i Nacka centrum. Fler omstigningar på arbetsresan uppfattas som en kvalitetsförsämring av de resande och det motverkar avsikten att få fler att åka kollektivt istället för bil. Det pågår just nu en förstudie för en förlängning av tunnelbanan till Orminge. Det är viktigt att Nacka nu klart uttalar att man verkar för att en sådan förlängning snabbt ska bli verklighet. Det är med tillfredsställelse jag noterar att mitt yrkande om detta blev kommunstyrelsens gemensamma markering.”




Stefan Saläng lät för Folkpartiets kommunstyrelsegrupp anteckna följande.

”Folkpartiet har länge - både på regional och lokal nivå - verkat för en utbyggnad av tunnelbanesystemet i Stockholm. Betydelsen av en snabb och effektiv kollektivtrafik för både Nacka-samhällets och hela regionens utveckling kan inte överskattas. Projektet kommer att ge betydande tidsvinster för resenärerna, göra det mer attraktivt att välja kollektivtrafiken och leda till miljövinster.

Vi hade gärna sett en tidigare driftsstart för Nacka-grenen än 2025 och ett större statligt finansieringsåtagande (statens bidrag begränsas till 18% när man betänker att trängselskatten de facto är regionens bidrag).”

Khashayar Farmanbar (S) lät för Socialdemokraternas kommunstyrelsegrupp anteckna följande.




”Socialdemokraterna välkomnar särskilt avtalet om tunnelbana. Efter sju års förhållande och motstånd från moderaterna ser vi nu vara överens över blockgränsen om att tunnelbanan ska bli av. Det är glädjande. Mycket kvarstår dock att lösa och vi ser framemot

Ordförandes signatur 	Justerandes signatur 	Utdragsbestyrkande 
---	---	--

att göra det. Tunnelbanan till Nacka är förutsättning för bra kollektivtrafik, som är en förutsättning för bättre jobb och tillväxt.

Finansieringsmodellen som nu tecknas innebär att kommunen får betala en historisk stor andel av kostnaderna. Tyvärr har landstingsmoderaterna slösat våra skattepengar på ineffektiv spårväg i Stockholm, sk NK-expressen, och då regeringen ger sämre villkor till Stockholmsregionen jämfört med andra regioner återstår det för Nackaborna att bära en historisk hög börda av kostnaden. Därutöver är det beklagligt att upplägget innebär en sådan kraftig förskottsbetalning, något som ytterligare anstränger kommunens redan ansträngda ekonomi och kan i värsta fall hämma bostadsbyggandet.

Bostadsplanerarna är väldigt aggressiva och kommer att innebära en utmaning för kommunen. Det som är beklagligt är att det saknas åtaganden för hyresrätter, som Stockholmsregionen har sådan brist på och som behövs för ökad tillväxt och jobb. Nackaborna möter en stor utmaning fram till 2025 med trafiksituationen. Det ökade bostadsbyggandet innebär ökad trafikutmaning.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

Protokollsanteckning ärende 4 Avtal om finansiering och medfinansiering av tunnelbanan samt ökat bostadsbyggande i Stockholms län

Hans Peters (C) lät anteckna följande.

Tunnelbanan skapar möjligheter

Det är mycket positivt att Nacka kommun, Stockholms stad, landstinget och staten nu kommit överens om att bygga ut tunnelbanan till Nacka forum. Det skapar många nya möjligheter för Nacka, inte minst ger det oss möjligheter att bidra till en bättre trafikmiljö och mindre luftföroreningar genom att fler kommer att kunna åka kollektivt.

Nya bostäder

T-banans utbyggnad skapar också möjligheter för Nacka kommun att bidra till ett ökat bostadsbyggande i Stockholmsregionen. Bostadsbristen är stor och det är nödvändigt att regionen samlat tar på sig ett ökat ansvar för nya bostäder. Nacka kommun förbinder sig nu att verka för att 13.500 nya bostäder byggs. I medeltal ska det handla om ca 800 lägenheter per år på Västra Sicklaön. Det betyder att vi kan ha ett lägre antal under de år som Slussen byggs om och innan T-banan öppnar för trafik och att vi kan öka antalet mot slutet av planperioden, bort mot år 2030.

Utmaning - ekonomi

Ett antal stora utmaningar finns för Nacka kommun när det gäller tunnelbanans utbyggnad och bostadsbyggandet. En av de viktigare är att kunna hantera utbyggnaden med så god ekonomi som möjligt. Därför är det viktigt att det tas fram en bra planering för i vilken ordning utbyggnader ska göras och även belysa ekonomiska risker i de olika delarna. Det är av stor vikt att Nacka stad kan finansieras utan stora nettotillskott från skattebetalarna. Samtidigt kommer ett ökat antal invånare att medföra behov av nya skolor, nya förskolor, mer äldreomsorg, fler anläggningar för idrott och fritid och inte minst för kulturella aktiviteter. Det betyder ökade kostnader. Men många nya invånare betyder också ökade skatteintäkter. Utgifter och inkomster måste balansera varandra över tid.

Utmaning - stadsbyggnad med hög kvalitet

En annan utmaning är att bygga Nacka stad på ett sådant sätt att det skapar bra och högkvalitativa stadsmiljöer som man vet efterfrågas av många människor. Därför bör man bygga i kvartersform och varför inte ta fasta på det sätt som tex. Stockholms innerstad eller Hammarby sjöstad byggts på. "Stenstaden" är högt värderad och många människor vill bo och verka i en sådan både spännande men också traditionell miljö. Man vet att boende i sådan miljö klassas högt och efterfrågas. Därför är det också mycket viktigt hur de blivande husen gestaltas. Området mellan Nacka Forum via Nacka Stadshus och Nacka gymnasium bör kunna studeras för sådan

bebyggelse. Även området i och runt Sickla köp kvarter bör kunna bli aktuellt i ett sådant sammanhang.

Dock är det viktigt att påpeka att Västra Sicklaön redan nu till stora delar är bebyggt och många bostadsområden har vuxit fram successivt under en längre tidsperiod. Detta måste beaktas och hanteras med varsamhet när det gäller förtätning och nytillkommande bebyggelse. Det får inte bli så att varenda grönplätt i uppvuxna trädgårds- och parkmiljöer blir föremål för exploatering. Då riskerar vi att få försämrade miljöer i dessa områden, t.ex. Finntorp, Alphyddan, Ekudden, Järla sjö, Jarlaberg, Storängen och Lillängen. Även i en tät och blandad stad måste det finnas grönytor, parker, allmänna ytor i stadsmiljön, mm för att skapa god livskvalitet för de boende.

Utmaning - trafik

En tredje utmaning är att skapa en trafikapparat som fungerar när antalet invånare ökar kraftigt. Tunnelbanan ger ny kollektivtrafik. Men även busstrafiken kommer att behöva utvecklas och nya och gamla linjer kan ansluta till T-banestationer i Nacka, Gullmarsplan och tvärspårvägen i Sickla. Alla bussar kommer inte behöva gå hela vägen in till Slussen. Bussar kan också ansluta till bryggor som båtar angör, tex. Sjövägens båtar. Biltrafik kommer att finnas även i framtiden. Därför är det också viktigt att vägnätet ses över så att det blir smidigt och effektivt. Utbyggnad av cykelbanor och cykelstråk kommer att behövas så att fler resandeanternativ finns. Saltsjöbanan kommer att moderniseras och ges högre turtäthet enligt beslut i landstinget.