

7 juni 2021

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Kommunstyrelsen

§ 203

KFKS 2014/I-201

Tilläggsavtal till avtal avseende finansiering och tidplan för utbyggnad av tunnelbanan samt tidplan för bostadsåtagandet

Beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att fatta följande beslut.

Kommunfullmäktige beslutar att Nacka kommun ingår föreslaget tilläggsavtal med bilagor till 2013 års avtal om tunnelbaneutbyggnaden och dess finansiering, för Nacka kommun i huvudsak innebärande

- En ökad medfinansiering med 389 miljoner kronor.
- Att färdigställandetidpunkten för Nackas totala bostadsåtagande om 13 500 tillkommande bostäder på Västra Sicklaön förlängs så att 11 300 bostäder ska vara färdigställda senast år 2035 och ytterligare 2 200 bostäder ska vara färdigställda senast år 2040, vilket därmed innebär en lugnare byggtakt.
- Att trafikstart för tunnelbana till Nacka beräknas till år 2030.

Tilläggsavtalet ersätter tidigare ingånget tilläggsavtal från 2017.

Ärende

Tunnelbanans blå linje ska förlängas från Kungsträdgården till Nacka i enlighet med 2013 års Stockholmsförhandling. Under 2019 genomfördes en genomlysning av kostnader och tidplan för hela tunnelbaneutbyggnaden inom Stockholmsförhandlingen, vilken visar att de förväntade kostnaderna för tunnelbanans utbyggnad ligger högre än vad som beräknades vid 2013 års Stockholmsförhandling. Eftersom fördyringarna förväntar att överskrida tidigare avtalade kostnadstak har parterna i Stockholmsförhandlingen kommit överens om att ingå ett tilläggsavtal för att projektet ska kunna realiserars.

Föreslaget tilläggsavtal till 2013 års avtal om tunnelbaneutbyggnaden och dess finansiering, innebär i huvudsak följande för Nacka kommun:

- En ökad medfinansiering med 389 miljoner kronor.
- Att färdigställandetidpunkten för Nackas totala bostadsåtagande om 13 500 tillkommande bostäder på Västra Sicklaön förlängs så att 11 300 bostäder ska vara färdigställda senast år 2035 och ytterligare 2 200 bostäder ska vara färdigställda senast år 2040, vilket därmed innebär en lugnare byggtakt.
- Att trafikstart för tunnelbana till Nacka beräknas till år 2030.

Tilläggsavtalet ersätter tidigare ingånget tilläggsavtal från 2017.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande

7 juni 2021

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Kommunstyrelsen

Handlingar i ärendet

Protokollsutdrag från kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott den 25 maj 2021, §109
Tjänsteskrivelse från stadsledningskontoret och enheten för strategisk stadsutveckling
daterad den 17 maj 2021

Bilaga 1 Tilläggsavtal till Avtalet avseende finansiering och tidplan för utbyggnad av
tunnelbanan samt tidplan för bostadsåtagandet, med bilaga 1-5

Yrkanden

Mikael Carlsson (NL) yrkade avslag på stadsutvecklingsutskottets förslag.

Mats Gerdau (M) yrkade bifall till stadsutvecklingsutskottets förslag.

I yrkandet instämde Khashayar Farmanbar (S), Hans Peters (C) och Sidney Holm (MP).

Beslutsgång

Ordföranden konstaterar att det finns två förslag till beslut. Ordföranden ställde bifall till
stadsutvecklingsutskottets förslag mot avslag och fann att kommunstyrelsen har beslutat i
enlighet med stadsutvecklingsutskottets förslag.

Henrik Unosson deltog inte i handläggningen av ärendet på grund av jäv.

Reservationer

Mikael Carlsson reserverade sig för Nackalistan och angav följande.

”Detta tilläggsavtal har tagits fram helt utan insyn eller diskussion med oss i Nackalistan. Vi
hade gärna sett en minskad exploateringsgrad av västra sicklaön men det enda man lyckats
få till är att minska takten i exploateringen något.

Ärendet är viktigt och innebörden i tilläggsavtalet har tre huvudinriktningar: 1. Ökad
medfinansiering 389 miljoner kr. Här finns inte heller denna gång en preciserad procentuell
fördelning mellan parterna angående fördyringar utöver den stipulerade summan, vilket är
en stor brist.

2. Av de 13 500 bostäderna som ska byggas enligt tunnelbaneavtalet så ska 11 300
färdigställas år 2040 istället som tidigare, år 2035. Tidsaspekten är positiv i sammanhanget
eftersom då kan flera konsekvenser arbetas in och tas hänsyn till än om man skyndar på
projektet i en demokratisk organisation som en kommun. Nackalistan vill fortfarande inte ha
den mängden nya bostäder även om tidsaspekten är en annan. Redan kring år 2014 så
hörde Nacka till de 10 kommuner i landet som hade högsta mängden inflyttade invånare
vilket i sig borde ha kvalificerat kommunen till att få en tunnelbanelinje utan att förtäta så
mycket så att man låg i den absoluta toppen i landet. Nuvarande demografiska trend visar
också på en vikande befolkningsmängd i Stockholmsregionen och att det som byggs inte
heller är vad den stora mängden bostadssökande efterfrågar.

3. Trafikstart för tunnelbana till Nacka beräknas till år 2030. Det välkomnas av Nackalistan
under förutsättning att alla nuvarande frågetecken kring ekonomi för t ex trafikplats Nacka
mm rätas ut och informeras om till övriga politiker och Nackas invånare. Nackalistan vill

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande

7 juni 2021

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Kommunstyrelsen

att avtalet ska arbetas om, speciellt vad gäller punkt 2, till att ha en mer rimlig nivå på bostadsproduktion, t ex mellan 5 000 – 7 000 bostäder, så att Nacka, inte som många nu befarar, byggs sönder.”

Protokollsanteckningar

Tomas Ottosson (V) lät anteckna följande till protokollet.

”Vänsterpartiet anser avtalet om hur kostnadsfördyringen ska fördelas mellan kommuner region och staten är viktig att få klart och bifaller således förslaget. Värt att notera är punkt 6 i avtalet om nya arbetssätt, det är förvånande att det arbetssättet inte gällt hela tiden utan måste skrivas tydligt i denna överenskommelse. För en amatör låter det självklart att kostnadsfördyringar som upptäcks kommuniceras om mellan parterna omedelbart. Kravet på när bostäderna i Nacka flyttas fram fem år och är en anpassning efter marknadens oförmåga idag att bygga bostäder i takten som planerades för innan denna öveenskommels. Beslutet hamnar i att merparten av bostäder ska vara klara till 2135. Nu är tunnelbanan i drift 2030 så det finns kapacitet i resandet för fler boende på Sickla ön efter det. Det är samtidigt en stor brist på lägenheter i Stockholm att Nacka kommun då väljer att vänta ut tidsgränsen och att marknaden ska vända är dålig bostadspolitik. Vänsterpartiet anser att Nacka ska stimulera bebyggelsen på Sickla ön, skapa incitament för exploatörer att bygga hyresrätter upplåtna med tomträtt, för att minska bostadsbristen i Stockholm och Nacka.”

Liselotte Rasmussen (V) lät anteckna följande till protokollet.

”Det är tråkigt att Nacka kommun har ingått i så dåliga avtal och att man först när kostnaderna skenat iväg och måste skjuta till pengar bestämmer sig för att det är viktigt att ha kostnadskontroll. Det finns också bekymmer med den här typen av flerpartsavtal som Stockholmsöverenskommelsen är, liksom att kommunerna får betala för sådant som är statens ansvar.

Men det är viktigt att vi fullföljer utbyggnaden av tunnelbanan till Nacka, den hade vi behövt för över 30 år sedan. Så Vänsterpartiet tycker att vi får svälja denna fördyring och röstar för tilläggsavtalet men kommer att fortsätta att tjata om att göra bättre avtal med noggrannare kostnadskontroll.”

Hans Peters lät anteckna följande till protokollet för Centerpartiet.

”Det är glädjande att staten, regionen och t-banekommunerna Nacka, Stockholm, Solna och Järfälla nu kommit överens om hur de ökade kostnaderna för tunnelbanans utbyggnad ska finansieras. För Nacka kommun innebär det en ökad investeringskostnad om 389 mkr. Det är hanterbart och det kommer vi att klara av. Men vi anser ändå att staten borde ha varit mer generös. Den statliga medfinansieringen utgörs av trängselskatter som betalas av de som trafikerar betalsnitten runt Stockholms innerstad, dvs till allra största delen medborgare i Stockholm och kommunerna i länet. Med tanke på den miljövinst t-banan

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande

7 juni 2021

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Kommunstyrelsen

kommer att ge borde staten även gått in med egna medel. Att trafikens miljö- och klimatpåverkan minskar i Stockholmsregionen borde vara av stort nationellt intresse.”

I protokollsanteckningen instämde Mats Gerdau för Moderaterna och Karin Teljstedt för Kristdemokraterna.

Khashayar Farmanbar lät anteckna följande till protokollet för Socialdemokraterna.

”Utbyggnaden av tunnelbanan blir över 12 miljoner kronor dyrare när den tar hela reservutrymmet i anspråk och ytterligare 9 miljoner därutöver. Detta är resultatet av att Region Stockholm valde att utforma projektet med en extra servicetunnel. Det som är högst anmärkningsvärt är att Region Stockholm har vetat om denna fördyring ända sedan åtminstone 2015 och hemlighållit det för andra inblandade som oss i kommunerna och staten. Först 2019 valde den moderata ledningen i regionen att berätta om fördyringarna. Denna urusla hantering ledde till att vi i ett sent skede tvingades in i en förhandling för att bekosta fördyringar orsakade av och under flera år hemlighållna av Region Stockholm, som också är den aktör som via Förvaltning för Utbyggnad av Tunnelbana driver projektet. Därefter har en förhandlingsrunda tagits vid, där det för kommunens del innebär ytterligare kostnad på ca 27 miljoner kronor per år fram till 2035. Även kravet på bostadsbyggandet minskar och skjuts fram i tiden. På det sättet har staten varit med och räddat projektet så att Nackaborna ska kunna få en tunnelbana och att den kommunala medfinansieringen inte skjuter iväg.

Trots detta kan vi socialdemokrater kan aldrig vara nöjda med fördyringar. Vi krävde redan 2014 att en ekonomisk konsekvensanalys skulle genomföras. Något som en majoritet i fullmäktige avvisade.

Till syvende och sist handlar detta beslut om huruvida vi tror att tunnelbana, det mest effektiva kollektivtrafikmedlet i detta land, gör gott för Nackaborna eller inte. Vi socialdemokrater tror att den bidrar till Nackabornas livskvalitet med lättare resor runt om i vårt län och snabbare arbetspendling. Därför röstar vi för detta tilläggsavtal.”

Sidney Holm lät anteckna följande till protokollet för Miljöpartiet.

”När tunnelbaneavtalet debatteras blir det alltid lite av ett ”blame game” där alla försökte hitta en syndabock i motståndarlaget. Det Moderatledda styret skyller gärna på den Rödgröna Regeringen men nämner inte att själva tunnelbaneavtalet togs fram av en Moderatledd Regering, tillsammans med ett Moderatlett Landsting och ett Moderatlett styre i Nacka kommun.

Det är alltid trist men inte direkt ovanligt att stora infrastrukturprojekt blir både försenade och drar över budget. Vid sidan om tunnelbanan pågår för fullt bygget av ett annat försenat och fördyrat projekt, den nya bilbron över Skurusundet, ett enskilt byggprojekt som med största sannolikhet kommer att kosta mer för medborgarna än tunnelbanan till Nacka. När såg vi senast en diskussion om Skurubroavtalet? Eller är det så att en majoritet av politikerna i Nacka anser att biltrafik får kosta vad den kosta vill medan kollektivtrafik helst ska vara gratis?

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

7 juni 2021

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Kommunstyrelsen

Att priset nackaborna får betala för Skurubron förmodligen bli högre än för tunnelbanan, och rimligheten i detta, är det inget parti förutom Miljöpartiet som lyfter i debatten. Den styrande Alliansen i Nacka driver också på att projekteringen av Östlig förbindelse måste återupptas snarast, någonting som stöds fullt ut av både Socialdemokraterna och Nackalistan. Ett projekt där Nacka/Värmdö som en del i betalningen har erbjudit sig att bygga minst 17 500 nya bostäder. Bostadsbyggandet för att kunna bygga Östlig förbindelse debatteras dock aldrig i kommunfullmäktige, bara de 13500 bostäderna kopplade till tunnelbaneavtalet.

Miljöpartiet har tagit ställning för ett mer hållbart samhällsbygge där större utrymme ges till natur och mötesplatser för människor, inte parkeringsplatser för bilar. Bilen kommer alltid ha en plats i samhället men när vi planerar de centrala delarna av Nacka måste vi prioritera gång-, cykel- och kollektivtrafik före biltrafiken. Tunnelbanan är inte gratis, men det är inte biltrafiken heller. Dessutom gör satsningar på ökad biltrafik i Nacka att vi varken når upp till våra egna lokala klimat-, och miljömål, eller bidrar till att nå de globala målen. I valet mellan att rädda klimat & miljö, eller fortsätta i gamla hjulspår, väljer Miljöpartiet klimat & miljö.”

Esa Örmä lät anteckna följande till protokollet för Sverigedemokraterna.

”Sverigedemokraterna stod utan demokratisk representation när ursprungsbeslutet om tunnelbana togs, och kan nu givetvis inte kräva att projektet avbryts eller dimensioneras ner, med tanke på de kostnader som redan är tagna. Dock vill Sverigedemokraterna med kraft peka på det faktum att 389 miljoner kronor är en enorm summa även för en kommun med välskött ekonomi, som Nacka, och att denna kostnadsutveckling inte får fortsätta. Det finns också anledning att rikta uppmärksamhet mot möjligheten att arbetsresandet som helhet går ner, som en fortsättning på trenden med hemarbete under pandemin. Tunnelbanan behöver i alla fall inte dimensioneras upp ytterligare med avseende på transportkapacitet, med tanke på detta.”

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande