

Kommunstyrelsen

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

Förslag till 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.

Sammanfattning

2013 års Stockholmsförhandling har resulterat i att det nu föreligger avtal om utbyggnad av tunnelbana till Nacka, Järfälla/Barkarby och Arenastaden via Hagastaden. Inklusiv 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.

Ärendet

Stockholm och Nacka växer kraftigt och behovet av att bo och enkelt kunna resa i vardagen ökar. Bostadsbristen i Stockholms län hämmar tillväxten då den leder till lägre sysselsättning och hämmad produktion. De stora samhällsekonomiska vinster ett ökat bostadsbyggande



ger ska därmed inte underskattas. En utbyggnad av tunnelbanan innebär en avsevärd förbättring för stora delar av tunnelbanenätet med tätare trafik och minskad sårbarhet. Den gör det dessutom möjligt för ökat hållbart bostadsbyggande.

Västra Sicklaön är en del av den centrala regionkärnan men saknar kollektivtrafikmässiga förutsättningar för att fullt ut kunna erbjuda stadsliv i omedelbar närhet till både vatten och natur. Området har unika möjligheter till en högkvalitativ boendemiljö blandad med attraktiva arbetsplatser och offentliga rum för möten människor emellan.

Nacka fortsätter att bygga stad på västra Sicklaön

Under de senaste 20 åren har bebyggelsen i området kring gränsen mellan Stockholms stad och Nacka kommun vuxit samman mer och mer. Många bostäder och arbetsplatser har kommit till på västra Sicklaön och Nacka kommun vill fortsätta den utveckling. Västra Sicklaön ska vara en tät och levande stadsdel. Under hösten har kommunen bedrivit ett brett och öppet visionsarbete där ca 5000 Nackabor, eller ca 5% av Nacka kommuns befolkning, har tyckt till om vad som ska känneteckna framtidens stad i Nacka. Visionen kommer att antas politiskt under våren 2014.

Tidigare beslut om utbyggnad av tunnelbana till Nacka

Den 11 juni 2012, § 144, beslutade Nacka kommunfullmäktige att ställa sig bakom planeringen för att förverkliga en utbyggnad av tunnelbanans Blå linje till Nacka. Kommunfullmäktige angav följande: ”I en första etapp byggs tunnelbanan till Nacka Centrum. I en andra etapp byggs vidare till Orminge. Kommunen ska verka för en snabb utbyggnad och målsättningen är att etapp 1 kan öppna för trafik senast 2021. Kommunen ska verka för att arbetet drivs på ett sätt så att investeringskostnaderna pressas och blir rimliga utifrån bl.a. internationella jämförelser. Den utförliga beskrivningen i Översiktsplan 2012 om tunnelbanans betydelse för Nackas utveckling samt kommunstyrelsens beslut i ärendet 23 april 2012 noteras.”

Utifrån överenskommelsen om Nackametron, som ärendet då kallades, inrättade kommunstyrelsen ett tunnelbaneutskott som skulle leda och styra Nacka kommuns medverkan i detta historiskt viktiga projekt. Tunnelbaneutskottets uppgifter övertogs från december 2012 av det då nyinrättade kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott.

Stockholmsförhandlingen 2013

Regeringen tillsatte 28 februari 2013 det som kallas 2013 års Stockholmsförhandling¹. Dess uppdrag var att säkerställa att tunnelbanan snabbt byggs ut samordnat med en ökad bostadsbebyggelse för största möjliga samhällsekonomiska nytta. I uppdraget ingick även att lämna förslag på finansiering genom höjda och bredare intäkter från trängselskatt och olika

¹ Kommittédirektiv 2013:22, Utbyggnad av tunnelbana och ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län



former av medfinansiering. Parter i förhandlingarna är staten, Stockholms läns landsting, Stockholm stad, Nacka kommun, Järfälla kommun och Solna stad.

Förhandlingarna resulterade den 11 november 2013 i en principöverenskommelse om utbyggnad av tunnelbana till Nacka, Arenastaden och Barkarby och samt att blå linje byggs ut till Gullmarsplan och kopplas samman med grön linje för kraftigt ökad kapacitet genom centrala Stockholm. I överenskommelsen ingick att kommunerna ska se till att det uppförs 78 000 nya bostäder i tunnelbanans närområde fram till år 2030.

Under hösten har arbetet fortsatt för att genomföra principöverenskommelsen i ett huvudavtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökat bostadsbyggande i Stockholms län och ett delprojektavtal per tillkommande sträckning av tunnelbanan. För Nackas del innebär det att kommunen ingår i ett delprojekt om tunnelbana från Kungsträdgården till Nacka Centrum och från Kungsträdgården till Gullmarsplan/Söderort, med gemensam station i Sofia. På sträckningen mot Nacka kommer det efter Sofia att bli stationer vid Hammarby kanal, Sickla, Järla och Nacka Centrum.

Avtalen undertecknades den 7 januari 2014.

Avtalens innehåll

För att genomföra utbyggnaden av tunnelbanan avsätts projektmedel på 25,7 miljarder kronor. I den summan ingår 6,2 miljarder kronor för de fordon som ska trafikera de utbyggda spåren. Nacka medfinansierar projektet med 850 miljoner kronor. De ekonomiska konsekvenserna beskrivs nedan under rubriken "Ekonomiska konsekvenser". Alla belopp anges i prisnivån januari 2013. I kommunens åtagande ingår också att förskotta staten med 333 miljoner kronor. Återbetalning av förskottade medel sker dels 2025, dels 2030 under förutsättning att Nacka vid dessa etapper fullföljt sitt åtagande för bostadsbyggande, dock senast år 2035.

Utbyggnaden av tunnelbanan och tillkommande bostadsbyggande regleras av två avtal, ett huvudavtal med grundläggande och gemensamma bestämmelser för samtliga tillkommande tunnelbanesträckningar och tre delprojektavtal, ett för varje delprojekt.

Huvudavtalet

Huvudavtalet lägger inledningsvis fast att tunnelbanan, som är det mest utnyttjade färdmedlet i Stockholm, är hårt belastad i de centrala delarna och att spårkapaciteten under högtrafik utnyttjas i stort sett maximalt. Vidare konstateras att effekterna av att Stockholm växer också syns på bostadsmarknaden så att det i länet finns en brist på bostäder. Att minska bostadsbristen och dimensionera bostadsmarknaden för framtida behov samt att bygga ut kollektivtrafiken i länet blir därmed en förutsättning för att Stockholmsregionen ska kunna fortsätta utvecklas på ett positivt sätt. Den spårbundna kollektivtrafiken är central



då det behövs en utbyggd kapacitetsstark kollektivtrafik som möjliggör en kraftigt utökad bostadsbebyggelse. Sammantaget innebär avtalet att kommunerna åtar sig att själva eller genom annan bostadsexploator uppföra 78 000 bostäder.

Utifrån dessa grundläggande förutsättningar definieras sedan finansiering, ansvar för risker och fördyring, markåtkomst, samarbetsformer och olika ansvarsfrågor. Landstinget ansvarar för genomförandet av utbyggnaden av tunnelbanan och därpå följande drift och underhåll.

Nackas delprojektavtal

För delprojektavtalet om utbyggnad av tunnelbanan från Kungsträdgården till dels Nacka Centrum, dels Gullmarsplan/Söderort beräknas investeringskostnaden, exklusive depå och fordon, till ca 12,5 miljarder kronor. Summan är uppdelad på; etapp 1 (Kungsträdgården – Sofia) 2 miljarder kronor, etapp 2 (Sofia – Nacka Centrum) 6,7 miljarder kronor, och etapp 3 (Sofia – Gullmarsplan/Söderort) 3,8 miljarder kronor.

Nacka kommun åtar sig att själv eller genom annan markägare/bostadsexploator uppföra ca 13 500 nya bostäder på västra Sicklaön fram till senast år 2030, med en genomsnittlig takt av 800 nya bostäder per år, räknat från 2014. Som nya bostäder räknas endast de som finns med i planer som antagits från 1 januari 2014. Vidare ska Nacka kommun bidra till att utrymme för tunnelbanedepå kan skapas.

Styrning av tunnelbaneutbyggnaden

Utbyggnaden av tunnelbanan styrs på två nivåer, en *styrelse* med representanter för staten, landstinget och de fyra berörda kommunerna och tre *delprojektstyrelser*. Till *styrelsen* utser varje kommun en ledamot och en ersättare. Styrelsen ska huvudsakligen hantera principiella frågor med överblick över samtliga delprojekt och bostadsbyggande. Denna styrelse leds av staten. Nacka kommuns val av ledamot och ersättare hanteras i separat ärende i kommunfullmäktige, i direkt anslutning till detta ärende.

Delprojektstyrelserna består av två representanter vardera från tjänstemannaorganisationen inom landstinget och berörda kommuner. Representanter från staten medverkar vid behov. Respektive delprojektstyrelse leds av landstinget. Stadsdirektören utser Nackas representanter.

Landstinget ska också tillsätta en partssammansatt styrgrupp för genomförandet av tunnelbaneutbyggnaden, till vilken kommunerna och staten ska utse tjänstemannarepresentanter som ska tillföra kompetens som är viktig i genomförandet.

Konsekvenser och risker

Avtalen innebär ett omfattande åtagande när det gäller att få fram nya bostäder samt planering och byggande av såväl ”hård som mjuk” infrastruktur i form av allmänna anläggningar,



teknisk försörjning och övrig samhällsservice som till exempel förskolor och skolor. För att kvoten mellan dag- och nattbefolkning ska behållas behöver också lokaler för arbetsplatser, verksamheter och kommersiell service tillkomma.

De ekonomiska och organisatoriska förutsättningarna för detta behöver analyseras och utvecklas ytterligare. Stadsledningskontoret kommer under 2014 redovisa en risk- och konsekvensanalys, som kontinuerligt ska följas upp och redovisas i samband bokslut eller om något särskilt inträffar.

Ekonomiska konsekvenser

Avtalen innebär att Nacka kommun förbinder sig att medfinansiera utbyggnaden av tunnelbanan till ett belopp om 850 miljoner kronor. I avtalen ingår att kommunen tagit ställning till att också medfinansiera en eventuell fördyring på upp till 15% eller 97 miljoner kronor för Nackas del, innan kommunfullmäktige måste ges tillfälle att ta ställning till projektets fortsättning. Nacka kommun ska också förskottera för staten med 333 miljoner kronor. Förskotteringen betalas tillbaka i förhållande till bostadsutbyggnaden. Samtliga belopp är angivna i prisläge januari 2013.

Nedan sammanfattas de delar som omfattar Nackas finansiella åtagande i **löpande priser** enligt avtalets bilaga 1 tabell 4.

| Mnkr | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | Summa |
|-----------------|------------|------------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------|----------|----------|----------|----------|------------|-------------|
| Medfinansiering | -42 | -43 | -77 | -113 | -126 | -135 | -137 | -140 | -143 | -38 | | | | | | -994 |
| Förskottering | | | | | -230 | -156 | | | | 211 | | | | | 233 | 58 |
| Summa | -42 | -43 | -77 | -113 | -356 | -291 | -137 | -140 | -143 | 173 | 0 | 0 | 0 | 0 | 233 | -936 |

Stadsledningskontoret bedömer att kommunens utgifter för medfinansieringen huvudsakligen täcks av exploateringsbidrag från ny bebyggelse, med viss komplettering från realvinster vid markförsäljning där kommunen exploaterar på egen mark.

Tunnelbana till Nacka med tillhörande 13 500 lägenheter innehåller flera ekonomiska konsekvenser. Exempelvis beräknas kommunens skatteintäkter öka med nära 50 procent. Samtidigt kommer det att krävas investeringar i välfärdsfastigheter, finansiering av välfärdstjänster och infrastruktur vid sidan om tunnelbanan. Stadsledningskontoret kommer under 2014 att ta fram mer heltäckande beräkningar kring de ekonomiska konsekvenserna kring stadsutvecklingen på västra Sicklaön, inklusive bland annat kostnader för tunnelbanan och andra investeringar, exploateringsbidrag från ny bebyggelse och ökade skatteintäkter.

Bostadstillväxten som tunnelbanans utbyggnad medför ger också stora samhällsekonomiska vinster vilket inte ska underskattas.



Detta händer nu

Arbetet i Nacka kommun kommer att bedrivas från stadsdirektörens ledningsgrupp för territoriefrågor, som kontinuerligt rapporterar till kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott.

När det gäller säkerställandet av åtagandet att bygga 13 500 bostäder på västra Sicklaön kommer visionen för staden i Nacka att antas politiskt under början av 2014, för att sedan förankras internt och externt. Den väl underbyggda visionen anger en tydlig inriktning och en bas att stå på tillsammans med bland annat strukturplanen för västra Sicklaön, för det fortsatta arbetet med att utveckla Nackasamhället.

Under första halvan av 2014 kommer den kontinuerliga uppföljning av stadsutvecklingen på västra Sicklaön att utvecklas för att ange vad som ska följas upp, av vem och hur. Även de ekonomiska konsekvenserna, både investeringar och förväntade intäkter, kommer att utredas; allt för att säkerställa att Nacka kommun kan minska riskerna kring tunnelbanöverenskommelsen och öka möjligheterna att framgångsrikt fortsätta att bygga stad på västra Sicklaön.

Bilagor

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

Lena Dahlstedt
Stadsdirektör
Stadsledningskontoret

Anders Ekengren
Stadsbyggnadsdirektör

Dag Björklund
Teknisk direktör