

## Utlåtande Rotel I (Dnr KS 2021/580)

### **Tilläggsavtal till Avtalet avseende finansiering och tidplan för utbyggnad av tunnelbanan samt tidplan för bostadsåtagande (Stockholmsförhandlingen)**

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. ”Tilläggsavtal till Avtalet avseende finansiering och tidplan för utbyggnad av tunnelbanan samt tidplan för bostadsåtagande” enligt bilaga till utlåtandet godkänns.
2. ”Tilläggsavtal till Huvudavtal och Delprojektavtal avseende utbyggd tunnelbana enligt 2013 års Stockholmsöverenskommelse” från 2017 (Dnr 111-10/2017, kommunfullmäktiges beslut den 6 mars 2017, § 17) upphör att gälla i och med antagande av föreliggande Tilläggsavtal.
3. Stadens ökade kostnad för utbyggnad av tunnelbanan, 1 242 miljoner kronor i prisnivå januari 2016, uppräknat med konsumentprisindex (KPI), finansieras genom avsättning till medfinansiering av infrastrukturella projekt.

**Föredragande borgarrådet Anna König Jerlmyr** anför följande.

Ärendet

I december 2013 slöts ett huvudavtal inklusive tre delprojektavtal om utbyggnad av tunnelbana och ökad bostadsutbyggnad i Stockholms län, inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling, mellan staten, Stockholms läns landsting (nuvarande Region Stockholm), Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun.

Under 2019 gjordes en genomlysning av kostnader och tidplan för tunnelbanans delprojekt. Genomlysningen utmynnade i ”Nulägesrapport 2019 nya tunnelbanan, 2013 års Stockholmsförhandling”, (FUT 2021-0414) vilken visade på ett överskridande av kostnadsramen efter genomförda besparingar med 9 307 miljoner kronor i 2016 års prisnivå.

Eftersom det avtalade kostnadsansvaret bedömts överskridas så har Parterna kommit överens om ett tilläggsavtal med bilagor (i det följande benämnt ”Tilläggsavtal”) för att tunnelbaneutbyggnaden ska kunna realiseras. Förslaget innebär att ”Tilläggsavtal till Huvudavtal och Delprojektavtal avseende utbyggd tunnelbana enligt 2013 års Stockholmsöverenskommelse” (Dnr 111-10/2017) från 2017 upphör att gälla.

Parterna har avtalat om ett nytt kostnadstak som innebär att staten tillför projektet maximalt 4 000 miljoner kronor och resterande 5 307 miljoner kronor fördelas mellan övriga Parter.

Stadens avtalade kostnad enligt huvudavtalet (inklusive det tidigare kostnadstaket) uppgick till 3 298 miljoner kronor. Stadens ökade kostnad enligt det nya Tilläggsavtalet är 1 242 miljoner kronor vilket innebär att den totala kostnaden för staden blir 4 540 miljoner kronor (i 2016 års prisnivå).

Stadens bostadsåtagande i enlighet med huvudavtalet och delprojektavtalen ligger fast. Bostadsåtagande har i Tilläggsavtalet skjutits fram fem år vilket innebär 2030 respektive 2035.

Stadsledningskontoret anser att Tilläggsavtalet är träffat på för staden acceptabla villkor.

## Beredning

Ärendet har beretts av stadsledningskontoret.

## Mina synpunkter

Det är positivt att parterna nu har enats om ett nytt kostnadstak inom ramen för Stockholmsöverenskommelsen och att framdriften av nödvändig tunnelbana därmed kan fortsätta. Det är av yttersta vikt att delprojektens budget hålls för att säkerställa utbyggnaden av tunnelbanan. Utbyggnaden av kollektivtrafiken ligger helt i linje med vad som framgår av kommunfullmäktiges budget och kommer därtill att bidra till byggandet av tusentals nya bostäder inom tunnelbanans influensområde. Utbyggnaden av tunnelbanan är således ett viktigt steg för att nå målet om 140 000 nya bostäder till år 2030. Sammantaget bidrar detta till ett mer robust kollektivtrafiksystem som binder

samma delar av staden som idag är sämre kollektivtrafikförsörjda med större knutpunkter och nya stadsdelar. Detta kommer ha positiv inverkan på staden i stort och kan bidra till ökad hållbar tillgänglighet och minskad segregation. Nya tunnelbanelinjer kommer även att stärka möjligheterna att tillskapa fler arbetsplatser i söderort vilket är mycket positivt.

De kostnadsökningar som konstateras i regionens genomlysning beror bland annat på utökade miljökrav. Mot bakgrund av att Stockholmsförhandlingen initierades av staten och att fördyringarna beror på ny lagstiftning bortom kommunernas rådighet, är det rimligt att staten tar ett stort ansvar utifrån ingångna avtal. Det är beklagligt att statens andel av finansieringen i och med detta tilläggsavtal minskar.

Jag konstaterar att bostadsåtagandet har skjutits fram fem år i Tilläggsavtalet vilket innebär 2030 respektive 2035. Då det är väsentligt att stadens höga takt i bostadsbyggandet fortsätter så delar jag stadsledningskontorets synpunkt om att bostadsbyggandet ska ligga fast enligt samma målsättning som tidigare.

## Bilaga

Tilläggsavtal till Avtalet avseende finansiering och tidplan för utbyggnad av tunnelbanan samt tidplan för bostadsåtagande

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Särskilt uttalande** gjordes av borgarråden Karin Wanngård, Jan Valeskog och Kadir Kasirga (alla S) enligt följande.

Det gläder oss att parterna har enats om hur fördyringen av den nya tunnelbanan ska hanteras mellan parterna i Stockholmsöverenskommelsen så att det angelägna tunnelbaneprojektet kan fortskrida.

Enligt överenskommelsen från Stockholmsförhandlingen har staden ansvar för att 45 900 bostäder färdigställs åren 2014-2030. Sedan majoritetsskiftet har det årliga målet för antalet markanvisade bostäder och antalet bostäder i antagna detaljplaner i enlighet med Stockholmsförhandlingen dock inte nåtts. Detta är mycket allvarligt.

Den förra mandatperioden ökade stadens byggande till rekordnivåer. I och med majoritetsskiftet år 2018 skedde ett stort skifte i bostadspolitiken. Bostadsbyggandet har sjunkit drastiskt, befintliga planer har stoppats och inte ett enda år har målen nåtts för markanvisade bostäder eller bostäder i detaljplaner. En viktig förklaring till detta är politisk oförmåga. Därför bromsar byggandet in samtidigt som vi har bostadsbrist. Svart på vitt ser vi nu att det är viktigare att hålla alla partier i den grönbå majoriteten på gott humör än att bygga.

Konsekvensen av skiftet i bostadspolitiken ser vi även i målen som rör stadens åtagande enligt Stockholmsförhandlingen. Vi delar finansborgarrådets synpunkt om att bostadsbyggandet ska ligga fast enligt samma målsättning som tidigare, det vill säga till år 2030, eftersom det är väsentligt att stadens höga takt i bostadsbyggandet fortsätter. Samtidigt konstaterar vi att med finansborgarrådets politik kommer stadens bostadsåtagande i Stockholmsförhandlingen inte kunna nås till år 2030. Bara under denna mandatperiod har de grönbå lyckats halka efter med hela 11 570 bostäder i godkända/antagna detaljplaner som nu alltså saknas för att stadens ska klara sitt åtagande. Situationen är nu alltså mycket allvarlig.

Tabell: Bostäder i godkända/antagna detaljplaner i enlighet med Stockholmsförhandlingen

År	Mål	Utfall	Diff
2018	3 600	601	-2 999
2019	3 600	1 206	-2 394
2020	4 500	2 545	-1 955
2021	5 000	778	-4 222
<i>SUM</i> <i>MA</i>	<i>16 700</i>	<i>5 130</i>	<i>-11 570</i>

Stockholm måste återigen nå de höga nivåer i bostadsbyggandet som gällde under den förra mandatperioden. Annars kommer inte stadens åtagande enligt Stockholmsförhandlingen att nås. Detta är allvarligt både för staden och för stockholmarna.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. ”Tilläggsavtal till Avtalet avseende finansiering och tidplan för utbyggnad av tunnelbanan samt tidplan för bostadsåtagande” enligt bilaga till utlåtandet godkänns.
2. ”Tilläggsavtal till Huvudavtal och Delprojektavtal avseende utbyggd tunnelbana enligt 2013 års Stockholmsöverenskommelse” från 2017 (Dnr 111-10/2017, kommunfullmäktiges beslut den 6 mars 2017, § 17) upphör att gälla i och med antagande av föreliggande Tilläggsavtal.
3. Stadens ökade kostnad för utbyggnad av tunnelbanan, 1 242 miljoner kronor i prisnivå januari 2016, uppräknat med konsumentprisindex (KPI), finansieras genom avsättning till medfinansiering av infrastrukturella projekt.

Stockholm den 2 juni 2021

På kommunstyrelsens vägnar:  
ANNA KÖNIG JERLMYR

*Hans Altsjö*

**Särskilt uttalande** gjordes av Karin Wanngård, Jan Valeskog och Emilia Bjuggren (alla S) och Rashid Mohammed och Torun Boucher (båda V) med hänvisning till Socialdemokraternas särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

**Ersättaryttrande** gjordes av Lisa Palm (Fi) med hänvisning till Socialdemokraternas särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

## Remissammanställning

### Ärendet

Under 2019 genomfördes en genomlysning av kostnader och tidplan för tunnelbanans delprojekt som sedan utmynnade i ”Nulägesrapport 2019 nya tunnelbanan, 2013 års Stockholmsförhandling”, (FUT 2021-0414).

Genomlysningen visade att de förväntade kostnaderna ligger högre än vad som beräknades vid 2013 års Stockholmsförhandling och anger ett överskridande av kostnadsramen efter genomförda besparingar med 9 307 miljoner kronor i 2016 års prisnivå.

Då avtalat, maximalt kostnadsansvar för fördyringar enligt nya beräkningar bedömts överskridas har Parterna kommit överens om ett tilläggsavtal med bilagor (i det följande benämnt ”Tilläggsavtal”) för att tunnelbaneutbyggnaden ska kunna realiseras. Förslaget innebär att ”Tilläggsavtal till Huvudavtal och Delprojektavtal avseende utbyggd tunnelbana enligt 2013 års Stockholmsöverenskommelse” (Dnr 111-10/2017) från 2017 upphör att gälla.

Jämfört med huvudavtalet inklusive delprojektavtal och 2017 års tilläggsavtal innebär de förnyade bedömningarna från 2019 förändringar gentemot gällande avtal i följande avseenden:

- Årliga investeringskostnader
- Finansiering med nytt kostnadstak där ytterligare 9 307 miljoner kronor behöver tillföras Projektet (tabell 1)
- Tidplan för fullgörandet av Parternas bostadsåtaganden
- Tidplan för Statens återbetalning av förskotterade medel
- Tidplan för genomförandet av tunnelbaneutbyggnaderna

Utöver de uttryckliga förändringar som beskrivs i detta Tilläggsavtal gäller huvudavtalet och delprojektavtalen med oförändrade villkor. Bilagt tilläggsavtal ersätter det tidigare tilläggsavtalet från 2017, ”Tilläggsavtal till Huvudavtal och Delprojektavtal avseende utbyggd tunnelbana enligt 2013 års Stockholmsöverenskommelse” (Dnr 111-10/2017, kommunfullmäktiges beslut den 6 mars 2017, § 17).

Tilläggsavtalet har tagits fram samordnat med den av regeringen utsedda förhandlingspersonen, Region Stockholm och representanter från kommunerna Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun (Parterna). Tilläggsavtalet är villkorat av att respektive parts beslutande organ senast den 30 september 2021 godkänner Tilläggsavtalet genom ett beslut som vinner laga kraft.

## Finansiering

Investeringskostnaderna för Projektet i sin helhet, det vill säga kostnaderna för utbyggnad av tunnelbanan, beräknas med kända fördyringar om 9 307 miljoner kr till 31 813 miljoner kronor, exklusive fordon och depå, i prisnivå januari 2016.

För att täcka nu kända fördyringar har Parterna avtalat om ett nytt kostnadstak som innebär att staten tillför projektet maximalt 4 000 miljoner kronor vilket innebär att resterande 5 307 miljoner kronor fördelas mellan övriga Parter i enlighet med tabell 1.

Sträcka	Avtal 2013	Kalkyl 2019	Fördyring	Staten	Regionen	Sthlm	Nacka	Solna	Järfälla
Kungst-Sofia	2308	3813	1505	664	479	181	181		
Sofia-Socken	4386	6857	2471	1089	785	597			
Sofia-Nacka	7733	10214	2481	1094	787	392	208		
Odenp-Hagas	2424	2705	281	111	98	72			
Hagas-Arenas	2308	2938	630	248	212			170	
Barkarby	3347	5286	1939	794	656				489
<b>Summa</b>	<b>22506</b>	<b>31813</b>	<b>9307</b>	<b>4000</b>	<b>3018</b>	<b>1242</b>	<b>389</b>	<b>170</b>	<b>489</b>
Miljoner kronor i prisnivå januari 2016			Andel	43%	32%	13%	4%	2%	5%

Tabell 1. Kostnadsansvar samt kostnadstak per Delprojekt för kostnadsökningarna, utöver det som avtalats i huvudavtalet.

Den utökade statliga finansieringen enligt tabell 1 ovan ska ske genom en utökning av lån som täcks genom framtida intäkter från trängselskatten. Eventuell intäktsminskning från trängselskatten ska enligt avsnitt 8.3 i Huvudavtalet bäras av Staten. Ingen förändring ska ske av lagen om trängselskatt (2004:629).

Stadens ekonomiska åtagande finns i grenarna Nacka/Söderort och Arenastaden. Det nya kostnadstaket fördelas mellan Parterna enligt det nya Tilläggsavtalet, vilket innebär att staten står för 43 procent, regionen för 32 procent och kommunerna tillsammans 25 procent. Kommunernas och regionens andel av kostnadstaket har ökat till följd av att staten minskat sin andel. Stockholm stads andel av kostnadstaket uppgår till 13 procent. Stadens andel av kostnadstaket i Huvudavtalet uppgick till 11 procent.

Stadens avtalade kostnad enligt huvudavtalet (inklusive det tidigare kostnadstaket) uppgick till 3 298 miljoner kronor. Stadens ökade kostnad enligt nytt Tilläggsavtal är 1 242 miljoner kronor vilket innebär att den totala kostnaden för staden blir 4 540 miljoner kronor (i 2016 års prisnivå).

## **Betalplan**

Tilläggsavtalet innebär att Parterna är överens om en ny betalplan, som är anpassad efter både den nya kostnadskalkylen och den nya tidplanen för genomförandet av tunnelbaneutbyggnaden. Den nya betalplanen framgår av Tilläggsavtalets bilaga 3. Betalplanen redovisar Parternas årliga bidrag till utbyggnaden av tunnelbanan samt utbetalning av förskottering. Betalplanen summerar totalt till 5 544 mnkr för Stockholms stad, varav medfinansiering 4 540 mnkr och förskottering 1 004 mnkr i 2016 års prisnivå. Statens återbetalning av förskotteringen framgår av Tilläggsavtalets bilaga 4 (i 2013 års prisnivå).

## **Bostadsåtagande och trafikstart samt återbetalning**

Stadens bostadsåtagande är oförändrat i jämförelse med huvudavtalet och delprojektavtalen. Kommunernas bostadsåtagande förlängs till senast 2035 (gäller ej Nacka). Tidpunkterna för kommunernas bostadsåtagande framgår av tabell i Tilläggsavtalets bilaga 4.

Statens återbetalning av förskotterade medel senareläggs till 2030 respektive 2035 givet att staden fullgjort sitt bostadsåtagande. Slutbetalningen av förskotterade medel ska dock under alla omständigheter betalas ut av Staten till berörd Part i enlighet med Avtalet och därmed senast 2040. Statens återbetalning av förskotteringen till staden framgår av Tilläggsavtalets bilaga 4.

Tidplanen för tunnelbanans respektive delprojekt har också uppdaterats. Tidplanerna redovisar möjlig trafikstart 2030 för tunnelbanan till Nacka och Söderort, 2028 för tunnelbanan till Arenastaden och 2026 för tunnelbana till Barkarby. Tiderna anges exklusive eventuella överklaganden.

Parternas gemensamma strävan är att ytterligare fördyringar inte ska uppstå. För att minska risken för ytterligare kostnadsökningar har parterna enats om ett arbetssätt om risk för kostnadsökning uppstår. Avsikten är en tidig beredskap och partsdiskussion i god anda om vilka handlingsalternativ som finns. Arbetssättet innebär en kontinuerlig redovisning av projektens framdrift samt eventuella risker till för Styrelse och Parter.

Tillkommer ytterligare kostnadsökningar kan Parterna överväga att helt eller delvis avbryta genomförande i den utsträckning som krävs för att innehålla avtalade finansieringsramar, alternativt förhandla fram nya lösningar och ett förändrat genomförande inom avtalade ramar. I sista hand kan förhandling om tillskjutande av ytterligare finansiering upptas.



## **Sverigeförhandlingen**

Sverigeförhandlingen har i förhandlingen hanterats separat från Stockholmsöverenskommelsen. Sverigeförhandlingen utgörs av projekten tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan, Spårväg Syd och Roslagsbanan till City. För Sverigeförhandlingen har den partsammansatta styrelsen beslutat om *PM Kontrollstationer* (styrelsebeslut den 19 april 2021). Syfte med *PM Kontrollstationer* är att styrelsen tydligare ska kontrollera projektens framdrift avseende ekonomi, funktion och tidplan och utifrån dessa ta ställning till fortsatt arbete och eventuella förändringar.

## **Beredning**

Ärendet har beretts av stadsledningskontoret..

## **Stadsledningskontoret**

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 28 april 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Av kommunfullmäktiges budget framgår att Stockholm är en av Europas snabbast växande huvudstäder. Det innebär att när Stockholm växer måste också kollektivtrafiken byggas ut så att människor snabbt och smidigt kan resa i hela regionen. Stadens mål är att minska trängsel och klimatutsläpp samt att Stockholm ska vara en fossilbränslefri och klimatpositiv stad 2040.

Stadsledningskontoret anser att tunnelbanan har en mycket viktig funktion i regionen för ett hållbart resande och arbetspendling i den växande staden. Befolkningsökningen ställer stora krav på ett fungerande trafiksystem, där den spårbundna kollektivtrafiken är central. Utbyggnaden av tunnelbanan är även ett viktigt steg för att nå målet om 140 000 nya bostäder till 2030.

Stockholm är och ska fortsatt vara en stark tillväxtregion, en attraktiv stad med ett dynamiskt näringsliv som skapar en hög och hållbar tillväxt och ger förutsättningar för en fortsatt god välfärd och ett bra liv i alla delar av Stockholm. Till följd av covid-19 pandemin har flera näringar drabbats hårt i Stockholms stad. Det råder en stor osäkerhet kring vilka långsiktiga effekter pandemin kommer få för stadens näringsliv. Att skapa förutsättningar för att underlätta återhämtningen och tillväxten är därför grundläggande på både kort och lång sikt. Både Stockholmsöverenskommelsen och Sverigeförhandlingen innehåller stora kollektivtrafikprojekt och omfattande bostadsbyggande i många olika kommuner. För att stimulera fortsatt tillväxt är det av avgörande betydelse att samtliga parter står fast vid och tar ansvar för både finansiering, planering och genomförande.

De kostnadsökningar som nu har konstaterats i regionens genomlysning beror bland annat på nödvändiga förändringar avseende utbyggnadernas omfattning, som inte var kända då Huvudavtalet tecknades. De utgörs till exempel av en räddningstunnel och utökade miljökrav.

Stadsledningskontoret konstaterar att det saknas reglering i Huvudavtalet kring eventuella ytterligare fördyringar utöver kostnadstak. Huvudavtalet anger att parterna i god anda ska diskutera med utgångspunkten att enas om sådana anpassningar av Huvudavtal och Delprojektavtal som krävs för att så långt som möjligt vidmakthålla de intentioner som legat till grund för ingående av avtalen. Det har också varit stadens utgångspunkt i de förhandlingar som förts gällande det föreslagna Tilläggsavtalet.

Stadsledningskontoret konstaterar vidare att det av nu undertecknat Tilläggsavtal framgår att om ytterligare kostnadsökningar skulle tillkomma kan Parterna överväga att helt eller delvis avbryta eller förändra genomförandet alternativt förhandla fram nya lösningar inom avtalade finansieringsramar. Stadsledningskontoret vill dock lyfta fram vikten av att projektets genomförande, inom avtalade ramar, inte kräver att andra intressen i staden offras såsom markersättning, kvalitet, anpassning mellan trafikslag med mer.

Om en förhandling om ytterligare tillskjutande finansiering skulle bli aktuell så förutsätter Stadsledningskontoret att parterna bidrar enligt samma fördelning som i Huvudavtalet.

### **Finansiering och ekonomiska konsekvenser**

Stadsledningskontoret konstaterar att Tilläggsavtalet innebär ett ökat ekonomiskt åtagande för staden genom att ett nytt kostnadstak överenskommits, för att täcka budgeterade kostnadsökningar. Stadens sedan tidigare avtalade medfinansiering uppgår till 3 298 miljoner kronor (inklusive det tidigare kostnadstaket) och att stadens medfinansiering ökar i enlighet med föreliggande Tilläggsavtal med 1 242 miljoner kronor. Stadens totala kostnad blir därmed 4 540 miljoner kronor (i 2016 års prisnivå). Investeringsbeloppen ska enligt huvudavtalet och delprojektavtalen mellan Parterna uppräknas med KPI.

Stadsledningskontoret konstaterar att 2013 års Stockholmsförhandling initierades av staten. Därmed är det rimligt att staten tar ett stort ansvar utifrån ingångna avtal. I föreliggande Tilläggsavtal minskar staten sin andel av finansieringen till 43 procent i jämförelse med statens finansieringsansvar i huvudavtalet som är 53 procent. Detta har varit en förutsättning från staten och får anses acceptabelt då det varit överordnat att lösa finansieringsfrågan framåt. I sammanhanget vill stadsledningskontoret lyfta ett antal statliga begränsningar som försvårar för stadens bostadsbyggande och därmed minskar möjligheten för staden att uppfylla sitt bostadsåtagande. Exempel på statliga begränsningar är omfattande skyddszoner omkring Trafikverkets anläggningar, riksintressepreciseringar för framtida anläggningar, olösta bangårdsfrågor, länsstyrelsens långa handläggningstider i planärenden samt försvårad masshantering då entreprenadberg klassas som avfall.

Stadsledningskontoret förutsätter att staten arbetar aktivt med att underlätta för utbyggnaden av bostäder genom att se över dessa begränsningar.

Stadsledningskontoret konstaterar vidare att den utökade statliga finansieringen enligt tabell 1 ska ske genom en utökning av lån som täcks genom framtida intäkter från trängselskatten och att ingen förändring ska ske av lagen (2004:629) om trängselskatt. Stadsledningskontoret vill poängtera att detta är regionala medel som ska tillfalla satsningar i regionen och att även denna överenskommelse bekräftar den princip om detta som fastslås i Stockholmsförhandlingen från 2009.

Det är av yttersta vikt att delprojektens budget hålls för att säkerställa utbyggnaden av tunnelbanan. En risk som stadsledningskontoret vill lyfta fram är att det kan uppstå nya kostnadsökningar inom delprojekten samt att byggkostnadsindex, som styr indexuppräknningen i entreprenörsavtalen, historiskt har ökat betydligt mer än KPI. Stadsledningskontoret anser därför att staden måste arbeta för att få en strukturerad kontroll och insyn i delprojekten samt löpande insyn i delprojektens ekonomi.

Hittills har staden inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling betalat in medfinansiering med 1 239 mnkr kronor och cirka 11 miljoner kronor i index, staden har därmed totalt betalat cirka 1 250 miljoner kronor. Utbetalningarna har finansierats genom disposition av i tidigare bokslut avsatta medel för infrastruktur.

Så som huvudavtal och delprojektsavtalen är formulerade ska genomförandet preciseras i genomförandeaftal och avtalen bygger på en prestationsbunden betalplan. I delprojektavtalen framgår av paragraf 6.3 att ”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)”. Ny betalningsplan finns i Tilläggsavtalets bilaga 3.

### **Bostadsåtagande**

Stadsledningskontoret konstaterar att stadens bostadsåtagande om 45 900 bostäder i enlighet med huvudavtalet och delprojektavtalen ligger fast. Vidare har bostadsåtagande skjutits fram fem år vilket innebär 2030 respektive 2035.

Stadsledningskontoret anser dock att stadens höga ambition i utbyggnadstakten för bostadsbyggandet fortsatt ska ligga fast enligt samma målsättning som tidigare. Det innebär att staden även fortsättningsvis arbetar för att realisera bostadsåtagandet till år 2030. Stadsledningskontoret anser vidare att även den geografiska indelningen för bostadsåtagandet ska ligga fast avseende det flexibla området som finns mellan 2013 års Stockholmsförhandling respektive Sverigeförhandlingen. Det innebär att det flexibla området fortsätter att räknas till Sverigeförhandlingens bostadsåtagande liksom det gör idag.

Slutligen vill stadsledningskontoret lyfta fram att statens åtagande för återbetalning av förskotteringen också är framskjuten. Det innebär dock att staten under alla omständigheter ska betala tillbaka stadens förskottering senast 2040.

Stadsledningskontoret anser att Tilläggsavtalet är träffat på för staden acceptabla villkor.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar att förslag till *Tilläggsavtal till Avtalet avseende finansiering och tidplan för utbyggnad av tunnelbanan samt tidplan för bostadsåtagande* med staten, Region Stockholm, Solna stad, Nacka kommun och Järfälla kommun i enlighet med bilaga 1, godkänns och att *Tilläggsavtal till Huvudavtal och Delprojektavtal avseende utbyggd tunnelbana enligt 2013 års Stockholmsöverenskommelse* från 2017 upphör att gälla samt att stadens ökade kostnad för utbyggnad av tunnelbanan, 1 242 mnkr i prisnivå januari 2016, uppräknat med KPI, finansieras genom avsättning till medfinansiering av infrastrukturella projekt.