

**Hantering av objekt i Trafikverkets nationella planer som tillkommit efter särskilda förhandlingsuppgörelser initierade av regeringen**

*Bengt Jäderholm*

*På uppdrag av Trafikanalys*

*Publicerad 24-02-27*

*Reviderad: 24-05-17*

# Innehållsförteckning

- 1. Uppdraget**
- 2. Formella och principiella aspekter**
- 3. Omfattning**
  - 3.1 Stockholmsöverenskommelsen 2007**
  - 3.2 Västsvenska paketet**
  - 3.3 2013 års Stockholmsförhandling**
  - 3.4 214 års Sverigeförhandling**
- 4. Iakttagelser**
- 5. Rekommendationer**

## 1. Uppdraget

Denna rapport handlar om objekt i Trafikverkets hittillsvarande nationella planer som har sitt ursprung i förhandlingsuppgörelser (storstadsförhandlingar eller Sverigeförhandlingen). Studien omfattar att:

1. Identifiera projekt som ingår, eller har ingått i någon av de nationella planer som Trafikverket ansvarat för och som har sitt ursprung i sådan förhandlingsuppgörelse. I den mån det ryms inom projektet är det uppskattat om eventuella större förändringar av objekten mellan förhandlingsöverenskommelsen och att de inkluderas i nationella plan kommenteras.
2. Översiktligt kartlägga källor som beskriver kostnadsuppskattningar från tiden för förhandlingen.
3. Översiktligt beskriva de kostnadsunderlag som funnits tillgängliga i samband med att objekten lagts in i nationell plan, samt när de (i förekommande fall) föreslagits/beslutats för förberedelse för byggstart, respektive byggstart.
4. Lämna referenser till arbeten som har analyserat kostnadsutvecklingen för något eller några av de identifierade projekten.

I samband med detta arbete har gjorts iakttagelser som kan vara av intresse för ett eventuellt fortsatta arbete. Dessa jämte rekommendationer som följd av iakttagelserna redovisas i ett par avslutande kapitel.

## 2. Formella och principiella aspekter

Trafikverket etablerades april 2010. Av instruktionen för Trafikverket framgår att verket ska med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar. Trafikverket får även, efter överenskommelse med Sjöfartsverket, ansvara för genomförandet av infrastrukturprojekt i farleder, slussar och kanaler.

Trafikverket ska bl.a. svara för frågor om väganordningars tekniska utförande, utveckla, förvalta och tillämpa metoder och modeller för samhällsekonomiska analyser inom transportområdet, inklusive efterkalkylering och successiv kalkylering, vara infrastrukturförvaltare för det järnvägsnät som tillhör staten och i sin roll som beställare särskilt verka för att produktivitet, innovation och effektivitet på marknaderna för investeringar, drift och underhåll ökar.

Planeringen såväl den ekonomisk-politiska som den fysiska, finansieringen jämte upphandlingen av investeringar i vägar, järnvägar, farleder och flygplatser rymmer flera aspekter. I planeringen och utformningen gör många intressenter sig hörda. Förhandlingsinslaget är påtagligt, framför allt i den fysiska planeringen och utformningen av objekten är förhandlingen formaliserad enligt lagstiftning och resultatet kommer till uttryck i formella beslut.

Processer som rör åtgärder i infrastrukturen initieras av att behov eller brister finns i det befintliga väg- eller järnvägsnätet. Bristerna eller behoven kan påtalas i princip av vem som helst men kommer förr eller senare att kanaliseras till den som är ansvarig för väg- eller järnvägsnätet. När det gäller de statliga näten riktas kraven på åtgärder till Trafikverket, före april 2010 till Vägverket resp. Banverket.

I de fall behov eller brister identifieras i transportinfrastrukturen inleds processen med en åtgärdsvalsstudie. Studien innefattar analys av vilka typer av åtgärder som kan komma i fråga för att lösa de aktualiserade problemen.

Figur 1 Från regeringsdirektiv för planering av åtgärder i ny transportinfrastruktur

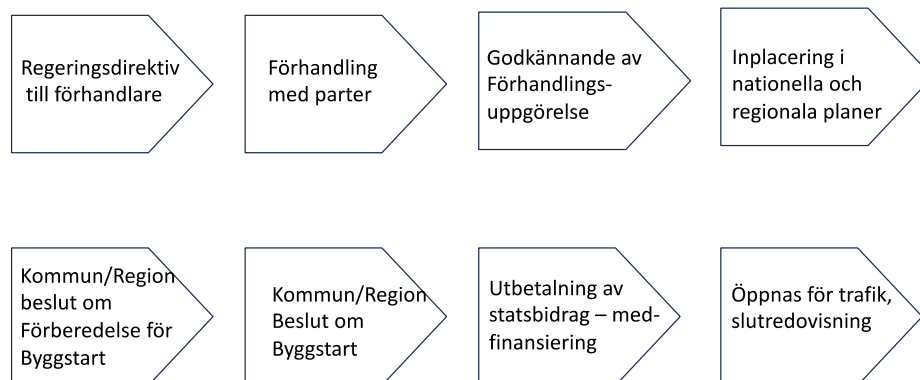


I figur 2 redovisas motsvarande beslutsprocess när det gäller transportinfrastruktur som förvaltas och ägs av kommuner eller regioner.

Ägandet av transportinfrastrukturen får genomslag i beslutsordningen. När det gäller den statliga transportinfrastrukturen är det regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer som beslutar om Förberedelser för byggstart resp. Byggstart. För transportinfrastruktur som ägs av regioner eller kommuner är det dessa rättssubjekt som beslutar. Regeringen kan och ska inte besluta om byggstart av exempelvis en kommunal cykelväg eller tunnelbanelinje. Det är

Kommunen eller Regionen som beslutar och ingen annan. Beslutsordningen i denna del är tydlig och klar.

Figur 2 Från direktiv via förhandling/uppgörelse till planer och utbetalning av statsbidrag för investeringar i ny kommunal/regional transportinfrastruktur i storstäderna, m.m.



Det finns en principiell uppdelning mellan stat och kommun som innebär att staten har ansvaret för landsbygdevägarna och genomfartslederna i tätorterna. De flesta kommunerna är också egna väghållare med ett geografiskt bestämt väghållningsområde. Gränserna mellan statens och kommunens ansvar finns där markerat. Staten är via Trafikverket den helt dominerande infrastrukturförvaltaren av järnvägar. Spårvägar och tunnelbanor svarar Kommunerna eller Regionerna för. Staten har inga uppgifter i fråga om att bedriva kollektivtrafik (SOU 2011:49, kap. 5.4.).

I de förhandlingsuppgörelser som träffats (Stockholmsöverenskommelsen 2013 och Sverigeförhandlingen 2014) återfinns såväl statliga och kommunala som regionala objekt. Kommuner/Regioner och staten uppträder i dessa uppgörelser både som projektansvarig och medfinansiär beroende av hur ansvaret för transportinfrastrukturen är fördelat i det enskilda fallet. Uppgörelserna har getts avtalets form. I SOU 2017:107 "Slutrapport från Sverigeförhandlingen Infrastruktur och bostäder – ett gemensamt samhällsbygge" lämnas i en ingående redogörelse för förhandlingarnas innehåll, form, avtalens status och om kommande uppföljningar och ansvarsfördelningen.

Avtalen är av karaktären "moraliskt politiska" och enligt en mer teoretisk definition s.k. inkompleta avtal. Det innebär att samtliga frågor som behöver klargöras vid utbyggnad av ny infrastruktur och bostäder inte har

omhändertagits. Det är ett, enligt utredningen, medvetet val och avsikten är att förändringar ska hanteras under den fortsatta processen fram till genomfört resultat. För att hantera detta ingår i samtliga avtal att parterna ska fortsätta samverka efter det att avtalen är undertecknade genom en gemensam styrelse. Detta ingår i såväl 2013 års Stockholmsförhandling som i de avtal som träffats av Sverigeförhandlingen. Samtliga ingångna avtal behövde därför godkännas av respektive parts beslutande organ för att vinna laga kraft. Parterna har godkänt avtalen, såsom de formulerats.

Det finns en styrelse för respektive ramavtal. Styrelsen har i uppgift att behandla frågor som rör avtalet. Parterna ska aktivt delta i arbetet med att säkerställa att tidplaner följs, budgeten hålls, infrastruktur och bostäder byggs ut, nyttorna uppstår och att arbetet sker i samverkan för att lösa gemensamma frågor och problem som uppkommer under genomförandefasen. Det viktiga med styrelserna är att parterna tillsammans tar ett långsiktigt ansvar för genomförandet och att eventuella frågor får sin lösning genom åtgärder eller att tilläggsavtal tecknas. Styrelsen ska årligen rapportera till regeringen om framdriften av de åtaganden som finns i respektive avtal. I de avtal som träffats inom ramarna för Stockholms- och Sverigeförhandlingarna är Trafikverket ingen part. De styrelser som är utsedda rapporterar direkt till Regeringen. Trafikverket kan i sin roll som statlig infrastrukturförvaltare agera självständigt och i ett ännu viktigare avseende, nämligen i sin myndighetsutövande roll, agera opartiskt.

### **3. Omfattning**

Under förberedelserna inför propositionen 2008/09:35 "Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt" fick de dåvarande trafikverken, utöver att upprätta ett gemensamt förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2010 – 2021, att också utarbeta modeller och metoder för att tydliggöra förutsättningar för och förbättra möjligheterna till regional, kommunal och privat medfinansiering av investeringsobjekt.

I prop. 2009/10:99 Utgiftsområde 22 föreslog regeringen att godkänna en utökad ram om 50 mdr kronor för objekt i Stockholmsöverenskommelsen från december 2007 och objekt i Västra Götalands län som ingår i Västsvenska paketet samt broar över Sundsvallsfjärden och Motalaviken.

Trafikverken fick därefter gemensamt, efter att propositionen antagits och planeringsramen om 417 miljarder kronor fastställts, uppgiften att inom ramen för åtgärdsplaneringen systematiskt pröva möjligheterna till medfinansiering från olika intressenter. Uppdraget innebar att *frågan om medfinansiering för första gången fick en formell roll i åtgärdsplaneringen.*

### **3.1. Stockholmsöverenskommelsen 2007**

Regeringen beslutade i november 2006 om att tillsätta en särskild förhandlingsman för Stockholms infrastruktur. Till förhandlingsman utsågs Carl Cederschiöld samt som biträdande förhandlare Lars Eric Ericsson och Karin Starrin. Förhandlingsmannens uppdrag var att genomföra en förhandling om Stockholms läns infrastruktur i syfte att åstadkomma en samlad trafiklösning för att uppnå en förbättrad miljö och tillväxt i landet och i Stockholmsregionen. Resultatet finns dokumenterat i rapporten "Samlad trafiklösning Stockholmsregionen för miljö och tillväxt till 2020 med utblick mot 2030, Överenskommelse mellan staten och Stockholmsregionen, december 2007".

Regeringens förhandlingsman för Stockholms infrastruktur redovisade sitt resultat den 19 december 2007 i form av en överenskommelse mellan staten och Stockholmsregionen. Förhandlingsmannens uppdrag var att genomföra en förhandling om Stockholmsregionens infrastruktur med syfte att ta fram en samlad trafiklösning för bättre miljö och tillväxt i landet och i Stockholmsregionen. Förhandlingsmannen har även haft uppdrag angående Citybanans finansiering. Förhandlingsresultatet visar att Stockholmsregionen var beredd att bidra till finansieringen av angelägna infrastrukturåtgärder med hjälp av bl.a. överskottet från trängselskatten och medfinansiering i andra former.

Beträffande resultatet av Stockholmsförhandlingen ville regeringen särskilt framhålla genomförandet av Citybanan, förbifart Stockholm, E 18 Hjulsta–Kista, järnväg Barkarby–Kallhäll samt länsväg 259 Södertörnsleden. Regeringen avsåg att hantera dessa åtgärder och övriga åtgärder i överenskommelsen genom dels den närtidssatsning som presenterades i budgetpropositionen för 2009 (prop. 2008/09:1, utgiftsområde 22), dels genom att peka ut Förbifart Stockholm och andra åtgärder i uppdrag till Vägverket, Banverket och Länsstyrelsen i Stockholms län inför åtgärdsplaneringen.

I Stockholmsöverenskommelsen ingick, såsom den då presenterades, följande objekt som i överenskommelsen förutsattes ingå i den nationella banhållningsplanen, den nationella vägtransportplanen resp. länstransportplanerna.

## Spår (Nationell plan)

OBJEKT	GENOMFÖRANDE	KOSTNAD 2007-ÅRS PRISNIVÅ, MKR
CITYBANAN	Pågår	16 300
VÄSTERHANINGE- NYNÄSHAMN	Pågår	750
KRAFTSAMLING	Pågår	520
KALLHÄLL-BARKARBY	Byggstart 2011	2 660
SÖDERTÄLJE HAMN- SÖDERTÄLJE C	Byggstart 2010	810
KOMBITERMINAL NORR		550 - 850
TVÄRSPÅRVÄG OST/SALTSJÖBANAN	Byggstart 2010	2 300
NYA FORDON		570
DEPÅ		
TVÄRSPÅRVÄG SOLNA	Byggstart 2010	1 750
NYA FORDON		650
DEPÅ		
DUBBELSPÅR ROSLAGSBANAN	Byggstart 2010	Etapp 1 + Etapp 2 1 800 – 2 740
NYA FORDON		2 000
DEPÅ		800
TVÄRSPÅRVÄG TILL KISTA	Byggstart 2012	2 250
NYA FORDON		500



## Vägar (Nationell plan)

<b>OBJEKT</b>	<b>GENOMFÖRANDE</b>	<b>KOSTNAD 2007-ÅRS PRISNIVÅ, MKR</b>
<b>NORRA LÄNKEN</b>	Pågår	9 800
<b>E18 HJULSTA - KISTA</b>	Byggstart 2008	3 048
<b>E4 SÖDERTÄLJE – HALLUNDA</b>	Byggstart 2009	250
<b>E4/E20 TOMTEBODA- NORRA STATION-HAGA</b>	Byggstart 2010	300
<b>E4 FÖRBIFART STOCKHOLM</b>	Byggstart 2012	5 500

## Vägar (Länstransportplan)

<b>OBJEKT</b>	<b>GENOMFÖRANDE</b>	<b>KOSTNAD, 2007 ÅRS KOSTNADSNIVÅ, MKR</b>
<b>NORRORTSLEDEN</b>	Klar	2 130
<b>VÄG 73 TVÅ ETAPPER</b>	Pågår	1 750
<b>VÄG 259 SÖDERTÖRNSLEDEN</b>	Byggstart 2010	1 400
<b>VÄG 267 ROTEBRO - STÄKET</b>	Byggstart 2010	175 - 254
<b>BOSTADSRELATERADE OBJEKT</b>	2008 - 2012	520
<b>TRIMNING</b>	2008 - 2012	400

Av dessa objekt finns i den nationella planen för perioden 2018 – 2029 objektet Alvik – Ulvsunda – Solna station, objektet Roslagsbanan, dubbelspår med etapp 1 och 2 samt objektet Tvärspårväg Ost/Saltsjöbanan med statlig medfinansiering. De två sistnämnda objekten återfinns också i nationell plan för perioden 2022 – 2033. Objektet Tvärspårväg Kista återfinns i Länsplan.

Utbetalningar i form av statlig medfinansiering har skett för Objektet Alvik – Ulvsunda – Solna station med drygt 404 milj. kr under åren 2017 – 2018, för objektet Roslagsbanan med ca 1 125 milj.kr sedan 2014 och för objektet Tvärspårväg Ost/Saltsjöbanan knappt 160 milj. kr. under åren 2017 och 2018. För objektet Tvärspårväg Kista har under åren 2018 – 2022 utbetalats drygt 265 milj. kr. i medfinansiering.

### **3.2. Västsvenska paketet**

Idén om Västsvenska paketet växte fram med början år 2007. Inför arbetet med nationell plan 2010–2021 signalerade regeringen behov av lokal och regional medfinansiering vid nya infrastruktursatsningar. Regionstyrelsen i Västra Götalandsregionen accepterade att pröva alternativ finansiering under vissa förutsättningar. År 2008 fick regeringen beskedet att Västra Götalandsregionen godkände medfinansiering för att klara de stora utmaningarna i Västsverige. Våren 2009 gav Göteborgs kommun beskedet att även staden accepterade medfinansiering när det gäller infrastruktur.

Under sommaren kom finansdepartementet, efter utredning, fram till att intäkterna från en statlig skatt – trängselskatt i Göteborg – kan öronmärkas för lokala satsningar.

I augusti 2009 togs ett avtalsförslag fram, ett medfinansieringsavtal, kallat "Det västsvenska infrastrukturpaketet". Det innehåller fyra namngivna större investeringar: Västlänken, Marieholmstunneln, delfinansiering av den nya Göta Älvbron och en nivåhöjning av kollektivtrafiken. Staten skulle stå för hälften av finansieringen och hälften ska komma från övriga parter varav trängselskatten ska utgöra en betydande del.

Den totala kostnaden är 30 miljarder kronor i 2009 års nivå, senare reviderad till 34 miljarder kronor. Lokal och regional finansiering genom den statliga trängselskatt som tas upp i Göteborg (45 procent) jämte 5 procent genom bidrag samt marknyttor. Statliga anslag svarar för 50 procent.

Avtalsförslaget behandlades i Göteborgsregionens kommunalförbund 25 augusti, kommunstyrelsen i Göteborg 26 augusti och regionstyrelsen i Västra Götaland 1 september 2009. Avtalet skrevs under av samtliga parter i mars 2010 och antogs av samtliga nödvändiga politiska församlingar:

- Kommunfullmäktige i Göteborg 27 januari 2010.
- Göteborgsregionens kommunalförbunds förbundsfullmäktige 4 november 2009.
- Fullmäktige i Västra Götaland 20 oktober 2009.
- Landstingsfullmäktige i Halland 9 november 2009.
- Regeringen lade propositionen på riksdagens bord 8 april 2010 och riksdagen fattade beslut 16 juni 2010. (Skrivelse 2009/10:197)

### Spår (Nationell plan)

Objekt	Genomförande	Kostnad, 2009 år prisnivå, mkr
Västlänken	Pågår	20 000
Marieholmstunneln	ÖFT 2020	3 500
Anslutningar till Marieholmstunneln		505
Trafikledningssystem	ÖFT 2020	102
Slakthusmotet	?	225
Hisingsbron		3 300
Gammelstaden	2 etapper	475+ 525
Korsvägen		603
Summa		29 235

**Västlänken** är en ny järnvägsförbindelse genom de centrala delarna av Göteborg och omfattar en cirka 8 kilometer lång järnvägsanläggning, varav cirka 6,6 kilometer i tunnel. Projektet omfattar även tre nya fyrspårsstationer för pendel- och regiontåg; vid Göteborgs Central, vid Haga och vid Korsvägen.

Beräknas öppna för trafik: 2026

Kostnad: 20 miljarder kronor (2009 års prisnivå)

**Marieholmtunneln** är cirka 500 meter lång och har tre körfält i vardera riktningen. Tunneln byggdes som en sänktunnel under Göta älv, cirka 600 meter norr om Tingstadstunneln. Tunneln öppnades för trafik 2020.

Kostnad: 3,5 miljarder kronor (2009 års prisnivå)

## **Marieholmtunnelns anslutningar**

LUNDBYLEDEN, GATOR VID BACKAPLAN SAMT BOHUSBANAN OCH BRUNNSBO STATION M.M.

Beräknas öppna för trafik: 2027

Kostnad: Projektet delfinansieras från västsvenska paketet med 505 miljoner kronor (2009 års prisnivå)

**TRAFIKLEDNINGSSYSTEM** I ANSLUTNING TILL MARIEHOLMTUNNELN SAMT NYTT KÖRFÄLT PÅ E6 MELLAN TINGSTADSMOTET OCH BACKADALSMOTET

Öppnande för trafik: 2020

Kostnad: Projektet finansieras från västsvenska paketet med 102 miljoner kronor (2009 års prisnivå)

## **SLAKTHUSMOTET**

Beräknas öppna för trafik: ej känt

Kostnad: Tidig planeringsram inom västsvenska paketet är 225 miljoner kronor (2009 års prisnivå)

Den nya **Hisingsbron** är delfinansierad av västsvenska paketet. Inom projektet ingick även rivning av den förra Götaälvbron som pågått fram till och med 2022.

Kostnad: Projektets totalkostnad bedöms till 3,3 miljarder kronor. Projektet delfinansieras från västsvenska paketet med 2 miljarder kronor (2009 års prisnivå).

## **Gammelstaden**

Etapp 1 omfattar ombyggnader av spårvägsspår i området runt Gamlestadens Fabriker och Gamlestadstorget på södra och norra sidan av Säveån.

Öppnades för trafik: 2016

Kostnad: Projektet delfinansieras från Västsvenska paketet med 475 miljoner kronor (2009 års prisnivå)

I Etapp 2 ingår att skapa en sammanhängande, tät urban kvartersstruktur som ansluter till den nya knutpunkten där region- och pendeltåg, spårvagnar, bussar och cyklar sammanstrålar på ett funktionellt sätt. Beräknas etappvis öppna för trafik preliminärt under 2026–2027.

Kostnad: Utpekat belopp inom Västsvenska paketet är 525 miljoner kronor (2009 års prisnivå)

Nya **Korsvägen** blir en levande och effektiv kollektivtrafikknutpunkt, där resandet med region- och pendeltåg genom Västlänken, spårvagnar, bussar, bilar och cyklar samverkar på ett funktionellt sätt. I projektet ingår en förnyad gatustruktur i anslutning till denna knutpunkt, som en del i områdets stadsförnyelse.

Planeras öppna för trafik: 2027

Kostnad: Projektet finansieras från Västsvenska paketet med 603 miljoner kronor (2009 års prisnivå).

**Tabell: Västsvenska paketet enligt förslag till Nationell plan**

Planerad byggstart	Plan	Kostnad, mkr Nat. Plan inom period	Kostnad, mkr total	Total kostnad inkl. annan finansiering, mkr inom period	Total kostnad, inkl. annan finansiering, mkr
Pågående	2022 - 2033	8 871	21 664	15 281	42 578
Pågående	2018 - 2029	17 263	20 835	32 506	41 769
Pågående	2014 - 2025	18 037	19 347	33 389	38 539
2013 -	2010 - 2021	10 000	17 203	15 060	34 203

### **3.3. 2013 års Stockholmsförhandling**

I februari 2013 fick förhandlingspersonerna HG Wessberg och Catharina Håkansson Boman regeringens uppdrag (dir 2013:22) att förhandla fram en överenskommelse om en utbyggnad av Stockholms tunnelbana och ett ökat bostadsbyggande för att möta den kraftiga befolkningsökningen i Stockholmsregionen. Kommittén överlämnade i december 2013 till regeringen rapportering om utbyggnad av fyra tunnelbanesträckningar och 78 000

bostäder. Avtalet undertecknades i januari 2014. I den fortsatta redogörelsen behandlas Nacka och Söderort som ett projekt.

Syftet med förhandlingen var att samordna utbyggnad av ny infrastruktur och bostäder i tid och rum. Detta genomfördes genom en s.k. värdebaserad förhandling baserat på nyttor.

#### **Utbyggnad av tunnelbana till Nacka och Gullmarsplan/Söderort.**

Investeringskostnaden, exklusive fordon och depå, för Delprojektet uppgick till cirka 12,5 miljarder kronor. Av detta avsåg cirka 2,0 miljarder kronor sträckan Kungsträdgården - Sofia (etapp 1), ca 6,7 miljarder kronor sträckan från Sofia - Nacka Centrum (etapp 2) och 3,8 miljarder kronor sträckan Sofia - Gullmarsplan/Söderort (etapp 3).

#### **Utbyggnad av tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden.**

Investeringskostnaden, exklusive fordon och depå, för denna sträcka uppgick till cirka 4,1 miljarder kronor. Av detta avsåg cirka 2,1 miljarder kronor delsträckan Odenplan - Hagastaden, medan cirka 2,0 miljarder kronor avsåg delsträckan från Hagastaden – Arenastaden.

#### **Utbyggnad av tunnelbanan från Åkalla till Barkarby station, med stationer i Barkarbystaden och Barkarby station/Stockholm Väst.**

Investeringskostnaden, exklusive fordon och depå, för denna sträcka uppgick till ca 2,9 miljarder kronor.

Den samlade kostnaden uppgick enligt avtalet till 19 500 mkr jämte en reserv om 2 100 mkr. Den beräknade tidpunkten för öppnande av trafik angavs vara som tidigast för Hagastaden 2020, Barkarby 2021, Arenastaden 2022 och Gullmarsplan och Nacka 2025. Dessa tidplaner innehöll ingen tid för överklagan eller annan fördröjning av projekten.

2016 tecknades ett tilläggsavtal mellan parterna. Avtalet innefattade ändrad tidplan och nya kostnadsberäkningar.

Kostnaderna beräknades i tilläggsavtalet år 2021 till 31 813 mkr kalkyl 2019 i 2016 års prisnivå att jämföra med avtalet 2013 om 19 500 mkr som omräknat till 2016 års prisnivå uppgår till 22 506 mkr. Fördyringen i projekten uppgick således mellan de båda åren 2013 och 2019 till 9 037 mkr.

**Tabell: Tunnelbaneutbyggnaden i Stockholm med kostnader enligt avtal 2013 och tilläggsavtal 2021**

Objekt	Avtal 2013 Prisnivå 2013	Avtal 2013 Prisnivå 2016	Kalkyl 2019 Prisnivå 2016	Fördyring Prisnivå 2016
Nacka/Söderort	12 500	14 427	20 884	6 457
Arenastaden	4 100	4 732	5 643	911
Barkarby	2 900	3 347	5 286	1 939
Summa	19 500	22 506	31 813	9 307

I förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022 – 2033 tas objektet "Kollektivtrafik Stockholm, tunnelbaneutbyggnad (statlig medfinansiering)" upp med en total kostnad om 33 649 mkr för perioden 2022 – 2033. I motsvarande förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018 – 2029 togs utbyggnaden upp med totalt 13 722 mkr. Prisnivån avsåg då februari 2017.

**Tabell: Utbyggnad av tunnelbanan avseende Nacka/Söderort, Arenastaden och Barkarby enligt Stockholmsförhandlingen 2013 enligt förslag till nationell plan**

Nationell plan	Kostnad Nat. Plan inom period	Kostnad Nat. Plan Total inom period	Total objektkostnad. Inom period	Total objektkostnad inkl. annan finansiering
2022 - 2033	2 764	4 924	22 991	33 649
2018 - 2029	3 942	4 231	8 650	13 722
2014 - 2025	3 825	3 825	3 825	3 825

I Trafikverkets förslag till beslut om Byggstart under perioden 2013 – 2023 återfinns för år 2015 med förslag till byggstart 2016 – 2018 Tunnelbaneutbyggnad Nacka till en kostnad av 16 120 mkr, varav 11 381 mkr efter år 2021. Trafikanalys ställde sig frågande till om objektet skulle ligga som förslag till byggstart 2016 – 2018 eftersom effekterna av åtgärden inte var preciserade fullt ut.

Trafikverket har av formella skäl inte återkommit med förslag till Byggstarter eller Förberedelser till byggstart rörande tunnelbaneutbyggnader i 2013 års Stockholmsförhandling.

Under åren 2015 – 2022 har den statliga medfinansieringen inneburit utbetalningar om sammanlagt knappt 6 093 milj. kr. enligt uppgifter från Trafikverket.

#### **3.4. 2014 års Sverigeförhandling**

I juli 2014 fick förhandlingspersonerna HG Wessberg och Catharina Håkansson Boman regeringens uppdrag att förhandla om nya stambanor samt åtgärder för bostäder och ökad tillgänglighet i storstäderna (dir 2014:106) och även tilläggsdirektiv (2014:113) att främja cykling.

Syftet med förhandlingen var att samordna utbyggnad av ny infrastruktur och bostäder i tid och rum. Detta genomfördes genom en värdebaserad förhandling baserat på nyttor. Arbetet med förhandlingen är sammanfattat i slutrapporten ”Infrastruktur och bostäder – ett gemensamt samhällsbygge”, SOU 2017:107.

#### **Stambanor för höghastighetståg, m.m.**

Den nya höghastighetsjärnvägen planerades gå mellan Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö. Den skulle öka kapaciteten i järnvägssystemet, knyta samman Sveriges storstadsregioner, bidra till regionförstoring genom regional arbetspendling samt underlätta energisnålt resande och konkurrenskraftig tågtrafik.

Sverigeförhandlingen föreslog att en ny höghastighetsjärnväg ska byggas mellan Järna och Lund samt mellan Järna och en kopplingspunkt på Västkustbanan. Vid de punkterna ska permanenta kopplingspunkter göras som möjliggör att tåg kan ha bl.a. Stockholm, Göteborg och Malmö som ändpunktsstationer. Investeringskostnaden för höghastighetsjärnvägen beräknades till 230 miljarder kronor i prisnivå 2015–2016.

Regeringen fattade torsdagen den 22 december 2022 beslut rörande de planerade nya stambanorna mellan Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö. Besluten innebar att:

- Planeringen för de centrala systemdelarna av de nya stambanorna, mellan Linköping och Borås respektive Hässleholm via Jönköping, ska avbrytas.
- Arbetet i projektet Hässleholm–Lund ska avbrytas.
- Arbetet i projektet Göteborg–Borås ska pausas.

Parallellt fick Trafikverket ett antal utredningsuppdrag av regeringen:

- Uppdrag att utreda hur järnvägen kan utvecklas i Skåne.



- Uppdrag att utreda hur järnvägen kan utvecklas i stråket Göteborg–Borås.
- Uppdrag att identifiera och vidta kostnadsreducerande åtgärder i genomförandet av Ostlänken.

**Tabell: Utbyggnad av stambanan mellan Hässleholm och Lund enligt förslag till nationell plan**

Nationell plan	Kostnad, mkr Nat. Plan inom period	Kostnad, mkr Nat. Plan Total inom period	Total objektkostnad, mkr Inom period	Total objektkostnad inkl. annan finansiering, mkr (85-percentilen)
2022 - 2033	15 900	28 070	15 900	28 070 (34 245)

**Tabell: Utbyggnad av stambanan mellan Göteborg – Borås enligt förslag till nationell plan**

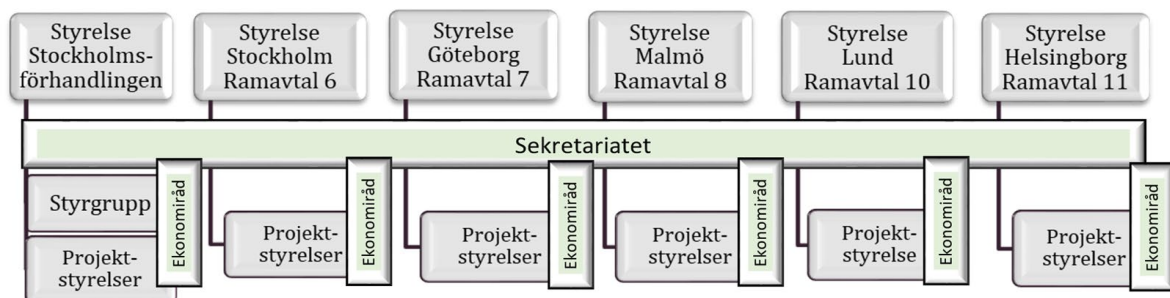
Nationell plan	Kostnad, mkr Nat. Plan inom period	Kostnad, mkr Nat. Plan Total inom period	Total objektkostnad, mkr inom period	Total objektkostnad inkl. annan finansiering, mkr (85-percentilen)
2022 - 2033	17 300	43 531	17 300	43 572 (60 979)

**Tabell: Utbyggnad av stambanan mellan Järna – Linköping (Ostlänken) enligt förslag till nationell plan**

Nationell plan	Kostnad, mkr Nat. Plan inom period	Kostnad, mkr Nat. Plan Total inom period	Total objektkostnad, mkr Inom period	Total objektkostnad inkl. annan finansiering, mkr (85-percentilen)
2022 - 2033	67 800	91 363	67 800	91 364 (106 896)
2018 - 2029	34 991	53 550	34 991	54 153 (60 750)
2014 - 2025	20 370	34 839	20 370	34 839

Fem ramavtal är som följd av Sverigeförhandlingen tecknade för storstadsområdena Stockholm, Göteborg, Malmö, Lund och Helsingborg och innefattar kollektivtrafikobjekt, cykelobjekt och 193 130 bostäder. Sverigeförhandlingen överlämnade slutrapport och avtal till regeringen i december 2017, (SOU 2017:107). Regeringen godkände *storstadsavtalen i juni 2018*. För varje ramavtal upprättas en Årsrapport, där alla väsentliga iakttagelser finns redovisade och publicerade.

Som framgår av nedanstående figur återfinns ekonomiråd etablerade, sedan 2014 för Stockholmsförhandlingen och sedan 2018 för Sverigeförhandlingen. Syftet med ekonomiråden är att alla parter inklusive Trafikverket ska ha god insikt i projektens framdrift. När det finns behov av en justering, till följd av exempelvis överklagan och besvär, så ska en justerad betalplan tas till styrelsen för beslut. En justerad betalplan innebär att avtalade medel fördelas på de år som behövs för projektet så det kan driva effektivt givet den nya förutsättningen/överklagan/besväret. Ekonomiråden är beredande till styrelsen eftersom justeringen innebär påverkan på samtliga parters planerade årsbudgetar.



## Stockholmregionen

De undertecknade avtalen för **Stockholmsregionen** utgörs av ramavtal 6 inklusive två bilagor och fyra objektavtal. Avtalen omfattar kollektivtrafiksatsningar till en investeringskostnad om 25,1 miljarder kronor, 100 370 nya bostäder och cykelinvesteringar om totalt 477,5 miljoner kronor. Avtalen reglerar bland annat funktioner, tidplaner, investeringskostnader, finansierings- och utbyggnadsansvar samt fortsatt samverkan via en styrelse.

Parterna ska bidra gemensamt till finansieringen av de fyra kollektivtrafikinvesteringarna. Staten står för cirka 63 procent, vilket motsvarar 15,9 miljarder kronor. Statens bidrag är framför allt baserat på kommunernas bostadsåtagande och trängselskatt. Trängselskatt står för knappt hälften av statens insats, vilket motsvarar 7,5 miljarder kronor. Kommunerna bidrar med cirka 24 procent av investeringskostnaden, vilket motsvarar cirka 6,1 miljarder kronor. Medfinansieringen är kopplad till den värdeökning på de bostäder som kommunerna åtagit sig att bygga under perioden. Stockholms läns landsting står för cirka 12 procent, vilket motsvarar cirka 3 miljarder kronor. Finansieringen baseras framför allt på restidsnytta. Stockholms läns landsting är den part som ansvarar för planering, projektering och genomförandet av samtliga kollektivtrafikobjekt. Därtill kommer Stockholms läns landsting att ansvara för fordon och depåer till ett värde av 5,1 miljarder kronor. I avtalet finns också 30 cykelobjekt som ska byggas ut inom Stockholms stad, Huddinge kommun och Täby kommun. Dessa cykelobjekt har en investeringskostnad på totalt 477,5 miljoner kronor och medfinansieras av staten med sammanlagt 119,4 miljoner kronor. Samtliga ekonomiska åtaganden i avtalen är i prisnivå januari 2016.

Avtalet reglerar att del av den partsgemensamma finansieringen utgör en riskavsättning. I förslag till nationell plan för perioden 2018 – 2029 fanns denna riskavsättning med för Stockholm storstadspaket. Denna avsättning återfinns inte i motsvarande förslag till plan för perioden 2022 – 2033.

Avtalen omfattar en ny tunnelbanelinje mellan Älvsjö och Fridhemsplan, Spårväg syd, förlängd Roslagsbana till City via Odenplan, en tunnelbanestation i Hagalund, 100 370 nya bostäder inom kollektivtrafikens influensområden samt 30 cykelobjekt som har koppling till de nya kollektivtrafiksatsningarna.

Avtalen och senare överenskommelser innehåller uppgifter om kontrollstationer, som bl.a. innehåller översyner och nya känslighetsanalyser enligt successivmetoden.

**Tabell: Ny tunnelbanelinje Älvsjö – Fridhemsplan enligt förslag till nationell plan**

Planerad byggstart	Plan	Kostnad, mkr Nat. Plan inom period	Kostnad, mkr total	Total kostnad inkl. annan finansiering, mkr inom period	Total kostnad, inkl. annan finansiering, mkr
2025 - 2027	2022 - 2033	3 245	3 990	13 054	13 641
2021 - 2023	2018 - 2029	907	3 096	6 803	11 742

Enligt ramavtal 6 uppgår projektbudgeten för den aktuella tunnelbanelinjen till 11 500 mkr i 2016 års prisnivå med projektstart 2022 och projektslut 2034. Av avtalet framgår hur projektet ska finansieras bl.a. från anslag för att genomföra Nationell plan och Länsplan med 3 032 mkr resp. 680 mkr.

I 2019 års förslag till Byggstarter resp. Förberedelser för byggstart från Trafikverket återfinns Tunnelbanan Älvsjö – Fridhemsplan med start för Förberedelser för byggstart åren 2023 – 2025 med en total kostnad om 16 033 mkr i prisnivå 2017. Året därpå återfanns objektet klart för Byggstart åren 2021 – 2023 nu till en kostnad om 16 148 mkr i 2018 års prisnivå. År 2021 var objektet enligt förslaget från Trafikverket klart för byggstart åren 2025 – 2027 nu till en kostnad om 15 966 mkr i prisnivå 2021. Trafikverket reserverade sig i förslagen med att verket inte ansåg sig ha tillräcklig kunskap om objektet.

Under år 2022 har den statliga medfinansieringen inneburit utbetalningar om sammanlagt knappt 183 milj. kr. enligt uppgifter från Trafikverket.

**Tabell: Tunnelbanestation Hagalund enligt förslag till nationell plan**

Planerad byggstart	Plan	Kostnad, mkr Nat. Plan inom period	Kostnad, mkr total	Total kostnad inkl. annan finansiering, mkr inom period	Total kostnad, inkl. annan finansiering, mkr
Pågående	2022 - 2033	127	214	557	1 256
2018 - 2020	2018 - 2029	153	204	1 184	1 225

Enligt ramavtal 6 uppgår projektbudgeten för den aktuella tunnelbanestationen till 1 200 mkr i 2016 års prisnivå med projektstart 2017 och projektslut 2024. Av avtalet framgår hur projektet ska finansieras bl.a. från anslag för att genomföra Nationell plan med 200 mkr.

I Trafikverkets förslag år 2017 till Byggstart återfinns Tunnelbanestationen Hagalund med byggstart perioden 2018 – 2020 och perioden 2021 – 2023 med 490,1 mkr resp. 633,1 mkr samt totalt 1 225 mkr.

Under år 2019 - 2022 har den statliga medfinansieringen inneburit utbetalningar om sammanlagt drygt 74 milj. kr. enligt uppgifter från Trafikverket.

**Tabell: Roslagsbanan till City förlängning och nya stationer enligt förslag till nationell plan**

Planerad byggstart	Plan	Kostnad, mkr Nat. Plan inom period	Kostnad, mkr total	Total kostnad inkl. annan finansiering, mkr inom period	Total kostnad, inkl. annan finansiering, mkr
2028 - 2033	2022 - 2033	162	1 590	4 690	7 687
2024 - 2029	2018 - 2029	0	1 220	1 029	6 638

Enligt ramavtal 6 uppgår projektbudgeten för Roslagsbanan till City till 6 500 mkr i 2016 års prisnivå med projektstart 2026 och projektslut 2037. Av avtalet framgår hur projektet ska finansieras bl.a. från anslag för att genomföra Nationell plan med 1 195 mkr och Länsplan med 240 mkr.

**Tabell Spårväg syd, kapacitetsutökning för kollektivtrafik enligt förslag till nationell plan**

Planerad byggstart	Plan	Kostnad, mkr Nat. Plan inom period	Kostnad, mkr total	Total kostnad inkl. annan finansiering, mkr inom period	Total kostnad, inkl. annan finansiering, mkr
2028 - 2033	2022 - 2033	875	1 001	4 244	4 547
2024 - 2029	2018 - 2029	0	820	1 940	3 880

Enligt ramavtal 6 uppgår projektbudgeten för Spårväg Syd till 3 800 mkr i 2016 års prisnivå med projektstart 2021 och projektslut 2033. Av avtalet framgår hur projektet ska finansieras bl.a. från anslag för att genomföra Nationell plan med 803 mkr och Länsplan med 878 mkr.

**Tabell: Stockholm, cykelobjekt enligt förslag till nationell plan**

Planerad byggstart	Plan	Kostnad, mkr Nat. Plan inom period	Kostnad, mkr total	Total kostnad inkl. annan finansiering, mkr inom period	Total kostnad, inkl. annan finansiering, mkr
Pågående	2022 - 2033	115	129	352	507
2018 - 2020	2018 - 2029	122	122	487	487

I Ramavtal 6 finns också avtal som rör finansiering och medfinansiering av Cykelobjekt. Enligt avtalet uppgår de kostnader som ska finansieras till 487 mkr i 2016 års prisnivå. Staten svarar för ca 120 mkr.

## Göteborg

Avtalen för Göteborg utgörs av Ramavtal 7, inklusive två bilagor samt fyra objektavtal och reglerar kollektivtrafiksatsningar på 7 miljarder kronor och 45 680 bostäder samt cykelsatsningar på 241 miljoner kronor. Avtalen reglerar bland annat finansierings- och utbyggnadsansvar, tidplaner, investeringskostnader samt fortsatt samverkan via en styrelse. Avtalen omfattar en ny spårväg med förbindelse under Göta älv, en linbana över Göta älv som sedermera har utgått och två Buss Rapid Transit (BRT) linjer, 45 680 nya bostäder inom kollektivtrafikens influensområden samt åtta cykelbanor som har koppling till de nya kollektivtrafiksatsningarna.

De fyra kollektivtrafikobjekten finansieras gemensamt av Göteborgs kommun, Västra Götalandsregionen och staten. Staten medfinansierar baserat på Göteborgs kommuns bostadsåtagande med 3 320 miljoner kronor. Västra Götalandsregionen medfinansierar med 1 890 miljoner kronor och Göteborgs kommun med 1890 miljoner kronor.

**Tabell: Cykelobjekt i Göteborg enligt förslag till Nationell plan**

Planerad byggstart	Plan	Kostnad, mkr Nat. Plan inom period	Kostnad, mkr total	Total kostnad inkl. annan finansiering, mkr inom period	Total kostnad, inkl. annan finansiering, mkr
Pågående	2022 - 2033	63	65	196	257
2018 - 2022	2018 - 2029	62	62	246	246

I Ramavtal 7 återfinns avtal som rör finansiering och medfinansiering av Cykelobjekt. Enligt avtalet uppgår de kostnader som ska finansieras till 241 mkr i 2016 års prisnivå. Staten svarar för ca 60 mkr.

I Trafikverkets förslag år 2019 till Byggstart under perioden 2020 – 2022 finns Cykelobjekt till en total kostnad om 276 mkr redovisat. Trafikverket har anmält reservation med avseende på den kunskap man äger om projektet.

**Tabell: Citybuss Backastråket i Göteborg enligt förslag till Nationell plan**

Planerad byggstart	Plan	Kostnad, mkr Nat. Plan inom period	Kostnad, mkr total	Total kostnad inkl. annan finansiering, mkr inom period	Total kostnad, inkl. annan finansiering, mkr
2022 - 2024	2022 - 2033	130	180	399	431
2018 - 2020	2018 - 2029	171	171	408	408

I Ramavtal 7 återfinns avtal som rör finansiering och medfinansiering av Backastråket. Enligt avtalet uppgår de kostnader som ska finansieras via Nationell plan till 167 mkr och via Länsplan till 33 mkr i 2016 års prisnivå.

I Trafikverkets förslag år 2019 och år 2020 till Byggstart under perioden 2020 – 2022 resp. 2021 – 2023 finns Citybuss Backastråket till en total kostnad om 452 mkr resp. 457 mkr redovisat. Trafikverket har anmält reservation med avseende på den kunskap man äger om projektet.

**Tabell: Citybuss Norra Älvstranden (Västra delen) i Göteborg enligt förslag till Nationell plan**

Planerad byggstart	Plan	Kostnad, mkr Nat. Plan inom period	Kostnad, mkr total	Total kostnad inkl. annan finansiering, mkr inom period	Total kostnad, inkl. annan finansiering, mkr
2022 - 2024	2022 - 2033	256	316	707	757
2021 - 2023	2018 - 2029	298	298	715	715



I Ramavtal 7 återfinns avtal som rör finansiering och medfinansiering av Norra Älvstranden (Västra delen). Enligt avtalet uppgår de kostnader som ska finansieras via Nationell plan till 292 mkr och via Länsplan till 58 mkr i 2016 års prisnivå.

I Trafikverkets förslag år 2019 och år 2020 till Byggstart under perioden 2020 – 2022 resp. 2021 – 2023 återfinns Citybuss Norra Älvstranden, Västar delen, till en total kostnad om 881 mkr resp. 891 mkr redovisat. Trafikverket har anmält reservation med avseende på den kunskap man äger om projektet.

**Tabell: Citybuss Spårväg Norra Älvstranden centrala delen i Göteborg enligt förslag till Nationell plan**

Planerad byggstart	Plan	Kostnad, mkr Nat. Plan inom period	Kostnad, mkr total	Total kostnad inkl. annan finansiering, mkr inom period	Total kostnad, inkl. annan finansiering, mkr
2022 - 2024	2022 - 2033	1 516	1 928	4 375	6 080
2018 - 2020	2018 - 2029	501	2 124	2 352	4 901

I Ramavtal 7 återfinns avtal som rör finansiering och medfinansiering av Norra Älvstranden (Centrala delen). Enligt avtalet uppgår de kostnader som ska finansieras via Nationell plan till 2 080 mkr och via Länsplan till 320 mkr i 2016 års prisnivå.

I Trafikverkets förslag år 2019 och år 2020 till Byggstart under perioden 2020 – 2022 resp. 2021 – 2023 återfinns Citybuss Norra Älvstranden, Centrala delen, till en total kostnad om 6 092 mkr resp. 6 174 mkr redovisat. Trafikverket har anmält reservation med avseende på den kunskap man äger om projektet.

Under åren 2019 – 2022 har den statliga medfinansieringen inneburit utbetalningar om sammanlagt nästan 65 milj. kr. enligt uppgifter från Trafikverket.

I förslag till nationell plan för perioden 2018 – 2029 fanns objektet Linbana Göteborg. Detta objekt finns inte med i förslaget till nationell plan för perioden 2022 – 2033.

## Malmö

Den 30 oktober 2017 undertecknades avtalen mellan **Malmö** kommun, Region Skåne och Sverigeförhandlingen. Avtalen för Malmö kommun utgörs av Ramavtal 8, inklusive två bilagor och två objektavtal. Avtalen reglerar kollektivtrafiksatsningarna på sammanlagt 3 410 miljoner kronor, 28 550 bostäder samt cykelobjekt för 573 miljoner kronor. Avtalen reglerar bland annat funktioner, tidplaner, investeringskostnader, finansierings- och utbyggnadsansvar samt fortsatt samverkan via en styrelse. Kollektivtrafiksatsningarna består av Malmöpendeln och åtta Stadsbusslinjer som ska försörjas med el, varav fyra är så kallade BRT linjer. Samtliga ekonomiska åtaganden är angivna i prisnivå januari 2016.

**Tabell: Malmö cykelobjekt enligt förslag till Nationell plan**

Planerad byggstart	Plan	Kostnad, mkr Nat. Plan inom period	Kostnad, mkr total	Total kostnad inkl. annan finansiering, mkr inom period	Total kostnad, inkl. annan finansiering, mkr
Pågående	2022 - 2033	149	155	594	619
2018 - 2020	2018 - 2029	137	146	549	585

I Ramavtal 8 återfinns avtal som rör finansiering och medfinansiering av Cykelobjekt. Enligt avtalet uppgår de kostnader som ska finansieras till 573 mkr i 2016 års prisnivå. Staten svarar för ca 143 mkr.

I Trafikverkets förslag år 2017 till byggstart under perioderna 2018 – 2020 resp. 2021 – 2023 togs upp kostnader om 17, 4 mkr resp. 149,1 mkr samt totalt 585 mkr. I förslag 2019 till Byggstart under perioden 2020 – 2022 finns Cykelobjekt till en total kostnad om 682 mkr redovisat. Trafikverket har anmält reservation med avseende på den kunskap man äger om projektet.

**Tabell: Malmö Stadsbusslinje (EL-MEX-EL-bussar) enligt förslag till Nationell plan**

Planerad byggstart	Plan	Kostnad, mkr Nat. Plan inom period	Kostnad, mkr total	Total kostnad inkl. annan finansiering, mkr inom period	Total kostnad, inkl. annan finansiering, mkr
Pågående	2022 - 2033	904	1 442	3 014	3 449
2018 - 2020	2018 - 2029	814	1 355	2 920	3 278

I Ramavtal 8 återfinns avtal som rör finansiering och medfinansiering av Malmö Stadsbusslinje (EL-MEX-EL-bussar). Enligt avtalet uppgår de kostnader som ska finansieras via av Staten till 1 705 mkr i 2016 års prisnivå.

I Trafikverkets förslag år 2017 till Byggstart under perioden 2018 – 2020 resp. 2021 – 2023 återfinns Stadsbusslinjen till en total kostnad om 240 mkr resp. 929 mkr redovisat. Den totala kostnaden anges till 3 278 mkr. Trafikverket har anmält reservation med avseende på den kunskap man äger om projektet.

**Tabell: Malmöpendeln Lommabanan etapp 2 enligt förslag till Nationell plan**

Planerad byggstart	Plan	Kostnad, mkr Nat. Plan inom period	Kostnad, mkr total	Total kostnad inkl. annan finansiering, mkr inom period	Total kostnad, inkl. annan finansiering, mkr
2025 - 2027	2022 - 2033	62	97	192	215
2018 - 2020	2018 - 2029	102	102	204	204

I Ramavtal 8 återfinns avtal som rör finansiering och medfinansiering av Malmöpendeln, Lommabanan. Enligt avtalet uppgår de kostnader som ska finansieras via av Staten till 100 mkr i 2016 års prisnivå.

I Trafikverkets förslag år 2017 till Byggstart under perioden 2018 – 2020 resp. 2021 – 2023 återfinns Lommabanan till en total kostnad om 24,5 mkr resp. 98 mkr redovisat. Den totala kostnaden anges till 204 mkr. I sitt förslag till Förberedelse till byggstart år 2020 tas Malmöpendeln, Lommabanan, etapp 2 upp för perioden 2024 – 2026 med 240 mkr. Året därpå, 2021, föreslås Malmöpendeln etapp 2 byggstartas under perioden 2025 – 2027. Den totala kostnaden anges till 237 mkr.

## Lund

Avtalen undertecknades den 10 februari 2017 mellan **Lunds kommun**, Region Skåne och Sverigeförhandlingen. Avtalen om åtaganden i Lund utgörs av Ramavtal 10, inklusive två bilagor och ett objektavtal. Avtalen reglerar kollektivtrafiksatsningarna på sammanlagt 776 miljoner kronor, 15 000 bostäder samt cykelobjekt för 163 miljoner kronor. Avtalen reglerar finansierings- och utbyggnadsansvar, funktioner, tidplan, investeringskostnad samt fortsatt samverkan via en styrelse. Lund har tidigare genom stadsmiljöavtal fått 298,4 miljoner kronor av staten för spårvägsinvesteringen. Staten genom Sverigeförhandlingen bidrar med 74,5 miljoner kronor till spårvägen, varpå den totala statliga medfinansieringen därmed uppgick till 50 procent av spårvägsinvesteringen vid tiden för avtalets tecknande. Region Skåne säkerställer trafikering, rullande materiel och depå.

**Tabell: Lund cykelobjekt enligt förslag till Nationell plan**

Planerad byggstart	Plan	Kostnad, mkr Nat. Plan inom period	Kostnad, mkr total	Total kostnad inkl. annan finansiering, mkr inom period	Total kostnad, inkl. annan finansiering, mkr
Pågående	2022 - 2033	43	44	43	167
2018 - 2020	2018 - 2029	41	41	165	165

I Ramavtal 10 återfinns avtal som rör finansiering och medfinansiering av Cykelobjekt. Enligt avtalet uppgår de kostnader som ska finansieras till 163 mkr i 2016 års prisnivå. Staten svarar för 40,75 mkr.

I Trafikverkets förslag år 2017 till byggstart under perioderna 2018 – 2020 resp. 2021 – 2023 togs upp kostnader om 153,1 mkr resp. 11,6 mkr samt totalt 585 mkr. I förslag 2019 till Byggstart under perioden 2020 – 2022 finns Cykelobjekt till en total kostnad om 174 mkr

redovisat. Trafikverket har anmält reservation med avseende på den kunskap man äger om projektet.

**Tabell: Lund Spårväg Lund C - ESS enligt förslag till Nationell plan**

Planerad byggstart	Plan	Kostnad, mkr Nat. Plan inom period	Kostnad, mkr total	Total kostnad inkl. annan finansiering, mkr inom period	Total kostnad, inkl. annan finansiering, mkr
ÖFT	2022 - 2033	-	79	-	781
2018 - 2020	2018 - 2029	57	75	264	803

I Ramavtal 10 återfinns avtal som rör finansiering och medfinansiering av Spårväg Lund C - ESS. Enligt avtalet uppgår de kostnader som ska finansieras till 776 mkr i 2016 års prisnivå. Staten svarar för ca 56 mkr.

I Trafikverkets förslag år 2017 till byggstart under perioderna 2018 – 2020 resp. 2021 – 2023 togs upp kostnader om 263,7 mkr resp. 0 mkr samt totalt 803 mkr.

Under åren 2018 – 2020 har den statliga medfinansieringen inneburit utbetalningar om sammanlagt drygt 59 milj. kr. enligt uppgifter från Trafikverket.

## Helsingborg

Avtalen som omfattar **Helsingborg** undertecknades den 10 februari 2017 mellan Helsingborgs stad, Region Skåne och Sverigeförhandlingen. Avtalen utgörs av Ramavtal 11, inklusive två bilagor och ett Objektavtal. Avtalen omfattar kollektivtrafiksatsningarna på sammanlagt 353 miljoner kronor, 3 530 bostäder samt cykelobjekt för 291,9 miljoner kronor. Avtalen reglerar finansierings- och utbyggnadsansvar, funktioner, tidplan, investeringskostnad samt fortsatt samverkan via en styrelse. Helsingborgs kommun är finansierings- och utbyggnadsansvarig och staten genom Sverigeförhandlingen medfinansierar kollektivtrafikutbyggnaden med 176,5 miljoner kronor, vilket innebär att den statliga medfinansieringen uppgår till 50 procent av kollektivtrafikinvesteringen. Region Skåne säkerställer trafikering och rullande materiel. Samtliga ekonomiska åtaganden är i prisnivå januari 2016. I avtalen finns även 59 cykelobjekt till en investeringskostnad om 292 miljoner kronor. Det är bl.a. två centralt belägna cykelgarage, nya cykelbanor, parkeringar,

förbättrad standard på befintliga banor samt ett flertal korsningsåtgärder. Cykelåtgärderna har en koppling till BRT-linjerna och stärker stadens regionala noder Helsingborg C, Maria station och Ramlösa station samt skapar förutsättningar för hela resan-perspektivet. Cykelåtgärderna ska finansieras av Helsingborgs stad och kommer att byggas ut under perioden 2017–2027. Staten åtar sig att medfinansiera kommunen med 72,9 miljoner kronor till cykelobjekten.

**Tabell: Cykelobjekt Helsingborg enligt förslag till Nationell plan**

Planerad byggstart	Plan	Kostnad, mkr Nat. Plan inom period	Kostnad, mkr total	Total kostnad inkl. annan finansiering, mkr inom period	Total kostnad, inkl. annan finansiering, mkr
Pågående	2022 - 2033	66	75	141	292
2018 - 2020	2018 - 2029	74	74	277	295

I Ramavtal 11 återfinns avtal som rör finansiering och medfinansiering av Cykelobjekt. Enligt avtalet uppgår de kostnader som ska finansieras till 292 mkr i 2016 års prisnivå. Staten svarar för 73 mkr.

I Trafikverkets förslag år 2017 till byggstart under perioderna 2018 – 2020 resp. 2021 – 2023 togs upp kostnader om 118,8 mkr resp. 137,9 mkr samt totalt 295 mkr.

**Tabell: Helsingborg Kollektivtrafik enligt förslag till Nationell plan**

Planerad byggstart	Plan	Kostnad, mkr Nat. Plan inom period	Kostnad, mkr total	Total kostnad inkl. annan finansiering, mkr inom period	Total kostnad, inkl. annan finansiering, mkr
Pågående	2022 - 2033	137	189	311	374
2018 - 2020	2018 - 2029	134	178	312	357

I Ramavtal 11 återfinns avtal som rör finansiering och medfinansiering av Kollektivtrafik. Enligt avtalet uppgår de kostnader som ska finansieras till 353 mkr i 2016 års prisnivå. Staten svarar för ca 176,5 mkr.

I Trafikverkets förslag år 2017 till byggstart under perioderna 2018 – 2020 resp. 2021 – 2023 togs upp kostnader om 44,6 mkr resp. 133,8 mkr samt totalt 357 mkr. År 2019 lämnade Trafikverket förslag till byggstart 2020 – 2022 om en total kostnad om 404 mkr. Trafikverket lämnade också här en reservation rörande bristande kunskap om objektet.

#### **4. Iakttagelser**

Regeringen ger direktiv till Trafikverket, i enlighet med instruktionen för Trafikverket, att upprätta förslag till trafikslagsövergripande nationell plan för utveckling av transportinfrastrukturen för olika tolvårsperioder med ca 4 års mellanrum. Direktiven till planeringen baseras på de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen och de etappmål som regeringen beslutat om. Samhällsekonomisk effektivitet är ledstjärna i sammanhanget. Trafikverket är ensamt ansvarigt för det förslag som lämnas. I arbetet med framtagandet av planen sker överläggningar med intressenter inte minst kommuner och regioner. Planen beslutas av regeringen efter hörande av Trafikanalys. Åtgärderna, som är i fokus, följs upp i särskilda sammanhang.

Infrastrukturella åtgärder som tillkommit som resultat av en särskilt tillsatt förhandlingsperson dokumenteras i avtalets form, i vilket deltagande parter gör sina åtaganden om åtgärder i tid och rum. Avtalen har godkänts av resp. part (Regeringen, Kommunfullmäktige och Regionfullmäktige). Avtalen följs årligen upp. Parterna har ett gemensamt ansvar för att avtalet fullgöres.

Det bör understrykas att de parallella processerna som ägt rum i den långsiktiga planeringen resp. via förhandlade avtal också drivs vidare under genomförandet av de åtgärder som beslutats i den långsiktiga nationella planeringen och de åtgärder som beslutats genom godkännande av förhandlade avtal. De sistnämnda åtgärderna med sina resp. tidplaner var därutöver en förutsättning vid upprättande av Trafikverkets förslag till Nationell plan för transportinfrastrukturen.

Finansieringen av åtgärder som planerats alternativt avtalats att genomföras kan skilja sig åt. Resp. huvudman upprättar en budget för varje åtgärd i vilken finansieringen ska framgå. I projekt som har Kommun eller Region som huvudman kan statlig medfinansiering förekomma. Den kan som framgått bestå av anslagsmedel över statsbudgeten som tilldelats Trafikverket och/eller av medel från trängselskatten där sådan tas ut. Ramen för den långsiktiga planeringen är satt utifrån ett statsbudgetperspektiv, där tanken är att de årliga anslagsmedlen som ställs till de statliga infrastrukturverken i princip ska motsvara den årliga

ram som planeringen utgått från. Det betyder att också den medfinansiering som staten avtalat om ska finansieras via de anslag som Trafikverket förfogar över.

Trafikverket och regeringen har därför intresse att följa hur de i särskild ordning framförhandlade och godkända avtalen om medfinansiering av olika projekt/objekt utvecklas och genomförs. Trafikverket är inte en part i de avtal som tecknats i Stockholms- och Sverigeförhandlingarna. Statens intressen tillvaratas genom att regeringen har utsett särskilda styrelsepersoner med den uppgiften.

Årsrapporter för resp. ramavtal som rör finansiering och medfinansiering avseende ökad tillgänglighet i storstäderna samt ökat bostadsbyggande enligt Sverigeförhandling publiceras på Trafikverkets hemsida. I enlighet med avtalen ska staten ansvara för uppföljning och årlig rapportering till regeringen avseende kollektivtrafiks- och cykelobjektens genomförande samt färdigställandet av bostäder.

Förutsättningarna för genomförande av projekt kan förändras i tid och rum och till kostnad jämfört med vad som en gång har beslutats. En finansiär har berättigade intressen att få kunskap om sådana förändringar. Ett projekt kan tidigareläggas eller senareläggas eller fått oväntade förändringar i omfattning och inriktning. En särskild problematik rör prisstegringar som i aktuell bransch ofta överstiger konsumentprisindex, som bl.a. aktuella avtal baseras på, får över tid påtagliga konsekvenser för slutkostnaden.

Avtalen tecknades i en tid då KPI var på mycket låga nivåer, men som de senaste åren stigit kraftigt. Det gäller i än högre grad entreprenadindex. Prisstegringar utöver den allmänna inflationen är av real karaktär, för vilken branschen själv har ansvar. Det finns även andra betydande risker som kan påverka slutkostnaden för respektive objekt. Det finns en omfattande genomgång av utredningar och rapporter som belyser stora kostnadsökningar och tidsfördröjningar i stora och komplexa transportinfrastrukturprojekt (Se Dnr. TRV 2022/16 886).

I sitt förslag till nationell plan för transport-infrastrukturen för perioden 2022 – 2033 konstaterade Trafikverket att de beräknade kostnaderna för ännu ej påbörjade investeringar i vägar och banor hade i genomsnitt ökat med 50 procent sedan den då gällande plans fastställelse. De beräknade kostnaderna för ej påbörjade järnvägstekniska system har ökat med nära 80 procent.

Förhandlingarna om objekten som återfinns i Stockholms- och Sverigeförhandlingarna ägde rum i skeden då förhandlingsobjekten var i sin linda. Kunskapen om objekten är då begränsade och kostnadskalkylerna upprättas under betydande osäkerhet. Även om det finns uttalade ambitioner om höga krav på realism är erfarenheten den att kostnaderna underskattas, inte bara lite utan ofta med stora procentuella ökningarna så fort planerna



konkretiseras och utsätts inte minst för tillkommande högre ambitioner i olika avseenden. Stockholm- och Sverigeförhandlingarna avviker i dessa avseenden inte från mönstret.

Kostnadsbedömningarna som låg till grund för avtalen i 2016 års Stockholmsförhandling var baserade på ett översiktligt underlag. För Sträckan Kungsträdgården-Nacka fanns en förstudie och för sträckan mot Söderort fanns en idéstudie. En analys enligt successivmetoden genomfördes för tunnelbana till Nacka och Söderort enligt Trafikverkets handledning TDOK 2011:185. Analysen var vad som i handledningen kallas för en "förenklad osäkerhetsanalys" där workshop-tiden begränsades till en dag i stället för två som krävs för en fullständig analys. Analysgruppen sammansättning bestod av i högre grad av interna experter än vad som rekommenderas i en fullständig analys.

Analysresultatet från tunnelbana till Nacka och Söderort användes som en grund för tunnelbana till Barkarby och tunnelbana till Arenastaden. För dessa projekt var kalkylen därmed baserad på nyckeltal från successivanalysen för tunnelbana till Nacka och Söderort.

Inför tilläggsavtalet 2021 fanns produktionskalkyler framtagna. Dessa granskades av en oberoende extern expertgrupp som presenterade en ny kostnadsbedömning samt en bedömning av risk. Kalkylunderlaget i det här skedet är att betrakta som mer genomarbetat än en fullständig analys enligt successivmetoden. Expertgruppens underlag var underlag för den förhandling mellan parterna som ledde fram till ett tilläggsavtal 2021. Kostnaden i tilläggsavtalet är exklusive risk. Parterna överenskom i tilläggsavtalet att implementera ett riskhanteringsarbete, där risker kontinuerligt redovisas för Styrelse och Parter och där Parterna tar gemensamt ansvar för att minimera och hantera riskerna.

Under hösten 2015 genomfördes successivanalys för en rad aktuella utbyggnader inom Sverigeförhandlingen. För tunnelbana till Älvsjö genomfördes analysen under två dagar med en bred expertgrupp och är därmed att betrakta som en fullständig osäkerhetsanalys. Skedet för projektet var då mycket tidigt, innan arbetet med lokaliseringsutredning hade startat.

I samband med färdigställandet av lokaliseringsutredningen genomfördes en ytterligare successivanalys. Även denna var en fullständig osäkerhetsanalys genomförd under två dagar och med en bred expertgrupp. Resultatet från analysen var ett viktigt underlag inför styrelsens så kallade kontrollstation 1. Vid kontrollstationen godkände styrelsen underlaget och att projektet drivs vidare.

Riksrevisionen har i sin rapport "Statlig medfinansiering av regional kollektivtrafik – Sverigeförhandlingens storstadsavtal" (RiR 2021:15) konstaterat att samhällsekonomisk effektivitet var ett av de två centrala urvalskriterierna för kollektivtrafikåtgärderna enligt Sverigeförhandlingen. Men eftersom få genomarbetade samhällsekonomiska analyser togs fram, och dessa även i övrigt hade en underordnad roll i förhandlingen, skedde enligt Riksrevisionens bedömning ingen prioritering av åtgärder på samhällsekonomisk grund. Den

slutliga prioriteringen gjordes från en mycket begränsad analys av objektens nyttor samt kostnadskalkyler med relativt stor osäkerhet.

Den genomsnittliga planeringsmognaden i storstadsavtalens kostnadskalkyler var låg enligt Riksrevisionens bedömning och det framstår som att framtida risker för fördyrning inte beaktats i tillräcklig utsträckning. Kollektivtrafikobjekten som är framförhandlade inom ramen för Sverigeförhandlingen följer en annan process än den normala för statliga investeringar i infrastruktur vad gäller uppföljning fram till byggstart. Riksrevisionen konstaterar att det finns skillnader i statens insyn och kvalitetssäkring av underlagen i förhållande till transportpolitisk måluppfyllelse, kostnader och samhällsekonomisk lönsamhet. Riksrevisionen bedömer att kraven som ställs på storstadsobjekten inte motsvarar de som gäller andra objekt.

I Sverigeförhandlingarna som rör avtalen i Göteborg, Lund, Malmö och Helsingborg är ansvaret för att finansiera ev. kostnadsökningar tydligt reglerat och kalkylerna har tagit höjd för ev. ökningsar. I förhandlingarna som rör Stockholm är inte ansvarsbildningen lika tydlig. En riskavsättning har dock gjorts. Kostnadskalkylerna baserades som redovisats ovan i det inledande skedet på schablonbedömningar på traditionellt sätt kompletterade med beräkningar enligt en förenklad successivprincip. Kalkylerna har därefter setts över och nya beräkningar ägt rum inför omförhandlingar, senast år 2020.

Trafikverket lämnar, som tidigare nämnts, årligen i mars månad förslag till regeringen på vilka objekt i den nationella planen som kan få byggstarta inom 1–3 år eller förberedas för byggstart inom 4–6 år. Byggstartsförslagen överlämnas tillsammans med Trafikverkets budgetunderlag. Trafikverket ska vid detta tillfälle även lämna en uppdatering av projektens status, bland annat avseende kostnader, samhällsekonomisk lönsamhet och förändringar jämfört med nationell plan. Trafikanalys granskar förslagen på uppdrag av regeringen. Syftet med denna administrativa åtgärd var att åstadkomma en närmare koppling mellan den fysiska planeringen och den ekonomiska/politiska planeringen som den kommer till uttryck i bl.a. den nationella transportplanen.

Det är fortfarande angeläget, men de stora kostnadsökningarna som sker och har skett, har medfört ett nytt kompletterande fokus som rör förmågan att realisera objekten i de långsiktiga planerna. Det skärper också kraven på kostnadskontrollen av alla objekt som konkurrerar om det utrymme som återfinns i de årliga anlagen inklusive den del som finansieras med lån och trängselskattemedel som staten avsätter till byggande av ny eller utveckling av befintlig infrastruktur.

## 5. Rekommendationer

Det finns en tydlig fördelning av ansvaret för transportinfrastrukturen i landet. Denna rollfördelning bör utgöra utgångspunkten för frågan om kompetensen när det gäller beslut om vad som ska göras, hur det ska göras och när det ska göras. Det betyder att beslut om byggstart åvilar den som har ansvaret för just den infrastruktur som är i fråga. Staten fattar beslut som rör den statliga transportinfrastrukturen, kommunerna om sin och regionerna om sin. Det ansvaret förändras inte genom att andra parter deltar som medfinansiär enligt särskilt träffat avtal eller överenskommelse. Det betyder att där staten uppträder som medfinansiär av ett regionalt eller kommunalt objekt kan och ska inte staten meddela beslut om byggstart eller förberedelse av byggstart. Det gör Regionen eller Kommunen.

Staten, Kommunen och Regionen kan som medfinansiär äga ett intresse i frågan om byggstart som avtalspart särskilt om avtalet innehåller uppgifter om tidpunkter för objektets genomförande och därtill kopplad finansiering. Staten, här representerat av Trafikverket, har därtill ett särskilt intresse eftersom själva finansieringen av de statliga bidragen till andra infrastrukturförvaltare sker från samma anslag som investeringsåtgärder på statliga vägar och järnvägar. Budget- och redovisningsmässigt får man hålla reda på ändamålet med anslagsbelastningen och se till att en tydlig separation äger rum mellan objekt som Trafikverket ansvarar för och objekt där Trafikverket uppträder som medfinansiär. Så är också fallet. Regeringen har självfallet ett intresse av storleken på det finansiella utrymme som finns för nystarter till följd av de anspråk som medfinansieringen ställer. Hur stort det finansiella utrymmet för aktuell period är bör Trafikverket upplysa regeringen om.

I rollen som medfinansiär och avtalspart är det logiskt att följa upp det avtal som man ingått. När staten uppträder som medfinansiär kommer fokus att ligga på uppföljningen av avtalet och inte primärt på de eller de objekt som avtalet avser. Uppföljningen och styrningen av objektet/n ska projektägaren ansvara för och genomföra. Trafikverket är inte part i de avtal som omfattas av Stockholms- och Sverigeförhandlingarna. Trafikverket finns därför inte representerat i de styrelser som tillsatts för att följa avtalen.

Uppföljningen av avtalet handlar primärt om att de villkor och antaganden som avtalet grundats på över tid håller. Projektägare bör därför inledningsvis ha gjort och fortlöpande göra riskanalyser som är möjliga att följa upp för parterna. Underskattning av risker är ofta vanlig och de antaganden som gjorts är ofta optimistiska. Det är därför vanligt att projekt av den komplexitet och storlek som här i många fall är i fråga uppvisar stora kostnadsökningar, som kan vara en part övermäktig. Omförhandlingar kan bli nödvändiga.

De avtal som tecknats i aktuella överenskommelser har tagit höjd för den allmänna inflationen. Entreprenadindex har historisk alltid legat långt över den allmänna ökningen av priserna. Det är också vanligt med att skärpta myndighetskrav introduceras under tiden som projekten förbereds och att förutsättningarna i övrigt förändras. Parterna bör därför lägga

stor vikt vid analyser och uppföljning av risker för en effektiv hantering av dessa. Kontrollstationer med den inriktningen återfinns i avtalen och genomförs i verkligheten.

Rollerna på den statliga sidan mellan Regering, Trafikverk och Trafikanalys kan behöva tydliggöras till följd av vad som framförts ovan när det gäller objekt med statlig medfinansiering och där statsbidragen tävlar om finansiellt utrymme med renodlade statliga objekt. Det är Trafikverket som ansvarar för att ett genomarbetat förslag om Byggstart och Förberedelse för byggstart tas fram för beslut av Regeringen. Trafikverket har genom föreskrifter i sitt regleringsbrev uppdraget att svara för uppföljningen av investeringsplan såväl vad avser anskaffning och utveckling av nya investeringar med särredovisning av objekt finansierade med trängselskatter som själva finansieringen med anslag, lån, trängselskatter och medfinansiering. Återrapporteringen sker i Årsredovisningen för Trafikverket.

Regeringen kan, som fallet varit hittills, inhämta Trafikanalys syn inför sitt beslut om Byggstarter och Förberedelser för byggstarter som rör de statliga objekten.

I sitt förslag till Byggstarter och Förberedelser för byggstart bör Trafikverket tydliggöra det utrymme som krävs för att fullfölja de avtal för vilka Trafikverket uppträder som medfinansierare. Trafikverket bör redovisa vilken avvägning och grunderna för den som gjorts mellan att realisera fastställda planer (nationell och länsvisa) å ena sidan och fullfölja de avtal om statlig medfinansiering som träffats och godkänts av regeringen å den andra. Avvägningsfrågan kan vara komplicerad då objekt som återfinns i de nationella planerna/länsvisa planerna baseras på situationer, analysmetoder och kalkylmetoder som helt eller till del skiljer sig från de som användes i samband med Stockholms- och Sverigeförhandlingen 2013 och 2014 (RiR 2021:15). Successiva översyner av kalkyler och riskanalyser torde medföra ett bättre underlag inför de framtida beslut som ska tas.

Det är rimligt att riskanalyserna och därpå följande kostnadskontrollerna sker på ett rättvisande, fullständigt och jämförbart sätt mellan framförhandlade stora och komplexa objekt och statliga liknande objekt som planerats i vanlig ordning. Det gäller särskilt de statliga objekt som finansieras med inkomster från trängselskatten som tas ut i Stockholm och Göteborg. Koncentrationen av granskningen till de stora komplexa objekten motiveras med deras stora påverkan på den finansiella förmågan att genomföra de långsiktiga planerna och slutna avtal. Det bör kunna åvila Trafikanalys att genomföra dessa granskningar inom ramen för det uppdrag som regeringen gett myndigheten i syfte att stärka kostnadskontrollen av infrastrukturåtgärder. Den typen av granskning kan med fördel gälla generellt i samband med att nya stora och komplexa objekt planeras eller avtalas.