

Dokumentdatum

2021-04-19

Ärendenummer

TRV 2015/41258

EXTRA STYRELSEMÖTE RAMAVTAL 6 STOCKHOLM DEN 19 APRIL 2021

Närvarande:

*Catharina Håkansson Boman,
ordförande*

Hans-Erik Malmros, ledamot

Camilla Broo, ledamot

Kristina Tidestav, ledamot

Katarina Kämpe, ledamot

Annika Hellberg, ledamot

Cecilia Mårtensson, ersättare

Gunilla Wastesson, ersättare

Jenny Gibson, ersättare

Björn Stafbom, ersättare

Kent Gullberg, ersättare

Lotten Lindmark, sekretariatet

1. Mötet öppnades

Catharina hälsade alla välkomna och mötet öppnades.

2. Fastställande av dagordning

Dagordningen fastställdes.

3. Information från parterna

Catharina informerade om att en överenskommelse mellan staten genom Stockholmsförhandlingen, regionen och berörda kommuner är på väg att nås med anledning av regeringens förhandlingsuppdrag. Förhandlingsuppdraget har varit att ingå överenskommelser om den fördyring som uppstått i Stockholmsförhandlingen samt hantering av hur framtida eventuella kostnadsfördyringar ska hanteras i såväl Stockholmsförhandlingen som Sverigeförhandlingens Ramavtal 6.

Ramavtalet i Sverigeförhandlingen reglerar finansiering och medfinansiering av Kollektivtrafikobjekten samt hur eventuella framtida kostnadsökningar för objekten tunnelbana Fridhemsplan – Älvsjö, Spårväg Syd samt Roslagsbanan till city ska hanteras upp till en riskavsättning som uppgår till 2,1 miljarder kronor i 2016 års prisnivå. Solna kommun och Regionen ansvarar för att bekosta eventuell kostnadsökning för objektet tunnelbanestation Södra Hagalund i enlighet med Ramavtal 6. Parterna i Sverigeförhandlingen har inte varit beredda att omförhandla riskavsättningen.

Av punkt 15 i Ramavtalet följer att för det fall en situation med exempelvis ökade kostnader utöver reglerat kostnadstak uppstår, ska parterna i god anda pröva frågan och förutsättningarna för uppfyllandet av avtalet. I sista hand kan aktuellt Kollektivtrafikobjekt komma att omprövas på endera partens initiativ. Det finns enligt Ramavtalet ingen förpliktelse för någon part att tillskjuta ytterligare medel.

Parternas gemensamma strävan är att söka tillse att inga tillkommande kostnader i Ramavtalet uppstår. Till stöd för denna strävan har regionen i samband med förhandlingarna tagit fram *PM Kontrollstationer för Sverigeförhandlingen* i syfte att minska risken för eventuella framtida kostnadsökningar, säkerställa tidig beredskap och handlingsalternativ samt påverka genomförandeprocessen i Kollektivtrafikobjekten. Arbets sättet med införandet av kontrollstationer ska beslutats av och följas upp av styrelsen.

PROTOKOLL

2 (2)

Dokumentdatum

2021-04-19

4. Godkännande av PM Nytt arbetssätt med kontrollstationer

Styrelsen godkände framtagna PM samt att kontrollstationerna ska vara en del av styrelsens arbete för att fullfölja sitt uppdrag enligt Ramavtal 6 – storstad Stockholm.

5. Övriga frågor

Inga övriga frågor.

6. Avslutning

Ordförande tackade samtliga och mötet avslutades.

Catharina Håkansson Boman
Ordförande

Lotten Lindmark
Sekreterare

Kontrollstationer för Sverigeförhandlingen

1. Inledning

I april 2017 ingick staten genom Sverigeförhandlingen, Region Stockholm, Stockholms stad, Solna stad, Huddinge kommun, Täby kommun, Vallentuna kommun och Österåker kommun ett ramavtal om finansiering och medfinansiering avseende ökad tillgänglighet i storstäderna samt ökat bostadsbyggande. I avtalets punkt 15 regleras ändrade förutsättningar såsom förändringar i tid, funktion och kostnader.

Efter att Region Stockholm tillsammans med berörda kommuner förskotterat pengar för planeringsarbete i kollektivtrafikprojekten enligt Sverigeförhandlingen, i syfte att tidigarelägga respektive trafikstart, kunde dessa starta under år 2020. Det innebär bland annat att strategiska frågor utreds och att lokaliseringsutredningar tas fram.

Efter genomförd lokaliseringsutredning påbörjas projekteringen, som i ett första steg leder fram till systemhandlingar, vilka därefter detaljeras till bygghandlingar. Parallellt med projekteringen utarbetas planhandlingar och ansökningshandlingar för miljötillstånd och andra tillstånd samt genomförandeavtal mellan parterna. Underlag från projekteringen är helt nödvändigt för att ta fram planhandlingar och handlingar för miljöprovning mm.

I denna promemoria beskrivs vid vilka hållpunkter som det är lämpligt att ha kontrollstationer för respektive projekt inom Sverigeförhandlingen (Ramavtal 6 – storstad Stockholm) för uppföljning av ekonomi, funktion och tidplan samt utifrån dessa ta ställning till vidare arbete och eventuella förändringar.

En viktig utgångspunkt i bedömningarna är erfarenheterna från pågående projekt, exempelvis de pågående projekten i 2013 års Stockholmsförhandling, men även Tvärbanan och Roslagsbanan.

2. Underlag i olika skeden – lämpliga kontrollstationer

Resultatet av planering, projektering och planläggning bör presenteras vid vissa tidpunkter när arbetet med underlag har kommit så långt att det är rimligt att dra

2021-04-19

slutsatser. Dessa tidpunkter är lämpliga kontrollstationer för att i den partssammansatta styrelsen, enligt 9.5 i ramavtalet, stämma av framdriften och för att eventuellt åtgärda omfattningen av respektive projekt i Sverigeförhandlingen. Vid samtliga kontrollstationer ska en prognos presenteras avseende kostnad, funktion och tid samt vid avvikelser även redovisa förslag på anpassningar.

Under samtliga skeden bör referentgranskning och second opinions av oberoende expertgrupp finnas för att utgöra ett stöd till projektens ledning och till styrelsen. Beredning inför behandling i Styrelsen sker i respektive projektstyrelse.

2.1 Kontrollstation efter genomförd lokaliseringsutredning

I lokaliseringsutredningen bedöms konsekvenserna av olika lokaliserings och utformningsalternativ på en övergripande nivå. Inspel till lokaliseringsutredningen sammanställs vid de tidiga samråd som genomförs med allmänhet och organisationer. Underlag tas även fram om strategiska val kring tekniska lösningar och produktionsteknik. Samarbete inleds med aktörer med kringliggande anläggningar och projekt för att tydliggöra förutsättningarna för lokaliseringen.

Färdigställd lokaliseringsutredning är en lämplig kontrollstation för att stämma av kostnad, funktion och tidplan för projekten. Den kostnadsbedömning som tas fram kommer vara enligt successivprincipen, det vill säga innehålla osäkerhets- och riskanalyser enligt den metod som är beskriven av Trafikverket och etablerad för stora infrastrukturprojekt. En successivanalys av tid kommer tas fram som underlag till kostnadsanalysen. På det sättet fångas tidsrisker, som i sin tur är kostnadsrisker.

I det fall vald lokalisering är föremål för tillåtlighetsprövning ska det framgå vid kontrollstationen.

Möjligheterna till förändringar, och därmed kostnads- och tidsbesparingar, inom den valda korridoren för lokalisering är i det här skedet goda. Inom korridoren kan lägen och utformning av exempelvis stationer studeras och teknisk standard utvärderas. Möjligheten att pröva åtgärder som skiljer sig från vald korridor finns, men det innebär troligen en påverkan på tidplanen då det bland annat krävs kompletterande samråd.

2.2 Kontrollstation vid färdigställande av systemhandling

Efter beslut om lokaliseringsutredningen startar projekteringen av systemhandling. Parallellt tas handlingarna fram inom planläggning och för ansökan om miljötillstånd. Projekteringen inom detta skede ger ytterligare kunskap om utformningen av anläggningen, en mer detaljerad lokalisering samt hur förhållandena kring projektet ser ut. Viktiga förhållanden kring projektet är bland annat kringliggande anläggningar, angränsande projekt, förhållanden i stadsmiljön med mera.

2021-04-19

Tiden vid färdigställande av systemhandling är en lämplig kontrollstation för att med mer detaljerat underlag än i lokaliseringsutredningen bedöma kostnaden. Systemhandlingar för alla teknikslag blir inte färdigställda samtidigt. Tidsmässigt prioriteras berg- och anläggning, stationsutformning och spåranläggningen. När dessa är under färdigställande samt genomförandeavtal finns är det lämpligt med en kontrollstation.

Även i detta skede föreslås en analys enligt successivprincipen för att identifiera och kostnadsbedöma de risker som är aktuella och ett underlag i form av en successivanalys av tid, enligt samma principer som tidigare inklusive beaktande av tecknade avtal.

Möjligheterna till förändringar för att uppnå kostnadsbesparingar, är i detta skede troligen begränsade till förändringar av mindre omfattning. Förändringar som påverkar anläggningens totala funktion kan genomföras, men kan innebära stor tids- och kostnadskonsekvens.

2.3 Kontrollstation inför byggstart

Inför byggstart har projekteringen kommit ytterligare ett steg, förfrågningsunderlag och bygghandlingar finns framtagna för de teknikområden som ligger först i tidplan. Det innebär kunskap om detaljer i utformningen. Förutsättningarna i förhållande till kringliggande anläggningar ska vara klarlagda i detta skede. Även erforderliga planer och miljötillstånd finns.

Inför beslut om tilldelning av första större entreprenad ska kontrollstation äga rum. I det här skedet kommer en detaljerad produktionskalkyl sammanställas och ligga till grund för kontrollstationen. Det viktiga arbetet med risker fortsätter och riskerna ska vara kostnadsbedömda. I likhet med god projektstyrning sker ett aktivt och kontinuerligt riskarbete så att dessa kan hanteras proaktivt och det är även alla parter ansvar att bidra till att riskers utfall minimeras.

Möjligheterna till kostnadsbesparande förändringar i detta skede är små eftersom alla ändringar som påverkar färdiga planer och tillstånd, eventuellt även pågående upphandlingar, är mycket tidskrävande och medför stora kostnader.

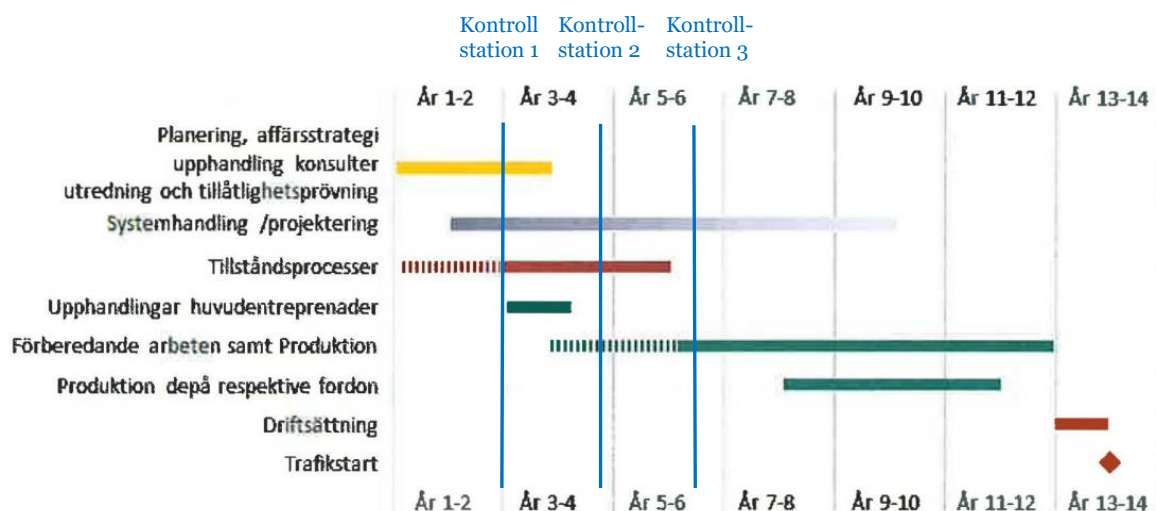
3. Förslag på tidpunkter för kontrollstationer

Nedan redovisas preliminära tidpunkter för kontrollstationer för respektive projekt.

2021-04-19

3.1 Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan

Den i Sverigeförhandlingen överenskomna tidplanen framgår av figur 3.1 nedan. Figuren har kompletterats med förslag på kontrollstationer för uppföljning av ekonomi, funktion och tid.



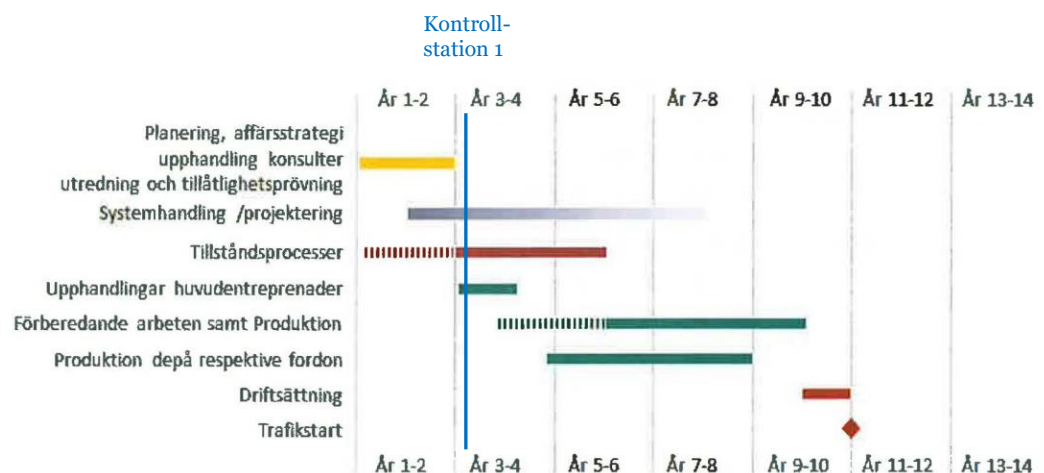
Figur 3.1 Tidplan tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan enligt bilaga 2 i ramavtal 6 kompletterad med förslag till kontrollstationer

Om tidplanen i figuren (år 1 till 14) räknas från och med förskotteringen 2020 innebär det kontrollstationer vid följande tidpunkter:

- Lokaliseringsutredning klar, december 2021
- Systemhandling färdigställs, Q4 2023
- Inför byggstart, Q2 2025

3.2 Spårväg Syd

Den i Sverigeförhandlingen överenskomna tidplanen framgår av figur 3.2 nedan.



Figur 3.2 Tidplan Spårväg Syd enligt bilaga 2 i ramavtal 6

2021-04-19

I dagsläget finns inga projektmedel tillgängliga för år 2023 eftersom projektet enligt ramavtal 6 ska starta först 2024 och den av Region Stockholm och berörda kommuner gjorda förskotteringen avser 2020 till och med 2022. Om förskotteringen inte fortsätter tar det mellan 6 och 12 månader att starta upp projekten igen då projekt- och utredningsorganisation måste handlas upp på nytt, vilket innebär kontrollstationer vid följande tidpunkter:

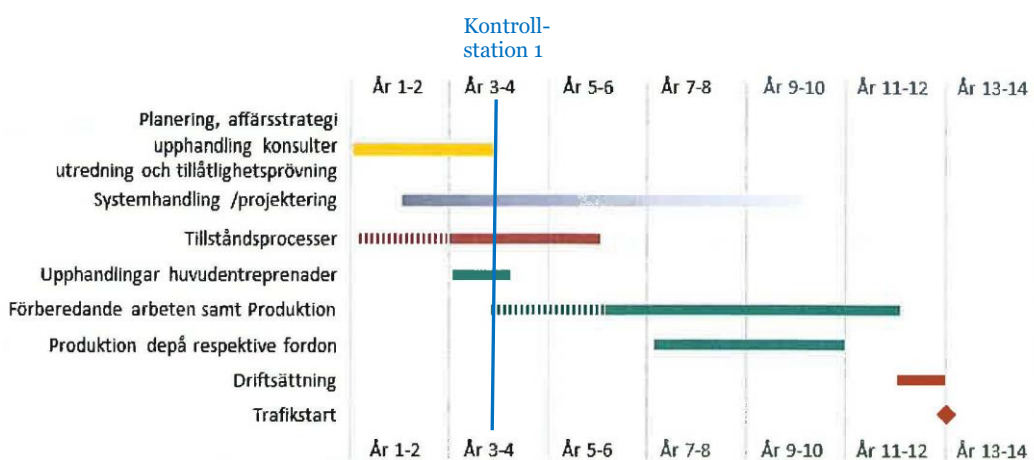
- Lokaliseringsutredning klar, Q1 2022
- Systemhandling färdigställs, Q4 2026
- Inför byggstart, Q2 2028

Om parterna kommer överens om förlängd förskottering innebär det möjlighet till kontrollstationer vid följande tidpunkter:

- Lokaliseringsutredning klar, Q1 2022
- Systemhandling färdigställs, Q4 2023
- Inför byggstart, Q2 2025

3.3 Roslagsbanan till city

Den i Sverigeförhandlingen överenskomna tidplanen framgår av figur 3.3 nedan.



Figur 3.3 Tidplan Roslagsbanan till city enligt bilaga 2 i ramavtal 6

I dagsläget finns inga projektmedel tillgängliga för år 2023-2025 eftersom projektet enligt ramavtal 6 ska starta först 2026 och den av Region Stockholm och berörda kommuner gjorda förskotteringen avser 2020 till och med 2022. Om förskotteringen inte fortsätter tar det cirka 12 månader att starta upp projekten igen då projekt- och utredningsorganisation måste handlas upp på nytt, vilket innebär kontrollstationer vid följande tidpunkter:

- Lokaliseringsutredning klar, Q4 2022
- Systemhandling färdigställs, Q4 2028
- Inför byggstart, Q4 2030

2021-04-19

Om parterna kommer överens om förlängd förskottering innebär det möjlighet till kontrollstationer vid följande tidpunkter:

- Lokaliseringsutredning klar, Q4 2022
- Systemhandling färdigställs, Q4 2024
- Inför byggstart, Q4 2026