



# Medfinansiering i stora infrastrukturprojekt Nr 6, 2014

Projektrapport från  
Stadsrevisionen

Dnr 3.1.3-132/2014

Den kommunala revisionen är fullmäktiges kontrollinstrument för att granska den verksamhet som bedrivs i nämnder och bolagsstyrelser. Stadsrevisionen i Stockholm granskar nämnders och styrelser ansvarstagande för att genomföra verksamheten enligt fullmäktiges uppdrag. Stadsrevisionen omfattar både de förtroendevalda revisorerna och revisionskontoret.

I ”årsrapporter” för nämnder och ”granskningspromemorior” för styrelser sammanfattar Stadsrevisionen det gångna årets synpunkter på verksamheten. Fördjupade granskningar som sker under året kan också publiceras som projektrapporter.

Publikationerna finns på Stadsrevisionens hemsida. De kan också beställas från revisionskontoret.

Till  
Kommunstyrelsen  
Trafiknämnden  
Exploateringsnämnden

## **Medfinansiering i stora infrastrukturprojekt**

Revisorsgrupp 1 har den 23 september 2014 behandlat bifogade revisionsrapport (nr 6/2014).

Vår samlade bedömning är att stadens kontroll och uppföljning är tillräcklig när det gäller medfinansiering av infrastrukturella bidrag utifrån gällande avtal.

Vi hänvisar i övrigt till rapporten och överlämnar den till kommunstyrelsen, trafiknämnden och exploateringsnämnden för yttrande. Yttrandet ska ha inkommit till Revisorsgrupp 1 senast den 28 november 2014.

På revisorernas vägnar

Bengt Akalla  
Ordförande

Maria Lindgren Persson  
Sekreterare

## Sammanfattning

Stockholms stad är medfinansiär i ett antal stora statliga infrastrukturprojekt. De projekt som nu är aktuella är Norra Länken, Citybanan, trafikplats Lindhagensgatan samt E18 vid Hjulsta-Kista. Vidare har under 2013 tillkommit beslut om medfinansiering av flera satsningar i Stockholmsregionen enligt Stockholmsförhandlingen.

Syftet med denna granskning är att bedöma om stadens kontroll och uppföljning är tillräcklig när det gäller medfinansiering av infrastrukturella bidrag utifrån gällande avtal.

Vi har granskat projekten Norra Länken, Citybanan, trafikplats Lindhagensgatan samt E18 vid Hjulsta-Kista. Under perioden 2005-2013 har staden gjort utbetalningar till dessa projekt med cirka 3,2 mdkr. Projekten är nu tidsmässigt inne i slutfasen och återstående kostnader 2014 och framåt beräknas till ca 0,9 mnkr. Projekten drivs av trafiknämnden (Norra Länken och E 18 vid Hjulsta-Kista) samt exploateringsnämnden (Citybanan och trafikplats Lindhagensgatan).

Vår samlade bedömning är att stadens kontroll och uppföljning är tillräcklig när det gäller medfinansiering av infrastrukturella bidrag utifrån gällande avtal.

Avtalen med staten för de fyra granskade projekten är olika i sin konstruktion. I projektet Norra Länken har finansieringsöverenskommelsen och genomförandeaftalet en konstruktion som gör att staden inte helt säkert vet vad slutkostnaden blir eftersom eventuella kostnadsfördyringar för projektet ska finansieras av staden med 25 procent. De senaste prognoserna i projektet visar dock att stadens återstående utbetalningar utöver tidigare inbetalt belopp begränsas till 22-30 mnkr, vilket innebär 1,7 procent av budgeterat belopp. I övriga tre avtal finns fastställda belopp (eller maxbelopp) som staden ska betala med tillkommande indexuppräknings. Vår bedömning är att granskade nämnder säkerställt en tillräcklig kontroll och insyn i projekten.

# Innehåll

<b>Inledning</b>	<b>1</b>
Bakgrund	1
Syfte, revisionsfrågor och avgränsning	1
Revisionskriterier	1
Metod	2
<b>Granskningens resultat</b>	<b>2</b>
Kommunalrättslig grund för medfinansiering	2
Stadens organisation och rutiner	3
Stadens åtaganden i medfinansiering	3
Granskning projekt	3
<i>Norra Länken</i>	4
<i>E 18 Hjulsta – Kista</i>	8
<i>Trafikplats Lindhagensgatan</i>	13
<i>Citybanan</i>	17
Framtida projekt	22
<b>Slutsatser och bedömning</b>	<b>22</b>
Bilaga 1 Intervjuförteckning	24



# Inledning

## Bakgrund

För att kunna genomföra angelägna satsningar på väg- och spårtrafiken i Stockholm är staden medfinansiär i ett antal stora statliga infrastrukturprojekt. De projekt som nu är aktuella är Norra Länken, Citybanan, trafikplats Lindhagensgatan samt E18 vid Hjulsta-Kista. Vidare har under 2013 tillkommit beslut om medfinansiering av flera satsningar i Stockholmsregionen enligt Stockholmsförhandlingen.

Under perioden 2005-2013 har staden gjort utbetalningar till de pågående projekten med cirka 3,2 mdkr. Av stadens årsredovisning för 2013 framgår att kvarvarande beslutade åtaganden för staden bedöms uppgå till 8,1 mdkr (både pågående projekt samt nya beslutade framtida projekt).

## Syfte, revisionsfrågor och avgränsning

Syftet med granskningen är att bedöma om stadens kontroll och uppföljning är tillräcklig när det gäller medfinansiering av infrastrukturella bidrag utifrån gällande avtal.

Följande revisionsfrågor ska besvaras:

- Har beslut om medfinansiering och upprättande av avtal baserats på tillräckliga och tillförlitliga underlag?
- Hur följs avtalen upp avseende ekonomi?
- Hur säkerställer staden att man får insyn i projekten?

De projekt som har ingått i granskningen är Norra Länken, Citybanan, trafikplats Lindhagensgatan samt E18 vid Hjulsta-Kista.

Granskningen avgränsas till kommunstyrelsen, trafiknämnden samt exploateringsnämnden.

## Revisionskriterier

Revisionskriterier är de bedömningsgrunder som revisorerna utgår ifrån vid analys och bedömningar. Följande revisionskriterier har tillämpats i granskningen:

- Lagen (1997:614) om kommunal redovisning 5 kap. 2 och 7§§.

- Lagen (SFS 2009:47) om vissa kommunala befogenheter 2 kap.1§.
- Rekommendation nr 6.2 ”Redovisning av bidrag till infrastrukturella investeringar” från Rådet för kommunal redovisning.
- Administrativa rutiner vid medfinansiering

## Metod

Granskningen har genomförts genom studier av styrdokument samt beslut i kommunfullmäktige med tillhörande avtal. Intervjuer med berörda projektledare och handläggare har genomförts. Verifiering har även skett genom granskning av fakturor samt ekonomiska redovisningar för samtliga projekt.

Granskningen har genomförts av Stefan Rydberg (projektledare) och Åsa Hjortsberg Sandgren vid revisionskontoret. Rapporten har faktakontrollerats av förvaltningarna.

## Granskningens resultat

### Kommunalrättslig grund för medfinansiering

Av kommunallagens 2 kap. 1§ framgår bl.a. att ”kommuner och landsting får själva ha hand om sådana angelägenheter som har anknytning till kommunens eller landstingets område eller deras medlemmar och som inte ska handhas enbart av staten, en annan kommun, ett annat landsting eller någon annan”.

I lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter ges kommuner och landsting utvidgad kompetens att lämna bidrag till byggande av statlig väg och järnväg. Dessa nya bestämmelser trädde i kraft den 1 mars 2009. Med anledning av detta har det också beslutats om ändring i lagen (1997:614) om kommunal redovisning, som innebär att belopp med vilket kommunen eller landstinget har beslutat bidra till statlig infrastruktur med stöd av 2 kap. 1 § lagen om vissa kommunala befogenheter, tas upp i balansräkningen under posten ”Bidrag till statlig infrastruktur” eller redovisas som en kostnad i resultaträkningen.

Av rekommendation ”Redovisning av bidrag till infrastrukturella investeringar” framgår: ”Med bidrag till infrastrukturell investering avses att kommunen eller landstinget lämnar bidrag till finansieringen i infrastruktur som görs av någon annan än kommunen eller landstinget. Den uppkomna tillgången ägs och förvaltas av den som gör investeringen”.



## Stadens organisation och rutiner

Staden medfinansierar statliga investeringsprojekt för infrastruktur enligt fullmäktigebeslut. Fullmäktigebesluten föregås av beredning av projektansvarig på berörd förvaltning (exploateringskontoret eller trafikkontoret) och kalkyl upprättas. Genomförandavtal tecknas sedan med staten genom Trafikverket. Genomförandavtalen är villkorade av beslut i fullmäktige inom angiven tidsram.

Stockholms stad redovisar enligt principen att åtaganden för medfinansiering redovisas som kostnad i resultaträkningen (som avsättning i balansräkningen) då erforderliga avtal och beslut finns upprättade.

Staden har fastställt ”Administrativa rutiner vid medfinansiering”. Av dessa framgår bl.a. att fakturor avseende medfinansiering ska ställas till finansavdelningen som sedan skickar fakturan till projektledaren på berörd förvaltning. Projektledaren ansvarar för kontroll av fakturan därefter skickas den till finansavdelningen för vidimering av finanschefen och därefter attest av stadsdirektören.

Finansavdelningen ansvarar för att lägga upp en akt/mapp för varje projekt. Vidare begär finansavdelningen in prognoser, från berörda förvaltningar, över förväntat utfall och kommande utbetalningar för respektive projekt vid fem tillfällen under året.

## Stadens åtaganden i medfinansiering

I tabellen nedan redovisas de åtaganden staden har i projekt med annan huvudman (mkr).

Projekt	Utbet t o m 2013	Planerat 2014 o senare	Summa
Trpl Lindhagensgatan	103	251	354
E18 Hjulsta-Kista	600	125	725
Citybanan	754	414	1 168
Överdäckning Mariagårds-täppan	10	69	79
Norra Länken	1 776	30	1 806
<b>SUMMA</b>	<b>3 243</b>	<b>889</b>	<b>4 132</b>

Vidare finns i stadens årsredovisning för 2013 avsättningar för framtida projekt med 1,3 mkr för Tvärbana Norr samt 5,8 mkr för Övriga spårförbindelser (se vidare avsnittet framtida projekt).

## Granskning projekt

I följande avsnitt redovisas iakttagelser för respektive projekt.

## Norra Länken

Norra Länken utgör den framtida övergripande trafikleden i östvästlig riktning norr om Stockholms innerstad. Utredning och analyser av Norra Länkens sträckning och utformning har pågått sedan 1960-talet. Sträckning och utformning har förändrats över tiden. Den senaste förändringen är etappen Tomtebodavägen – Norrtull föranledd av utbyggnaden av Norra Stationsområdet (Hagastaden). Den delen som berörs av stadens medfinansiering är den ursprungliga planeringen som avser sträckan Värtan – Frescati/Norrtull. Ansvarig för projektet från staden är trafiknämnden och projektledaren är placerad på trafikkontoret.

## Avtal och beslut

De avtal som staden har ingått i samband med Norra Länken innebär förutom omfattande ekonomiska åtaganden även vissa byten av väghållarskap. Det finns ett flertal avtal som reglerar förhållandet mellan staten (genom Trafikverket):

- **Ramavtal** för utbyggnaden av Ringen och Yttre Tvärleden (1995)
- **Finansieringsöverenskommelse**. Beslut i fullmäktige 2002-09-02.
- **Genomförandavtal** för Norra Länken samt tilläggsavtal nr 1. Beslut i fullmäktige 2005-03-21.
- **Tilläggsöverenskommelse** om utbetalning av stadens andel avseende finansiering av Norra Länken. Beslut i kommunstyrelsen 2005-03-09.
- **Tilläggsavtal** nr 2. Beslut i fullmäktige 2007-03-26.
- **Tilläggsavtal** nr 3. Beslut i fullmäktige 2009-03-30.
- **Tilläggsavtal** nr 4. Beslut i fullmäktige 2012-04-23

År 2002 godkände kommunfullmäktige en överenskommelse mellan staden och dåvarande Vägverket, numera Trafikverket, som innebär att staden ska medfinansiera Norra Länken med 25 procent och att staten finansierar resterande 75 procent. De totala utgifterna för projektet beräknades då uppgå till 6 200 mnkr i 2002 års prisnivå. För att projektet skulle kunna starta tidigare kom parterna överens om att staden skulle förskotta sin andel. För eventuella kostnadsfördyringar svarar staden för 25 procent och staten för 75 procent. Vidare ska staden bidra till driften av Norra Länken med 15 mnkr/år under 25 år. I avtalet regleras även indexuppräknningen.

År 2005 slöts en tilläggsöverenskommelse om utbetalning av stadens andel till staten. Stadens andel om 1 550 mnkr (25 % av 6 200

mnkr) räknades upp med avtalat index till 1 776 mnkr vilket betalades ut i april 2005.

Genomförandeavtal och tilläggsavtal nr 1 fastställdes 2005. År 2007 tillkom tilläggsavtal nr 2 för genomförande av ny trafiklösning öster om tunnelviadukten i Värtan. År 2009 tecknades tilläggsavtal 3 som ersatte tilläggsavtal 2.

I tilläggsavtal 3 regleras hur staden ska ersätta Trafikverket för sin andel av trafikplats Hjorthagen, senare ändrad benämning till trafikplats Värtan), inklusive den extra påfarten från Norra Hamnvägen, samt hur Trafikverket ska ersättas för de tjänster de tillhandahåller staden under genomförandet (projektledning och byggledning m.m.). Kostnaden för staden beräknades till 850 mnkr, vilket finansieras från trafikkontorets investeringsbudget (ej ur centralt avsatta medel för medfinansiering, eftersom staden ska äga denna anläggning).

I tilläggsavtal nr 4 regleras hur Trafikverket ska ersätta staden för det intrång som gjorts i Bellevueparken genom att arbetet genomförts med öppet schakt.

### **Ekonomi**

I och med att staden utbetalade huvuddelen av sin andel redan 2005 beaktas detta via en s.k. indexkorg vid uträkning av tillkommande utbetalningar till följd av fördyringar i projektet. Enligt aktuell beräkning ska stadens tidiga inbetalning 2005 räcka att betala större delen av stadens utgifter. Stadens beräknade återstående finansiering prognostiseras till 22-30 mnkr, vilket motsvarar 1,7 procent av totalkostnaden. Dock har inte investeringen vid Norrtull genomförts i den omfattning som var ursprungligt planerad, vilket bidrar till att hålla nere kostnaden. Orsaken till detta är samordning av investeringen med projekt Hagastaden. Finansieringsfrågan kring detta är inte klar, förhandlingar pågår med Trafikverket.

Trafikverket har sökt och beviljats EU-bidrag för projektet med cirka 500 mnkr, vilket ska tillgodoräknas projektet och ingår i prognosen.

Vidare tillkommer för stadens del 25 mnkr för kompensationsåtgärder i Nationalstadsparken. Posten finns redovisat i bokslut 2009 som avsättning samt i fullmäktigeärende 2013:102 där trafiknämnden får uppdrag att samordna stadens insatser.

Trafiknämnden får information om projektets ekonomi i samband med tertialrapport 1 och 2 samt bokslut. Vidare sker redovisning i verksamhetsplan och tre-årsbudgeten. Rapportering till stadsledningskontoret sker vid samma tillfällen.

### **Genomförande och uppföljning**

Projektet är indelat i fem huvuddelprojekt som berör staden. Delprojekten har tidigare haft delprojektledare. Nuvarande projektledare för staden har haft denna roll sedan årsskiftet 2013/14. Tidigare har sex olika projektledare funnits sedan projektets början.

**Norrtull.** Slutbesiktning av den tillfälliga trafikplatsen är genomförd i mars 2014 och vissa restarbeten återstår. Slutlösningen för trafikplats Norrtull kommer att byggas efter att detaljplanen för Norrtullsplatsen är klar, troligen efter år 2019. Projektledaren har under delprojektets gång haft samordningsmöten med Trafikverket cirka en gång i månaden.

**Bellevueparken.** Trafikverkets entreprenad slutbesiktigades maj 2013. Stadens iordningställande av parken är reglerat i tilläggsavtal nr 4. Projektledaren har tidigare haft samordningsmöten med Trafikverket vid behov och vid större förändringar.

**Roslagstulls trafikplats.** Slutbesiktning är gjord i juni 2013 men vissa restarbeten kvarstår. Etableringsbesiktning av träd och grönytor hölls i juni 2014 och vissa restarbeten kvarstår. Projektledaren har fram till december 2013 haft regelbundna samordningsmöten, cirka en gång/månad, med Trafikverket. I dagsläget hålls möten vid behov.

**Frescati.** Slutbesiktning hölls i juni 2014 och vissa restarbeten kvarstår. Plantering av träd och växter sker hösten 2014 och etableringsbesiktning hålls preliminärt hösten 2015.

**Värtan.** Slutbesiktning är planerad till hösten 2014. Projektledaren har uppföljningsmöten med Trafikverket cirka en gång/månaden. Här ingår Trafikplats Värtan/Hjorthagen som finansieras inom trafikkontorets investeringsbudget.

Enligt trafikkontoret upplever man att samarbetet med Trafikverket har fungerat bra. Vid större förändringar i projektet tas förändringen upp på samordningsmöten mellan staden och Trafikverket. Tidigare i projektet fanns ett "Norra Länken-råd" där beslutande politiker

ingick. Trafikverket har en styrgrupp för projektet där även representant från trafikkontoret deltar.

Trafikkontoret får löpande ekonomisk rapportering från Trafikverket cirka en gång varannan månad. Sammanställningen är uppdelad på delprojekten. Detta gäller även för trafikplats Värtan. Projektledaren på trafikkontoret får även löpande information om tillkommande ändring, tillägg- och avgåendearbeten (ÄTA-arbeten).

Vidare hålls övergripande samordningsmöten löpande, cirka varannan månad, där projektchefer från Trafikverket samt projektledare från trafikkontoret deltar.

Den uppföljning av projektet som trafikkontoret utför är mest av övergripande karaktär om det uppstår större avvikelser. Fokus ligger främst på att kontrollera de anläggningar staden kommer att ta över. Trafikverket tar också initiativ till möten för att diskutera större förändringar i projektet. Trafikkontoret har byggt upp en organisation kring projektet för att spegla Trafikverkets organisation samt leda de arbeten som staden utför inom ramen för Norra Länken.

Det är planerat att Norra Länken öppnar sträckan Norrtull respektive Frescati och Värtan den 30 november 2014, vilket är cirka ett år tidigare än ursprunglig tidsplan. I april 2015 öppnar sträckan söderut mellan Frescati och Norrtull.

### **Ägarförhållanden**

Staten kommer att äga större delen av anläggningarna. Vissa mindre delar kommer att ägas av staden och vissa byten av väghållarskap kommer att ske.

När Norra Länken tagits i drift övergår Roslagsvägen söder om Frescati till kommunal väghållning och Lidingövägen öster om Värtan till statlig väghållning. Vid Norrtull kan också vissa förändringar ske. Inför öppnandet av Norra Länken ska ett detaljerat driftavtal med gränser och ekonomiska förpliktelser upprättas. Det är först när detta avtal är klart som slutlig reglering kommer att ske.

### **Risker/osäkra faktorer**

Konstruktionen i finansieringsöverenskommelsen och genomförandavtalet har gjort att staden inte helt säkert vet vad slutkostnaden blir för projektet då eventuella kostnadsfördyringar ska finansieras av staden med 25 procent. De senaste prognoserna i projektet visar att stadens återstående utbetalningar utöver redan inbetalt belopp

begränsas till 22-30 mnkr, vilket innebär 1,7 procent av budgeterat belopp. Viss osäkerhet finns när det gäller finansieringen av Norrtullsplatsen samt angående storleken på EU-bidraget, vilket kan påverka projektets ekonomi.

I stadens bokslut för 2013 finns avsatt 100 mnkr för framtida utbetalningar, vilket enligt aktuella prognoser ska täcka återstående betalningar.

### **Revisionskontorets synpunkter**

Stadens medfinansiering i projektet har skett i enlighet med beslut i kommunfullmäktige. Enligt vår bedömning, utifrån det material vi tagit del av, finns tillräckliga och tillförlitliga underlag vid upprättande av beslut och avtal. Den ekonomiska risk som fanns i genomförandeaftalet bedöms som liten enligt de senaste ekonomiska prognoserna. Uppföljning avseende ekonomi görs löpande av trafikkontoret utifrån uppgifter från Trafikverket.

Vidare är vår bedömning, utifrån intervjuer med trafikkontoret samt genomgång av dokumentation, att staden löpande har tillräcklig insyn i projektet. Fokus ligger främst på att kontrollera de anläggningar staden kommer att ta över.

### **E 18 Hjulsta – Kista**

Projektet omfattar Vägverkets/Trafikverkets ombyggnation av E18 i en ny sträckning. Redan när bostadsområdena i västra Järva planerades på 1960-talet fanns planer på en motorväg på Järvafältet men av olika skäl förverkligades aldrig den. Nuvarande Hjulstavägen (E18) var ursprungligen avsedd för lokaltrafik till stadsdelarna Tensta och Rinkeby. Övrig trafik skulle gå på motorvägen ute på Järvafältet. Hjulstavägen trafikeras i dag av cirka 50 000 fordon.

I samband med Trafikverkets ombyggnad av E18 anläggs två överdäckningar, en vid Tensta och en vid Rinkeby, som beställts och finansieras av staden. I Tensta omfattar överdäckningen även lokalgatan Hjulstavägen, för vilken staden är väghållare. Överdäckningen av lokalgatan är en kommunal investering som redovisas inom trafikkontoret. Orsaker till stadens beslut om överdäckning är att minska barriärerna mellan bostadsområdena och Järvafältet samt möjliggörande av ny bebyggelse ovanpå tunnlarna.

Enligt ursprunglig tidplan beräknades projektet bedrivas mellan åren 2007-2013. Byggstarten blev 2009 och gällande tidplan är cirka 1 år förskjuten. Entreprenaderna beräknas bli klara 30 novem-

ber 2014. Ansvarig för projektet från staden är trafiknämnden och projektledaren är placerad på trafikkontoret.

### **Avtal och beslut**

År 2001 tecknade Vägverket Region Stockholm, VST, ramavtal med de fem kommuner som berörs av ombyggnaden av E18. Senare samma år träffade VST och Stockholms stad avtal avseende tidplan, planering och projektering för Stockholm. I oktober 2003 beslutade kommunfullmäktige att förorda överdäckning av E18. Överdäckningarna skulle utformas för att möjliggöra ovanliggande bebyggelse.

Följande avtal är tecknade med Trafikverket:

- **Ramavtal** mellan VST och kommunerna Stockholm, Sollentuna, Solna, Sundbyberg och Järfälla, 2001-03-01.
- **Genomförandavtal** för E 18 Hjulsta – Kista inom Stockholms stad, 2007-03-05.

Följande beslut har tagits i fullmäktige:

- **Inriktningsbeslut** att E 18 ska utformas med två överdäckningar, 2003-10-06. Beslut taget utifrån motion om överdäckning. Investeringen ska finansieras med medel som avsatts för infrastrukturella bidrag.
- **Genomförandebeslut** avseende avtal för väg E 18 Hjulsta-Kista, 2007-02-12. Underlaget för beslut innehåller genomförandavtalet.
- **Reviderat genomförandebeslut** p.g.a. att del av beslutad medfinansiering är en investering i staden och inte medfinansiering som man ursprungligen beslutade om, 2009-03-09.
- **Beslut om exploatering med tomträtt för bostäder.** Exploatering inom del av fastigheten Akalla 4:1 vid överdäckningen i Rinkeby (Rinkebyterrassen) omfattande investeringsutgifter om 135 mnkr, 2013-05-27.

Genomförandavtalet reglerar förhållandet mellan Trafikverket och staden vid genomförandet samt drift, underhåll och reinvesteringar efter färdigställande av projektets anläggningar belägna i Stockholms stad.

Avtalet innebär att staden finansierar de anläggningar som man blir huvudman för samt de merkostnader som Trafikverket får på grund av överdäckningarna av vägarna i Rinkeby och Tensta. Den totala budgeten för ombyggnaden av E 18 är 3 356 mnkr i 2006 års prisnivå. Finansiering ska ske genom anslag från staten om 2 671 mnkr

samt ersättning och bidrag från staden om 685 mnkr. Av de 685 mnkr utgör 548 mnkr ersättningar för sådant som staden blir huvudman för och 137 mnkr bidrag för statens merkostnader för överdäckningarna. Ersättning och bidrag räknas upp med index<sup>1</sup> för perioden 2006-09-01 till betalningsdag. Kalkylen för beräkning av stadens andel av projektets kostnader låg till grund för genomförandeavtalet men saknades i underlaget till fullmäktigebeslutet. I det fall projektet inte ryms inom budget ska Trafikverket kalla staden till särskild förhandling.

I det reviderade genomförandebeslutet från 2009 beräknades projektets totala utgift till 4 000 mnkr varav stadens andel uppskattas till 875 mnkr, ökningen förklaras i sin helhet av indexuppräknings. Av de 875 mnkr är 705 mnkr medfinansiering och 170 mnkr egen investering i överdäckning av lokalgatan i Tensta. Överdäckningen av lokalgatan betraktades i detta beslut som stadens egen investering eftersom staden är väghållare för gatan som överdäckas. Därav tog fullmäktige ett nytt beslut där del av projektutgiften är en investeringsutgift i staden och resten är medfinansiering av statlig infrastruktur.

Trafikverket ansvarar för genomförandet av projektet men staden ska ges möjlighet att följa projektet genom samråd och insyn. För de anläggningar som staden är huvudman för ska staden följa projektering och godkänna arbetshandlingar.

I den ursprungliga planen för överdäckningarna var det tänkt att staden skulle anlägga bebyggelse ovanpå. I och med förändrade regler för bebyggelse på vägtunnlar ändrades dock planerna och bebyggelsen kommer istället byggas vid sidan av överdäckningen. Beslut om exploatering vid Rinkebyterrassen togs våren 2013.

### **Ekonomi**

Av projektets totala utgift om 4 000 mnkr ska staden bidra med totalt 875 mnkr. Från bidraget ska kostnader för markupplåtelse om 20 mnkr avräknas. Kostnaden för staden är fast förutom indexuppräknings.

Betalningen om 170 mnkr till Trafikverket för överdäckning av lokalgatan Hjulstagatan i Tensta redovisas som investeringsutgift under trafiknämnden. I underlaget till beslut om investering redovisas framtida driftkostnader.

---

<sup>1</sup> Index E84 littera 251 är ett byggindex för betong



Enligt genomförandeavtalet skulle staden betala hela beloppet (exklusive uppräknings) i förskott till Trafikverket. Staden förhandlade senare fram att betalning skulle ske etappvis för att få bättre kontroll och att öka möjligheten att påverka projektet. De två första betalningarna om 96 mnkr (2007) respektive 80 mnkr (2008) var förskottsbetalningar till Trafikverket. Därefter har betalning skett enligt reviderad betalningsplan. Tidpunkten för utbetalningen har förskjutits i tiden i och med att projektet är försenat. Hittills har utbetalningar om 600 mnkr skett för medfinansiering samt 160 mnkr för investering av överdäckning av lokalgata.

I de prognoser som trafikkontoret redovisade vid tertiäl 1 2014 beräknas medfinansieringen till 725 mnkr. I prognosen ingår dock viss osäkerhet över om hela beloppet ska betalas till Trafikverket utifrån att staden ifrågasatt vissa förändringar i konstruktioner som de inte godkänt.

Trafiknämnden får information om projektets ekonomi i samband med tertiälrapport 1 och 2 samt bokslut. Vidare sker redovisning i verksamhetsplan och tre-årsbudgeten. Rapportering till stadsledningskontoret sker vid samma tillfällen.

### **Genomförande och uppföljning**

I inledningsskedet inför upphandling av entreprenör fick staden alla dokument för granskning. Stadens synpunkter och frågor lämnades in till Trafikverket som besvarade hur de avsåg att hantera dem.

Stadens projektledare har skiftat fyra gånger under projektperioden. Nuvarande projektledare har haft ansvaret sedan 2012. Flera av de tidigare projektledarna finns kvar på trafikkontoret. Inom trafikkontoret finns en stor projektorganisation med projektledning inom olika områden samt sakkunniga medarbetare för olika ansvarsområden. Dessutom finns representanter från berörda förvaltningar och bolag.

Projektledaren deltar på många olika sammanträden såsom avtal- och ekonomimöten, granskningsmöten, arbetsmiljömöten, gränsdragningsmöten m.fl. Projektledaren för Trafikverket är kontaktperson mot stadens projektledare. Projektet är indelat i många olika delprojekt som stadens projektledare håller sig informerad om via delprojektledarna inom både trafikkontoret och Trafikverket. Dessutom finns trafikkontoret oftast representerad av någon i projektgruppen vid kontroller och delbesiktningar. Eftersom Trafikverket är byggherre har staden ingen direktkontakt med entreprenörerna. Den information som projektledaren och

projektmedlemmar inhämtar vid sammanträden ligger till grund för godkännande vid respektive betalning enligt betalplan.

Samarbetet med Trafikverket fungerar enligt projektledaren bra. Alla förändringar som skett har förts upp på ÄTA-listor (ändring/tillägg/avgående) och man har även fört lista över frågor och svar löpande.

Trafikverket lämnar ekonomiuppföljningar till staden på begäran. ÄTA-arbeten som tillkommer diskuteras på ekonomimöten. Betalning sker efter överenskommelse mellan parterna. Nuvarande bedömning är att ÄTA-arbeten kommer vara en marginell del av den totala kostnaden.

Trafikkontoret har påtalat att Trafikverket har ändrat byggkonstruktionen på överdäckningarna utan godkännande av staden. Trafikverket redovisade förändringen till kontoret i ett projekterings-PM som aldrig godkändes av staden. Hur denna fråga ska hanteras är under utredning. Inför beslut håller staden inne med betalning till Trafikverket. Utifrån de ekonomiska frågetecknen som finns har trafikkontoret begärt ut en fullständig ekonomisk redogörelse för stadens andel i projektet från Trafikverket. Diskussioner förs med Trafikverket.

I stadens bokslut för 2013 finns avsatt 150 mnkr för framtida utbetalningar, vilket enligt aktuella prognoser ska täcka återstående betalningar.

### **Ägarförhållanden**

Enligt avtalet ska staden bli huvudman för de överdäckningar som Trafikverket färdigställer vid ombyggnationen av E18. Detta gäller både överdäckningarna av E18 där Trafikverket är väghållare och överdäckningen av lokalgatan i Tensta där staden är väghållare. Detta bekräftas i gränsdragningsavtalet.

Enligt beslut i fullmäktige finansieras endast överdäckningen av lokalgatan som en investering för staden. Vid färdigställandet av investeringarna ska staden ta över ansvaret för alla tre överdäckningarna och ansvarar därmed för drift, underhåll samt reinvestering av anläggningen. För de två överdäckningarna över E18 är Trafikverket ansvariga för vägen och tillhörande trafikutrustning.

### **Risker/osäkra faktorer**

Utifrån ett kostnadsperspektiv är risken att budgeten ska överskridas låg enligt nuvarande prognos. Dessutom avser trafikkontoret att

förhandla ner kostnaden utifrån de förändrade förutsättningarna med ändrad konstruktion.

I stadens bokslut för 2013 finns avsatt 150 mnkr för framtida utbetalningar, vilket enligt aktuella prognoser ska täcka återstående betalningar.

### **Revisionskontorets synpunkter**

Beslut om medfinansiering är taget i kommunfullmäktige. I beslutet redovisas inte den underliggande kalkylen för investeringen. I övrigt innehåller beslutsunderlaget erforderliga uppgifter.

Vi bedömer att staden har haft god insyn och kontroll över investeringen genom sitt aktiva deltagande i projektet genom möten samt vid kontroller och besiktningar. Man har löpande informerat sig om både ekonomi och utförande. Alla tillkommande kostnader har diskuterats och förts upp på listor.

När det gäller ägarförhållandena framgår tydligt enligt genomförandeavtalet samt tidigare tecknade avtal att Stockholms stad ska vara huvudman för överdäckningarna efter färdigställandet. Det innebär att staden har ansvaret för drift, underhåll och nödvändiga reinvesteringar av anläggningen. I samband med övertagandet ska anläggningen redovisas som en tillgång i stadens balansräkning och redovisningen ska justeras.

Den ekonomiska risken att projektet ska fördyras bedöms som liten enligt de senaste ekonomiska prognoserna. Budgeten är på 705 mnkr och prognosen visar ett totalbelopp på maximalt 725 mnkr under förutsättning att hela slutbetalningen till Trafikverket sker. Detta är som beskrivits tidigare under förhandling.

### **Trafikplats Lindhagensgatan**

År 2002 föreslogs i stadsbyggnadskontorets program att den stora och ytkrävande trafikplatsen vid Lindhagensgatan skulle ersättas med en yttnål och stadsmässig cirkulationsplats. Enligt avtalets ursprungliga tidplan skulle projektet avslutas i december 2014. Reviderad tidplan är satt till september 2015 p.g.a. försenad byggstart. Ansvarig för projektet från staden är exploateringsnämnden och projektledaren är placerad på exploateringskontoret.

### **Avtal och beslut**

Under 2004 tecknade staden och Trafikverket ett samarbetsavtal. Avtalet reglerar finansiering och ansvarsfördelning för genomfö-

rande av förstudie och en arbetsplan för ombyggnad av trafikplats Lindhagensgatan.

Ombyggnationen av trafikplatsen bekostas av staden. De av- och påfarter från Essingeleden som behövde byggas om ägs av staten och Trafikverket har väghållaransvar. För Trafikverket finns ingen egen vinning i projektet och de var dessutom inledningsvis oroliga att ombyggnationen skulle försämra av- och påfarterna. Överläggningar hölls mellan staden och Trafikverket avseende vem som skulle agera byggherre eftersom det var staden som initierade ombyggnationen av en statlig väg. Det mest naturliga var dock att Trafikverket blev byggherre för ombyggnation av statlig väg och så beslutades. Därav gick staden in som huvudfinansiär genom medfinansiering.

År 2004 gjordes en förstudie som redovisar förslaget till ombyggnad av trafikplatsen. I och med ombyggnaden kan lägenheter, kontor och idrottshall uppföras.

I oktober 2010 beställdes en kalkyl av konsult. Totala investeringen beräknades då till 290 mnkr. I december 2010 tecknades ett genomförandeavtal mellan Trafikverket och staden. Den 13 juni 2011 tog fullmäktige beslut om genomförandeavtalet. I samband med beslutet bestämdes att investeringen skulle finansieras med medel som tidigare avsatts för infrastrukturella bidrag.

Följande avtal finns tecknade mellan staden och Trafikverket:

- **Samarbetsavtal** mellan Trafikverket och staden, juni 2004.
- **Genomförandeavtal** ombyggnad trafikplats Lindhagensgatan, december 2010.
- **Samordningsavtal** mellan staden, Trafikverket och SL, december 2010.

Följande beslut har tagits i fullmäktige:

- **Beslut att godkänna fortsatt utredningsarbete** upp till 20 mnkr med inriktning mot exploatering på Kristinebergs höjden, 2008-06-16.
- **Genomförandebeslut** ombyggnad av trafikplats Lindhagensgatan, 2011-06-13.

Enligt genomförandeavtalet var budgeten för projektet 296 mnkr. Avtalet reglerar att Trafikverket ska bekosta 50 procent av kostnaden för planering, projektering och byggande av den södra delen av påfartsrampen söderut. I övrigt är det staden som ska bekosta hela

projektet. Staden ska även ge ett engångsbidrag på 15 mnkr till Trafikverket för drift, underhåll och reinvestering enligt ritning i bilaga i avtalet. Bidraget lämnas efter godkänd slutbesiktning hösten 2015.

I fullmäktiges beslut är budgeten reviderad till en kostnad om 354 mnkr i medfinansiering samt 46 mnkr i investeringsutgifter för staden, totalt 400 mnkr. Ökningen beror i huvudsak på redan upparbetade kostnader som ej var med i den första beräkningen samt några tillkommande kostnadsposter, t.ex. förvärv av fastighet. Som bilaga till beslutsunderlaget/utlåtandet bifogades både ekonomisk kalkyl samt genomförande- och samordningsavtalen.

### **Ekonomi**

Enligt beslut är utgiften för den totala investeringen 400 mnkr varav 354 mnkr är medfinansiering av trafikplats Lindhagensgatan där Trafikverket är huvudman. Finansiering sker genom ianspråktagande av medel avsatta för infrastrukturella åtgärder i tidigare bokslut. Prognosen är att medfinansieringen inte kommer att bli större än budgeterat.

Den del som är stadens egen investering om 46 mnkr har reviderats upp till 62 mnkr. Beslut fattades i exploateringsnämnden den 12 juni 2014.

Projektet redovisar inga inkomster (exklusive försäljning) men mervärdet i och med möjliggörandet till bebyggelse på Kristinebergshöjden med bostäder, kontor och idrottshall ger fördelar för stadens utveckling och möjliga framtida exploateringsintäkter.

Nämnden får information om projektets ekonomi i samband med tertialrapport 1 och 2 samt bokslut. Vidare sker redovisning i verksamhetsplan och tre-årsbudgeten. Rapportering till stadsledningskontoret sker vid samma tillfällen.

### **Genomförande och uppföljning**

Inför upphandling togs arbetsplan och detaljplan fram och detaljplanen fick laga kraft 2011. Under våren 2012 upphandlade Trafikverket entreprenör för ombyggnationen och vinnande anbud lämnades in av ett utländskt bolag. Staden var delaktig i upphandlingen men överlät till Trafikverket att utvärdera och besluta. Anbudet landade på cirka 200 mnkr.

Byggstart var avtalat till augusti 2012 men eftersom bolaget inte hade tillräckliga kunskaper om svensk lagstiftning och regler tog det längre tid än beräknat innan de kom igång. Till och med maj

2014 hade projektet kommit ungefär halvvägs. Entreprenören har flaggat för att tidplanen kanske inte kommer att hålla men stadens och Trafikverkets hållning är att den gäller och att en ytterligare förskjutning inte kan accepteras. Dessutom är vissa delar inom projektet, som var med vid upphandlingen borttagna (t.ex. vissa arbeten vid SL:s bussdepå), vilket innebär att entreprenören ska leverera mindre än vad det ursprungliga avtalet föreskrev.

Projektet har haft samma projektledare från staden sedan starten. Projektledaren slutade till sommaren 2014 och då tog en ny projektledare över. Projektledarna arbetade parallellt i projektet under hela våren. I projektgruppen ingår även en intern byggprojektledare som har kontakterna med det statliga platsteamet om tre personer samt deltar i byggmöten och andra arbetsmöten. Byggprojektledaren ansvarar även för att ha kontroll på gränssnittet mot staten för anläggningarna. Inom projektet träffas parternas projektledare en gång i månaden. Enligt exploateringskontoret fungerar samarbetet med Trafikverket bra.

Inför fakturering skickar Trafikverket fakturaunderlag till projektledaren för kontroll. Även byggprojektledaren kontrollerar underlag för fakturering. Fakturor avseende ÄTA-arbeten stäms av mot beslut vid byggmöten. Även Trafikverkets tid debiteras vilket specificeras i underlag till staden.

Andelen ÄTA-arbeten är relativt stor i detta projekt. ÄTA-arbeten lyfts upp av entreprenören och diskuteras på byggmöten. Många arbeten har dock inte godkänts som extra utanför gällande avtal av Trafikverket och staden.

Eftersom projektet är försenat är även faktureringen senarelagd. Till och med 2013 har staden betalat 103 mnkr och under 2014 har hittills 21,5 mnkr fakturerats. Prognosen för 2014 är fakturering om cirka 90 mnkr och för 2015-2016 ska resterande betalning ske.

### **Ägarförhållanden**

I projektet trafikplats Lindhagensgatan finns inga tillgångar som staden ska överta där finansiering skett genom bidrag. Hela ombyggnationen är Trafikverkets investering. De delar som staden investerar i har fullmäktige beslutat om som investeringsutgift i genomförandebeslutet.

### **Risker/osäkra faktorer**

Den främsta risken i projektet är osäkerheten avseende mängden ÄTA-arbeten. Projektledarens bedömning är dock att den totala

kostnaden inte kommer att bli större än beslutat. Däremot finns risk för ytterligare förseningar eftersom entreprenören har aviserat detta.

I stadens bokslut för 2013 finns 300 mnkr avsatt för framtida utbetalningar, vilket enligt aktuella prognoser ska täcka återstående betalningar.

### **Revisionskontorets synpunkter**

Stadens medfinansiering i projektet har skett i enlighet med beslut i kommunfullmäktige. I underlaget till beslut i fullmäktige redogörs för projektets utgifter och framtagna kalkyl finns bifogat.

Vi bedömer att staden har god insyn i projektet genom sitt aktiva deltagande vid olika projektmöten, både projektledare och byggprojektledare. Uppföljning sker löpande och ekonomiska frågor diskuteras på ekonomimöten där exploateringskontoret är representerat. Enligt nuvarande prognos kommer projektet hållas inom budget även om tidplanen är försenad.

Den del som i nuläget har fördrats är stadens egen investering i anslutning till ombyggnationen. Enligt nytt beslut i exploateringsnämnden kommer investeringsutgiften bli 62 mnkr i stället för 46 mnkr.

### **Citybanan**

I december 2000 fick dåvarande Banverket (nu Trafikverket) i uppdrag av regeringen att planera för en utbyggnad av spårkapaciteten genom centrala Stockholm. Efter ett omfattande utredningsarbete kom Banverket fram till att den enda långsiktiga lösningen på kapacitetsproblemet är att leda pendeltågstrafiken genom centrala Stockholm i separata tågtunnlar, den s.k. Citybanan. Banan kommer att ha två underjordiska stationer, City och Odenplan, vilka byggs i anslutning till de befintliga tunnelbane-stationerna T-centralen och Odenplan. Ansvarig för projektet från staden är exploateringsnämnden och en extern projektledare har hyrts in av exploateringskontoret.

### **Avtal och beslut**

Följande avtal finns tecknade för projektet som även är beslutade i kommunfullmäktige:

- **Principöverenskommelse** rörande finansiering m.m. avseende Citybanan. Beslut i fullmäktige 2005-05-23.
- **Tillägg till principöverenskommelse** avseende Citybanan. Beslut i fullmäktige 2005-12-12.

- **Genomförandeavtal** för Citybanan. Beslut i fullmäktige 2006-06-12.
- **Tilläggsavtal** nr 1. Beslut i fullmäktige 2008-04-07.
- **Samordningsavtal** avseende överdäckning av Mariagårdstappen. Beslut i fullmäktige 2009-09-28.

I mars 2005 träffade Banverket, Stockholms läns landsting (SLL) och Stockholms stad en principöverenskommelse rörande finansiering m.m. avseende Citybanan. I överenskommelsen reglerades att Banverket ansvarar för planering, projektering, genomförande och driftsättning av tågtunnlar, järnvägsanläggning, stationernas plattformar och en förbindelse från plattform till anslutande utgång vid respektive station. Staden och landstinget ansvarar för de delar av stationerna som Banverket inte ansvarar för. I juni 2005 skrev parterna ett samarbetsavtal.

I juni 2006 tecknades ett genomförandeavtal mellan parterna som ersatte samarbetsavtalet. Enligt avtalet åtar sig landstinget och staden att delfinansiera stationerna City och Odenplan med 3 950 mnkr i 2005 års prisnivå, vilket motsvarar cirka 80 procent av den totala kostnaden av stationerna. Beloppen är fasta förutom att uppräkningska göras med fastställt index. Stadens del är 780 mnkr, vilket senare har reglerats upp med 110 mnkr genom tilläggsavtal 1 (2008).

När genomförandeavtalet tecknades var vissa tekniska frågor rörande stationernas inomhusmiljö inte lösta och således inte heller finansierade. Parterna var överens om att i ett senare skede uppta förhandlingar om dessa frågor. Tilläggsavtalet reglerar dessa åtagande, vilket innebär ytterligare finansiering med 110 mnkr för staden. Liksom i genomförandeavtalet är de belopp som staden och landstinget ska erlagga fasta (förutom indexuppräkningska), vilket innebär att staten bär risken för eventuella fördyringar.

Dessutom framgår av genomförandeavtalet att staden och landstinget ska stå för 85 procent av de kostnader som uppkommer på grund av påverkan på länets kollektivtrafik, dock maximalt 340 mnkr varav staden ska betala högst 85 mnkr inklusive index (25 procent av kostnaden).

I genomförandeavtalet framgår betalningsplan samt hur indexuppräkningska ska beräknas.

Vidare finns ett samordningsavtal tecknat 2009 avseende en överdäckning av Stambanan vid Mariagårdstappen på Södermalm. Banverket har i samband med genomförandet av Citybanan planerat att



överdäcka de nya spåren för Citybanan i det aktuella området på Södermalm. För att möjliggöra en exploatering och för att förbättra miljön i områden vill staden, i samband med byggandet av Citybanan, låta överdäcka även de befintliga järnvägsspåren. I avtalet framgår att staden åtar sig att genom ett bidrag till Banverket finansiera överdäckningen med 78,5 mnkr. Beloppet ska vara fast och inte justeras, såvida parterna inte överenskommer om annat. Vidare framgår av avtalet att staden ska bistå staten med 55 evakueringslängheter under tre års tid. För att finansiera överdäckningen planerar staden att bebygga en intilliggande parkyta med bostäder.

### **Ekonomi**

Enligt genomförandebeslutet från 2006 och tilläggsavtal 1 ska staden bidra med 890 mnkr + indexuppräknings för att delfinansiera stationerna City och Odenplan. I avtalet ingår en detaljerad betalningsplan.

Utifrån genomgång av fakturor framgår att betalningsplanen har följts och att t.o.m. 2013 har 718,4 mnkr betalats ut, varav 600,8 mnkr i fasta priser. Enligt ekonomiska beräkningar 2014 och framåt framgår att det återstår att betala ut 289,2 mnkr + index fram till 2017.

När det gäller delen som berör kostnader som uppkommer på grund av påverkan på länets kollektivtrafik har 35,5 mnkr betalats ut t.o.m. 2013. I slutet av 2013 tecknades en överenskommelse angående hantering av återstående kostnader mellan Trafikverket, SLL och staden (exploateringskontoret). Här framgår att parternas gemensamma bedömning är att prognostiserade återstående kostnader sammantaget understiger budgeterat belopp.

Enligt de senaste ekonomiska prognoserna återstår cirka 414 mnkr totalt att betala ut när det gäller delfinansiering av stationerna samt påverkan på länets kollektivtrafik.

När det gäller överdäckning vid Mariagårdstjärnan framgår av betalningsplan att 4,3 mnkr ska betalas år 2009, 5,0 mnkr år 2012, 10,2 mnkr år 2014 och 59,0 mnkr 2015. Vid genomgång av betalda fakturor framgår att utbetalningar har gjorts enligt betalningsplanen för 2009, 2012 och 2014. När det gäller utbetalning av 59 mnkr som var planerat till 2015 har exploateringskontoret framfört att denna betalning bör skjutas framåt eftersom projektet är cirka två år försenat.

Exploateringsnämnden får information om projektets ekonomi i samband med tertialrapport 1 och 2 samt bokslut. Vidare sker redovisning i verksamhetsplan och tre-årsbudgeten. Rapportering till stadsledningskontoret sker vid samma tillfällen.

### **Genomförande och uppföljning**

Ansvar för projektet för stadens del ligger hos exploateringskontoret men även trafikkontoret deltar i projektet.

Enligt uppgift från exploateringskontoret har man ett bra samarbete med Trafikverket. Ansvariga från exploateringskontoret och trafikkontoret ingår i en ledningsgrupp där representanter från Trafikverket och SLL ingår. Dessa möten hålls varannan månad där bl.a. ekonomi och projektets tidplan redovisas. Vidare hålls s.k. stationsmöten varannan vecka där inhyrd projektledare ingår tillsammans med representanter från Trafikverket och SLL. Dessutom finns ett antal arbetsgrupper.

De flesta diskussioner kring arbeten och ekonomi förs mellan Trafikverket och SLL (eftersom SLL kommer att äga och ansvara för driften av anläggningarna i framtiden). Staden har en mer underordnad roll i dessa diskussioner. När det gäller redovisning av ekonomi och utförda arbeten vad gäller posten ”Påverkan på länets kollektivtrafik” finns vissa svårigheter att definiera vad som ska ingå. Redovisning och analys av detta görs i ledningsgruppen.

I genomförandavtalet framgår att Trafikverket löpande ska informera staden och landstinget om projektets ekonomiska utveckling. Vidare ska Trafikverket ersätta staden och landstinget för deras medverkan i projektet, t.ex. kostnader för planering, uppföljning och kontroller. Totalt har 23,5 mnkr fakturerats för trafikkontorets och exploateringskontorets medverkan.

Enligt genomförandavtalet ska Citybanan öppnas för trafik senast 2017. Prognosen är i nuläget att projektet kommer vara färdigställt och tas i bruk vid årsskiftet 2016/2017.

När det gäller överdäckningen vid Mariagårdstäppan har, enligt exploateringskontoret, samarbetet med Trafikverket inte fungerat helt bra. Vid plansamråd avseende uppförande av två nya bostadshus (ovanför överdäckningen av stambanan) har nu Trafikverket ställt sådana krav att byggnationen försvåras trots att samordningsavtalet finns. Vidare framgår av länsstyrelsens yttrande att byggprojektet är förenligt med sådana risker att det finns skäl att anta att

länsstyrelsen kommer att pröva kommunens beslut och upphäva detaljplanen.

Enligt ursprunglig tidplan för överdäckningen vid Mariagårdstäppan skulle denna vara klar i slutet av 2014 men nu är planen att den blir färdigställd under 2016 istället.

### **Ägarförhållanden**

När det gäller de nya stationerna är det i huvudsak landstinget som äger dessa. Tredimensionell fastighetsbildning ska genomföras och upplåtelse ska göras via servitut. Staden (trafikkontoret) kommer att äga vissa delar men hur mycket är ännu oklart, detta gäller främst investeringar ovan markplan.

När det gäller överdäckningen vid Mariagårdstäppan är det staten som kommer att äga anläggningen.

### **Risker/osäkra faktorer**

Genomförandeavtalet är enligt revisionskontorets bedömning tydligt vad gäller att precisera parternas åtaganden och kostnadsansvar. Stadens ekonomiska risker i projektet är små då beloppen staden ska bidra med är fasta eller avser maxbelopp och där staten står för eventuella fördyringar.

När det gäller samordningsavtalet för överdäckning av Mariagårdstäppan är även här stadens ekonomiska risk liten då beloppet enligt avtalet är fast. Osäkerhet finns dock vad gäller stadens egen finansiering genom exploateringsinkomster som var planerad genom byggnation av två nya bostadshus.

I stadens bokslut för 2013 finns avsatt 500 mnkr för framtida utbetalningar, vilket enligt aktuella prognoser ska täcka återstående betalningar.

### **Revisionskontorets synpunkter**

Stadens medfinansiering i projektet har skett i enlighet med beslut i kommunfullmäktige. Enligt vår bedömning, utifrån det material vi tagit del av, finns tillräckliga och tillförlitliga underlag vid upprättande av beslut och avtal.

Uppföljning avseende ekonomi görs löpande av exploateringskontoret utifrån uppgifter från Trafikverket. De ekonomiska prognoserna ligger inom budget.

Vidare är vår bedömning, utifrån intervjuer med exploateringskontoret samt genomgång av dokumentation, att staden löpande får tillräcklig insyn i projekten.

## **Framtida projekt**

I stadens bokslut för 2013 finns avsättningar för framtida projekt med 1,3 mdkr för Tvärbana Norr samt 5,8 mdkr för Övriga spårförbindelser.

År 2009 träffades avtal beträffande ”Övriga spårförbindelser enligt avtal om medfinansiering av väg- spår med flera satsningar i Stockholmsregionen”. I samband med detta gjordes avsättningar i bokslutet 2009. Från början ingick Förbifart Stockholm men eftersom den, enligt överenskommelse, ska finansieras med trängselskatt ingår den inte som en avsättning utan medlen har omfördelats till spårförbindelser.

Med anledning av 2013 års Stockholmsförhandling har staden, landstinget, staten, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun tecknat ”Avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling. Kommunfullmäktige tog beslut om avtalet i februari 2014. Bidragsutbetalningarna beräknas ske mellan åren 2014 till 2025.

## **Slutsatser och bedömning**

Vår samlade bedömning är att stadens kontroll och uppföljning är tillräcklig när det gäller medfinansiering av infrastrukturella bidrag utifrån gällande avtal.

Stadens medfinansiering i projekten har skett i enlighet med beslut i kommunfullmäktige. Enligt vår bedömning, utifrån det material vi tagit del av, finns i huvudsak tillräckliga och tillförlitliga underlag vid upprättande av beslut och avtal.

Avtalen med staten för de fyra granskade projekten är olika i sin konstruktion och även när det gäller ekonomiskt risktagande för staden. Störst risk finns i projektet Norra Länken där konstruktionen i finansieringsöverenskommelsen och genomförandavtalet gör att staden inte helt säkert vet vad slutkostnaden blir eftersom eventuella kostnadsfördyringar för projektet ska finansieras av staden till 25 procent. De senaste prognoserna i projektet visar dock att stadens återstående utbetalningar utöver tidigare inbetalt belopp enligt ge-

nomförandeavtalet begränsas till 22-30 mnkr, vilket innebär 1,7 procent av budgeterat belopp.

I övriga tre avtal finns fastställda belopp (eller maxbelopp) som staden ska betala. Det är av stor vikt att staden har kontroll över utförda arbeten så att man säkerställer att kvaliteten är enligt avtalen. Enligt vår bedömning har exploateringsnämnden och trafiknämnden säkerställt en tillräcklig kontroll och insyn i projekten. Som exempel kan nämnas projektet E18 vid Hjulsta-Kista där staden har påtalat att Trafikverket har ändrat byggkonstruktion vid en av överdäckningarna utan godkännande av staden. Trafikverket redovisade förändringen till staden i ett projekterings-PM som aldrig godkändes av staden. Hur denna fråga ska hanteras är under utredning. Under förhandling håller staden inne med betalning till Trafikverket.

När det gäller avtalens ekonomiska uppföljning får staden löpande ekonomisk rapportering från Trafikverket. Denna rapportering samt framtida prognoser rapporteras i berörda nämnders tertialuppföljningar, verksamhetsberättelse och verksamhetsplan. Vidare sker rapportering löpande till stadsledningskontorets finansavdelning. Staden har även fastställt ”Administrativa rutiner vid medfinansiering”. Av dessa framgår bl.a. att fakturor avseende medfinansiering ställs till finansavdelningen som sedan skickar fakturan till projektledaren på berörd förvaltning för godkännande. Enligt vår bedömning är uppföljningen av avtalens ekonomi tillräcklig. Enligt aktuella prognoser kommer projektens ekonomi i huvudsak att hålla budgeten i enlighet med fastställda belopp i genomförandeavtalen.

När det gäller ägandeförhållanden när projekten är färdigställda har vi konstaterat att staten i huvudsak kommer att äga anläggningarna när det gäller tre av de granskade projekten. Detta gäller dock inte för överdäckningen av E 18 Hjulsta – Kista där staden ska vara huvudman. Det innebär att staden har ansvaret för drift, underhåll och nödvändiga reinvesteringar av anläggningen. I samband med övertagandet ska anläggningen redovisas som en tillgång i stadens balansräkning och redovisningen ska justeras.

## **Bilaga 1 Intervjuförteckning**

Följande personer har bidragit med underlag till granskningen genom intervju.

### **Stadsledningskontoret**

Finanschef

Ekonomer, finansavdelningen

Strateg, finansavdelningen

### **Trafikkontoret**

Projektledare/anläggningsingenjör, anläggningsavdelningen

Enhetschef, anläggningsavdelningen

Controller, ekonomienheten

### **Exploateringskontoret**

Projektledare, avdelningen för projektutveckling

Enhetschefer, avdelning för projektutveckling