



SVERIGEFÖRHANDLINGEN

TILLÄGGSAVTAL TILL RAMAVTAL 11 INOM SVERIGEFÖRHANDLINGEN

Tilläggsavtal

till Ramavtal 11 – Storstad Helsingborg inom Sverigeförhandlingen

Parter

Detta Tilläggsavtal har ingåtts mellan:

1. Staten, genom Sverigeförhandlingen
2. Helsingborgs stad
3. Region Skåne

Staten genom Sverigeförhandlingen, Region Skåne och Helsingborgs stad benämns i det följande enskilt för ”**Part**” och gemensamt för ”**Parterna**”. Staten, genom Sverigeförhandlingen, benämns enskilt för ”**Staten**”, Region Skåne benämns enskilt för ”**Regionen**” och Helsingborgs stad benämns enskilt för ”**Kommunen**”.

1. Bakgrund och gällande avtal

Parterna har genom Ramavtal 11 – storstad Helsingborg, daterat den 10 februari 2017, ingått avtal om finansiering och medfinansiering av kollektivtrafik- och cykelobjekt samt utbyggnad av bostäder i storstad Helsingborg genom beslut i respektive Parts beslutande organ.

Ramavtalet omfattar utbyggnad av två Kollektivtrafikobjekt, Helsingborgsexpressen 2 och 3, färdigställande av 3 530 bostäder samt 59 Cykelobjekt. Under 2019 ingicks ett tilläggsavtal avseende utbyggnad av Helsingborg stads Cykelobjekt som reducerade antalet Cykelobjekt till 55. Under 2020 färdigställde Helsingborgs stad bostadsåtagandet. Under 2023 ingicks ännu ett Tilläggsavtal avseende utbyggnad av Helsingborgs stads Cykelobjekt som bland annat reducerade antalet Cykelobjekt till sammantaget 40, där även tilläggsavtalet från 2019 inarbetades.

Under genomförandet av HelsingborgsExpressen 2 har Styrelsen, konstituerad för uppföljning av Ramavtal 11 i enlighet med punkt 9 i Ramavtalet, konstaterat att Kommunen i samverkan med Regionen genomfört justeringar och anpassningar av Helsingborgsexpressen 2. Anpassningarna beror bland annat på att beslut tagits i enlighet med ingådda genomförandeavtal mellan Kommunen och Regionen och innebär att infrastrukturen byggs utifrån Kommunens förutsättningar i gaturummet och är baserat på behovet av investering för att klara Helsingborgsexpressens framkomlighet. Därtill har planeringsverktyg för utbyggnad av BRT i Sverige förändrats sedan Ramavtalets ingående, varpå punkt 3.3 med hänvisning till ”Guidelines för attraktiv kollektivtrafik med fokus på BRT, 1:a utgåvan januari 2015” i Objektsavtalet tillhörande Ramavtalet blivit inaktuell.

I enlighet med Punkt 15 i Ramavtalet avseende ändrade förutsättningar har Parterna påkallat diskussion och enats om sådana anpassningar som är förenliga med Ramavtalets ramar och principer som legat till grund för ingåendet av Ramavtalet.

Parterna har denna dag kommit överens om detta Tilläggsavtal med bilagor, i det följande benämnt "Tilläggsavtal", för att förtydliga Kollektivtrafikobjektens utformning och klassning som BRT samt förtydliga rapporteringen till styrelsen. Tilläggsavtal avseende utbyggnad av Helsingborgs stad Cykelobjekt, undertecknat 2023-11-29, har inarbetats.

2. Omfattning av Tilläggsavtal

Detta Tilläggsavtal ska förtydliga Kollektivtrafikobjektens innehåll och att Objekten kan genomföras utifrån vid tiden aktuella planeringsverktyg för utformning av BRT. Även Objektens omfattning och avgränsning förtydligas.

Detta Tilläggsavtal förtydligar även Parternas rapportering och uppföljning av Ramavtalets samtliga åtaganden till den partsgemensamma Styrelse. Parterna är överens om ett förtydligande av arbetssätt och att detta Tilläggsavtal kompletterar skrivningarna i Ramavtalets kapitel 9.

Detta Tilläggsavtal ersätter i sin helhet 2023 års Tilläggsavtal. Hänvisningar till 2023 års Tilläggsavtal som görs i exempelvis andra avtal mellan Parterna ska i stället avse vara en hänvisning till detta Tilläggsavtal. Vid eventuella motstridigheter mellan detta Tilläggsavtal och Ramavtalet gäller villkoren i detta Tilläggsavtal.

Genom detta Tilläggsavtal ersätts Ramavtalets Objektsavtal paragraf 3.3 med punkt 1 i bilaga 2 i detta Tilläggsavtal. Hänvisningar till paragraf 3.3 som görs i exempelvis andra avtal mellan Parterna ska i stället avse vara en hänvisning till detta Tilläggsavtal. Vid eventuella motstridigheter mellan detta Tilläggsavtal och Ramavtalet gäller villkoren i detta Tilläggsavtal.

Utöver de uttryckliga förändringar som beskrivs i detta Tilläggsavtal gäller Ramavtalet med oförändrade villkor. De definitioner som anges i Ramavtalet ska äga motsvarande tillämpning i detta Tilläggsavtal såvida inte annat särskilt anges. I detta Tilläggsavtal benämns Ramavtalet, dess bilagor samt Objektavtalen samlat för "Ramavtalet" om inte annat specifikt anges.

I och med detta Tilläggsavtal ändras Ramavtalet, dess bilagor samt Objektsavtal i nedanstående delar.

3. Helsingborgsexpressens utformning

Kollektivtrafikobjektens utformning förtydligas i och med detta Tilläggsavtal som dels är förenligt med aktuella planeringsverktyg vid utformning av BRT och dels förtydligar Objektens omfattning och avgränsning.

Kollektivtrafikobjekten Helsingborgsexpressen 2 och 3 utformas i enlighet med punkt 1 i bilaga 2 i detta Tilläggsavtal. Den justerade beskrivningen i bilaga 2 punkt 1 ersätter därmed punkt 2 i Ramavtalets bilaga 2 samt punkt 3.3 i Objektavtalet i sin helhet.

4. Förtydligt arbetssätt

I syfte att förverkliga utbyggnaderna i Ramavtalet jämte detta Tilläggsavtal och i linje med principerna däri, är Parterna överens om att i samverkan söka åstadkomma en snabb och kostnadseffektiv framdrift av Projektets samtliga åtaganden. För att möjliggöra detta är det Parternas gemensamma strävan att säkerställa att genomförandet av åtagandena fullföljs med full transparens mellan Parterna i

förhållande till Ramavtalet jämte detta Tilläggsavtal. Parterna är överens om att följande arbetssätt ska tillämpas för att säkerställa tidig beredskap och partsdiskussion i god anda om risk för större anpassningar/justeringar bedöms föreligga.

Kommunen ansvarar för att till Styrelsen löpande redovisa genomförd och planerad framdrift samt risk avseende eventuella tillkommande, potentiella större anpassningar/justeringar i förhållande till Ramavtalet jämte detta Tilläggsavtal. Om risk finns ska redovisningen inkludera en beskrivning av konsekvenser och möjliga, alternativa åtgärder. Styrelsen ansvarar för att, inom Ramavtalets och Tilläggsavtalets ramar, hantera risken så att målet om två utbyggda BRT-linjer kan säkras.

5. Sedan tidigare avtalat gällande Cykelobjekt

Genom 2023 års Tilläggsavtal enades Parterna om att avsluta 19 Cykelobjekt, att förändra funktionerna av fyra (4) Cykelobjekt samt att reglera finansieringen och medfinansieringen av de kvarvarande 40 Cykelobjekten. Detta ska alltjämt gälla och har därmed inarbetats i detta Tilläggsavtal, och framgår i bilaga 1 och 2.

6. Villkor för Tilläggsavtalets giltighet

Detta Tilläggsavtal gäller under förutsättning att Parterna för Ramavtal 11 godkänner Tilläggsavtalet genom beslut som vinner laga kraft.

Detta Tilläggsavtal är upprättat i tre likalydiga exemplar varav Parterna har tagit var sitt.

Helsingborg den 30 januari 2026

Claes Norgren

Styrelseordförande för
uppföljning av
Sverigeförhandlingens
Ramavtal 11

Christian Orsing

Kommunstyrelsens
ordförande för
Helsingborgs stad

Carl-Johan Sonesson

Regionstyrelsens
ordförande för Region
Skåne

Bilagor

Bilaga 1 – Finansieringsplan inklusive tidplan

Bilaga 2 – Specifikation

BILAGA 1 – FINANSIERINGSPLAN INKLUSIVE TIDPLAN

Nedanstående tabeller i detta Tilläggsavtal ersätter tabeller i Ramavtalet, dess bilagor och Objektavtal i nedanstående delar.

1. Finansiering och medfinansiering av Kollektivtrafikobjekten

Parternas respektive finansiering och medfinansiering av Kollektivtrafikobjekten framgår av Tabell 1.1 och 1.2. Av tabell 1.1 och 1.2 framgår även slutfinansiering från staten, i enlighet med punkt 4 i Ramavtalets bilaga 1, samt tidplan för respektive Kollektivtrafikobjekt. Tidplanerna är övergripande och upprättade av Kommunen för utbyggnad av Objekten.

Tabell 1.1 – Finansiering och medfinansiering av Helsingborgsexpressen 2 inklusive tidplan

BRT HEX 2	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Summa	Bostad	Summa
Investeringskostnad	18	65	44	38,01	0	0	0	0	0	165		165
Finansiering											År 2025	
Helsingborg	9	43,13	27,5	23,5	0	0	0	0	0	103,12	-20,62	82,5
Staten	9	21,87	16,5	14,51	0	0	0	0	0	61,88	20,62	82,5
Summa	18	65	44	38,01	0	0	0	0	0	165	0	165

* Beloppen är angivna i miljoner kronor samt i prisnivå januari 2016

** Till följd av avrundning av beloppen kan avvikelser mellan total- respektive delsumma förekomma

Tabell 1.2 – Finansiering och medfinansiering av Helsingborgsexpressen 3 inklusive tidplan

BRT HEX 3	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Summa	Bostad	Summa
Investeringskostnad	2	9,2	17	0	0	33	38	25	63,8	188		188
Finansiering											År 2030	
Helsingborg	1	5,75	10,62	0	0	20,63	23,75	15,63	40,13	117,5	-23,5	94
Staten	1	3,45	6,38	0	0	12,38	14,25	9,38	23,67	70,5	23,5	94
Summa	2	9,2	17	0	0	33	38	25	63,8	188	0	188

* Beloppen är angivna i miljoner kronor samt i prisnivå januari 2016

** Till följd av avrundning av beloppen kan avvikelser mellan total- respektive delsumma förekomma

2. Finansiering och medfinansiering av Cykelobjekten

Under 2023 har överenskommit att 19 Cykelobjekt avslutas, att fyra Cykelobjekt erhåller en justerad funktion I och med Tilläggsavtal 2021 ändras funktionen samt att Kommunen åtar sig att genomföra 40 Cykelobjekt. Med anledning härav ändrades som en konsekvens därav även finansieringen och medfinansieringen för tre av dessa Cykelobjekt (4.1.2, 4.1.3 och 4.1.4), vilket framgår av tabell 2.1.

Tabell 2.1 Finansiering och medfinansiering av justerade Cykelobjekt

Miljoner kronor i 2016 års prisnivå				
Objekt	Summa investering	varav kommunens utgift	varav statlig medfinansiering	
4.1.1 Wieselgrensgatan	4,90	3,68	1,23	
4.1.2 Hälsovägen	6,50	4,88	1,63	
4.1.3 Bergaliden	0,20	0,15	0,05	
4.1.4 Jaktfalksgatan	1,35	1,01	0,34	
Total investering	12,95	9,71	3,24	

Parternas respektive finansiering och medfinansiering av samtliga 40 Cykelobjekt framgår av Tabell 2.2. Av tabell 2.2 framgår även tidplan för genomförandet av Cykelobjekten.

Tabell 2.2 – Finansiering och medfinansiering av Cykelobjekt inklusive tidplan

Cykelobjekt (2016-01, mnkr)	Summa investering	varav statlig medfinansiering	2017-2024	2025	2026	2027	2028
Stråk Helsingborg C	80,94	20,24	64,54	8,9		7,5	
Korsningsåtgärder	5,06	1,27	5,06				
Stråk Maria station	9,15	2,29	9,15				
Stråk Ramlösa station	10,1	2,53	0,1				10
Parkering	28	7	25,5	2,5			
Total investering	133,25		104,35	11,4	0	7,5	10
Statens medfinansiering		33,31	26,09	2,85	0	1,88	2,5

BILAGA 2 – SPECIFIKATION

Nedanstående texter, tabeller och karta i detta Tilläggsavtal ersätter texter/tabeller och kartor i Ramavtalet, dess bilagor samt Objektavtal i nedanstående delar.

1. Beskrivning av Kollektivtrafikobjekten

Under avtalsperioden utökas BRT-systemet med två linjestreckningar med liknande mål och karaktär som den BRT-linje, Helsingborgsexpressen 1 (HEX 1), som öppnats för trafik 2019. HEX 1 medfinansierades genom stadsmiljöavtal.

1.1 Helsingborgsexpressen 2 (HEX 2)

HEX 2 ska byggas från Mariastaden i norr till Östra Ramlösa via stadens centrala delar. HEX 2 går delvis i samma sträckning som HEX 1. Sträckan är totalt 13,5 km lång varav 3 km har genomförts inom HEX 1.

Utformningen av resterande sträcka om 10,5 km av HEX 2 omfattar 1 km separerad busskörfält/-gata, åtgärder för rakare körlinje, ombyggda korsningar och separering av gång- och cykeltrafik, omplacering och/eller upprustning av 19 hållplatser till expressbusstandard, utöver de fyra hållplatser som genomförts inom HEX1 samt anpassning av 23 trafiksignaler för ökad framkomlighet.



1.2 Helsingborgsexpressen 3 (HEX 3)

HEX 3 ska byggas från Adolfsberg/Ragnvalla via stadens centrum och Ramlösa station till Östra Ramlösa och nya sjukhuset. HEX 3 går delvis i samma sträckning som både HEX 1 och HEX 2. Sträckan är totalt 12 km lång.

Utformningen av HEX 3 omfattar 300 – 700 meter separerad busskörfält/-gata, separering av gång- och cykeltrafik, omplacering och/eller upprustning av mellan 22 – 28 hållplatser till expressbusstandard, utöver de fyra hållplatser som genomförts inom HEX1, samt anpassning av 7 - 12 trafiksignaler för ökad framkomlighet. Precisering av Objektets centrala del, den röda korridoren, omfattar åtgärder för ökad kapacitet för HEX 3 som till exempel åtgärder för rakare körlinje och ombyggda korsningar.



1.3 BRT-standard

Linjerna är strukturbildande och utformas utifrån gällande Planeringsverktyg för Bus Rapid Transit (BRT) i Sverige (Allansson, et al., 2024) om minst en-stjärnig BRT-standard. Om målet att nå en BRT-standard på linjenivå inte är uppnått vid färdigställandet av respektive linje ansvarar Kommunen för att genomföra ytterligare förändringar för ökad framkomlighet så att målet nås.

2. Överenskomna Cykelobjekt för storstad Helsingborg

Under 2023 har överenskommits att 19 Cykelobjekt avslutas, att fyra Cykelobjekt erhåller en justerad funktion samt att Kommunen åtar sig att genomföra 40 Cykelobjekt.

Samtliga Cykelobjekt som redovisas under 2.1 – 2.7 nedan ersätter samtliga åtaganden och kartor som avser Cykelobjekten i Ramavtalet, dess bilagor samt tillhörande Objektavtal – Helsingborgs stad.

De 19 avslutade Cykelobjekten redovisas i punkt 2.8.

2.1 Sammanlagt 40 Cykelobjekt

Kommunen åtar sig att genomföra 40 Cykelobjekt. Dessa Cykelobjekten har en nära koppling till Helsingborgsexpressen 2 och 3 vilket bidrar till att öka nyttorna med kollektivtrafikinvesteringarna. Övervägande andel av Cykelobjekten är av mindre omfattning och är därmed grupperade utifrån funktion och geografiskt läge enligt nedan.

- Stråk Helsingborgs centrum – 13 Objekt
- Korsningsåtgärder – 16 Objekt
- Stråk vid Maria station – 6 Objekt
- Stråk vid Ramlösa station – 2 Objekt
- Cykelparkering – 3 Objekt

Den sammantagna nyttan av Cykelobjekten är 10,3 kilometer cykelbana eller motsvarande, 1 180 cykelparkeringsplatser samt 48 trafiksäkrade cykelkorsningar.

2.2 Sedan tidigare justerade funktioner

De Cykelobjekt som 2023 erhöll justerad funktion är:

- Wiselgrensgatan (H9) genomförs på utmed parallellgatan Övre Eneborgsgatan, men benämns fortsatt för Wiselgrensgatan och omfattar 0,5 km cykelbana.
- Hälsövägen (H15) kortas till att omfatta 0,65 km meter cykelbana.
- Bergaliden (K10) omfattar en (1) korsningspunkt.
- Jaktfalksgatan-Maria station (M3) omfattar 0,45 km cykelbana.

2.3 Stråk Helsingborgs centrum

Totalt 13 Objekt innefattas i stråk Helsingborg Centrum. Dessa är:

H	1	Gustavs Adolfs gatan	0,1	km ny cykelbana
H	2	Furutorpsgatan I	0,4	km ny cykelbana
H	3	Furutorpsgatan II	0,3	km ny cykelbana
H	4	Furutorpsgatan III	0,7	km ny cykelbana
H	8	Jönköpingsgatan	1,3	km ny cykelbana
H	9	Wieselgrensgatan	0,5	km ny cykelbana
H	10	Prins Kristians gata	0,7	km ny cykelbana
H	11	Trädgårdsgatan	0,4	km ny cykelbana
H	12	Södra Storgatan	0,5	km ny cykelfartsgata
H	13	N. Storgatan/Fågelsångsgatan	0,5	km ny cykelfartsgata
H	15	Hälsövägen	0,65	km ny cykelbana
H	16	Drottninggatan	1,0	km ny cykelbana
H	18	Johan Banérs gata Etapp II	0,4	km ny cykelbana

2.4 Korsningsåtgärder

Totalt 16 Objekt består av korsningsåtgärder i centrala Helsingborg och innebär ombyggnad av 48 korsningspunkter på följande gator:

K 1	Rådmansgatan
K 2	Pålsjögatan
K 3	Hälsövägen
K 6	Bredgatan
K 7	Gåsebäcksvägen
K 8	Gustav Adolfs gata
K 9	Södergatan
K 10	Bergaliden
K 11	Drottning Margaretas gata
K 12	Södra Vallgatan
K 13	Mellersta Stenbocksgatan
K 14	Ringstorpsvägen
K 15	Munkavägen
K 16	Jönköpingsgatan
K 17	Skånegatan
K 18	Viskgatan

2.5 Stråk vid Maria station

Total 6 Objekt innefattas i stråk vid Maria station. Dessa är:

M 3	Jaktfalksgatan - Maria station	0,45	km ny cykelbana
M 7	Västra Berga - Maria station	0,4	km ny cykelbana
M 8	Bergavägen	0,8	km ny cykelbana
M 9	Kastellgatan	0,2	km nytt cykelfält
M 10	Muskötgatan	0,5	km ny cykelbana
M 13	Kullavägen		passage/cykelöverfart

2.6 Stråk vid Ramlösa station

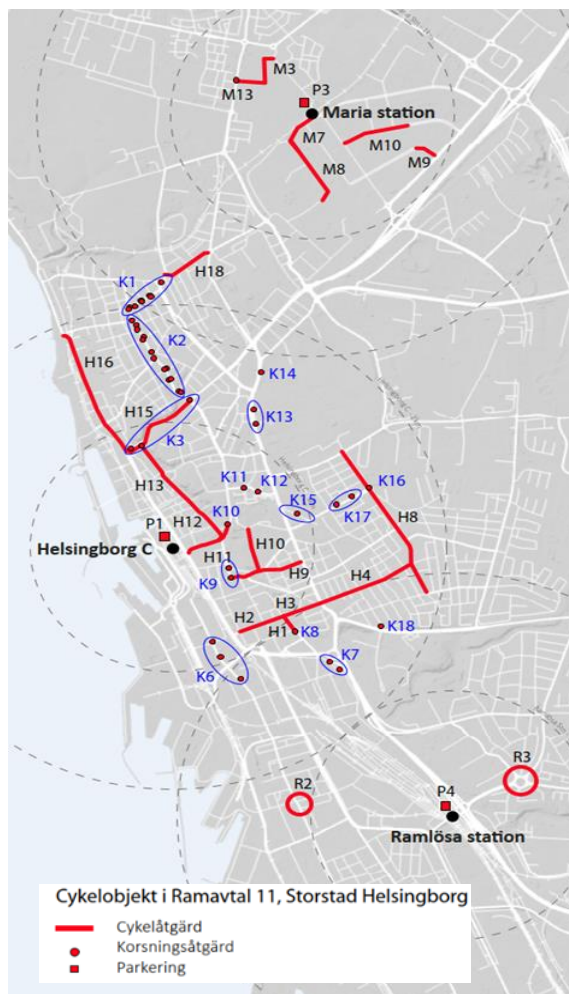
Totalt 2 Objekt innefattas i stråk vid Ramlösa station. Dessa är:

R 2	Planteringen-Ramlösa station	0,1	km ny cykelbana
R 3	Clausgatan	0,4	ny cykelbana/cykelfält

2.7 Cykelparkering

Totalt 3 Cykelparkeringar byggs i Helsingborg. Dessa är:

P 1	Helsingborg C	1000	parkeringsplatser
P 3	Maria station	100	parkeringsplatser
P 4	Ramlösa station	80	parkeringsplatser



2.8 Avslutade Cykelobjekt

Sammantaget har 19 Cykelobjekt avslutats. De Objekt som utgått är:

- (H5) Södergatan
- (H6) Gasverksgatan
- (H7) Södra Stenbocksgatan
- (H14) Fredriksdal (Olympia – Lägervägen)
- (H17) Johan Banérs gata Etapp I
- (M2) Senderödsvägen/ Kullavägen
- (M4) Pilhultsvägen-Maria station
- (M5) Spannmålgatan
- (M6) Gyhultsvägen
- (M11) Florettgatan
- (M12) Cykelbana Ödåkra-Maria station
- (R1) Koppling genom Jordbodalen
- (R4) Folke Bernadottes väg
- (R5) Bro över Skånebanan
- (R6) Cykelbana Lussebäcksstråket
- (R7) Raus - Rusthållsgatan
- (P2) Centrala Helsingborg, Landborgskopplingen
- (K4) Korsningspunkt längs Drottninggatan
- (K5) Korsningspunkt Järnvägsgatan

Som en konsekvens härav har samtliga åtaganden rörande Cykelobjektet enligt 2.8 utgått ur Ramavtalet.