

Skapat av  
Lindmark Lotten, PLnpa  
Ärendenummer  
TRV 2018/106607

Dokumentdatum  
2024-12-05

Konfidentialitetsnivå 1

## PROTOKOLL SVERIGEFÖRHANDLINGEN STOCKHOLM

**Datum:** den 5 december 2024

**Plats:** Solnavägen 1E/digitalt

### Närvarande:

*Helena Sundberg, ersättare Staten*  
*Mats Andersson, ledamot Region Stockholm*  
*Mikael Gustavsson, ledamot Stockholm*  
*Camilla Broo, ledamot Huddinge*  
*Katarina Kämpe, ledamot Täby*  
*Annika Hellberg, ledamot Vallentuna*  
*Fredrik Nestor, ledamot Österåker*  
*Alessandra Wallman, ledamot Solna*  
*David Lagneholm, ersättare Region Stockholm*

*Cecilia Mårtensson, ersättare Stockholm*  
*Gunilla Wastesson, ersättare Huddinge*  
*Emelie Grind, ersättare Solna*  
*Jenny Gibson, ersättare Täby*  
*Björn Stafbom, ersättare Vallentuna*  
*Stefan Persson, föredragande FUT*  
*Pernilla Gidmark, föredragande TF*  
*Anna Rehnstedt, föredragande TF*  
*Lotten Lindmark, Sekretariatet*

#### 1. Mötet öppnades

Helena hälsade alla välkomna och mötet öppnades.

#### 2. Godkännande av protokoll

Protokollet från styrelsemöte den 26 september godkändes.

#### 3. Fastställande av dagordning

Dagordningen fastställdes.

#### 4. Information från parterna

Mats informerade om regionens åtagande om ett särskilt möte avseende bostadssituation planeras till inledningen av nästa år.

#### 5. Beslut om kontrollstation 1 för Roslagsbanan till city

Anna informerade om att projektet har fördjupat utredningar inför systemhandlingsskedet. Projektets kostnadsrisker hanteras genom fokus på handlingsplan för att minska osäkerheter och kostnadsstyrning mot ramavtalad budget. Projektet bedömer att projektets totala nytta är fortsatt positiv även om anpassning av anläggningens omfattning har påverkat systemets robusthet, trängsel samt res- och gångtider för vissa målpunkter. Projektets tidsrisker är överklagan av järnvägsplan och/eller miljödom, överprövning av entreprenadupphandling samt utdragna beslutsprocesser.

Helena informerade om att beredning har ägt rum för Roslagsbanan till city. Beredningsgruppen konstaterar att anläggningens omfattning har anpassats genom ytterligare reducering av antalet stationsuppgångar från station Odenplan för att inte överskrida avtalad budgetram om 6,5 miljarder kronor samt att förskotterande parter är överens om att fortsätta förskottera fram till årsskiftet 2025/2026, bilaga 1.

Styrelsen beslutade att projektet får passera Kontrollstation 1 och att Regionen driver projektet vidare, att projektet löpande redovisar projektets ekonomi, tid och innehåll för styrelsen, att projektet kontinuerligt och speciellt inför samråd rapporterar till styrelsen arbetet med kostnadsbesparingar/ anpassningar inklusive dess konsekvenser samt framskridandet med att minimera risker i enlighet med

**Skapat av**  
Lindmark Lotten, PLnpa

**Dokumentdatum**  
2024-12-05

framtagen handlingsplan, samt att projektet uppdras att återkomma till styrelsen inför en delavstämning av projektets tid, innehåll och ekonomi i december 2025.

Katarina önskade till protokollet föra en protokollsanteckning med anledning av kontrollstation 1 från Täby, bilaga 2.

Mikael önskade till protokollet föra en protokollsanteckning från i Stockholm, bilaga 3.

Katarina önskade till protokollet föra ytterligare en protokollsanteckning till ärendet i sin helhet från Täby, bilaga 4.

## 6. Beslut om Spårväg Syd

Pernilla informerade om att projektet endast arbetar i anslutning till tidskritiska aktiviteter utmed Tvärförbindelse Södertörn i enlighet med beslutad aktivitetslista, att lokaliseringsutredningen är färdigställd samt att projektet tagit fram en justerad betalplan som anpassats efter projektets framdrift.

Helena informerade om att kontrollstation 1 för Spårväg Syd har bordlagts vid flera tillfällen, eftersom projektet inte kan genomföras inom avtalets finansieringsram. Beredningsgruppen för Spårväg syd har konstaterat att det ännu inte finns förutsättningar att genomföra en kontrollstation för projektet och föreslår att Kontrollstation 1 bordläggs och att projektets aktiviteter fortsatt håll till ett minimum för att begränsa förgäveskostnader samt att betalplanen justeras efter den uppkomna situationen genom att senarelägga parternas medfinansiering, bilaga 5.

Mikael önskade till protokollet föra en protokollsanteckning från i Stockholm, bilaga 6.

Camilla framförde att projektets aktivitetslista behöver uppdateras samt att en bortre gräns för den önskade situationen bör hanteras vid nästkommande möte i mars.

Styrelsen beslöt att Kontrollstation 1 skjuts fram till styrelsemötet i mars 2025 i väntan på en förväntad dialog mellan berörda parter angående behovet av utökad finansiering, att projektets aktiviteter håll till ett minimum för att begränsa förgäveskostnader fram till beslut om kontrollstation 1, att godkänna justerad betalplan, daterade december 2024, samt att den gäller från och med den 5 december 2024.

Mats informerade om att finansieringsavtal behöver ingås i närtid mellan Regionen och Trafikverket.

Helena konstaterade att ytterligare beredning krävs om regionen avser använda projektmedel till finansieringsavtal med Tvärförbindelse Södertörn.

## 7. Information från Region Stockholm om Fridhemsplan - Älvsjö, delavstämning

Stefan informerade om att Miljökonsekvensbeskrivningen är inskickad till Länsstyrelsen och att ansökan om miljödom lämnas in under december. Intentionsavtal avseende masshantering är överenskommet med Stockholms stad. Förberedelser pågår inför bygghandlingsskedet och nästa års ledningsomläggningar.

Stefan informerade, med anledning av styrelsens beslut om delavstämning, om att projektet håller sig inom avtalade ramar. Sedan kontrollstation 2 har dels en extern granskning av tunneldrivningsmetoden genomförts som belägger förvaltningens bedömning av produktionstid och slutkostnad för TBM-arbetet, dels konstaterats att ett nytt trafikstyrningssystem krävs för linjen. Finansieringen av trafikstyrningssystemets centrala delar finansieras av Regionen medan de delar som monteras i och längs banan bekostas med projektmedel. Vidare planerar projektet att söka finansiering hos regionen för tåg med automatisk drift samt ballastfritt spår enligt ett politiskt inriktningsbeslut i Regionen 2023.

Skapat av  
Lindmark Lotten, PLnpa

Dokumentdatum  
2024-12-05

Stefan informerade vidare om att projektet identifierat en risk att besluts- och tillståndsprocesser kan fördröjas på grund av utökad dialog med kommunens byggnadsnämnd som är tillsynsmyndighet, Räddningstjänsten samt olika intressenter som arbetar för att förhindra suicid om anläggningen utformas utan plattformsbarrärer, trots att åtgärden inte är ett lagkrav. Stefan informerade vidare om att projektet föreslår att kommande kontrollstation 3 delas upp i två delbeslut.

Helena informerade om att plattformsavskiljare i Citybanan infördes för att hantera lagkrav avseende luftkvalitet och konstaterade att även om plattformsavskiljare i tunnelbanan har ett gott syfte så är plattformsavskiljare att betrakta som en standardökning. Helena framförde även att objektsavtalet anger att tunnelbanan ska byggas med samma standard som pågående tunnelbaneprojekt och att alla åtgärder utöver detta är en standardhöjning.

Styrelsen tackade för informationen och konstaterade att om eventuella beslut krävs i samband med projektets delavstämning så kan ett extra styrelsemöte införas i slutet av januari 2025.

#### 8. Information från Region Stockholm om Södra Hagalund

Stefan informerade om att för station Södra Hagalund har kontrakt tecknats för stationens bygg- och installationsarbeten. Anbudsutvärdering pågår avseende övergripande Tele och Styr. Genomförandet ligger inom budget men det finns riskutfall till följd av låg bergteckning vid uppgångarna.

Styrelsen tackade för informationen.

#### 9. Information om bostadsbyggandet

Punkten bordlades.

#### 10. Övriga frågor

Inga övriga frågor.

#### 11. Nästa möte

Nästa ordinarie styrelsemöte är den 13 mars kl. 9.00 – 10.30 hos FUT på Solnavägen 1E.

Övriga styrelsemöten för år 2025 är planerade till den 5 juni, 2 oktober samt den 11 december.

#### 12. Avslutning

Helena tackade samtliga och mötet avslutades.

---

Helena Sundberg  
Ersättare för Ordförande

---

Lotten Lindmark  
Sekreterare

## ROSLAGSBANAN TILL CITY – KONTROLLSTATION 1

Styrelsen för uppföljning av ramavtal 6 – Stockholm beslöt 2021-04-14 att införa kontrollstationer för respektive kollektivtrafikobjekt. Uppföljning av ekonomi, funktion, tidplan och väsentliga förändringar hanteras i enlighet med *PM Kontrollstationer*. Enligt *PM Kontrollstationer* är skedet efter en färdigställd lokaliseringsutredning en lämplig tidpunkt för en första kontrollstation med avstämning av kostnad, funktion och tidplan för projektet.

Inför kontrollstation 1 för Roslagsbanan till city har projektet, efter genomförd lokaliseringsutredning och succesivanalys, tagit fram *PM Underlag för Kontrollstation 1*, (bilaga 1) samt *Roslagsbanan till city – Expertrådets yttrande* (bilaga 2).

Projektet bedömer att avtalad tidplan, funktion och budget kan hållas efter att anläggningens omfattning anpassats. Efter genomförd successivanalys bedömer projektet att avtalad budget klaras förutsatt att ett aktivt riskminimeringsarbete fortgår i enlighet med handlingsplanen samt att projektet erhåller fortsatt förskottering fram till år 2026. Projektet bedömer att trafikstart kan ske år 2038 och bedöms samhällsekonomiskt positivt.

Förskotterande parter är överens om att fortsätta förskottera projektet fram till årsskiftet 2025/2026. Förskotteringen ska regleras i ett tilläggsavtal mellan förskotterande parter.

Beredning inför beslut i styrelsen har skett i enlighet med *PM Arbetsformer*.

Beredningsgruppen för Roslagsbanan till city konstaterar att anläggningens omfattning har anpassats genom ytterligare reducering av antalet stationsuppgångar från station Odenplan för att inte överskrida avtalad budgetram om 6,5 miljarder kronor. Beredningsgruppen slår fast att Ramavtalets budget är styrande och att eventuella kommande kostnadsökningar ska pareras genom funktionsjusteringar/optimeringar.

Beredningsgruppen föreslår att projektet uppdras att löpande redovisa projektets ekonomi, tid och innehåll för styrelsen. Arbetet med kostnadsbesparande justeringar/anpassningar inklusive bedömning av dess konsekvenser på samhällsekonomi och trängsel samt framskridandet av arbetet med att minimera risker och osäkerheter i enlighet med framtagna handlingsplan ska kontinuerligt och speciellt inför samråd rapporteras för styrelsen.

Beredningsgruppen föreslår vidare att projektet uppdras att återkomma till styrelsen inför en delavstämning av projektets tid, innehåll och ekonomi baserat på uppdaterad successivanalys vid ordinarie styrelsemöte i december år 2025.

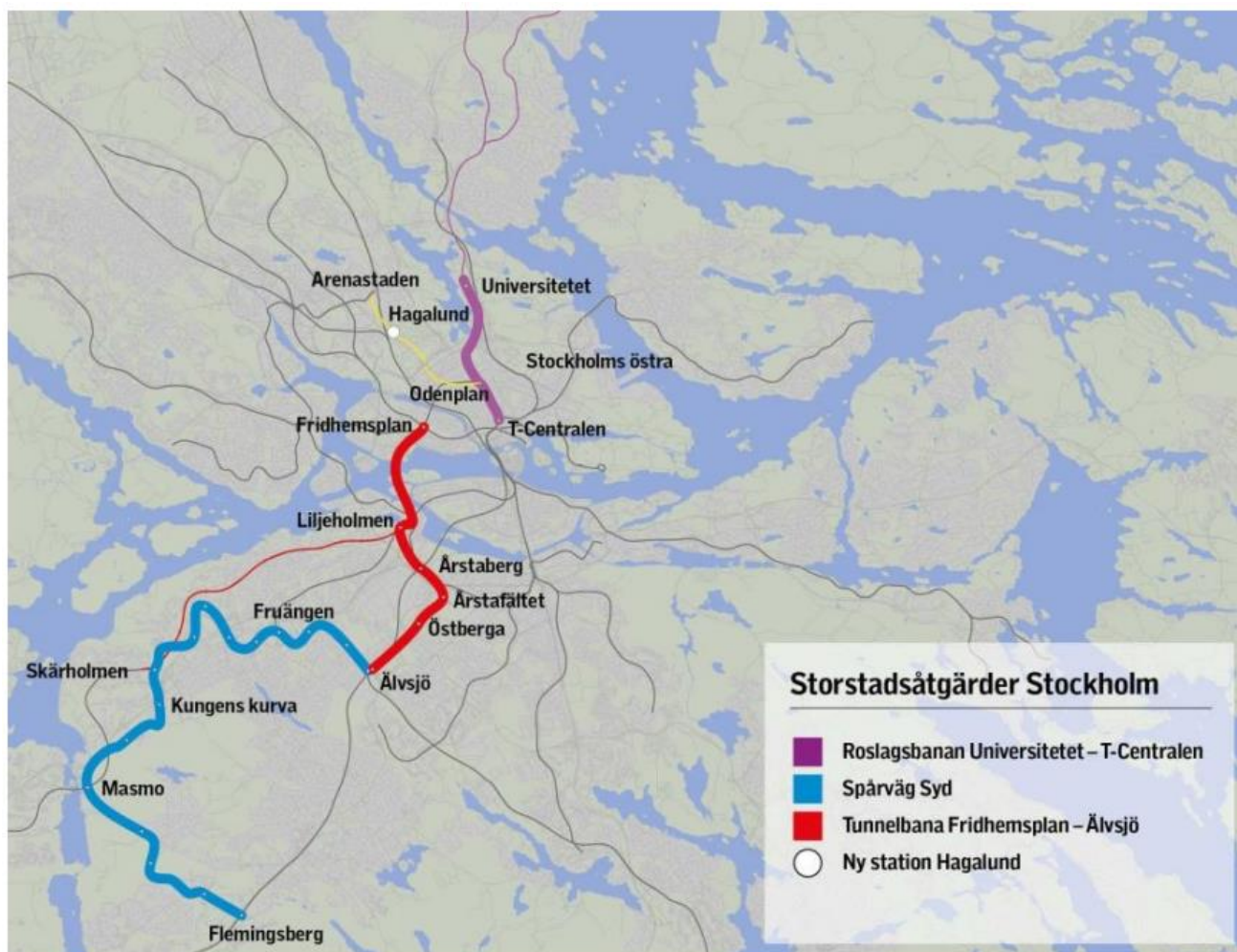
### **Beredningsgruppen föreslår styrelsen besluta**

- att projektet kan passera kontrollstation 1 och att Regionen driver projektet vidare,
- att projektet löpande redovisar projektets ekonomi, tid och innehåll för styrelsen,
- att projektet kontinuerligt och speciellt inför samråd rapporterar till styrelsen arbetet med kostnadsbesparande justeringar/anpassningar inklusive dess konsekvenser samt framskridandet med att minimera risker i enlighet med framtagna handlingsplan, samt
- att projektet uppdras att återkomma till styrelsen inför en delavstämning av projektets tid, innehåll och ekonomi i december 2025.

## Underlag för kontrollstation 1 version 2.3

### Roslagsbanan till city

TN 2023-0299



Källa: Sverigeförhandlingen.

Trafikförvaltningen  
Investeringsprojekt/Sektion Lokalbana Järnväg  
Datum: 2024-11-29  
Diarienummer: TN 2023-0299  
Handläggare: Johan Kuniholm  
Bild omslag: Sverigeförhandlingen

## Sammanfattning

I *PM Kontrollstationer* anges hållpunkter vid vilka parterna bedömt det som lämpligt att ha kontrollstationer för respektive projekt inom ramavtal 6. Vid dessa kontrollstationer ska ekonomi, funktion och tidplan följas upp och utifrån detta tar ramavtalsstyrelsen ställning till vidare arbete och eventuella förändringar.

Våren 2023 beslutades korridor Grön med tunnelpåslag D och stationer vid Odenplan och T-Centralen i Regionens trafiknämnd som inriktning för fortsatt arbete. Efter styrelsens beslut i januari 2024 om senarelagd Kontrollstation 1 för att komplettera lokaliseringsutredningen norr om Odenplan, har Regionen nu förordat att korridor K ersätter Grön D som fortsatt inriktning. Den samhällsekonomiska effekten för korridor K med trafikering med 20 tåg per timme och tåglängd upp till 120 meter till station Odenplan samt till station T-Centralen kan konstateras vara positiv.

Överenskommelsen avseende förskottering träffades för att möjliggöra ett tidigareläggande av projektets planering, och därmed projektstart, i syfte att tidigarelägga projektets trafikstart. Med en bedömd projekttid på 18 år kan den ramavtalade projekttiden på 12 år konstateras inte vara möjlig att uppnå. Förskotteringen har dock möjliggjort att den ramavtalade tidplanen fortsatt bedöms möjlig att hålla med avseende på trafikstartsår 2038.

2024 års osäkerhetsanalys enligt successivprincipen genomfördes på en referensspårlinje inom korridor K och visade vid detta tillfälle 50% sannolikhet att nå en slutkostnad på 6,7 miljarder kronor i prisnivå 2016. En reduktion av Station Odenplans utformning från två till en uppgång från plattformen innebär en utformning som har 50% sannolikhet att nå ramavtalad budget på 6,5 miljarder kronor i prisnivå 2016.

Den generella osäkerhetsposten i osäkerhetsanalysen 2024 bedömdes på 50%-nivån uppgå till 1,4 miljarder kronor (prisnivå 2016). Osäkerheter, inte minst relaterade till projektstyrning är möjliga att minska ytterligare och aktiviteter för detta är centrala i projektets handlingsplan.

Slutkostnadsprognosen kommer att följas kontinuerligt under systemhandlingsfasen och fortsatta anpassningar inom ramavtalad funktion görs löpande fram till fastställd utformning genom kostnads- och omfattningsstyrning.

## Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	3
1 Bakgrund och syfte med dokumentet .....	5
2 Genomförd lokaliseringsutredning.....	6
2.1 Beskrivning av lokaliseringsutredning .....	6
2.2 Samråd .....	7
3 Uppföljning vid kontrollstation 1.....	8
3.1 Funktion.....	8
3.1.1 Utformning som underlag för prognoser .....	8
3.1.2 Samhällsekonomisk nytta .....	9
3.2 Tid .....	10
3.3 Ekonomi.....	12
3.3.1 Osäkerhetsanalys enligt successivprincipmetoden.....	13
3.3.2 Projektets estimerade totalkostnad.....	14
3.3.3 Referensvärde på byggherrekostnad från trafikförvaltningen.....	15
3.4 Second opinion.....	15
3.5 Förslag till anpassningar inom ramavtalad funktion .....	15



## 1 Bakgrund och syfte med dokumentet

I april 2017 ingick staten genom Sverigeförhandlingen, Region Stockholm, Stockholms stad, Solna stad, Huddinge kommun, Täby kommun, Vallentuna kommun och Österåker kommun *Ramavtal 6 – Storstad Stockholm* om finansiering och medfinansiering avseende ökad tillgänglighet i storstäderna samt ökat bostadsbyggande.

Sverigeförhandlingens ramavtal 6 benämns i detta dokument ”ramavtalet” medan kollektivtrafikobjektet Roslagsbanan till city kallas för ”projektet”. Projektet leds av trafikförvaltningen inom Region Stockholm och sker i samverkan med Stockholms stad, Täby kommun, Vallentuna kommun, Österåkers kommun och staten.

Projektstart för Roslagsbanan till city är i ramavtalet angett till år 2026. Efter att Stockholms stad, Österåkers kommun, Vallentuna kommun och Täby kommun samt Region Stockholm enats om att förskottera medel startade projektet år 2020 i syfte att tidigarelägga trafikstart. Styrelsen för ramavtalet beslutade 2022-12-08 att senarelägga Kontrollstation 1 och 2023 enades förskotterande parter om ett tillägg till överenskommelsen avseende förskottering. Tilläggsavtalet behandlade projektets omfattning och leveranser inom ramen för en så kallad *definitionsfas*.

Styrelsen beslutade 2024-01-29 att kontrollstation 1 skulle senareläggas till senast i september vid ordinarie styrelsemöte och ett andra tilläggsavtal till överenskommelsen avseende förskottering, fram till kontrollstation 1, träffades i maj 2024. Avtalet medgav projektet att nyttja redan förskotterade, men ej upparbetade, medel för att komplettera lokaliseringsutredningen norr om Odenplan samt, för hela sträckan, genomföra en uppdaterad successivanalys, uppdaterad huvudtidplan samt ta fram åtgärdsförslag för optimering av anläggningen i syfte att säkerställa att projektet kan genomföras inom ramavtalad budgetram.

I *PM Kontrollstationer*, daterat och godkänt av styrelsen 2021-04-19, anges hållpunkter vid vilka parterna bedömt det som lämpligt att ha kontrollstationer för respektive projekt inom ramavtalet. Vid dessa kontrollstationer ska ekonomi, funktion och tidplan följas upp och utifrån detta tar styrelsen ställning till vidare arbete och eventuella förändringar. Beredning inför beslut i styrelsen sker enligt *PM Arbetsformer* som tagits fram av sekretariatet på uppdrag av styrelsen, daterat 2021-10-14.

Denna PM utgör underlag till styrelsens behandling av kontrollstation 1 för projektet. I följande kapitel beskrivs projektets prognoser kring tid, funktion och ekonomi inklusive förslag till anpassningar för att hålla avtalad budgetram.

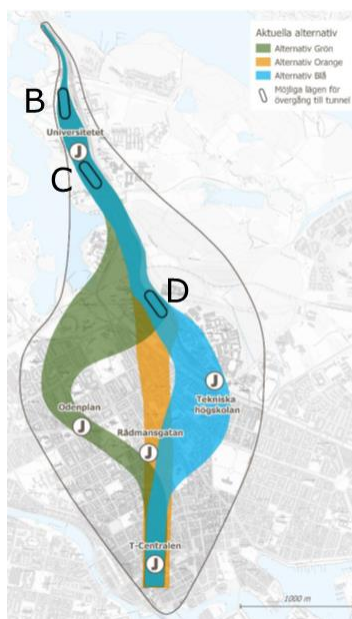
## 2 Genomförd lokaliseringsutredning

### 2.1 Beskrivning av lokaliseringsutredning

En lokaliseringsutredning, som är en tidig del i planlägningsprocessen för järnvägsplan, startades 2021 med syfte att utifrån partsgemensamma ändamål och underliggande effektmål utvärdera möjliga korridorer och stationer för Roslagsbanans förlängning till city. Under våren 2021 godkände projektstyrelsen tre partsgemensamt framtagna ändamål:

1. Öka tillgängligheten mellan nordostsektorn och centrala Stockholm samt mellan nordostsektorn och regionala kärnor
2. Bidra till att skapa ett tillförlitligt och kapacitetsstarkt kollektivtrafiksystem
3. Bidra till ett socialt och miljömässigt hållbart transportsystem samt bidra till stadsutveckling med ett ökat bostadsbyggande

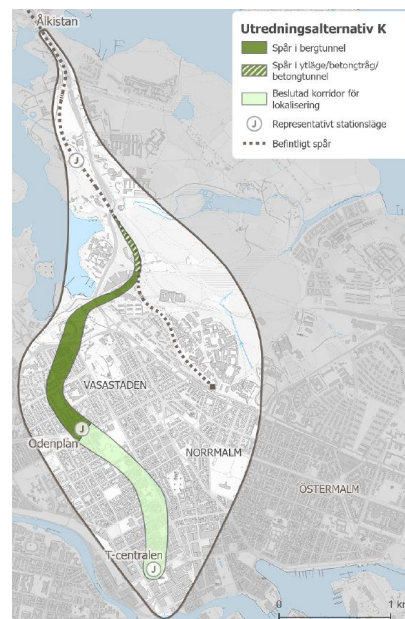
Fram till våren 2023 utreddes och utvärderades ett flertal korridoralternativ med stationer, korridorer samt tunnelpåslag (figur 1) varefter korridor Grön med tunnelpåslag D och stationer vid Odenplan och T-Centralen beslutades i Regionens trafikinämnd som inriktning för fortsatt arbete (figur 2). Under våren 2024 kompletterades lokaliseringsutredningen norr om Odenplan, varefter Regionen förordade att korridor K (figur 3) ersätter tidigare beslutad korridor Grön D som fortsatt inriktning.



Figur 1. Korridorer 2021–2023



Figur 2. Korridorer 2024



Figur 3. Förordad korridor K

Korridor K följer i större utsträckning befintlig Roslagsbanas sträckning, vid utvärderingen har främst genomförbarhetsaspekter kring korsande anläggningar, risk för överklagande av järnvägsplan samt investeringskostnad varit alternativskiljande. En övergång till tunnel i befintlig Roslagsbanas sträckning minskar påverkan på Kungliga Nationalstadsparken och övriga riksintressen i jämförelse med andra alternativ samt undviker påverkan på befintliga byggrätter.

Med ett tunnelpåslag i befintlig sträckning ökar risken för längre avstängning på Roslagsbanan än med övriga alternativ. Trafikeringen av Roslagsbanan under byggtid och dess påverkan på andra trafikslag, bland annat tunnelbanan och Citybanan, och befintliga stationer utreds i systemhandlingsprojekteringen och redovisas utförligare inför järnvägsplanens samråd 2. Om ett provisorium för tågtrafiken kan lösas begränsas påverkan på Roslagsbanans trafik till minskad kapacitet och hastighetsnedsättningar, annars kan Roslagsbanans trafik behöva begränsas till sträckan norrifrån fram till Universitetets station. Ett tidigt estimat indikerar en period om upp till 2 år för byggnation samt 3–6 månader för provdrift. Omläggning av befintlig SL-trafik, inklusive ersättningstrafik, bekostas med projektmedel. Ett tidigt estimat för ersättningstrafik finns medtagen i totalkostnadsprognosen genom ett påslag på resultatet från osäkerhetsanalysen 2024.

## **2.2 Samråd**

Under arbetet med lokaliseringsutredningen har löpande samråd genomförts med ramavtalsparter, kommuner, länsstyrelsen, andra myndigheter, allmänhet och särskilt berörda. Tre allmänna samrådstillfällen har genomförts – år 2021, 2022 respektive 2024.

Tillåtlighetsprövning av projektet bedöms inte vara aktuellt. Vid samråden har det inte framkommit något som pekar på att de studerade utredningsalternativen skulle nå graden påtaglig skada och därmed eventuellt föranleda tillåtlighetsprövning. Regionens bedömning är att de relevanta frågorna kan hanteras enligt gällande lagstiftning inom lagen om byggande av järnväg.

### 3 Uppföljning vid kontrollstation 1

#### 3.1 Funktion

Ramavtalet, bilaga 2, anger att *Befintlig Roslagsbana förlängs från Universitetet till City via Odenplan. Förlängningen blir cirka 4 km och omfattar två nya stationer vid Odenplan och T-Centralen (varvid sträckan Universitetet – Östra station inte längre trafikeras). Roslagsbanans nya stationer ska ansluta till de befintliga tunnelbanestationerna vid Odenplan och T-Centralen.*



Figur 4. Sträcka för Roslagsbanan till city i ramavtalet

Ramavtalet anger vidare att *Regionen svarar för finansiering och anskaffning av fordon, depåer och depåanslutningar* – dessa åtgärder utgör därmed en förutsättning för projektet.

##### 3.1.1 Utformning som underlag för prognoser

Projektet befinner sig i ett tidigt skede och projektets prognoser grundar sig på en utformning av spårlinje och stationer inom korridor K som ännu inte är fastställd. Anläggningen utgörs av en kombination av enkel- och dubbelspårstunnel med parallell servicetunnel.

Utformningen grundar sig på en dimensionering som kan omhänderta en framtida trafikering med 24 tåg per timme och tåglängd upp till 180 meter. Ett fördjupningsarbete, som startade våren 2023, har omfattat inventering, utredning och utvärdering av ett flertal alternativ avseende spårlinje, tunnelpåslag, arbetstunnlar, etableringsområden, säkerhetskoncept, spåranläggning samt stationsutformningar.

Samråd med Stockholms stad, ledningsägare och anläggningsägare genomförs löpande för att minska osäkerhet kring genomförbarhet utifrån befintliga förhållanden och anläggningar.

Styrelsen gav 2024-01-29 projektet i uppdrag att ta fram åtgärdsförslag för optimering av anläggningen i syfte att klara budgetram inför kontrollstation 1. Utifrån detta har ett utformningsförslag tagits fram där sträckan mellan

Odenplan och T-Centralen justerats från en tre- till en tvåspårslösning, en uppgång från T-Centralen till Hötorgets tunnelbana tagits bort, samt en parallellgång till den befintliga blå gången på T-Centralen avgränsats från projektet. Minskningen i entreprenadkostnad för dessa anpassningar bedöms till cirka 0,6 miljarder kronor (prisnivå 2016), vilket inarbetades i projektets grundkalkyl och i den osäkerhetsanalys enligt successivprincipen som genomfördes 2024.

Efter osäkerhetsanalysen 2024 har omfattningsförslag som innebär reducereing från två till en uppgång från plattformen på station Odenplan tagits fram. En ny osäkerhetsanalys har ej utförts på utformning med en uppgång. Utformningsförslagen, med antingen en uppgång från norra delen av plattformen eller med en uppgång från mitten av plattformen, behöver analyseras vidare innan beslut om rekommenderad uppgång att behålla kan tas. Minskningen i entreprenadkostnad för denna reducereing bedöms till minst 0,2 miljarder kronor (prisnivå 2016) men innebär större nyttominskning än kostnadsbesparing, samt påverkan på funktionen som helhet. Detta förhållande behöver tas omhand i det fortsatta systemhandlingskedet.

Föreslagna anpassningar påverkar inte den totala nyttan för korridor K, som är fortsatt positiv, men påverkar i olika grad systemets robusthet, trängsel samt res- och gångtider för vissa målpunkter.

### 3.1.2 Samhällsekonomisk nytta

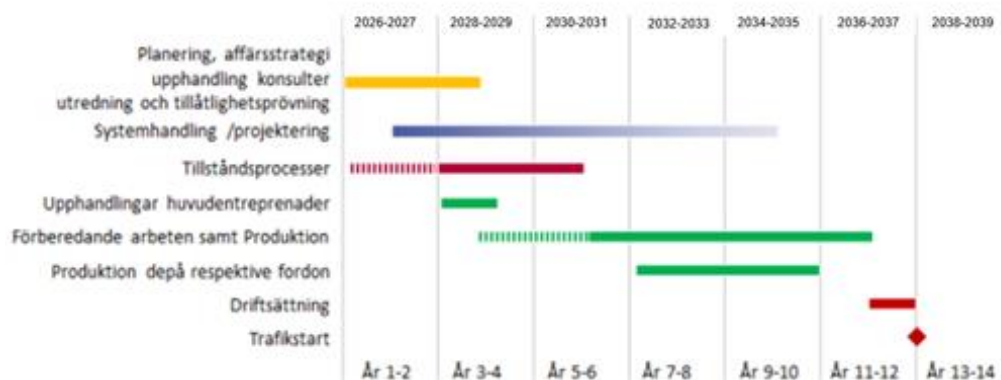
Tabell 1 visar en sammanställning med beräknade samhällsekonomiska effekter för alternativ K med trafikering med 20 tåg per timme och tåglängd upp till 120 meter till station Odenplan samt till station T-Centralen, vilket är den trafikering som Roslagsbanan till city kan uppfylla utan tillkommande kapacitetshöjande investeringar på befintlig bana. Den samhällsekonomiska investeringskostnaden (8,9) är uppräknad från ramavtalad budgetram inklusive riskavsättning, då investeringen är skattefinansierad samt att investeringskostnaden sprids ut under byggtiden.

Tabell 1. Samhällsekonomiska effekter korridor K

	<b>20 tåg per timme och tåglängd upp till 120 meter</b>
Konsumenteffekter (exkl. trängsel)	15,1
Trängseleffekter <sup>3</sup>	-3,0
Producenteffekter	1,8
Budgeteffekter samt DoU och reinvesteringar	-0,2
Externa effekter	0,2
Totala samhällsekonomiska nyttor	13,9
Samhällsekonomisk investeringskostnad	8,9
Nettonuvärde	4,9
NNK <sub>idu+t</sub>	0,64

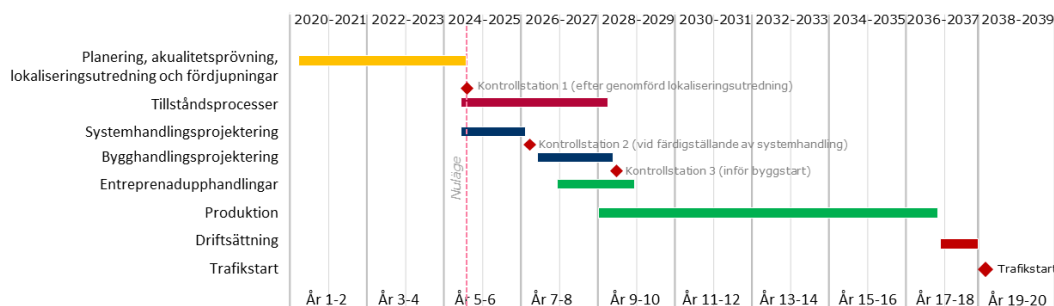
### 3.2 Tid

Ramavtalet anger en projektstart år 2026 och en projekttid på tolv år exklusive tid för överklaganden samt överprövningar (figur 5).



Figur 5. Tidplan från ramavtalet, kompletterad med årtal

Projektets huvudtidplan exkl. riskbuffert (figur 6) utgår från projektstart 2020 och val av lokalisering i korridor K.



Figur 6. Projektets huvudtidplan exkl. riskbuffert

Prognosticerat trafikstartsår 2038 i huvudtidplanen förutsätter:

- fortsatt förskottering och projektgenomförande 2024–2025,
- att järnvägsplanen och detaljplaner vunnit laga kraft under 2027 samt
- att tillstånd i form av miljödom erhållas i början av 2028.

Kontrollstation 2 bedöms utifrån detta infalla år 2026 när systemhandlingen till stor del är färdigställd. Systemhandlingen ska fastslå vilka markanspråk som projektet behöver och syftar till att vara underlag för framtagande av järnvägsplan och miljötillstånd, som bedöms pågå ytterligare cirka 2 år och bli klara 2028. Systemhandlingen ska också rama in hur anläggningens system ska fungera ihop och genom det vara underlag till fortsatt bygghandlingsprojektering.

Under systemhandlingsprojekteringen kommer löpande redovisning av omfattningsanpassnings- och optimeringsförslag samt slutkostnadsprognos att göras till de medfinansierande parterna för att möjliggöra dialog kring anläggningens funktion.

Kontrollstation 3 sker inför beslut om tilldelning av första större entreprenad, efter att erforderliga planer fastställts och miljötillstånd erhållits. För att åstadkomma en effektiv produktionsfas kommer vissa förberedande arbeten ha behövt genomföras dessförinnan.

Risker och möjligheter har identifierats dels genom projektets eget riskarbete, dels genom genomförda osäkerhetsanalyser enligt successivprincipen.

De största tidsmässiga riskerna består i

- att järnvägsplan eller miljödom överklagas,
- att entreprenader på den kritiska linjen (i nuläget entreprenader omfattande arbetstunnel Bellevue och station Odenplan) överprövas och dess startdatum förskjuts i tiden,

- att arbetstunnlarna blir längre än nuvarande bedömning och därför förlänger dess produktionstid.

De största tidsmässiga möjligheterna består i

- att utreda och effektivisera upphandlingsstrategin för entreprenader med avseende på upphandlingsform och fördelning av risker,
- att korta ner tiderna för tillståndsprocesser genom ett tätt samarbete med dess intressenter,
- att genomföra entreprenader mer parallellt än i nuvarande plan.

En sammanvägd bedömning av sannolikhet och konsekvens för identifierade risker och möjligheter indikerar att även huvudtidplanens riskbuffert, som inte är inkluderad i figur 6, ryms inom ramavtalets ursprungliga trafikstartår 2038. En överklagan på järnvägsplan eller miljödöm, som är exkluderat i ramavtalad tidplan och projektets huvudtidplan, bedöms innebära en försening av huvudtidplanens trafikstart (figur 6) i spannet 3–18 månader. I detta tidiga skede bedöms dock möjligheter finnas att korta huvudtidplanens produktionstid för att parera eventuella förseningar.

Överenskommelsen avseende förskottering träffades för att möjliggöra ett tidigareläggande av projektets planering, och därmed projektstart, i syfte att tidigarelägga projektets trafikstart. Med en bedömd projekttid på 18 år kan den ramavtalade projekttiden på 12 år konstateras inte vara möjlig att uppnå. Förskotteringen har dock möjliggjort att den ramavtalade tidplanen fortsatt bedöms möjlig att hålla med avseende på trafikstartsår 2038.

### **3.3 Ekonomi**

Parternas finansieringsåtagande uppgår till 6,5 miljarder kronor, i prisnivå januari 2016, med ett ytterligare ansvar för fördyringar (riskavsättning) om 0,6 miljarder kronor (prisinivå 2016). Finansieringsåtagandet uppräknat med KPI till prisnivå 2024 motsvarar 8,6 miljarder kronor, exklusive riskavsättning. Riskavsättningen uppräknad med KPI till prisnivå 2024 motsvarar 0,8 miljarder kronor.

Genomförda kostnadsbedömningar har räknats om till prisnivå januari 2016 med index på motsvarande sätt som Stockholmsförhandlingsprojekten samt Sverigeförhandlingsobjektet Tunnelbana Fridhemsplan – Älvsjö, vilket innebär att prisnivåförändringen är beräknad med konstaterad indexutveckling. För produktionskostnaden har detta skett enligt entreprenadindex, för byggherrekostnader med konsultindex och för osäkerheter en kombination av entreprenad- och konsultindex. Uppräkningen av ramavtalad budgetram baseras i enlighet med ramavtalet enbart på KPI, vilket innebär en risk för ett ofinansierat delta gentemot entreprenadindex. Med en differens på 14,1%



mellan KPI- och entreprenadindexutveckling från 2016 till maj 2024 skulle detta i nuläget innebära ett delta på 0,7 miljarder kronor.

Följande underlag används av projektet för analys av totalkostnad:

- Osäkerhetsanalys enligt successivprincipen genomförd 2024
- Projektets estimerade totalkostnad:
  - Grundkalkyl från lokaliseringsutredningsfasen (entreprenadkostnad)
  - Projektets planering (byggherrekostnad)
  - Projektets analys av osäkerheter
  - Analys av omfattningsanpassningar med estimerade kostnadssänkningar
- Referensvärden för byggherrekostnad från pågående och genomförda projekt på trafikförvaltningen

Tabell 2. Underlag för bedömning av totalkostnadsprognos

<b>miljarder kronor – prisnivå 2016</b>	Osäkerhetsanalys 2024 - reducerad med en uppgång Odenplan	Osäkerhets- analys 2024	Projektets estimerade totalkostnad
Entreprenadkostnad	3,4	3,6	3,7
Station T-Centralen	1,0	1,0	0,8
Station Odenplan	0,6	0,8	0,5
Spårtunnlar och arbetstunnlar (inkl mark och anläggning)	1,5	1,5	1,8
BEST	0,3	0,3	0,4
Byggherrekostnad	1,7	1,7	1,9
Projektstyrning, ledning, kontroll	N/A	N/A	1,0
Lokalisering, projektering, plan, tillstånd, avtal, drift	N/A	N/A	0,9
Osäkerhet	1,4	1,4	0,9
Summa	6,5	6,7	6,5

### 3.3.1 Osäkerhetsanalys enligt successivprincipmetoden

Osäkerhetsanalyser enligt successivprincipmetoden (utvecklad av Steen Lichtenberg och beskriven i *Proactive Management of Uncertainty using the Successive principle*) har genomförts år 2022 (tid och kostnad), år 2023 (kostnad), samt år 2024 (kostnad).

Syftet med osäkerhetsanalysen är att identifiera och kostnadsbedöma osäkerheter som är svåra att upptäcka i traditionellt kalkylarbete och därmed i projektets egen grundkalkyl. Resultatet av analysen ger ett förväntat kostnadsspann för hela projektet givet att identifierade osäkerheter inte omhändertas, samt en handlingsplan med åtgärder för att hantera dessa osäkerheter. Genom att aktivt omhänderta och arbeta med åtgärder i

handlingsplanen kan projektet påverka och minska risken att de identifierade osäkerheterna inträffar och därmed påverkar projektets slutkostnad inom spannet.

2022 års osäkerhetsanalys genomfördes på en referensspårlinje inom korridor Grön med tunnelpåslag D. Osäkerhetsanalysen visade vid detta tillfälle 50% sannolikhet att nå en slutkostnad på 7,5 miljarder kronor i prisnivå 2016. Vid jämförelse med ramavtalet bedömdes det vara 22% sannolikhet att nå ramavtalad budget på 6,5 miljarder kronor i prisnivå 2016.

2023 års osäkerhetsanalys genomfördes på två referensspårlinjer inom korridor H respektive F. Analysen visade vid detta tillfälle 50% sannolikhet att nå en slutkostnad på 6,8 miljarder kronor i prisnivå 2016 för alternativ H respektive 50% sannolikhet att nå en budget på 6,9 miljarder kronor i prisnivå 2016 för alternativ F. Vid jämförelse med ramavtalet bedömdes det vara 24% respektive 30% sannolikhet att nå ramavtalad budget på 6,5 miljarder kronor i prisnivå 2016.

2024 års osäkerhetsanalys genomfördes på en referensspårlinje inom korridor K. Osäkerhetsanalysen visade vid detta tillfälle 50% sannolikhet att nå en slutkostnad på 6,7 miljarder kronor i prisnivå 2016. Att inarbetade omfattningsanpassningar inte bidragit till en större sänkning gentemot 2023 bedöms dels bero på omvärldsfaktorer som marknadsläge, dels att korridor K innebär en något högre kostnad för norra delen.

Utifrån resultatet från osäkerhetsanalysen 2024 innebär en reducering av Station Odenplans utformning från två till en uppgång från plattformen en utformning som har 50% sannolikhet att nå ramavtalad budget på 6,5 miljarder kronor i prisnivå 2016.

### 3.3.2 *Projektets estimerade totalkostnad*

Projektets estimerade totalkostnad, i prisnivå 2016, består av en entreprenadkostnad för ovan beskrivna utformning på 3,4 miljarder kronor, byggherrekostnad 1,9 miljarder kronor samt en osäkerhetspost på 0,9 miljarder kronor. Prognosen förutsätter fortsatt förskottering och projektgenomförande 2024–2025.

Projektets grundkalkyl på entreprenadkostnad inkluderar omfattningsanpassningar beskrivna i kapitel 3.1.1 och har i lokaliseringsutredningsfasen beräknats utifrån:

- beräknade respektive estimerade mängder beroende på underlagens detaljnivå
- nyckeltal, med erfarenheter från bland annat FUT och Citybanan
- antagna arbetsmetoder och logistiklösningar

Projektets beräknade byggherrekostnad utgår från projektets planering som prissatts med schabloner för timpriser. Detta innebär en kalkyl baserad på prognosticerade resurser utifrån de strategier för projektstyrning, projektering och bygglösning som projektet i detta skede planerar för.

Projektet har under 2024 dels arbetat med att identifiera, analysera och hantera osäkerheter i anläggningen och dess omgivning, dels utvecklat och planerat aktiviteter och strategier i handlingsplanen. Detta innebär att projektets osäkerhetspost har estimerats med utgångspunkt i de faktiska osäkerheter som identifierats för korridor K och ovan beskrivet utformningsförslag, samt utifrån projektets handlingsplan för att minska osäkerheter och kostnader.

### 3.3.3 *Referensvärde på byggherrekostnad från trafikförvaltningen*

Byggherrekostnad från ett 30-tal pågående och avslutade referensobjekt på trafikförvaltningen har sammanställts med syfte att få fram ett genomsnittligt erfarenhetsvärde på byggherrekostnad i förhållande till entreprenadkostnad. Baserat på Roslagsbanan till citys grundkalkyl för entreprenadkostnadsposten (3,7 miljarder kronor i prisnivå 2016) och ett genomsnittligt värde på 50% för byggherrekostnad i referensobjekten beräknas byggherrekostnadsposten med detta tillvägagångssätt till 1,9 miljarder kronor.

## 3.4 **Second opinion**

PM Kontrollstationer anger att en oberoende referentgranskning bör äga rum inför kontrollstationen för att utgöra ett stöd till projektets ledning och till styrelsen.

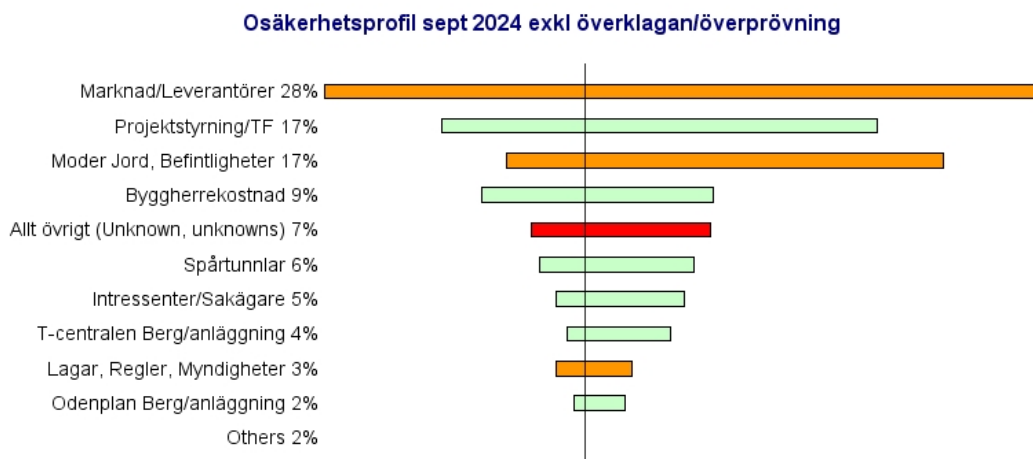
Styrelsen var 2024 överens om att en från projektet oberoende expertgrupp skulle genomföra en bedömning av tid, kostnad och funktion inför kontrollstation 1 och parterna var i Tilläggsavtal 2 överens om att undersöka förutsättningarna för att en oberoende second opinion kunde genomföras enligt särskild uppdragsbeskrivning. Då förutsättningar för detta saknades har en extern expertgrupp under perioden juni-augusti 2024 genomfört en second opinion på uppdrag av Regionen, se bilaga 1.

## 3.5 **Förslag till anpassningar inom ramavtalad funktion**

Under 2023 inarbetades optimeringar av tunnelareor och bergguttar och våren 2024 inarbetades de förslag till omfattningsanpassningar som beskrivs i kapitel 3.1.1.

Under systemhandlingsprojekteringen kommer löpande systematisk analys av omfattningsanpassnings- och optimeringsförslag att göras ur flera perspektiv, bland annat påverkan på nytta, kapacitet och robusthet, samt möjlighet till senare införande. Slutkostnadsprognosen kommer att följas kontinuerligt under systemhandlingsfasen och fortsatta anpassningar inom ramavtalad funktion görs löpande fram till fastställd utformning genom kostnads- och omfattningsstyrning.

Den generella osäkerhetsposten i osäkerhetsanalysen 2024 bedömdes på 50%-nivån uppgå till 1,4 miljarder kronor (prisnivå 2016) och de tre största generella osäkerheterna, *Marknad/Leverantörer*, *Projektstyrning/TF* och *Moder Jord/Befintligheter* står tillsammans för 61% av den totala osäkerheten.



Figur 7. Osäkerhetsprofil från osäkerhetsanalys 2024

Identifierade osäkerheter (figur 7), och åtgärder för att minska dessa, arbetas in i projektets *Handlingsplan för att minska osäkerheter*. Handlingsplanen togs initialt fram efter osäkerhetsanalysen 2022, uppdaterades efter osäkerhetsanalysen 2023 samt kompletterades efter att dåvarande expertråd under hösten 2023 sammanställt ett antal rekommendationer för projektets fortsatta genomförande. För de tre största generella osäkerheterna i 2024 års analys planerar projektet bland annat följande åtgärder:

#### *Marknad/Leverantörer*

- Uppdatera upphandlingsstrategi och entreprenadindelning, inkl. entreprenadform och riskfördelning
- Utforma projekteringsuppdrag och entreprenadindelning för att främja konkurrens
- Inleda dialog med marknad och leverantörer

- Uppdatera och detaljera projektets produktionstidplan, inkl. precisera utrymmesbehov, logistik, beroenden
- Fortsatt erfarenhetsinhämtning, från bland andra FUT

#### *Projektstyrning*

- Bemanna med tillräcklig och kompetent beställarorganisation
- Beställarstyrd projektering med ansvar för samordning samt uppföljning och styrning av uppdragen för att
  - styra enligt design-to-cost
  - säkerställa strategiska val av tekniska lösningar
  - minimera förgävesprojektering
  - säkerställa gränssnitt mot järnvägsplan, andra parter och anläggningsägare
- Fortsatt erfarenhetsinhämtning, från bland andra FUT
- Systematiskt samverka med projektets medfinansierande parter

För att hantera osäkerheter har projektet i sin planering en högre byggherrekostnad än osäkerhetsanalysen, en strategi som utgår från erfarenhetsåterföring från tunnelbanan såväl som åtgärder i handlingsplanen.

#### *Befintligheter*

- Genomföra framtaget fältundersökningsprogram
- Fortsatt arbete med att inhämta underlag från anläggningsägare
- Tidigt analysera anläggningens omgivning i osäkra punkter

Om det fortsatta arbetet indikerar behov av omfattningsanpassning utanför ramavtalad funktion förs detta i enlighet med ramavtalets punkt 15 upp till projektstyrelsen för beredning. I praktiken innebär detta sannolikt att anläggningen behöver reduceras till en station.

## Roslagsbanan till city – Expertrådets yttrande

### Observationer och rekommendationer inför kontrollstation 1

*Expertrådet för Roslagsbanan till city lämnar härmed som en del av underlaget inför kontrollstation 1 denna oberoende egna rapport.*

*Nedanstående sammanställning syftar till att kort redovisa expertrådets observationer och rekommendationer.*

#### Rekommendationer

Expertrådet rekommenderar att styrelsen godkänner projektet i KS1 för fortsatt arbete.

Viktiga medskick till detta skede är:

- Säkerställ och utveckla samverkansarbetet på alla nivåer mellan de avtalstecknande parterna för att främja en effektiv framdrift.
- Inled systemhandlingskedet med en funktionsanalys av hela projektet som grundar sig på planerat trafikupplägg och vilka passagerarströmmar den planerade trafiken medför. Stationernas utformning och hur de ansluter till de befintliga anläggningarna måste studeras utifrån krav på gångtider, trängsel och säkerhet.
- Genomför systemhandlingsarbetet med fokus på optimerad anläggningskostnad inkl byggbarhet med beaktande av funktionskrav enligt ovan. Stäm av anläggningskostnad och funktionalitet regelbundet.
- Utveckla huvudtidplanen för projektet så att den på ett logiskt sätt beskriver planerad framdrift i projekt. Detta gäller även avtal och formella tillstånd.
- Fortsätt utvecklingen av beställarorganisationen. Former för effektiv projektstyrning (tid/kostnad/funktion/risk) och uppföljning blir huvuduppgifter för projektledningen.
- 

#### 1. Kostnad

Kostnadsramen i Sverigeförhandlingen räknas upp med KPI. Projektens verkliga kostnadsutveckling följer däremot branschindex (entreprenad- och konsultindex), vilka historiskt överstigit KPI. Uppräkning av budgetramen 6,5 miljarder kr från 2016 till 2024 med KPI ger en aktuell budget på 8,6 miljarder kr. Genomförda kostnadsanalyser indikerar att det finns goda förutsättningar att klara budgetramen uppräknad med KPI, 8,6 miljarder kr i prisnivå 2024. Expertrådets second opinion på projektets grundkalkyl indikerar en slutkostnad på 7,6 miljarder kronor i prisnivå 2024, inkl en budgetreserv på 25% av entreprenadkostnaden. Tillbakaräknat med projektets viktade index motsvarar detta 5,4 miljarder kronor i prisnivå 2016. Omfattningen är den som projektet arbetar med dock exklusive kostnader för ersättningstrafik och konst.

Genomförda successivanalyser 5/9 och 10/9 indikerar högre kostnader men kommer att sänkas under förutsättning att handlingsplanen kopplad till successivanalysen 10/9 genomförs. Det noteras också att successivprincipen inte är en kalkylmetod utan en metod

för projektstyrning baserad på identifiering och hantering av osäkerheter och risker i projekt. Det är därför viktigt att analysera både traditionella grundkalkyler och resultat av successivanalyserna vid kostnadsprognoser. Projektet har av flera skäl valt att göra ett omtag 10/9 efter successivanalysen 17-18/6. Expertrådet tillstyrker detta.

Utöver detta rekommenderas en uppföljning av slutkostnaderna för likartade anläggningar med anpassning till Roslagsbanan till city (referenskostnadsanalys).

Förnyade avstämningar av kostnadsläget föreslås ske löpande under systemhandlingskedet.

## 2. Funktion

Expertrådet noterar att projektet genom val av ny korridor K och olika optimeringar som borttagande av s k fly over i anslutningen till T-centralen, borttagande av extra tunnel parallellt med blå gången vid T-centralen och borttagande av en uppgång till Hötorget gjort stora ansträngningar för att minska investeringskostnaderna.

För att säkerställa anläggningens funktionalitet efter dessa optimeringar är det nödvändigt att avvägningen funktion/kostnad analyseras tidigt i systemhandlingskedet. Stationernas utformning och hur de ansluter till de befintliga anläggningarna måste studeras utifrån krav på gångtider, trängsel, utrymningsmöjligheter och brandkrav.

## 3. Tidplan

Huvudtidplanen för projektet behöver utvecklas och fördjupas för att en närmare analys ska vara möjlig. Tidplanen bör baseras på:

- Tider för avtal och formella tillstånd
- System- och bygghandlingsprojektering
- Genomtänkta affärsformer (entreprenadformer och entreprenadstorlekar mm) samt rimliga tider för framtagning av förfrågningsunderlag och upphandling.
- Produktionsordning för entreprenader inkl driftsättning.

## 4. Lokalisering och formella tillstånd

Projektet har identifierat en korridor (K) som alla parter är överens om och som synes genomförbar med rimlig påverkan på omgivningen. I det fortsatta arbetet måste fokus ligga på att säkerställa funktion, teknisk utformning och underlag för fortsatt tillståndsprövning. Särskild uppmärksamhet bör fortsatt ägnas åt intressenterna kring Nationalstadsparken. Projektet har ambitionen att arbetet med järnvägsplan och ny detaljplan ska ske samordnat mellan projektet och Stockholms stad, vilket bör effektivisera tillståndsprocessen

## 5. Organisation och projektstyrning

De viktigaste framgångsfaktorerna för stora infrastrukturprojekt är

- Effektiv samverkan internt och externt
- Noggrann planering
- Tydlig gemensam målbild
- Stabil professionell projektledning

Projektet är i ett tidigt skede och kommer att genomföras i en komplex miljö. Uppdatering, analys och behandling av osäkerheter och risker blir därmed en viktig del av projektstyrningen.

Beställarorganisationens kompetens, erfarenhet och arbetssätt är helt avgörande för projektets framgång. Former för effektiv projektstyrning (tid/kostnad/funktion/risk) och uppföljning blir huvuduppgifter för projektledningen.

Expertrådet rekommenderar fortsatt utveckling av nuvarande beställarorganisation.

## 6. Samverkan

Samverkan är ett förhållningssätt mellan människor och organisationer som syftar till att skapa ett mervärde i ett gemensamt uppdrag. Genom effektiv samverkan kan två eller flera parter uppnå ett gemensamt mål som man inte kunnat uppnå på egen hand.

Expertrådet rekommenderar att systematisk samverkan utvecklas på alla nivåer i projektet. All erfarenhet visar att effektiv samverkan är en förutsättning för ett lyckat projekt, inte minst gäller detta inom ett komplext projekt som Roslagsbanan till city.

## 7. Planering och framdrift

För att säkra en god framdrift i projektet bör principen ”planera noga – genomför snabbt och säkert” tillämpas (källa ..... ”How big things get done”).

Projektet har utarbetat en handlingsplan för att sänka kostnader och minska osäkerheter. Flertalet delar i handlingsplanen bygger på effektiv projektstyrning från beställarorganisationen och en god projektkultur. Fokusera på de delar som behöver lösas snart för att undvika tids- och kostnadskrävande omtag senare. Analysen av funktion/kostnad är enligt expertrådet en sådan tidig aktivitet.



Protokollsanteckning från Täby, direkt kopplat till beslut om KS1

Täby anser att den övergripande information som presenterats av Region Stockholm ger en signal om att projektet kan genomföras enligt ramavtalet för Sverigeförhandlingens ramavtal 6. Kommunen ser därför inte något hinder till att godkänna kontrollstation 1. Vi godkänner fortsatt förskottering av RBC-projektet fram till årsskiftet 2025/2026 då finansiering enligt ramavtal 6 påbörjas.

Täby vill dock understryka att det, i enlighet med ramavtal 6, är Region Stockholm som ansvarar för att projektet håller avtalad budget. Täby kommer inte att utöka sitt finansieringsåtagande vad gäller projektet Roslagsbanan till City. Den finansiering som kommunen åtar sig ligger fast i enlighet med vad som anges i ramavtalet.

Täby vill framhålla att det är många frågor och förutsättningar för projektet som återstår att hantera i samband med kontrollstation 1 och att osäkerheten är stor, särskilt kring ekonomin. Kommunen konstaterar därför att Region Stockholm ansvarar för genomförande av Roslagsbanan till City avseende, ekonomi, framdrift, tekniska val, resenärsnytta, miljö och depå med mer.

Stockholm stads protokollsanteckning angående Kontrollstation 1 Roslagsbanan till City, på Styrelsemöte Ramavtal 6, den 5 december 2024

Stockholms stad anser att den övergripande information som presenterats av Regionen ger en signal om att projektet kan genomföras enligt ramavtalet för Sverigeförhandlingens ramavtal 6. Stockholm stad ser därför inte något hinder till att godkänna kontrollstation 1.

Stockholms stad vill understryka att Staten som initiativtagare till *Sverigeförhandlingens ramavtal 6* har ett särskilt stort ansvar för att säkerställa att avtalade projekt kan genomföras i enlighet med avtalet. Stockholm stad kommer inte utöka sitt finansieringsåtagande vad gäller projektet Roslagsbanan till City. Den finansiering som Staden åtagit sig ligger fast i enlighet med vad som anges i ramavtalet.

Stockholms stad vill framhålla att det är många frågor och förutsättningar för projektet som återstår att hantera i samband med kontrollstation 1 och att osäkerheten är stor, särskilt kring ekonomin. Stockholm stad vill dock påpeka att det, i enlighet med ramavtalet, är Region Stockholm som ansvarar för att projektet håller avtalad budget. Stockholm stad konstaterar därför att Region Stockholm ansvarar för genomförande av Roslagsbanan till City avseende, ekonomi, framdrift, tekniska val, resenärsnytta, miljö och depå med mer.

Protokollsanteckning 2 till ärendet i sin helhet

Situationen på bostadsmarknaden, konjunkturen och befolkningsprognosen är alla idag något helt annat än när ramavtal 6 undertecknades. Täby vill därför omgående initiera omförhandling av det bostadsåtagande som anges i ramavtal 6, vad gäller omfattning och tidplan.

Täby vill understryka vikten av att Region Stockholm genomför åtgärder på befintlig bana i samband med projektet Roslagsbanan till city så att maximal nytta med projektet uppnås och trängsel på Roslagsbanan minskar.

## SPÅRVÄG SYD

Styrelsen för uppföljning av ramavtal 6 – Stockholm beslöt 2021-04-14 att införa kontrollstationer för respektive kollektivtrafikobjekt. Uppföljning av ekonomi, funktion, tidplan och väsentliga förändringar hanteras i enlighet med PM Kontrollstationer.

Kontrollstation 1 för Spårväg Syd har sedan december 2022 skjutits fram vid flera tillfällen med anledning av att projektet inte kan genomföras inom avtalets kostnadsram. I enlighet med Sverigeförhandlingen, Ramavtal 6 Storstad Stockholm samt PM Arbetsformer och PM Kontrollstationer har parterna sedan 2022 fört diskussioner och i god anda prövat frågan för att uppfylla avtalets principer.

Beredningsgruppen för Spårväg Syd konstaterar att det inte i nuläget finns förutsättningar att genomföra en Kontrollstation 1 för projektet.

Beredningsgruppen för Spårväg Syd är överens om att Kontrollstation 1 skjuts fram till styrelsemöte i mars 2025 i väntan på en förväntad dialog mellan berörda parter angående behovet av utökad finansiering samt att projektets aktiviteter till ett minimum för att begränsa förgäveskostnader, fram till beslut om kontrollstation 1 i mars 2025.

Beredningsgruppen föreslår styrelsen besluta om en justerad betalplan som är anpassad efter den uppkomna situationen, bilaga 1.

Beredningsgruppen föreslår styrelsen besluta

- att Kontrollstation 1 skjuts fram till styrelsemöte i mars 2025 i väntan på en förväntad dialog mellan berörda parter angående behovet av utökad finansiering,
- att projektets aktiviteter hålls till ett minimum för att begränsa förgäveskostnader, fram till beslut om Kontrollstation 1 i mars 2025, samt
- att justerad betalplan, december 2024, godkänns samt att den gäller från och med den 5 december 2024.

## BILAGA 1 BETALPLAN FÖR SPÅRVÄG SYD

Region Stockholm är enligt Sverigeförhandlingens ramavtal 6 – Stockholm huvudman för utbyggnaden och ansvarig för planering, den formella handläggningen och genomförandet av Kollektivtrafikobjekt Spårväg Syd.

Under 2024 har Region Stockholm, genom projektet, konstaterat att framdriften av Spårväg Syd har påverkat tidplanen. Genom förskottering från regionen och kommunerna har projektet en finansiell överlikviditet som är tillräcklig för år 2024, varpå tillkommande medfinansiering under 2024 behöver senareläggas. Regionens och Kommunernas förskottering enligt förskotteringsavtalet framgår av åren 2020 – 2023.

Region Stockholm, genom projektet, har tagit fram en ny betalplan för Spårväg Syd. Betalplanen är justerad dels för att samlat redovisa förskotteringen för åren 2020 – 2023 dels efter den uppkomna situationen och det tidsmässiga behovet av parternas medfinansiering till Kollektivtrafikobjekt. Vid eventuell förändrad inriktning eller ändringar av förutsättningar för projektet kan betalplanen därefter behöva revideras.

Samråd har skett med övriga medfinansierande parter i ekonomirådet samt med Sekretariatet för uppföljningen av storstadsavtalen under hösten 2024.

### Betalplan Spårväg Syd, december 2024

Finansiering	Avtal:	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2035
Stockholm stad	298	2,1	12,9	12,9	17,2	-	-	-	17,6	24,8	19,0	75,1	65,9	39,0	11,0	-	-	-
Huddinge kommun	731	5,3	31,5	31,5	42,0	-	-	-	59,4	83,6	76,3	265,7	250,3	133,3	30,0	-	-	278,0
Region Stockholm	363	2,6	15,6	15,6	20,8	-	-	0,2	21,6	30,2	22,6	92,0	82,3	47,5	12,0	-	-	-
Staten	2 408	-	-	-	-	-	95,1	129,1	151,0	211,4	332,0	67,2	151,5	280,4	433,0	260,0	19,5	278,0
varav Nationell plan	803	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	143,6	143,7	400,4	115,0	-	-
varav Länsplan	878	-	-	-	-	-	1,0	1,7	138,3	193,6	308,2	44,5	-	110,9	-	80,0	-	-
varav Trängselskatt	727	-	-	-	-	-	94,1	127,4	12,7	17,8	23,8	22,7	7,9	25,9	32,6	65,0	19,5	278,0
<b>Summa</b>	<b>3 800</b>	<b>10,0</b>	<b>60,0</b>	<b>60,0</b>	<b>80,0</b>	<b>-</b>	<b>95,1</b>	<b>129,3</b>	<b>249,6</b>	<b>350,0</b>	<b>450,0</b>	<b>500,0</b>	<b>550,0</b>	<b>500,2</b>	<b>486,0</b>	<b>260,0</b>	<b>19,5</b>	<b>-</b>

Beloppen är angivna miljoner kronor, i prisnivå januari 2016.

- Beloppen är angivna miljoner kronor, i prisnivå januari 2016.
- Till följd av avrundning av beloppen kan avvikelser mellan total- respektive delsummor förekomma.

Betalplanen för Spårväg Syd gäller från och med den 5 december 2024 och ersätter Kollektivtrafikobjektet Spårvägs syds tidsmässiga finansieringsplaner i tabell 1.2, del av 1.3 samt 2.2 enligt Ramavtalets bilaga 1. Förskotteringsavtalet är ett avslutat avtal.

Stockholm stads protokollsanteckning angående beslut om Spårväg Syd, på Styrelsemöte Sverigeförhandlingen ramavtal 6, den 5 december 2024

Stockholms stad stödjer ärendet om Spårväg syd i delarna om att skjuta fram kontrollstation 1 och att projektets aktiviteter hålls till ett minimum för att begränsa förgäveskostnader, fram till beslut om Kontrollstation 1.

Stockholms stad ser med oro på de åtgärder som Projektet bedömer som nödvändiga för att inte omöjliggöra Spårväg Syd i sträckningen för Tvärförbindelse Södertörn och de kostnader för projektets verksamhet som följer av detta. Stockholms stad är därför tveksamma till om detta överensstämmer med beslutet om att hålla projektets aktiviteter till ett minimum för att begränsa förgäveskostnader. Stadens anser därför att det behövs fördjupad information till Parterna innan Regionen går vidare med föreslagna åtgärder.

Stockholms stad stödjer även beslutet om att godkänna föreslagen betalplan för Spårväg Syd. Staden vill dock framföra att beloppet för år 2025 inte överensstämmer med den prognos som Projektet presenterat för samma år. Stockholm stad anser därför att det är viktigt att fakturering från Regionen ska ske i enlighet med Sverigeförhandlingen ramavtal 6, bilaga 1, ”Fakturering är produktionsbaserad och variationer kan förekomma mellan åren.”. Detta betyder att projektet enbart ska fakturera efter att kostnaden för projektet har uppstått, eftersom Regionen inte ska behöva stå med en överlikviditet bestående av projektmedel.