



SVERIGEFÖRHANDLINGEN

TILLÄGGSAVTAL TILL RAMAVTAL 6 INOM SVERIGEFÖRHANDLINGEN

Tilläggsavtal

till Ramavtal 6 – Storstad Stockholm – inom Sverigeförhandlingen

Parter

1. Staten, genom Sverigeförhandlingen
2. Region Stockholm
3. Stockholms stad
4. Solna stad
5. Huddinge kommun
6. Täby kommun
7. Vallentuna kommun
8. Österåkers kommun

Var och en benämns nedan "**Part**" och gemensamt "**Parterna**". Staten genom Sverigeförhandlingen benämns enskilt för "**Staten**". Region Stockholm benämns enskilt för "**Regionen**". Stockholms stad, Solna stad, Huddinge kommun, Täby kommun, Vallentuna kommun och Österåkers kommun benämns nedan enskilt "**Kommunen**" och gemensamt "**Kommunerna**". Alla tidigare referenser i Ramavtal 6 – Storstad Stockholm, daterat den 21 april 2017, inklusive bilagor och tillhörande Objektavtal, (i detta avtal tillsammans benämnda "**Ramavtal 6**") till Stockholms läns landsting ska utgöra en referens till Region Stockholm.

Övriga definierade begrepp som används i detta tilläggsavtal ska ha den betydelse som anges i Ramavtal 6.

1 Bakgrund

Parterna har genom Ramavtal 6, träffat överenskommelse om finansiering och genomförande av infrastruktur för cykeltrafik (Cykelobjekten), utbyggnad av kollektivtrafik (Kollektivtrafikobjekten), och bostadsåtaganden i Stockholms län (Bostadsåtagandena), tillsammans benämnt Projektet enligt definition i Ramavtal 6.

Ramavtal 6 innehåller bestämmelser om finansiering, ansvarsfördelning och hantering av kostnadsökningar, inklusive ett tak för kostnadsökningar för Kollektivtrafikobjekten jämfört med angiven kostnad vid ingående av Ramavtal 6. Efter att Ramavtal 6 ingåtts har det träffats överenskommelser mellan Regionen och Kommunerna för att möjliggöra en tidigareläggning av trafikstart för respektive Kollektivtrafikobjekt (med undantag för Solna stad) avseende förskottering av finansiering och medfinansiering för respektive Kollektivtrafikobjekt (med undantag för Tunnelbanestation Hagalund). Detta har medfört att de ursprungliga betalplanerna har uppdaterats för att avspegla detta.

Det har dock konstaterats att de förväntade kostnaderna för Kollektivtrafikobjektet Spårväg syd överstiger tidigare beräknade nivåer och att det finns behov av att reglera hanteringen av dessa kostnadsökningar samt tydliggöra Parternas ansvar. Regeringen har därför tillsatt en förhandlingsperson för att tillsammans med övriga Parter hantera situationen. Parterna har nu enats om att reglera frågorna genom detta tilläggsavtal.

Parterna har vidare enats om att Kollektivtrafikobjektet Tunnelbanestation Hagalund inte längre ska omfattas av Ramavtal 6 och hanteras inom ramen för Sverigeförhandlingen, utan istället från och med ikraftträdande av detta tilläggsavtal ska omfattas av Stockholmsförhandlingen.

Parterna har därför denna dag kommit överens om detta tilläggsavtal med bilagor (i det följande benämnt "**Tilläggsavtal(et)**").

2 Gällande avtal

Parternas åtaganden regleras i Ramavtal 6. Ramavtal 6 anger att Parternas ansvar för finansiering jämte kostnadsökningar för Kollektivtrafikobjekten är begränsat till ett gemensamt tak om 25 100 miljoner kronor (Ramavtalets punkt 6.2 och bilaga 1) i prislåst januari 2016, med särskilda regler för hantering av eventuella fördyringar för Kollektivtrafikobjektet Tunnelbanestation Hagalund (punkt 6.8 i Ramavtalet), dvs. Kollektivtrafikobjektet Tunnelbanestation Hagalund är inkluderat i detta gemensamma tak.

Vid kostnadsökningar utöver taket för respektive Kollektivtrafikobjekt, samt vid andra eventuella ändrade förutsättningar, ska frågan hanteras genom samråd och förhandling mellan berörda Parter enligt principerna i punkt 15 i Ramavtalet. Såvida inte Parterna enas om det genom tilläggsavtal finns det dock inte någon skyldighet för Part att enligt villkoren i Ramavtal 6 tillskjuta finansiering/medfinansiering utöver de maximala belopp som anges i Ramavtal 6.

3 Syfte

Syftet med Tilläggsavtalet är att förändra omfattning, tidplan och finansiering för Kollektivtrafikobjektet Spårväg syd samt tillhörande Cykelobjekt och bostadsåtagande enligt vad som anges i Tilläggsavtalet. Som anges ovan ska därutöver Kollektivtrafikobjektet Tunnelbanestation Hagalund överföras från Sverigeförhandlingen till Stockholmsförhandlingen. Tilläggsavtalet reglerar dessa förändringar samt uppdateringar av tid- och betalplaner för övriga Kollektivtrafik- och Cykelobjekt.

Utöver de uttryckliga förändringar som beskrivs i detta Tilläggsavtal gäller Ramavtal 6 med oförändrade villkor.

4 Ändringar i Kollektivtrafikobjektens omfattning, tidplan och finansiering

4.1 Tunnelbanestation Hagalund utgår

Parterna är överens om att Kollektivtrafikobjektet Tunnelbanestation Hagalund inte längre ska hanteras inom ramen för Sverigeförhandlingen och därmed inte längre omfattas av Ramavtal 6 eller detta Tilläggsavtal. Ansvar, finansiering och genomförande av Tunnelbanestation Hagalund ska istället regleras inom ramen för Stockholmsförhandlingen och tillhörande avtal mellan berörda parter.

Genom ikraftträdande av detta Tilläggsavtal bekräftar Parterna att Tunnelbanestation Hagalund upphör att omfattas av Ramavtal 6. Samtliga referenser till Tunnelbanestation Hagalund i Ramavtal 6 samt Objektavtalet för Tunnelbanestation Hagalund ska därmed upphöra att gälla, inklusive men utan begränsning till punkt 6.8 i Ramavtalet samt Ramavtalet bilaga 2 punkt 2.4 och 5.1.4.

Till undvikande av tvivel innebär det ovanstående att samtliga beloppsangivelser som anges i Ramavtal 6 samt Tilläggsavtalet ska exkludera belopp som avser Tunnelbanestation Hagalund.

Exkluderingen av Kollektivtrafikobjektet Tunnelbanestation Hagalund från Sverigeförhandlingen genom detta Tilläggsavtal förutsätter att tilläggsavtal till Huvudavtalet för Stockholmsförhandlingen

med motsvarande inkludering av Kollektivtrafikobjektet Tunnelbanestation Hagalund träder i kraft och ska således ske med verkan från den tidpunkt då bägge dessa avtal trätt i kraft. För det fall att båda tilläggsavtalen inte träder i kraft, eller under perioden fram till att så sker, ska samma villkor för Kollektivtrafikobjektet Tunnelbanestation Hagalund gälla som innan detta Tilläggsavtal. Övriga delar av detta Tilläggsavtal är inte avhängiga av att Kollektivtrafikobjektet Tunnelbanestation Hagalund inkluderas i Stockholmsförhandlingen och träder således i kraft oberoende av detta.

Som en följd av vad som anges ovan ska även det bostadsåtagande för Solna stad som anges i Ramavtal 6 överföras till Stockholmsförhandlingen.

4.2 Förändring av Spårväg syd

4.2.1 Bakgrund

Ramavtal 6 omfattar Kollektivtrafikobjektet Spårväg syd med ursprunglig planerad sträckning mellan Flemingsberg och Älvsjö.

Genom utredningar och genomlysningar som har genomförts efter ingående av Ramavtal 6 har det visats att investeringskostnaden för Kollektivtrafikobjektet Spårväg syd, enligt ursprunglig specifikation, kraftigt överstiger den i Ramavtalet avtalade finansieringen och därmed inte kan genomföras inom den budgetram som överenskommits genom Ramavtalet. I Ramavtalet punkt 6.1 noteras att projektmedlen är uppdelade på respektive Kollektivtrafikobjekt och att förändringar av omfattning/utformning och/eller fördyringar av ett Kollektivtrafikobjekt gäller enskilt för det Kollektivtrafikobjekt som omfattas av förändringen och inte för Kollektivtrafikobjekten sammantaget. Detta innebär att sådana situationer därmed måste hanteras med avseende på det/de Kollektivtrafikobjekt som påverkas av sådana omständigheter.

4.2.2 Syfte och omfattning

Kollektivtrafikobjektet Spårväg syd i dess ursprungliga omfattning, beskrivs i sin helhet i Ramavtalet bilaga 2, punkt 2.2. Syftet med Tilläggsavtalet är att möjliggöra genomförandet av en första etapp av Kollektivtrafikobjektet Spårväg syd, mellan pendeltågsstationen i Flemingsberg och tunnelbanestationen i Skärholmen via bland annat Masmo och Kungens Kurva, i det följande benämnt "**Kollektivtrafikobjekt Spårväg syd etapp 1**". Parterna är överens om att i samverkan söka åstadkomma en snabb och kostnadseffektiv framdrift av Kollektivtrafikobjektet Spårväg syd etapp 1 så att det kan verkställas inom de finansieringsramar som läggs fast genom Tilläggsavtalet. Kollektivtrafikobjektet Spårväg syd etapp 1 beskrivs i bilaga 2, punkt 2.2, till detta Tilläggsavtal. De justeringar som görs genom detta Tilläggsavtal med avseende på Kollektivtrafikobjektet Spårväg syd ska även äga tillämpning på berört Objektavtal, vilket ska dokumenteras (med avseende på Objektavtalet) på det sätt som Projektstyrelsen beslutar.

Som en följd av de ändringar som görs avseende Kollektivtrafikobjektet Spårväg syd utgår tre av Huddinge kommuns Cykelobjekt, nummer 21, 23 och 24. De justeringar avseende dessa Cykelobjekt som görs genom detta Tilläggsavtal med avseende på Kollektivtrafikobjektet Spårväg syd ska även äga tillämpning på berört Objektavtal.

För att det ska vara möjligt att genomföra Kollektivtrafikobjektet Spårväg syd i dess helhet från Flemingsberg till Älvsjö krävs en ny överenskommelse om finansiering. I enlighet med Ramavtalet jämte detta Tilläggsavtal föreligger det inga förpliktelser för Part att finansiellt medverka till ett genomförande av vidare utbyggnad av Spårväg syd.

4.2.3 Ändrad omfattning av bostadsåtagande tillhörande Kollektivtrafikobjektet Spårväg syd

Som en följd av vad som anges ovan minskas Huddinge kommuns åtagande enligt punkt 3.4 och 4.2 i Objektavtalet till 15 500 bostäder. Parterna är därutöver överens om att det ska tillsättas en arbetsgrupp som får i uppdrag att se över om och hur inför Tilläggsavtalet uppkomna frågor rörande bostadsbyggande kan omhändertas. Vardera part utser en representant där Staten är ordförande. Arbetsgruppen har att slutrapportera arbetet till ordförande för Styrelsen senast ett år efter Tilläggsavtalets ikraftträdande.

4.2.4 Finansiering av Kollektivtrafikobjektet Spårväg syd etapp 1

Investeringskostnaden för Kollektivtrafikobjektet Spårväg syd etapp 1 är beräknad till 5 000 miljoner kronor, i prisnivå januari 2016 (vilket är den prisnivå som används genomgående i Tilläggsavtalet). Statens bidrag till investeringskostnaden uppgår till 3 167,9 miljoner kronor. Regionens och kommunernas samlade bidrag till investeringskostnaden uppgår till 1 832,1 miljoner kronor. Se tabell 1.1 i bilaga 1 till detta Tilläggsavtal.

Parterna är vidare eniga om att det ska finnas en riskavsättning för Spårväg syd etapp 1 som kan ianspråktagas om fördyringar uppkommer och under förutsättning att beslut om ianspråktagande fattas enligt villkoren i Ramavtal 6. Riskavsättningen ska uppgå till ett totalt belopp om 500 miljoner kronor. Statens bidrag till den gemensamma riskavsättningen uppgår till 316,5 miljoner kronor. Regionens och kommunernas samlade bidrag till den gemensamma riskavsättningen uppgår till 183,5 miljoner kronor. Se tabell 3 i bilaga 1 till detta Tilläggsavtal.

Parternas åtaganden om finansiering/medfinansiering för Kollektivtrafikobjektet Spårväg syd etapp 1, inklusive Parternas åtagande avseende avtalad riskavsättning, ska uppgå till samt fördelas mellan Parterna enligt vad som anges i bilaga 1 till detta Tilläggsavtal, som har uppdaterats i relevanta delar och ersätter nuvarande bilaga 1 till Ramavtalet i sin helhet samt de belopp som anges i punkt 6.1 i Ramavtalet.

Skulle genomförandet av Kollektivtrafikobjekt Spårväg syd etapp 1 visa sig vara beroende av tillskjutande av ytterligare medel gäller Ramavtalets principer, varvid det noteras att Ramavtalet och detta Tilläggsavtal inte förbinder Part att bidra med finansiering utöver de belopp som anges i Tilläggsavtalet. Om Parterna i en sådan situation, via förnyad överenskommelse, enas om att tillskjuta ytterligare medel så noteras att Staten genom Tilläggsavtalet inte tillskjutit utökad finansiering för fördyringar orsakade av att indexeffekter medfört en kostnadsökning som överstiger den uppräknade av det avtalade kostnadstaket som sker med KPI och att detta även framgent kommer att vara Statens hållning.

Oaktat vad som anges i punkt 4.1 viii i bilaga 2 till detta Tilläggsavtal, är Parterna överens om att Regionen ansvarar för de återställningsarbeten som krävs på grund av Kollektivtrafikobjektet Spårväg syd etapp 1:s genomförande till motsvarande eller jämförbar funktion. Dessa återställningsarbeten ska bekostas av Projektmedel samt redovisas och rapporteras enligt vad som anges i punkt 6 i Ramavtalet. Vid tillämpning av Ramavtalet punkt 6.2 samt 15 ska återställningsarbeten och kostnaderna för dem hanteras på samma sätt som Kollektivtrafikobjektet och kostnaderna för det.

4.2.5 Tid- och betalplan för Kollektivtrafikobjektet Spårväg syd etapp 1

Tidplanen för Kollektivtrafikobjektet Spårväg syd etapp 1 framgår av bilaga 2 till detta Tilläggsavtal. Tidplanen är exklusiv tid för eventuella överklaganden.

Betalplanen för Parts respektive finansieringsåtagande till utbyggnaden av Kollektivtrafikobjektet Spårväg syd etapp 1 ska tas fram för beslut av Styrelsen senast vid första styrelsemötet efter

Tilläggsavtalets ikraftträdande. Betalplanen ska vara anpassad efter den uppdaterade tidplanen för genomförandet av Kollektivtrafikobjektet Spårväg syd etapp 1.

5 Finansiering och övriga justeringar av betalplan

5.1 Nytt kostnadstak

Som anges i punkt 4 förändras Parternas finansieringsåtagande och kostnadstak för Tunnelbanestation Hagalund och Spårväg syd etapp 1, trots att Ramavtal 6 inte medför något åtagande för Part att gå in med finansiering utöver däri avtalade kostnadstak. Utöver vad som anges i punkt 4 ska inga förändringar vad gäller Parternas finansieringsåtagande avseende Kollektivtrafikobjekten göras.

5.2 Eventuella fördyringar

Det är Parternas gemensamma strävan att söka tillse att inga fördyringar tillkommer. Ramavtal 6 jämte detta Tilläggsavtal ska därvid inte anses förbinda Part att bidra med finansiering utöver de belopp som särskilt avtalats häri.

5.3 Justeringar av betalplan

En justering av betalplanen kan genomföras årligen vid behov med utgångspunkt i framdriften av Kollektivtrafikobjekten. Detta innebär att de årliga inbetalningsbeloppen vid behov justeras inom ramen för beslutad betalplan och att den maximala partsfinansiering som häri avtalats således inte ska påverkas av sådan justering. En eventuell justering av betalplanen för nästkommande år ska beslutas av Styrelsen vid det första mötet på hösten inom Styrelsen (vilket förväntas infalla inte senare än kring månadsskiftet september/oktober respektive år). Detta gäller för samtliga Kollektivtrafikobjekt med undantag av Roslagsbanan till city.

6 Arbetssätt för utökad kostnadskontroll

Parternas gemensamma strävan är att söka tillse att fördyringar jämfört med i Ramavtal 6 angiven kostnad inte ska uppstå. Sedan år 2021 tillämpas kontrollstationer för att säkerställa ramavtalad kostnad, funktion och tid, i enlighet med styrelsebeslut *PM Kontrollstationer*. I syfte att minska risken för kostnadsökningar ska utökad kostnadskontroll tillämpas för att säkerställa tidig beredskap och partsdiskussion i god anda.

Regionen ska säkerställa att arbetet med Kollektivtrafikobjekten genomförs med utgångspunkt i en handlingsplan för att minska osäkerheter och kostnader så att den ramavtalade budgetramen kan hållas. Regionen ska återkommande till Styrelsen och Projektstyrelsen rapportera status vad avser kostnad, funktion och tid för Kollektivtrafikobjektets genomförande. Risker ska särskilt redovisas för Styrelsen och Parter för att möjliggöra gemensam riskhantering.

Om risk för kostnadsökningar bedöms föreligga ska Regionen till Styrelsen och Projektstyrelsen ta fram konsekvensbeskrivningar av tillkommande, potentiellt kostnadshöjande förutsättningar/krav/risker/problem så snart de uppdagas samt förslag till hantering av möjliga, kostnadsbesparande åtgärder.

7 Solna stads utträde

Mot bakgrund av att Tunnelbanestation Hagalund inte längre ska omfattas av detta Tilläggsavtal eller av Ramavtal 6 utan hanteras inom ramen för Stockholmsförhandlingen, är Parterna överens om att Solna stad utträder som part ur Ramavtal 6 genom detta Tilläggsavtal, vilket ska ske med verkan efter det att även det tilläggsavtal som ingås inom ramen för Stockholmsförhandlingen (och som avser att inkludera Tunnelbanestation Hagalund i Stockholmsförhandlingen) träder i kraft (se även punkt 4.1).

Som anges i Tilläggsavtalet ska även det Objektavtal som avser Tunnelbanestation Hagalund upphöra att gälla med verkan från ikraftträdande av Tilläggsavtalet. Solna stad utträder därmed även ur relevant Projektstyrelse och övriga organ kopplade till Sverigeförhandlingen. Solna stad har därmed inga rättigheter eller skyldigheter enligt detta Tilläggsavtal eller Ramavtal 6, då dessa överförs till Stockholmsförhandlingen.

8 Villkor för Tilläggsavtalets giltighet

Samtliga Parter har denna dag undertecknat detta Tilläggsavtal. Ikraftträdande av detta Tilläggsavtal är villkorat av att samtliga nedanstående beslut fattas senast den 31 december 2025:

- Regeringen godkänner detta Tilläggsavtal,
- Regionens regionfullmäktige godkänner detta Tilläggsavtal genom ett beslut som vinner laga kraft, och
- Stockholms, Solnas, Huddinges, Täbys, Vallentunas och Österåkers respektive kommunfullmäktige godkänner detta Tilläggsavtal genom ett beslut som vinner laga kraft.

Efter ikraftträdande av Tilläggsavtalet ska det utgöra en integrerad del av Ramavtal 6 och gälla så länge som Ramavtal 6 består.

Detta avtal är upprättat i åtta likalydande exemplar varav Parterna tagit var sitt.

Stockholm den 24 oktober 2025

Staten genom Sverigeförhandlingen
Catharina Elmsäter Svärd

Region Stockholm
Aida Hadzialic

Stockholms Stad
Karin Wanngård

Täby kommun
Erik Andersson

Solna stad
Sara Kukka Salam

Alessandra Wallman Cavalera

Vallentuna kommun
Johan Skog

Huddinge kommun
Sara Heelge Vikmång

Camilla Broo

Österåkers kommun
Richard Orgård

Bilagor

Bilaga 1. Finansieringsplan (ersätter tidigare bilaga 1 till Ramavtal 6 i sin helhet)

Bilaga 2. Specifikation inklusive tidplan (ersätter tidigare bilaga 2 till Ramavtal 6 i sin helhet)

TILLÄGGSAVTAL TILL RAMAVTAL 6 – BILAGA 1 – FINANSIERINGSPLAN

Denna bilaga syftar till att beskriva hur Projektet ska finansieras och betalas.

Beloppen i denna Bilaga 1 är angivna i prisnivå januari 2016. Beloppen ska räknas om med hänsyn till förändringen i KPI från januari 2016 och intill dess att respektive Part ska tillskjuta medel enligt vad som anges i denna Bilaga 1.

Till följd av avrundning av beloppen i denna Bilaga 1 kan avvikelser mellan total- och delsummor förekomma.

1. Finansiering av samt årlig investeringsplan för Kollektivtrafikobjekten

Parternas åtaganden vad gäller finansiering och medfinansiering av respektive Kollektivtrafikobjekt samt respektive Parts ansvar för fördyringar såvitt avser Kollektivtrafikobjekten (riskavsättning) framgår av Tabell 1.1. Riskavsättning redovisas i en separat kolumn i Tabell 1.1 och resterande belopp i Tabell 1.1 redovisas således exklusive riskavsättning.

Hantering av ansvar för kostnadsförändringar beskrivs i avsnitt 6 i Ramavtalet samt i avsnitt 3 i denna bilaga.

Tabell 1.1 Finansiering av Kollektivtrafikobjekten

Miljoner kronor					
	Fridhemsplan - Älvsjö	Roslagsbanan till City	Spårväg syd etapp 1	Risk- avsättning*	Summa
Statlig medfinansiering	8 366	3 554	3 168	1 444	16 532
varav Trängselskatt	4 654	2 119	727	0	7 500
Region Stockholm	1 078	1 023	695	308	3 103
Kommunal medfinansiering					
Stockholms stad	2 056	275	329	246	2 906
Täby kommun	0	836	0	77	913
Vallentuna kommun	0	394	0	36	430
Österåkers kommun	0	418	0	39	457
Huddinge kommun	0	0	808	50	858
Summa finansiering	11 500	6 500	5 000	2 200	25 200

Med "riskavsättning" avses i denna bilaga Parts fördyringsansvar enligt punkt 6.2 i Ramavtalet.

Av Statens utökade finansiella tillskott till Spårväg syd etapp 1 (inklusive riskreserv) som görs via detta Tilläggsavtal utgör 385,5 miljoner kronor finansiering via länsplan.

Utöver vad som anges i Tabell 1.1, dvs. utanför Projektmedlen, svarar Regionen för finansiering och anskaffning av fordon, depåer och depåanslutningar, till en kostnad om 5,1 miljarder kronor. Utanför Projektmedel ligger även Kommunernas Bostadsåtaganden och finansiering av Cykelobjekten.

2. Finansiering och medfinansiering fördelat på respektive Kollektivtrafikobjekt

Parternas årliga tillskott (finansiering respektive medfinansiering, exklusive riskavsättningar) för respektive Kollektivtrafikobjekt, med undantag för Spårväg syd etapp 1, framgår av objektens betalplaner, se Tabell 2.1 och Tabell 2.2. Fakturering är produktionsbaserad och variationer kan förekomma mellan åren.

För Spårväg syd etapp 1 ska betalplanen för respektive parts åtagande fördelat per år tas fram för beslut av Styrelsen senast vid första styrelsemötet efter Tilläggsavtalets ikraftträdande. Betalplanen ska vara anpassad efter den uppdaterade tidplanen och genomförandet av Kollektivtrafikobjekt Spårväg syd etapp 1.

Kommunerna kommer att svara för tillskott av en del av Statens finansieringsåtagande ("Bostadstillskottet"). Respektive Kommuns Bostadstillskott framgår av Tabell 4 och ingår i de belopp som anges i Tabell 2.1 och Tabell 2.2. Bostadstillskotten kommer att återbetalas till respektive Kommun när dess Bostadsåtagande är uppfyllt. Sådan återbetalning sker enligt avsnitt 4.

Tabell 2.1 – Älvsjö – Fridhemsplan

Miljoner kronor, Prisnivå 2016	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	Totalt
Stockholms stad medfinansiering	26	39	0	21	68	226	318	553	774	87	-55	0	0	0	0	0	2 056
Stockholms stad förskott	0	0	0	0	0	0	229	229	229	0	0	0	0	0	0	-688	0
Region Stockholm	14	21	0	8	27	88	215	307	385	34	-21	0	0	0	0	0	1 078
Nationell plan	0	0	0	0	0	0	0	0	0	888	945	722	477	0	0	0	3 032
Länsplan	0	0	0	0	0	0	0	0	0	199	214	162	105	0	0	0	680
Trängselskatt	0	0	183	236	171	134	183	200	432	240	186	211	422	821	548	688	4 654
Totalt	40	60	183	265	265	448	945	1 289	1 820	1 448	1 269	1 095	1 004	821	548	0	11 500

Tabell 2.2 – Roslagsbanan till City

Roslagsbanan till City	Summa	2020-2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035*	2036	2037	2038	2039	2040	Summa	Risk	Summa
Investeringskostnad	6500,0	221,9	218,0	237,0	281,0	275,0	316,0	262,0	510,0	635,0	747,0	685,0	527,0	557,0	544,0	383,0	60,0	41,0	6500,0		
Finansiering:																					
Stockholms stad	275	21,0	20,6	7,1	15,3	18,0	26,8	13,4	36,8	48,6	54,9	0,8	-7,2	1,1	2,0	11,5	2,5	1,7	275,0	25	300
Täby kommun	836	62,9	61,8	0,0	59,0	59,0	88,0	134,4	192,4	192,4	229,0	0,0	-243,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	836,0	77	913
Vallentuna kommun	394	29,8	29,3	8,8	26,4	30,2	44,4	31,5	69,5	86,4	93,3	1,2	-83,9	1,6	2,8	16,5	3,6	2,5	394,0	36	430
Österåker kommun	418	31,5	30,9	9,3	29,4	33,5	48,8	35,8	76,5	94,5	101,8	1,2	-103,8	1,7	3,0	17,5	3,9	2,6	418,0	39	457
Region Stockholm	1023	76,7	75,3	23,8	56,9	67,0	98,1	46,8	132,8	176,8	192,5	3,0	2,9	4,1	7,3	42,9	9,4	6,5	1023,0	94	1117
Nationell plan	1195	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	13,0	530,0	263,0	263,0	126,0	0,0	0,0	0,0	1195,0	274	1469
Länsplan	240	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,0	106,0	53,0	53,0	25,0	0,0	0,0	0,0	240,0	54	294
Trängselskatt	2119	0,0	0,0	187,9	94,1	67,3	9,9	0,1	2,1	36,3	59,5	42,8	646,0	232,5	377,9	294,5	40,5	27,7	2119,0	0	2119
Summa	6500,0	221,9	218,0	237,0	281,0	275,0	316,0	262,0	510,0	635,0	747,0	685,0	527,0	557,0	544,0	383,0	60,0	41,0	6500,0	600	7100

*Återbetalning av bostadsåtagande

3. Parternas ansvar för kostnadsförändringar

Parternas respektive ansvar för fördyringar fördelat på respektive Kollektivtrafikobjekt framgår av Tabell 3. Eventuella kostnadsminskningar för ett Kollektivtrafikobjekt i förhållande till Projektmedlen ska tillgodoräknas berörda Parter enligt samma fördelning.

Tabell 3 – Parternas respektive ansvar för kostnadsförändringar fördelat på respektive Kollektivtrafikobjekt

Riskavsättningar Miljoner kronor							
	Fridhemsplan - Älvsjö		Roslagsbanan till City		Spårväg syd etapp 1		Summa
Staten	800,0	72,7%	328,0	54,7%	316,5	63,3%	1 444,5
Region Stockholm	103,1	9,4%	94,4	15,7%	110,0	22,0%	307,5
Stockholms stad	196,7	17,9%	25,4	4,2%	23,5	4,7%	245,6
Täby kommun			77,2	12,9%			77,2
Vallentuna kommun			36,4	6,1%			36,4
Österåkers kommun			38,6	6,4%			38,6
Huddinge kommun					50,0	10,0%	50,0
Summa	1 100		600		500		2 200

4. Reglering av Kommunernas tillskott av den Statliga finansieringen och Bostadsåtaganden

Som anges i avsnitt 1 kommer Kommunerna tillskjuta Bostadstillskott. Omfattningen av Bostadstillskotten framgår av Tabell 4.

Bostadstillskotten ska återbetalas av Staten till Kommunen år 2035 om Kommunen uppfyllt sitt Bostadsåtagande vid denna tidpunkt. Om Kommunen inte uppfyllt sitt Bostadsåtagande vid denna tidpunkt ska Bostadstillskotten återbetalas så snart respektive Kommuns Bostadsåtagande uppfylls. Bostadstillskotten betalas dock ut av Staten till Kommunerna senast år 2040.

Tabell 4 – Bostadstillskott

Miljoner kronor				
	Roslagsbanan till City	Fridhemsplan - Älvsjö	Spårväg syd etapp 1	Summa:
Stockholms stad	8	688		696
Täby kommun	243			243
Vallentuna kommun	85			85
Österåkers kommun	105			105
Huddinge kommun			278	278
Summa	441	688	278	1 406

5. Finansiering och medfinansiering av Cykelobjekten

Som en del i den överenskommelse som träffats genom Ramavtalet har de Kommuner som anges nedan åtagit sig att genomföra de Cykelobjekt som anges nedan. Parternas finansiering av Cykelobjekten framgår av Tabell 5. Som framgår nedan finansierar Staten 25 procent av investeringsutgiften för nedan angivna Cykelobjekt. För Cykelobjekt med en total investeringsutgift på mer än 50 miljoner kronor betalar Staten årligen sin andel under utbyggnaden, för övriga Cykelobjekt betalar Staten ut sin andel när Cykelobjektet är färdigställt.

Som anges i Ramavtalet utgör finansiering avseende Cykelobjekt inte en del av Projektmedel. För det fall att merkostnader för Cykelobjekten uppkommer ska respektive Kommun svara för sådan merkostnad.

Tabell 5 – Finansiering av Cykelobjekt

Miljoner kronor									
	Summa	2019-2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Staten
Huddinge kommun	236,1	14,4		6,3	3,5	11,3	53,2	147,4	
7, 16 och 18	8,7	8,7							2,2
31	5,7	5,7							1,4
15	6,3	0,0		6,3					1,6
12	3,5	0,0			3,5				0,9
25	11,3	0,0				11,3			2,8
5, 6, 17 och 19	53,2	0,0					53,2		13,3
20	12,5	0,0						12,5	3,1
8-11, 13-14 och 22	44,9	0,0						44,9	11,2
Cykelgarage Flemingsberg	90,0	0,0						90,0	22,5
- Statlig medfinansiering	59,0	3,6		1,6	0,9	2,8	13,3	36,9	59,0
Täby kommun	31,0	17,0			7,0			7,0	
1a Arninge station	13,0	13,0							3,25
2a Roslags-Näsby från väst	7,0	0,0						7,0	1,75
2b Snabbcykel Roslags-Näsby	4,0	4,0							1,0
2c Täby centrum-Galoppfältet	7,0	0,0			7,0				1,75
- Statlig medfinansiering	7,8	4,3			1,8			1,8	7,75
Stockholm stad	198,0	21,3	60,2	14,9	2,6	11,0	11,0	77,0	
Liljeholmsbron	33,00	0,0				11,0	11,0	11,0	8,25
Årsta	10,00	6,8	0,5	0,1	2,6				2,5
Gamla stan - Tegelbacken	155,00	14,5	59,7	14,8				66,0	38,75
- Statlig medfinansiering	49,5	0,0		22,3	2,5			24,7	49,5
Summa investering	465,1	52,7	60,2	21,2	13,1	22,3	64,2	231,4	
Summa statlig medfinansiering	116,3	7,9	0,0	23,8	5,1	2,8	13,3	63,3	

- Tidplanen för flera av Huddinges cykelobjekt är direkt beroende av Spårväg syds tidplan och kan komma att justeras genom beslut i Styrelsen.
- Beloppen är angivna i miljoner kronor samt i prisnivå januari 2016. Belopp räknas om med hänsyn till förändringen av KPI i samband med att utbetalningen av statens medfinansiering betalas ut.
- Till följd av avrundning av beloppen kan avvikelser mellan total- och delsummor förekomma.

TILLÄGGSAVTAL TILL RAMAVTAL 6 – BILAGA 2 – SPECIFIKATION INKLUSIVE TIDPLAN

Denna bilaga syftar till att beskriva Kollektivtrafikobjektens respektive Cykelobjektens specifikation och tidplan. Denna bilaga ersätter tidigare bilaga 2 till Ramavtalet i sin helhet.

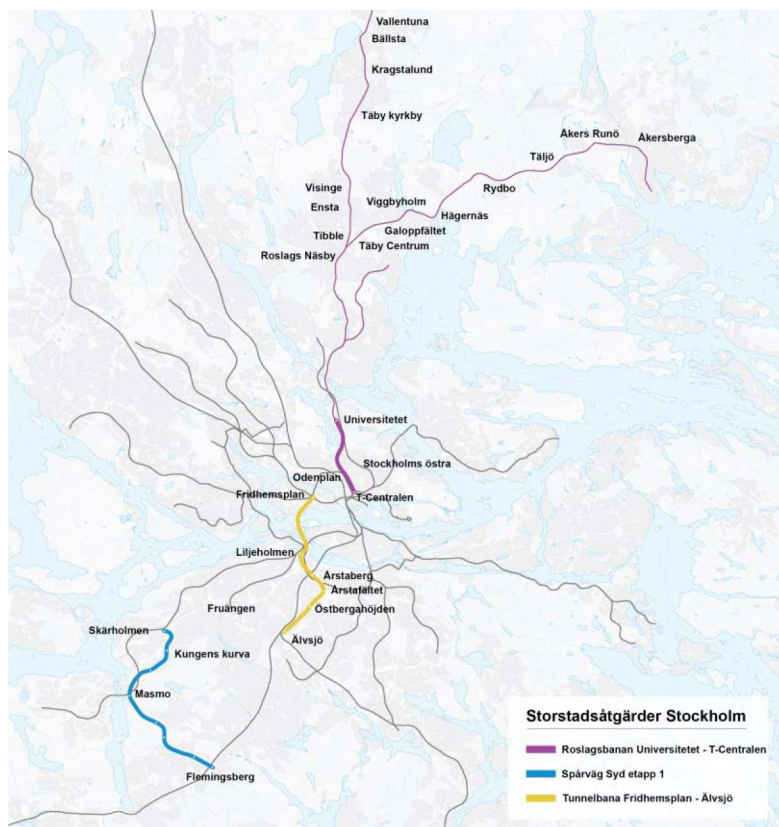
Genom Tilläggsavtalet har Parterna enats om att Kollektivtrafikobjektet Tunnelbanestation Hagalund inte längre ska omfattas av Ramavtalet och hanteras inom ramen för Sverigeförhandlingen, utan istället ska omfattas av Stockholmsförhandlingen från den tidpunkt och enligt de villkor som anges i Tilläggsavtalet. Kollektivtrafikobjektet Tunnelbanestation Hagalund är därmed inte inkluderat i denna bilaga.

1 Storstad Stockholm

1.1 I Projektet ingår följande Kollektivtrafikobjekt:

- Tunnelbanan Älvsjö -Fridhemsplan
- Roslagsbanan till City
- Spårväg syd

Kollektivtrafikobjekten beskrivs närmare i Punkt 2 nedan. Såvitt gäller nedanstående karta noteras att den endast redovisar de delar av Kollektivtrafikobjektet Spårväg syd som omfattas av Kollektivtrafikobjektet Spårväg syd etapp 1.



1.2 Cykelobjekten beskrivs närmare i Punkt 3 nedan.

2 Beskrivning av Kollektivtrafikobjekten

2.1 Tunnelbana Älvsjö - Fridhemsplan

Tunnelbanan ska gå från Älvsjö till Fridhemsplan i bergtunnel. Sex nya stationer omfattas: Fridhemsplan, Liljeholmen, Årstaberg, Årstafältet, Östbergahöjden och Älvsjö.

Tunnelbanestationerna planeras för en mittuppgång, med möjlighet för fler entréer i gatuplan. För stationerna Liljeholmen och Fridhemsplan planeras för anslutning till befintliga biljetthallar.

Parterna är medvetna om att det inte är möjligt att redan nu i detalj ange den standard som den utbyggda tunnelbanan ska ha. Vid bedömningen av vilken standard som kan förväntas för de sex nya stationerna är Parterna överens om att förutsättningarna för de nya stationerna ska motsvara vad som gäller för stationsstandard i 2013 års Stockholmsförhandlings utbyggnad.

Hela den nya sträckan beräknas bli ca åtta km.



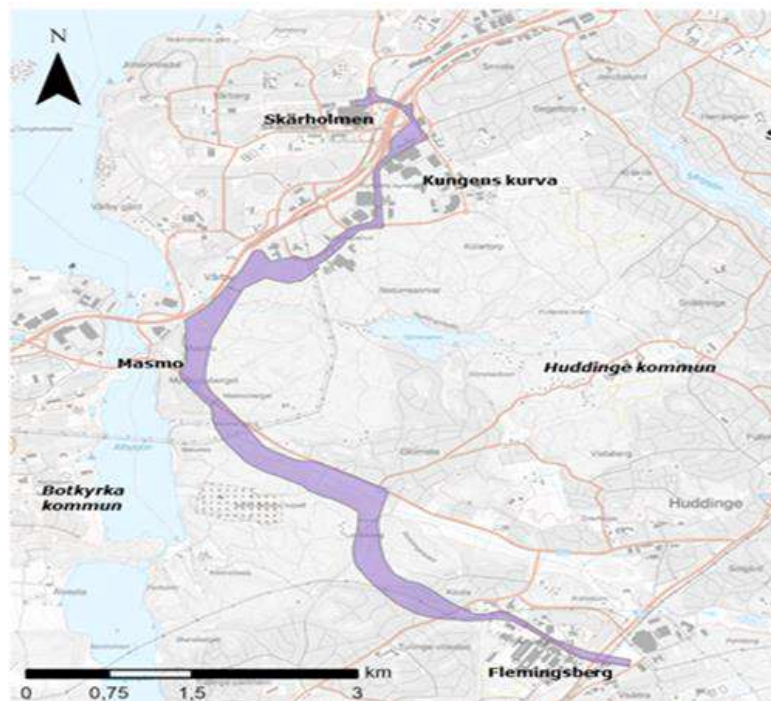
2.2 Spårväg syd etapp 1

Kollektivtrafikobjektet Spårväg syd etapp 1 planeras gå mellan pendeltågsstationen i Flemingsberg och tunnelbanestationen i Skärholmen via bland annat Masmo och Kungens Kurva. Kollektivtrafikobjektet Spårväg syd etapp 1 blir cirka 10 km långt och omfattar totalt åtta nya hållplatser. Samordnat med utbyggnaden av Spårväg syd etapp 1 genomförs även tillhörande depå i enlighet med Ramavtalet.

Detaljutförandet ska samordnas med planeringen av Kommunernas stadsutvecklingsprojekt, Tvärförbindelse Södertörn och Förbifart Stockholm samt med

regionala cykelstråk. Anslutningen till Flemingsberg ska möjliggöra en eventuell kommande förlängning till Flemingsbergsdalen. Anslutningen till Skärholmen ska möjliggöra en kommande förlängning till Älvsjö. Detta förutsätter en väl fungerande samverkan med fortlöpande utvärderingar av förslag till lösningar och stort förtroende mellan Parterna.

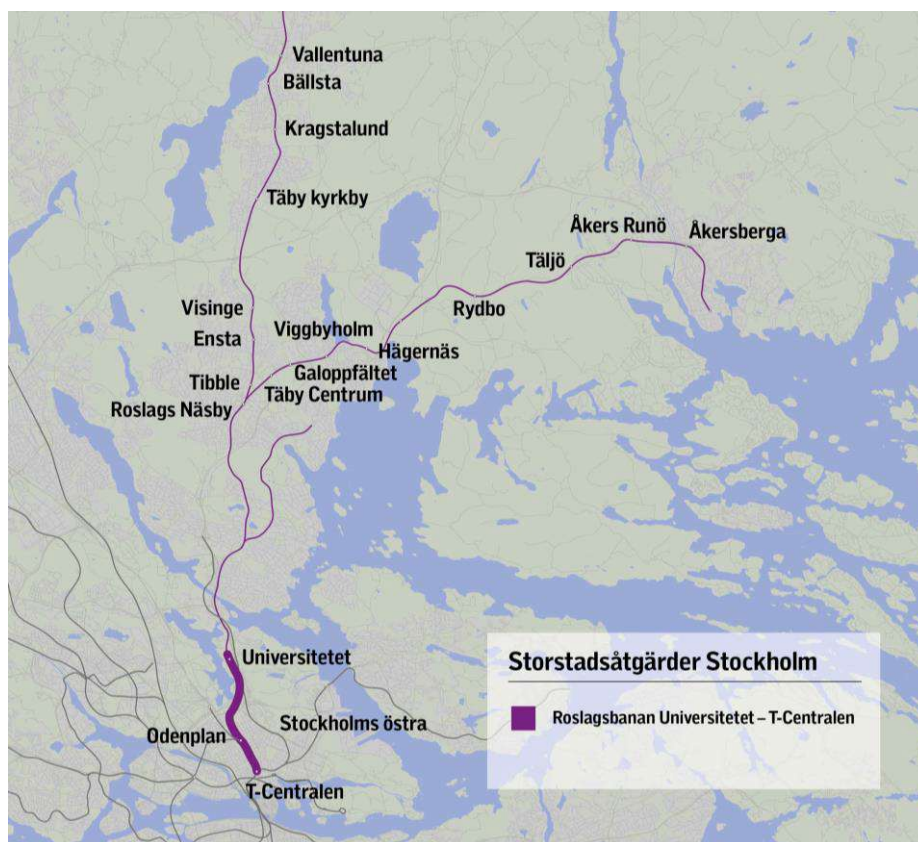
Parterna är medvetna om att det inte är möjligt att i detalj ange den standard som den utbyggda spårvägen ska ha. Utformningsfrågor längs med tänkt sträckning ska ske med utgångspunkt från Regionens lokaliseringsutredning 2024, med sträckning enligt nedanstående karta (dvs. utan bro över E4). Ett utförande som motsvarar detta ska således inte anses utgöra en standardhöjning.



2.3 Roslagsbanan till City

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. Befintlig station Universitetet ska fortsatt användas.

Parterna är medvetna om att det inte är möjligt att i detalj ange den standard som den utbyggda järnvägen ska ha. Vid bedömningen av vilken standard som kan förväntas för de nya stationerna är Parterna överens om att förutsättningarna för de nya stationerna ska motsvara vad som gäller för stationsstandarden i 2013 års Stockholmsförhandlings utbyggnad, med beaktande av justeringar nödvändiga för järnvägsstation. Ett utförande som motsvarar detta ska således inte anses utgöra en standardhöjning.



3 Beskrivning av Cykelobjekt för storstad Stockholm

Namngiven Kommun nedan åtar sig att genomföra följande överenskomna Cykelobjekt:

Stockholms stad

Nr Namn Cykelobjekt i Stockholm stad

- 1 Liljeholmsbron, åtgärder för bättre framkomlighet i stråket, cirka 0,45 km
- 2 Årsta, ny cykelbana mellan Årstabron och Årstabergsvägen, cirka 0,5 km
- 3 Cykelbro Gamla stan - Tegelbacken, breddning förbi Riddarholmen, flytbro vid Centralbron, totalt 0,52 km

Huddinge kommun

Nr Namn Cykelobjekt i Huddinge kommun

- | | | |
|---------|----|---|
| Grupp 1 | 5 | Björnkullaringen - Regulatorvägen, ny cykelbana/-länk 1,1 km |
| | 25 | Huddingevägen - Katrinebergsvägen, cykelbana/-länk breddas 6,2 km |
| | 31 | Smista allé - Ryttharhalsvägen, cykelbana/-länk breddas 1,5 km |
| Grupp 2 | 6 | Björnkullavägen - Alfred Nobels allé, ny cykelbana/-länk 0,4 km |

	10	Katrinebergsvägen - Glömstavägen/Gustav Adolfsvägen, ny cykelbana/-länk 2 km
	11	Loviseberg - Älggräsvägen (Tullinge), ny cykelbana/-länk 0,7 km
	18	Häradsvägen - Karin Boyes gata, ny cykelbana/-länk 0,8 km
Grupp 3	16	Förbifart Stockholm-Kungens kurvaleden, ny cykelbana/-länk 0,4 km
	17	Dialoggatan - Mickelsbergsvägen (Stockholm), ny cykelbana/-länk 2,8 km
Grupp 4	13	Glömstavägen - Kungens kurvaleden, ny cykelbana/-länk 1,9 km
	14	Botkyrkaleden - Skärholmsvägen, cykelbana/-länk breddas 3,2 km
	15	Skärholmsvägen - Rytthalsvägen, cykelbana/-länk breddas 2,5 km
Grupp 5	7	Hälsövägen - Alfred Nobels allé kommungräns, cykelbana/-länk breddas 1,1 km
	8	Katrinebergsvägen - Tvärförbindelse Södertörn, cykelbana/-länk breddas 1,4 km
	9	Glömstavägen - Katrinebergsvägen kommungräns, cykelbana/-länk breddas 1,2 km
	12	Glömstavägen - Talldalsvägen, cykelbana/-länk breddas 1,4 km
	19	Smistavägen-Häradsvägen, cykelbana/-länk breddas 1,5 km
	20	Gamla Södertäljevägen - Mickelsbergsvägen, cykelbana/-länk breddas 3,3 km
	22	Kungens kurvaleden - Ekgårdsvägen, cykelbana/-länk breddas 0,6 km
Objekt	G	Cykelgarage Flemingsberg, underjordiskt cykelgarage för ca 3 500 cyklar och tillhörande cykelservice

Not) Det noteras dock att vissa uppgifter om Cykelobjekten i vissa delar är inaktuella och kan komma att hanteras genom beslut i Styrelsen.

Täby kommun

Nr Namn Cykelobjekt i Täby kommun

- 1a Arninge Ullna, cykelväg till station 2,3 km
- 2a Västra Roslags-Näsby (a), cykelväg till station från väster, 1,1 km samt cykelparkering med 276 platser varav 120 med väderskydd/tak
- 2b Västra Roslags-Näsby (b), snabbcykelväg till station, nord-sydlig riktning 0,4 km samt cykelparkering med 140 platser varav 80 med väderskydd/tak.
- 2c Täby centrum - Galoppfältet, cykelväg med regional standard mellan Roslagsbanans stationer , 0,48 km.

4 Ansvarsfördelning och genomförande

4.1 Parterna är medvetna om att det är för tidigt att i detalj reglera hur åtgärderna i Kollektivtrafikobjekten ska genomföras. Parterna är dock överens om att nedanstående principer ska gälla för genomförandet. Åtgärderna i punkterna i-v ska bekostas av Projektmedel. Åtgärderna i punkterna vi-x ska bekostas på sätt som där anges.

- i. Regionen ska planera för, projektera, upphandla och genomföra utbyggnaden av Kollektivtrafikobjekten till avsedd funktion. Detta inkluderar spåranläggning, stationer, biljetthallar, uppgångar till och inklusive entré i gatuplan, hissar, rulltrappor med mera.
- ii. Regionen svarar för avstängningar eller omläggningar av befintlig SL-trafik, inklusive ersättningstrafik.

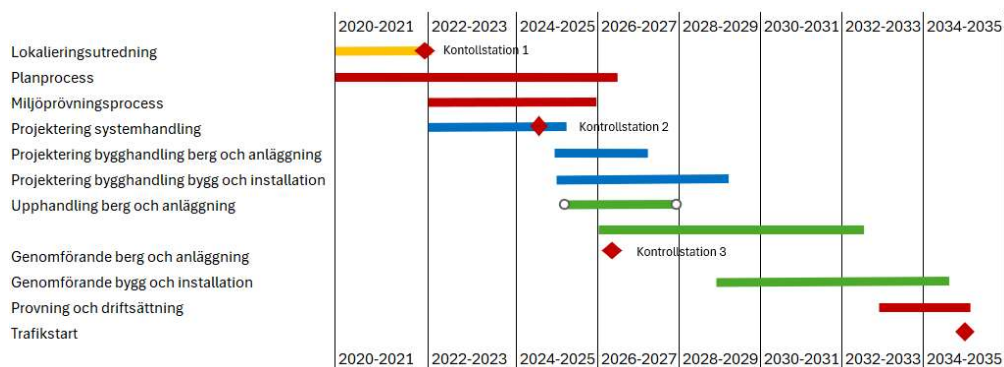
- iii. Regionen ska i utbyggnaden säkerställa möjligheten till omstigning mellan spårbunden SL-trafik.
- iv. Regionen svarar för att järnvägsplaner tas fram där så behövs, vilka ska fastställas av Trafikverket.
- v. Regionen svarar för att erforderliga myndighetstillstånd, inklusive bygglov och miljötillstånd, söks för åtgärderna. För det fall tillståndsansökningar kräver medverkan från annan Part åtar sig denne att biträda ansökan på lämpligt sätt.
- vi. Berörd(a) Kommun(er) ska ta fram erforderliga detaljplaner i nära samarbete med Regionen för Kollektivtrafikobjektens sträckningar samt nödvändiga depåer inklusive eventuella markanslutningar till spåranläggningar och berörda Parter förbinder sig att verka för att planerna antas och vinner laga kraft. Plats för erforderliga schakt- och ovanjordsanläggningar samt arbetstunnlar ska beaktas vid planläggning. Detaljplanerna bekostas av Projektmedel till den del det huvudsakligen påkallas för Kollektivtrafikobjektens genomförande.
- vii. Berörd(a) Kommun(er) och Regionen ska gemensamt ansvara för och sinsemellan jämnt dela på kostnaden för att möjliggöra omstigning mellan vägburen SL-trafik och Kollektivtrafikobjekten. Detta gäller dock inte utbyggnad av eventuella bussterminaler.
- viii. Åtgärder utanför biljetthall, plattformar och/eller bananläggning, t.ex. anpassningar, anslutningar och ombyggnad av broar, vägar, gator, gång- och cykelvägar, parkeringar, grönytor samt hårdgjorda ytor eller andra anläggningar ingår inte i Kollektivtrafikobjekten. Angående bytespunkter se punkt (iii) och (vii) ovan. Åtgärderna enligt denna punkt utförs och bekostas av den Part inom vars ansvarsområde sådan åtgärd ligger.
- ix. Parterna ska, med undantag för vad som anges i Ramavtal och Objektavtal, inom ramen för Kollektivtrafikobjekten och med beaktande av gällande rätt kostnadsfritt tillhandahålla befintliga och framtagna handlingar och underlag till varandra. Det kan t.ex. bestå av projekteringshandlingar, relationshandlingar och förvaltningsdata.
- x. Objektavtalen innehåller regleringar avseende hantering av mark och utrymme som ägs/förfogas av Part och som behövs för genomförandet av Projektet.

4.2 Ett Genomförandeavtal mellan Regionen och berörda Kommuner inom respektive Kollektivtrafikobjekt ska tas fram av Regionen, så snart som det är möjligt för godkännande i respektive Parts beslutande organ. Genomförandeavtalet ska behandla principerna för genomförandet och ska precisera tidplan, investeringskostnader, standard, kvalitetsnivåer, lokalisering av stationer och uppgångar etc. Parterna är överens om vikten av att gemensamt säkerställa Ramavtalet och respektive Objektavtal samt att avsaknaden av underskrivna Genomförandeavtal inte påverkar Parts åtagande att proaktivt och prioriterat samverka kring Kollektivtrafikobjektens genomförande.

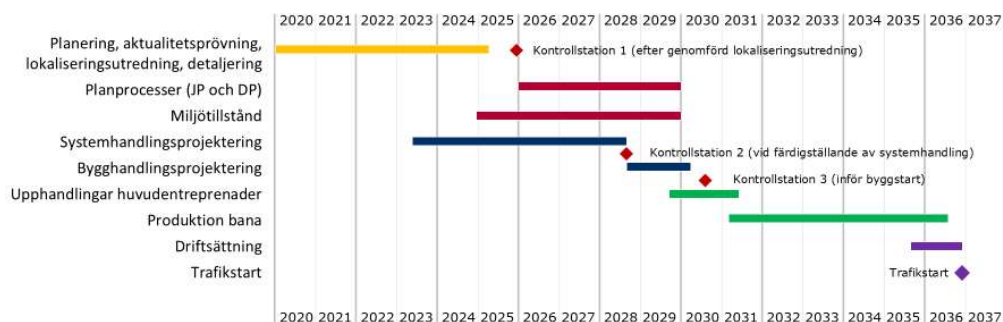
5 Tidplan

5.1 Följande tidplan ska gälla för Projektet. Tiderna är angivna exklusive tid för överklaganden.

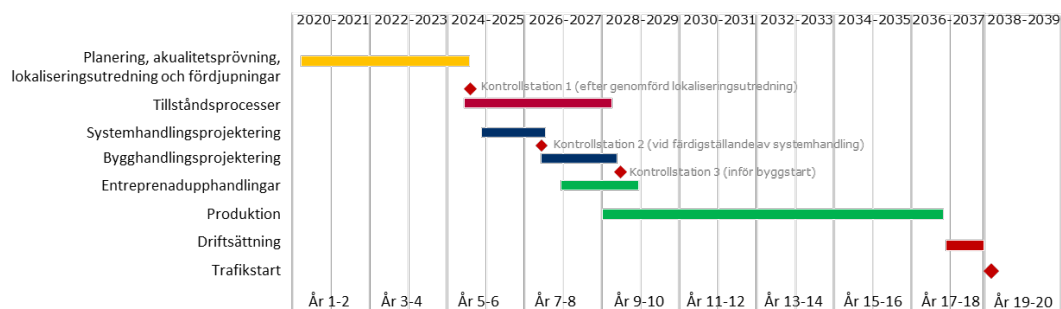
5.1.1 Tunnelbana Älvsjö - Fridhemsplan



5.1.2 Spårväg syd etapp 1



5.1.3 Roslagsbanan till City



5.2 Kommunerna har upprättat nedanstående tidplaner för respektive Cykelobjekt.

5.2.1 Tidplan för Cykelobjekt i Stockholms stad

1	Liljeholmsbron	2030
2	Årsta	2027
3	Cykelbro Gamla stan - Tegelbacken	2030

5.2.2 Tidplan för Cykelobjekt i Huddinge kommun

Grupp 1	Björnkullaringen - Regulatorvägen, Nr 5	2029
	Huddingevägen - Katrinebergsvägen, Nr 25	2028
	Smista allé - Rytthalsvägen, Nr 31	2023
Grupp 2	Björnkullavägen - Alfreds Nobels allé, Nr 6	2029
	Katrinebergsvägen - Glömstavägen/Gustav Adolfsvägen, Nr 10	2030
	Lovisebergsvägen - Älggräsvägen (Tullinge), Nr 11	2030
	Häradsvägen - Karin Boyes gata, Nr 18	2020
Grupp 3	Förbifart Stockholm - Kungens kurvaleden, Nr 16	2019
	Dialoggatan - Mickelsbergsvägen (Stockholm), Nr 17	2029
Grupp 4	Glömstavägen - Kungens kurvaleden, Nr 13	2030
	Botkyrkaleden - Skärholmsvägen, Nr 14	2030
	Skärholmsvägen - Rytthalsvägen, Nr 15	2026
Grupp 5	Hälsovägen - Alfreds Nobels allé kommungräns, Nr 7	2022
	Katrinebergsvägen - Tvärförbindelse Södertörn, Nr 8	2030
	Glömstavägen - Katrinebergsvägen kommungräns, Nr 9	2030
	Glömstavägen - Talldalsvägen, Nr 12	2027
	Smistavägen - Häradsvägen, Nr 19	2025
	Gamla Södertäljevägen - Mickelbergsvägen, Nr 20	2030
	Kungens kurvaleden - Ekgårdsvägen, Nr 22	2030
Objekt	Cykelgarage Flemingsberg	2030

Not) Det noteras dock att tidplanen för flera av Cykelobjekten är direkt beroende av Spårväg syds tidplan och kan komma att justeras genom beslut i Styrelsen.

5.2.3 Tidplan för Cykelobjekt i Täby kommun

1a	Arninge Ullna	2022
2a	Västra Roslags-Näsby (a)	2030
2b	Västra Roslags-Näsby (b)	2018
2c	Täby centrum - Galoppfältet	2027