

Mellan Region Stockholm, org.nr. 232100–0016, ("Regionen"), Stockholms stad, org.nr. 212000–0142, Täby kommun, org.nr. 212000–0118, Vallentuna kommun, org.nr. 212000–0027 och Österåkers kommun, org.nr. 212000–2890, (Stockholms stad, Täby kommun, Vallentuna kommun och Österåkers kommun kallas nedan gemensamt för "Kommunerna" och Regionen och Kommunerna gemensamt för "Parterna") har träffats följande

Tilläggsavtal 2

till Överenskommelse avseende förskottering av finansiering och medfinansiering för Roslagsbanan till City

1. Bakgrund

Den 21 april 2017 träffades inom ramen för Sverigeförhandlingen överenskommelsen Ramavtal 6 – Storstad Stockholm. Parterna träffade därefter, den 14 oktober 2019, en *Överenskommelse avseende förskottering av finansiering och medfinansiering för Roslagsbanan till City* ("Överenskommelsen"). Överenskommelsen avsåg förskottering av medel för åren 2020–2022 avsedda att användas i en utrednings- och planeringsfas i syfte att tidigarelägga projektet Roslagsbanan till citys trafikstart. Parterna har därefter träffat ett tillägg till Överenskommelsen avseende år 2023 ("Tilläggsavtal 1"), vilket behandlade projektets omfattning och leveranser inom ramen för en definitionsfas år 2023 samt fortsatt förskottering av finansiering för år 2023 inom den totala ramen för Överenskommelsen. Syftet med Tilläggsavtal 1 var att möjliggöra fortsatt förskottering och reglering för fortsatt arbete i avseende att öka kunskapen om anläggningen och att fördjupa Projektets förutsättningar inför kommande beslut vid kontrollstation 1. Därtill var syftet att utreda hur risker och osäkerheter kunde minimeras så att Projektets förutsättningar att hålla ramavtalad tid, funktion och kostnad kunde tydliggöras.

Under år 2023 har ovan nämnd definitionsfas pågått, vilket har gett en ökad kunskap om den planerade anläggningen och dess omgivning. Utredningsarbetet har omfattat inventering och utvärdering av ett flertal alternativ avseende spårlinje, tunnelpåslag, arbetstunnlar, etableringsområden samt säkerhetskoncept.

Vidare har en successiv osäkerhetsanalys avseende kostnad genomförts under hösten 2023. Den visade att totalkostnadsprognos för då förordat alternativ,

inklusive osäkerheter, med 50 % sannolikhet kan komma att överstiga avtalad finansiering med cirka 300 miljoner kronor (baserat på successivanalysens 50 %-nivå, i prisnivå 2016). Successivanalysen ligger till grund för en handlingsplan med syfte att minska osäkerheter och totalkostnadsprognos där aktiviteter löpande inarbetas i planeringen av kommande projektgenomförande. Under hösten år 2023 har en expertgrupp granskat underlaget.

Inför planerad kontrollstation 1 i december 2023 konstaterades att det fanns ett behov av komplettering avseende val av korridor och tunnelpåslag i den norra delen. Parterna beslutade därför att senarelägga kontrollstationen till september 2024. En komplettering av lokaliseringsutredningen för anläggningens norra del färdigställs och samråds under våren 2024 varefter kontrollstation 1 behandlas av ramavtalets styrelse i september 2024.

Parterna är överens om fortsatt arbete till och med kontrollstation 1 och har därför kommit överens om följande tillägg till Överenskommelsen ("Tilläggsavtal 2").

Det noteras att i enlighet med vad som stadgas i Överenskommelsen och Tilläggsavtal 1 kallas Sverigeförhandlingens Ramavtal 6 – Storstad Stockholm även i detta tilläggsavtal för "Ramavtalet" medan objektet Roslagsbanan till City kallas för "Projektet".

2. Projektorganisationens fortsatta planering

Ramavtalets styrelse beslutade den 29 januari 2024 följande:

- att kontrollstation 1 senareläggs till senast i september 2024 vid ordinarie styrelsemöte,
- att Projektet under perioden fram till kontrollstation 1 kompletterar lokaliseringsutredningen så att en genomförbar spårlinje inklusive tunnelpåslag klarläggs,
- att Projektet genomför en uppdaterad successivanalys för hela Projektet inför beslutet om kontrollstation 1,
- att Projektet tar fram huvudtidplan och utifrån handlingsplanen tar fram konkreta åtgärdsförslag för optimering av anläggningen i syfte att klara budgetram inför kontrollstation 1, samt
- att en från Projektet oberoende expertgrupp genomför en bedömning av tid, kostnad och funktion inför kontrollstation 1.

Parterna är överens om att undersöka förutsättningarna för att en oberoende second opinion genomförs inför kontrollstation 1 i september 2024 enligt särskild uppdragsbeskrivning avseende en ny tillsatt oberoende expertgrupp.

Förutom vad som stadgas ovan ska projektet fram till kontrollstation 1, för att säkerställa ramavtalad tid, kostnad och funktion, fortsatt arbeta med att konkretisera förslag på lägen för arbetstunnlar och etableringsområden för hela sträckan från tunnelpåslaget till T-centralen via Odenplan, samråda med intressenter i nationalstadsparken, fördjupa underlag för spårlinje och stationer, samt planera och förbereda fortsatt arbete med Järnvägsplanen och efterföljande projektfaser.

3. Fortsatt förskottering

De genom Överenskommelsen och Tilläggsavtal 1 beslutade medlen har inte förbrukats fullt ut under perioden 2020–2023. Parterna är överens om att av de outnyttjade medlen, fakturerat men ej upparbetat (tabell 1), får medel i enlighet med de angivna beloppen i tabell 2 under rubrik Prognos t.o.m. KS1 2024 användas till och med kontrollstation 1, som behandlas av Styrelsen i september 2024. Medlen ska användas av Regionen i projektgenomförandet beskrivet ovan under punkten 2. Eventuell förskottering efter kontrollstation 1 förutsätter ett nytt tilläggsavtal avseende förskottering.

Betalplan / Fakturerat Tkr	2020		2021		2022		2023		Totalt fakturerat till och med 2013-12			Utfall t.o.m 2013-12	Fakturerat men ej upparbetat
	prisnivå 2016	(index)	prisnivå 2016	(index)	prisnivå 2016	(index)	prisnivå 2016	(index)	prisnivå 2016	(index)	prisnivå innevarande år		
Investeringskostnad	11 000	800	60 000	5 760	60 000	11 263	60 000	17 354	191 000	35 177	226 177		
Region Stockholm	3 826	279	20 727	1 990	20 727	3 891	20 726	5 995	66 006	12 154	78 160	44 641	33 519
Stockholms stad	1 076	78	5 673	545	5 673	1 065	5 673	1 641	18 095	3 328	21 423	12 232	9 191
Täby kommun	3 109	226	17 018	1 634	17 018	3 195	17 018	4 922	54 163	9 976	64 139	36 643	27 497
Vallentuna kommun	1 435	104	8 073	775	8 073	1 515	8 073	2 335	25 654	4 730	30 384	17 373	13 011
Österåker kommun	1 554	113	8 509	817	8 509	1 597	8 510	2 461	27 082	4 988	32 070	18 321	13 749
Summa	11 000	800	60 000	5 760	60 000	11 263	60 000	17 354	191 000	35 177	226 177	129 210	96 967

Tabell 1. Fakturerat och upparbetat 2020–2023

Tkr	Fakturerat men ej upparbetat - prisnivå innevarande år	Prognos t.o.m KS1 2024 - prisnivå innevarande år	Parternas andelar
Investeringskostnad	96 967	93 900	
Region Stockholm	33 519	32 442	35%
Stockholms stad	9 191	8 889	9%
Täby kommun	27 497	26 629	28%
Vallentuna kommun	13 011	12 625	13%
Österåker kommun	13 749	13 315	14%
Summa	96 967	93 900	100%

Tabell 2. Kvarstående medel att upparbeta samt prognos fram till kontrollstation 1 september 2024

4. Övrigt

Överenskommelsen och Tilläggsavtal 1 gäller i övrigt oförändrat.

5. Giltighet

Detta tilläggsavtal är giltigt under förutsättning att:

- Kommunfullmäktige i Stockholms stad godkänner detta tilläggsavtal genom beslut som senare vinner laga kraft
- Kommunfullmäktige i Täby kommun godkänner detta tilläggsavtal och beslutet om detta vunnit laga kraft
- Kommunfullmäktige i Vallentuna kommun godkänner detta tilläggsavtal genom beslut som senare vinner laga kraft
- Kommunfullmäktige i Österåker kommun godkänner detta tilläggsavtal genom beslut som senare vinner laga kraft
- Trafiknämnden i Region Stockholm godkänner detta tilläggsavtal genom beslut som senare vinner laga kraft.

Detta tilläggsavtal är upprättat i fem (5) likalydande exemplar varav Parterna tagit var sitt.

_____ den _____ 2024

För Region Stockholm

För Stockholms kommun

Namnförtydligande

För Täby kommun

Fredrik Jurdell

För Vallentuna kommun

Namnförtydligande

För Österåker kommun

Namnförtydligande

Namnförtydligande



Region Stockholm