Trafikförvaltningen
Ledningsstaben
Juridik

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-10-14

Ärende
TN 2019-1098

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Nils Rasmusson
08-686 14 58
nils.rasmusson@sll.se

Godkännande av överenskommelser avseende förskottering av finansiering och medfinansiering för Kollektivtrafikobjekten Spårväg syd respektive Roslagsbanan till City

Ärendebeskrivning

Förslag att godkänna *dels* Överenskommelse avseende förskottering av finansiering och medfinansiering för Spårväg syd, *dels* Överenskommelse avseende förskottering av finansiering och medfinansiering för Roslagsbanan till City

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande den 14 oktober 2019 samt nedanstående underlag:

- Överenskommelse avseende förskottering av finansiering och medfinansiering för Spårväg syd

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

Trafikförvaltningen
Ledningsstaben
Juridik

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-10-14

Ärende
TN 2019-1098

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Förslag till beslut

Förvaltningschefen för trafikförvaltningen föreslår att trafiknämnden beslutar att föreslå regionstyrelsen att besluta föreslå regionfullmäktige att fatta följande beslut.

1. Godkänna Överenskommelse avseende förskottering av finansiering och medfinansiering för Spårväg syd

2. Godkänna Överenskommelse avseende förskottering av finansiering och medfinansiering för Roslagsbanan till City

Förslag och motivering

Bakgrund

Den 21 april 2017 träffades inom ramen för Sverigeförhandlingen överenskommelsen Ramavtal 6-Storstad Stockholm (”**Ramavtalet**”). Ramavtalet reglerar bl.a. utbyggnad av kollektivtrafiken i Stockholmsregionen genom anläggande av Kollektivtrafikobjekten Tunnelbanan Älvsjö - Fridhemsplan, Roslagsbanan till City, Spårväg syd, samt Tunnelbanestation Hagalund. Ramavtalet godkändes i landstingsfullmäktige i juni 2017.

I samband med att landstingsfullmäktige fattade beslut om Mål och budget 2018 (juni 2017) fick Trafiknämnden i uppdrag att ansvara för planering och genomförande av objekten Tunnelbanestation Hagalund, Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan, Spårväg syd och Roslagsbanan till City.

Trafiknämnden har fördelat ansvaret så att förvaltning för utbyggd tunnelbana ansvarar för objekten Tunnelbanestation Hagalund och Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan och att trafikförvaltningen ansvarar för objekten Spårväg syd och Roslagsbanan till City.

Genomförandet av Kollektivtrafikobjekten finansieras och medfinansieras i enlighet med bilaga 1 till Ramavtalet. Enligt Ramavtalet kan dock Regionen och berörda kommuner träffa överenskommelse om att tidigarelägga sin finansiering respektive medfinansiering av Kollektivtrafikobjekten för att möjliggöra tidigare projektstarter, t.ex. för att minska projektrisker.

Trafikförvaltningen
Ledningsstaben
Juridik

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-10-14

Ärende
TN 2019-1098

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Enligt landstingsfullmäktiges beslutade budget för 2019 (december 2018) ska Trafiknämnden under 2019 pröva förutsättningarna för att tidigarelägga investeringarna i 2017 års Sverigeförhandling genom samtal med berörda kommuner om möjlighet till förskottering.

Genom politiskt initiativ bjöd Region Stockholm under våren 2019 in till samtal med parterna om tidigareläggning av utbyggnationen. Ambitionen är att utbyggnaden ska ske parallellt med kommunernas planprocesser för de nya bostäder som ingår i Sverigeförhandlingens avtal. Regionen har fört dialog med parterna Stockholm stad, Huddinge, Täby, Vallentuna och Österåker kommuner.

Regionen och de kommuner som berörs av Kollektivtrafikobjekten Spårväg syd respektive Roslagsbanan till City, nedan kallat Projekten, har funnit det angeläget att tidigarelägga Projekten, och har med anledning härav kommit överens om detta på sätt som beskrivs i överenskommelserna.

Involverade parter ska således genom förskottering av medel möjliggöra ett tidigareläggande av respektive Projekts planering, och därmed projektstart.. Parterna åtar sig därför att, utifrån sitt åtagande om finansiering och medfinansiering enligt Ramavtalet, förskottera medel för respektive Projekts första tre år, med den fördelning och upp till de belopp per part som anges i respektive överenskommelse, se bilaga 1. De ackumulerade beloppen angivna i bilagorna till överenskommelserna utgör således takbelopp.

Parterna ska enligt överenskommelserna, inom ramen för respektive projektstyrelses arbete, göra en årlig avstämning för att, utifrån det planeringsarbete som ditintill har utförts, gemensamt bestämma om det tidigarelagda arbetet ska fortsätta eller inte, samt om inriktningen på det fortsatta arbetet ska justeras i något avseende. Den årliga avstämningen ska omfatta en översyn av förskotteringsplanen. Det innebär att de årliga beloppen justeras efter behov, inom ramen för de takbelopp som anges i respektive överenskommelse. Därutöver görs avstämningar vid tidpunkter som anges i den kommande projektplanen. Om parterna beslutar att avbryta det tidigarelagda arbetet gäller bestämmelserna i Ramavtalet.

Trafikförvaltningen
Ledningsstaben
Juridik

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-10-14

Ärende
TN 2019-1098

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Överväganden och motivering

Tidigareläggning av Projekten ger möjlighet att påbörja fördjupad utredning och planering om objekten och därmed få fördjupad kunskap om objektens möjlighet att genomföras. En tidigareläggning innebär också att Projekten kan takta med kommunernas planering av bostäder. Det blir även möjligt att säkerställa markåtkomst för objektens genomförande i samverkan med de kommunala planprocesserna samt att samråd med intressenter kan påbörjas.

Kostnadsutvecklingen för infrastrukturprojekt har historiskt överskridit utvecklingen av konsumentprisindex. Enligt Ramavtalet räknas finansieringen från respektive Part årligen upp med konsumentprisindex. Ett skäl att tidigarelägga projektstarterna är således att undvika fördyringar över tid. Vidare medför tidigarelagd trafikstart samhällsekonomiska vinster då medborgarna kan nyttja anläggningarna tidigare. Det finns även ett värde i att utnyttja den kunskap och de projektorganisationer som byggts upp i samband med den nu pågående utbyggnaden av tunnelbanan och andra av Region Stockholms stora investeringsprojekt inom kollektivtrafiken.

Följande noteras. Den förskottering som nu överenskommits innebär ett åtagande från Region Stockholm och berörda kommuner att förskottera medel för respektive Projekts första tre år avseende utrednings- och planeringsfaser. Det bör noteras att för det fall Region Stockholm och berörda kommuner efter dessa tre första år vill fortsätta respektive Projekt, det vill säga gå vidare med genomförande, kommer sådant genomförande förutsätta en överenskommelse, och även ett genomförandeavtal, mellan Parterna om en betalningsplan som motsvarar sådant genomförande (jmf betalplan enligt Ramavtal). För det fall Parterna inte skulle träffa sådan överenskommelse – eller att man i tidigare skede har avbrutit förskotteringen – torde man falla tillbaka på Ramavtalets tidplan, med risk för att avetablering av upparbetade projektorganisationer behöver ske och att ditintills vidtagna åtgärder och utredningar delvis kan vara förgäves.

Ekonomiska konsekvenser
Investeringsutgifterna för Spårväg syd respektive Roslagsbanan till City uppgår enligt Ramavtalet till totalt 3 800 respektive 6 500 miljoner kronor, i prisnivå januari 2016. Utöver detta svarar Region Stockholm enligt Ramavtalet för finansiering och anskaffning av fordon, depåer och depåanslutningar. I investeringsplan 2020 finns ett annat utgiftsbelopp angivet än vad som framgår

av detta ärende och Ramavtalet. Förklaringen till detta är att avtalet endast avser spårutbyggnaden medan utgifterna i investeringsplan 2020 även innefattar utgifter för fordon, depåer och genomförda utredningar.

Den totala investeringsutgiften och fördelningen mellan Parterna påverkas inte av överenskommelserna om förskottering. Överenskommelserna omfattar Projektens tre första år och motsvarar 453 miljoner kronor för Spårväg syd och 642 miljoner kronor för Roslagsbanan till City. Omräknat till löpande priser motsvarar beloppen 497 respektive 705 miljoner kronor.

Region Stockholms andel i överenskommelsen om Spårväg syd uppgår till 118 miljoner kronor i prisnivå januari 2016 och 129 miljoner kronor i löpande priser. Region Stockholms andel i överenskommelsen om Roslagsbanan till City uppgår till 222 miljoner kronor i prisnivå januari 2016 och 244 miljoner kronor i löpande priser. Sammanlagt uppgår den maximala investeringsutgiften för Region Stockholm under Projektens första tre år till 373 miljoner kronor.

Överenskommelsen gäller perioden 2020-2022 och projektstart planeras till år 2020. Investeringsutgifterna inkluderas i sin helhet i Trafiknämndens och Region Stockholms investeringsplan. Medfinansiering från staten och kommuner redovisas separat i investeringsplanen.

Totalt leder överenskommelserna till att de årliga investeringsramarna ökar för perioden 2020-2022, jämfört med tidigare investeringsplaner, eftersom investeringar tidigareläggs.

Under förutsättning att Projekten och dess finansiering fullföljs enligt Ramavtalet kommer de förskotterade beloppen att avräknas mot framtida finansieringsåtaganden enligt Ramavtalet. Därmed ändras inte fördelningen av investeringsutgiften per part utifrån vad som är överenskommet i Ramavtalet. Om Projekten fullföljs enligt Ramavtalets finansierings- och investeringsplan sker sådan avräkning under åren 2029 och 2030 för Spårväg syd och under åren 2031 och 2032 för Roslagsbanan till City. De förskotterande parterna har även under åren 2029-2031 finansieringsskyldigheter för Projekten enligt Ramavtalet.

Riskbedömning
Utöver vad som redogjorts för ovan under Övervägande och motivering noteras följande.

Projekten innehåller sedvanliga risker förknippade med projekt i tidiga skeden. En tidigareläggning av Projekten syftar delvis till att minska risken för faktorer som kan försvåra genomförandet samt minska risken för fördyringar över tid (se ovan under överväganden och motivering).

Under den tidigarelagda treårsperioden som föreslås i detta ärende är det viktigt att rätt kompetens hittas för att genomföra de utredningar med mera som behövs under perioden, med risk för att tidplanen annars försenas.

En tidigareläggning av Projekten med 4-6 år jämfört med tidplanerna i Ramavtalet kan komma att påverka trafikförvaltningens övriga verksamhet, både planerade utredningar och pågående projekt som genomförs.

Respektive fas i det fortsatta arbetet behöver successivt genomföra riskbedömningar och riskanalyser.

Konsekvenser för miljön
En utbyggnad av kollektivtrafiken kombinerat med en samplanering av bostäder och ny cykelinfrastruktur bedöms ge en positiva effekter på miljön. Satsningarna på kollektivtrafik möjliggör en ökad möjlighet för länets invånare att resa klimatsmart och kollektivtrafikens marknadsandel kan öka.

Miljöhänsyn behöver tas vid genomförandet av utbyggnaderna och miljökonsekvensbedömningar behöver genomföras inom Projekten.

Trafikförvaltningen
Ledningsstaben
Juridik

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-10-14

Ärende
TN 2019-1098

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Sociala konsekvenser
Fler resmöjligheter och ökad tillgänglighet till kollektivtrafik ger positiva sociala konsekvenser t ex i form av närhet till arbetsplatser och studier.

Kollektivtrafik som knyter ihop regionens olika delar ökar integrationen och skapar en sammankopplande effekt både fysiskt och socialt. Den sociala hållbarheten bedöms påverkas positivt av de effekter som kollektivtrafiken ger i form av strukturerande egenskaper, status, nya resmöjligheter samt underlag för nya arbetsplatser, exploateringar och målpunkter.

Sara Catoni
T.f. förvaltningschef

ÖVERENSKOMMELSE

avseende förskottering av finansiering och medfinansiering för Spårväg syd

Stockholms läns landsting

Stockholms stad

Huddinge kommun

Mellan Stockholms läns landsting (Region Stockholm), org.nr: 232100-0016, nedan kallat **"Regionen"**, Stockholms stad, org.nr: 212000-0142 och Huddinge kommun, org.nr.212000-0068, (Stockholms stad och Huddinge kommun kallas nedan gemensamt "**Kommunerna**" och Regionen och Kommunen gemensamt för "**Parterna**") har träffats följande

ÖVERENSKOMMELSE

avseende förskottering av finansiering och medfinansiering för Spårväg syd

1. Bakgrund

Den 21 april 2017 träffades inom ramen för Sverigeförhandlingen överenskommelsen Ramavtal 6-Storstad Stockholm (nedan "**Ramavtalet**"). Ramavtalet reglerar bl.a. utbyggnad av kollektivtrafiken i Stockholmsregionen genom anläggande av Kollektivtrafikobjekten Tunnelbanan Älvsjö -Fridhemsplan, Roslagsbanan till City, Spårväg syd, samt Tunnelbanestation Hagalund.

Genomförandet av Kollektivtrafikobjekten finansieras och medfinansieras i enlighet med bilaga 1 till Ramavtalet. Enligt Ramavtalet kan dock Regionen och berörda kommuner träffa överenskommelse om att tidigarelägga sin finansiering respektive medfinansiering av Kollektivtrafikobjekten för att möjliggöra tidigare projektstarter, t.ex. för att minska projektrisker.

Parterna finner det angeläget att tidigarelägga objektet Spårväg syd, nedan kallat Projektet, och har med anledning härav kommit överens om följande.

2. Förskottering

Parterna ska genom förskottering av medel möjliggöra ett tidigareläggande av Projektets planering, och därmed projektstart, i syfte att tidigarelägga Projektets trafikstart. Parterna åtar sig därför att, utifrån sitt åtagande om finansiering och medfinansiering enligt Ramavtalet, förskottera medel för Projektets första tre år, med den fördelning och upp till de belopp per Part som anges i bilaga 1. De ackumulerade beloppen angivna i bilaga 1 utgör således takbelopp.

Förskotteringsbeloppen är angivna i prisnivå januari 2016 och ska justeras i enlighet med punkten 6.5 i Ramavtalet, dvs. baserat på utvecklingen av KPI.

3. Projektets första tre år

Syftet med förskotteringen är att tidigarelägga Projektets planering för att erhålla och säkerställa goda förutsättningar inför det fortsatta genomförandet av Spårväg syd samt tidigareläggning av Projektets trafikstart.

Parterna ska vid uppstart av Projektets planering utgå från de av trafikförvaltningen framtagna rapporterna med kunskapsunderlag för objektet samt göra aktualitetsprövning av tidigare underlag utifrån aktuell information i kommunernas planering och från Regionens/trafikförvaltningens bevakningsprojekt. Även de handlingsplaner med förslag till åtgärder som identifierades vid planeringsstudien och PM investeringskalkyler runt årsskiftet 2015/2016 i syfte att minska osäkerheter/sänka kostnader ska utgöra underlag i det fortsatta arbetet.

Vid projektstart för objekt Spårväg syd noteras att Projektets planering till stora delar kommer handla om att aktualitetspröva tidigare genomförd planeringsstudie, Planeringsstudie Spårväg syd, SL 2013-5412 (godkänd av trafiknämnden i april 2016). Framförallt behövs aktualitetsprövning av spårvägens spårlinje och stationerna i Skärholmen, Flemingsberg och i Masmo i relation till nya omvärldsförutsättningar. Projektets planering behöver även säkerställa mark till den depå som behöver komma på plats tidigare än vad som tidigare förutsatts samt återupptaga det tekniska utredningsarbetet för objektet.

För att precisera den planering som ska genomföras under de första tre åren, med förskotterade medel, ska projektplan upprättas. Projektplanen ska specificera utredningar, planeringsarbete samt utformning av en gemensam organisation. Projektplanen ska beslutas av alla Parter i denna överenskommelse, genom utsedd representant i Styrelsen för Ramavtalet.

Under de första tre åren räknat från och med projektstart, avser Parterna att i huvudsakligen följande ska ske:

- Etablering en gemensam organisation
- Aktualitetsprövning av tidigare genomförd planeringsstudie. Inom ramen för denna kommer, i erforderlig utsträckning, en affärsstrategi tas fram, samråd och intressentdialoger hållas, tillåtlighetsprövning och tillståndsprocesser påbörjas, samt systemhandling och eventuell järnvägsplan påbörjas.
- Identifiering av eventuella följdinvesteringar.
- Arbete med genomförandeavtal mellan Parterna.

Kommunerna ska delta i Projektets planering med kompetens och resurser. Parterna noterar särskilt vikten av att parallellt påbörja de formella kommunala planprocesserna, bl.a. i syfte att tidigt säkra Projektets behov av markåtkomst.

Efter Projektets planering förväntas det finnas tillräckligt underlag för att ingå och besluta om genomförandeavtal.

4. Årlig avstämning

Parternas avsikt är att tidigareläggandet av Projektets planering innebär en motsvarande tidigareläggning av Projektets trafikstart.

Parterna ska inom ramen för Projektstyrelsens arbete göra en årlig avstämning för att, utifrån det planeringsarbete som ditintill har utförts, gemensamt bestämma om det tidigarelagda arbetet ska fortsätta eller inte, samt om inriktningen på det fortsatta arbetet ska justeras i något avseende. Den årliga avstämningen ska omfatta en översyn av förskotteringsplanen i bilaga 1. Det innebär att de årliga beloppen justeras efter behov, inom ramen för de takbelopp som anges i bilaga 1. Därutöver görs avstämningar vid tidpunkter som anges i den

kommande projektplanen. Om Parterna beslutar att avbryta det tidigarelagda arbetet gäller bestämmelserna i Ramavtalet.

5. Återbetalning

Staten:
Återbetalning av de av Parterna förskotterade beloppen ska ske genom Statens inbetalningar av sin medfinansiering enligt Ramavtalet. Statens skyldighet att betala in sin medfinansiering enligt Ramavtalet påverkas således inte av denna överenskommelse, dock kommer Statens inbetalningar, helt eller delvis, att tillfalla Parterna såsom täckning för av Parterna förskotterade medel, enligt bilaga 1.

Regionen:
Förskotterade medel som ej förbrukats om det tidigarelagda arbetet enligt ovan avbryts ska återbetalas till förskotterande Parter baserat på Parternas respektive åtagande avseende förskottering enligt bilaga 1.

6. Tidigareläggning av projektstart

Förskotteringen enligt denna överenskommelse innebär att projektstarten för Spårväg syd tidigareläggs till 2020 i enlighet med vad som möjliggörs enligt 7.1 i Ramavtalet. Ramavtalet gäller oförändrat.

Parterna har beaktat förutsättningarna enligt punkten 7.1 i Ramavtalet och har informerat Styrelsen om denna överenskommelse.

7. Överenskommelsens upphörande

Denna överenskommelse är giltig från det att samtliga förutsättningar enligt 8. nedan är uppfyllda och intill dess att vardera Parts åtaganden enligt överenskommelsen är uppfyllda. Regionens och statens åtagande om återbetalning enligt 5. kvarstår dock även om överenskommelsen upphört att gälla.

Överenskommelsen kan upphöra att gälla genom att ny överenskommelse träffas av Parterna om fortsatt förskottering för att driva Projektet vidare eller genom överenskommelse om att Projektet avbryts.

8. Giltighet

Denna överenskommelse är giltigt under förutsättning att

- Stockholms stads kommunfullmäktige godkänner överenskommelsen och beslutet vunnit laga kraft
- Huddinge kommuns kommunfullmäktige godkänner överenskommelsen och beslutet vunnit laga kraft
- Regionfullmäktige godkänner överenskommelse och beslutet vunnit laga kraft

****

Denna överenskommelse är upprättat i tre likalydande exemplar varav Parterna tagit var sitt.

Stockholm den 2/10 -19

För Stockholms stad

.....
Anna König Jerlmyr

För Huddinge kommun

.....
Daniel Dronjak

För Region Stockholm

.....
Iréne Svenonius

För Region Stockholm

.....
Kristoffer Tamsons

BILAGA 1

till avtal avseende förskottering av finansiering och medfinansiering avseende Spårväg Syd

Årlig förskottering per part, miljoner kronor i prisnivå januari 2016

Part / År	2020	2021	2022	Summa
Stockholms läns landsting	24	47	47	**118**
Stockholms stad	19	39	39	**97**
Huddinge kommun	48	95	95	**238**
Totalt	**91**	**181**	**181**	**453**

Förskotteringen och återbetalningen av förskotteringen räknas årligen upp med fastställt konsumentprisindex per januari månad respektive år.

ÖVERENSKOMMELSE

avseende förskottering av finansiering och medfinansiering för Roslagsbanan till City

Stockholms läns landsting

Stockholms stad

Täby kommun

Vallentuna kommun

Österåkers kommun

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

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 (nedan "**Ramavtalet**"). Ramavtalet reglerar bl.a. utbyggnad av kollektivtrafiken i Stockholmsregionen genom anläggande av Kollektivtrafikobjekten Tunnelbanan Älvsjö -Fridhemsplan, Roslagsbanan till City, Spårväg syd, samt Tunnelbanestation Hagalund.

Genomförandet av Kollektivtrafikobjekten finansieras och medfinansieras i enlighet med bilaga 1 till Ramavtalet. Enligt Ramavtalet kan dock Regionen och berörda kommuner träffa överenskommelse om att tidigarelägga sin finansiering respektive medfinansiering av Kollektivtrafikobjekten för att möjliggöra tidigare projektstarter, t.ex. för att minska projektrisker.

Parterna finner det angeläget att tidigarelägga objektet Roslagsbanan till City, nedan kallat Projektet, och har med anledning härav kommit överens om följande.

2. Förskottering

Parterna ska genom förskottering av medel möjliggöra ett tidigareläggande av Projektets planering, och därmed projektstart, i syfte att tidigarelägga Projektets trafikstart. Parterna åtar sig därför att, utifrån sitt åtagande om finansiering och medfinansiering enligt Ramavtalet, förskottera medel för Projektets första tre år, med den fördelning och upp till de belopp per Part som anges i bilaga 1. De ackumulerade beloppen angivna i bilaga 1 utgör således takbelopp.

Förskotteringsbeloppen är angivna i prisnivå januari 2016 och ska justeras i enlighet med punkten 6.5 i Ramavtalet, dvs. baserat på utvecklingen av KPI.

3. Projektets första tre år

Syftet med förskotteringen är att tidigarelägga Projektets planering för att erhålla och säkerställa goda förutsättningar inför det fortsatta genomförandet av Roslagsbanan till City samt tidigareläggning av Projektets trafikstart.

Parterna ska vid uppstart av Projektets planering utgå från de av trafikförvaltningen framtagna rapporterna med kunskapsunderlag för objektet samt göra aktualitetsprövning av tidigare underlag utifrån aktuell information i kommunernas planering och från Regionens/trafikförvaltningens bevakningsprojekt. Även de handlingsplaner med förslag till åtgärder som identifierades vid successivkalkylerna runt årsskiftet 2015/2016 i syfte att minska osäkerheter/sänka kostnader ska utgöra underlag i det fortsatta arbetet.

För objekt Roslagsbanan till City noteras särskilt att Projektets planering behöver utreda ny depålokalisering längs Österskärsgrenen, samt fördjupa utredning om passagen genom Nationalstadsparken och de två nya stationernas läge och utformning vid Odenplan och T-centralen.

Den tekniska utformningen och dess genomförande behöver utredas vidare, till exempel genom kompletterande geoteknisk utredning som bekräftar vald linje. Det behövs också utredning om lokalisering, dimensionering och utformning för ny depå längs Österskärsgrenen, utvärdering av lösningar för passage genom Nationalstadsparken, intressentdialog och överenskommelser med fastighetsägare, fördjupning avseende genomförbarheten och utformning av station T-centralen och eventuell förändrad lutning i tunnel, genomförbarhet av påslagspunkter för arbetstunnlar och utredning av elkraftförsörjning för den nya sträckningen samt flytt av funktioner vid befintlig Östra station för trafikledning, verkstad och uppställningsplatser.

För att precisera den planering som ska genomföras under de första tre åren, med förskotterade medel, ska projektplan upprättas. Projektplanen ska specificera utredningar, planeringsarbete samt utformning av en gemensam organisation. Projektplanen ska beslutas av alla Parter i denna överenskommelse, genom utsedd representant i Styrelsen för Ramavtalet.

Under de första tre åren räknat från och med projektstart, avser Parterna att i huvudsakligen följande ska ske:

- Etablering en gemensam organisation
- En planeringsstudie påbörjas/tas fram. Inom ramen för denna kommer, i erforderlig utsträckning, en affärsstrategi tas fram, samråd och intressentdialoger hållas, tillåtlighetsprövning och tillståndsprocesser påbörjas, samt systemhandling och eventuell järnvägsplan påbörjas.
- Identifiering av eventuella följdinvesteringar.
- Arbete med genomförandeavtal mellan Parterna.

Kommunerna ska delta i Projektets planering med kompetens och resurser. Parterna noterar särskilt vikten av att parallellt påbörja de formella kommunala planprocesserna, bl.a. i syfte att tidigt säkra Projektets behov av markåtkomst.

Efter Projektets planering förväntas det finnas tillräckligt underlag för att ingå och besluta om genomförandeavtal.

4. Årlig avstämning

Parternas avsikt är att tidigareläggandet av Projektets planering innebär en motsvarande tidigareläggning av Projektets trafikstart.

Parterna ska inom ramen för Projektstyrelsens arbete göra en årlig avstämning för att, utifrån det planeringsarbete som ditintill har utförts, gemensamt bestämma om det tidigarelagda arbetet ska fortsätta eller inte, samt om inriktningen på det fortsatta arbetet ska justeras i något avseende. Den årliga avstämningen ska omfatta en översyn av förskotteringsplanen i bilaga 1. Det innebär att de årliga beloppen justeras efter behov, inom ramen för de takbelopp som anges i bilaga 1. Därutöver görs avstämningar vid tidpunkter som anges i den kommande projektplanen. Om Parterna beslutar att avbryta det tidigarelagda arbetet gäller bestämmelserna i Ramavtalet.

5. Återbetalning

Staten:
Återbetalning av de av Parterna förskotterade beloppen ska ske genom Statens inbetalningar av sin medfinansiering enligt Ramavtalet. Statens skyldighet att betala in sin medfinansiering enligt Ramavtalet påverkas således inte av denna överenskommelse, dock kommer Statens inbetalningar, helt eller delvis, att tillfalla Parterna såsom täckning för av Parterna förskotterade medel, enligt bilaga 1.

Regionen:
Förskotterade medel som ej förbrukats, om det tidigarelagda arbetet enligt ovan avbryts, ska återbetalas till förskotterande Parter baserat på Parternas respektive åtagande avseende förskottering enligt bilaga 1.

6. Tidigareläggning av projektstart

Förskotteringen enligt denna överenskommelse innebär att projektstarten för Roslagsbanan till City tidigareläggs till 2020 i enlighet med vad som möjliggörs enligt 7.1 i Ramavtalet. Ramavtalet gäller oförändrat.

Parterna har beaktat förutsättningarna enligt punkten 7.1 i Ramavtalet och har informerat Styrelsen om denna överenskommelse.

7. Överenskommelsens upphörande

Denna överenskommelse är giltig från det att samtliga förutsättningar enligt 8. nedan är uppfyllda och intill dess att vardera Parts åtaganden enligt överenskommelsen är uppfyllda. Regionens och statens åtagande om återbetalning enligt 5. kvarstår dock även om överenskommelsen upphört att gälla.

Överenskommelsen kan upphöra att gälla genom att ny överenskommelse träffas av Parterna om fortsatt förskottering för att driva Projektet vidare eller genom överenskommelse om att Projektet avbryts.

8. Giltighet

Denna överenskommelse är giltigt under förutsättning att

- Stockholms stads kommunfullmäktige godkänner överenskommelsen och beslutet vunnit laga kraft
- Täby kommuns kommunfullmäktige godkänner överenskommelsen och beslutet vunnit laga kraft
- Vallentuna kommuns kommunfullmäktige godkänner överenskommelsen och beslutet vunnit laga kraft
- Österåkers kommuns kommunfullmäktige godkänner överenskommelsen och beslutet vunnit laga kraft
- Regionfullmäktige godkänner överenskommelse och beslutet vunnit laga kraft

****

Denna överenskommelse är upprättat i fem likalydande exemplar varav Parterna tagit var sitt.

Stockholm den 14/10 -19

För Stockholms stad

.....
Anna König Jerlmyr

För Täby kommun

.....
Erik Andersson

För Vallentuna kommun

.....
Parisa Liljestrand

För Österåker kommun

.....
Michaela Fletcher

För Region Stockholm

.....
Iréne Svenonius

För Region Stockholm

.....
Kristoffer Tamsons

BILAGA 1

till avtal avseende förskottering av finansiering och medfinansiering avseende Roslagsbanan till City

Årlig förskottering per part, miljoner kronor i prisnivå januari 2016

Part / År	2020	2021	2022	Summa
Stockholms läns landsting	32	95	95	**222**
Stockholms stad	9	26	26	**61**
Täby kommun	26	78	78	**182**
Vallentuna kommun	12	37	37	**86**
Österåkers kommun	13	39	39	**91**
Totalt	**92**	**275**	**275**	**642**

Förskotteringen och återbetalningen av förskotteringen räknas årligen upp med fastställt konsumentprisindex per januari månad respektive år.