

SAMHÄLLSUTVECKLINGSKONTOR  
Projektsamordnare  
Kristina Söderberg

KOMMUNSTYRELSEN  
2025-04-10

## Tilläggsavtal 3 till Överenskommelse avseende förskottering av finansiering och medfinansiering för Roslagsbanan till city

### Förslag till beslut

*Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta*

Kommunfullmäktige beslutar att godkänna *Tilläggsavtal 3 till Överenskommelse avseende förskottering av finansiering och medfinansiering för Roslagsbanan till city* i enlighet med tjänsteutlåtande daterat den 24 februari 2025.

### Sammanfattning

Täby kommun, Stockholms stad, Vallentuna kommun och Österåkers kommun samt Region Stockholm har tagit fram ett förslag till *Tilläggsavtal 3 till Överenskommelse avseende förskottering av finansiering och medfinansiering för Roslagsbanan till city* samt *Tilläggsavtal 1* och *Tilläggsavtal 2*. *Tilläggsavtal 3* syftar till att reglera fortsatt arbete och förskottering under perioden från oktober år 2024 till och med december år 2025. Kontrollstation 1 godkändes på ramavtalsstyrelsens möte den 5 december år 2024 baserat på att Region Stockholms projektorganisation i beslutsunderlaget redovisar att ramavtalad tid, kostnad och funktion kan uppfyllas. Det finns dock stora osäkerheter, särskilt rörande bedömd slutkostnad. Fortsatt arbete fram till och med år 2025 omfattar systemhandlingsprojektering samt ett första samråd avseende järnvägsplan. Förskotterande parter är överens om att fram till och med år 2025 förskottera ytterligare totalt 249,2 mnkr i prisnivå 2016, varav Täbys andel är 70,7 mnkr vilket regleras genom *Tilläggsavtal 3*.

Kommunstyrelsens utskott för stadsbyggnad, fastigheter och klimat behandlar ärendet vid sitt sammanträde den 3 april 2025.

## Ärendet

### Bakgrund

Den 21 april år 2017 träffades inom ramen för Sverigeförhandlingen överenskommelsen *Ramavtal 6 – Storstad Stockholm* avseende utbyggnad av Roslagsbanan till city.

Täby kommun, Stockholms stad, Vallentuna kommun och Österåkers kommun samt Region Stockholm träffade därefter, den 14 oktober 2019, *Överenskommelse avseende förskottering av finansiering och medfinansiering för Roslagsbanan till city* (fortsatt benämnd *Överenskommelsen*) som godkändes av kommunfullmäktige den 4 november 2019, § 116. *Överenskommelsen* avsåg förskottering av medel för åren 2020-2022 avsedda att användas i en utrednings- och planeringsfas i syfte att tidigarelägga den trafikstart år 2038 som anges i *Ramavtal 6 – Storstad Stockholm*.

Förskotterande parter träffade därefter, den 16 maj 2023, ett *Tilläggsavtal* till *Överenskommelsen* avseende fortsatt arbete under år 2023 (fortsatt benämnt *Tilläggsavtal 1*) godkänt av kommunfullmäktige den 12 juni 2023, § 101. *Tilläggsavtal 1* behandlade Roslagsbanan till city och dess omfattning, 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 samt reglering för fortsatt arbete i avseende att öka kunskapen om anläggningen och att fördjupa förutsättningarna inför kommande beslut vid kontrollstation 1.

Inför planerad kontrollstation 1 i december år 2023 konstaterades att det fanns ett behov av att komplettera och konkretisera val av korridor och tunnelpåslag för anläggningens norra del. Ramavtalets parter beslutade att senarelägga kontrollstation 1 till att behandlas i ramavtalsstyrelsen den 29 januari år 2024. Där beslutade ramavtalsstyrelsen att Region Stockholms projektorganisation (fortsatt benämnt Projektorganisationen) skulle fortsätta att säkerställa tid, kostnad och funktion samt att senarelägga Roslagsbanan till city (fortsatt benämnt Projektet) kontrollstation 1 till 26 september år 2024. Detta medförde att det under våren år 2024 träffades ytterligare ett tillägg till *Överenskommelsen* (fortsatt benämnt *Tilläggsavtal 2*). Kommunfullmäktige godkände *Tilläggsavtal 2* den 17 juni 2024, § 109. *Tilläggsavtal 2* medgav Projektorganisationen att fram till kontrollstation 1 nyttja de redan fakturerade medlen genom *Överenskommelsen* och *Tilläggsavtal 1* vilka ännu inte upparbetats. På

ramavtalsstyrelsens möte i september år 2024 beslutades det att ytterligare senarelägga kontrollstation 1 till december, i syfte att öka kunskap och fördjupa utredningar avseende Projektets omfattning samt att redovisa att tid, kostnad och funktion uppfyller *Ramavtal 6 – Storstad Stockholm*. Den 5 december år 2024 godkände parterna i ramavtalsstyrelsen att kontrollstation 1 kan passeras. Ramavtalsstyrelsens godkännande baseras på att Projektorganisationen i beslutsunderlaget redovisar att ramavtalad tid, kostnad och funktion kan uppfyllas för Projektet. Täby kommun framförde samtidigt, liksom i *Tilläggsavtal 1*, att kommunen inte är beredd att utöka sitt finansieringsåtagande utöver det som avtalats i ramavtal 6 samt begärde omförhandling av bostadsåtagandet.

### **Projektet – tid, kostnad och funktion**

Projektorganisationen har redovisat omfattningsförändringar för Roslagsbanan till city i syfte att hålla ramavtalad budget och bedömt att *Ramavtal 6 – Storstad Stockholm* kan uppfyllas avseende Projektet med en budget om 6,5 mdkr samt att trafikstart kan ske år 2038. I huvudsak består omfattningsförändringarna av besparingar vid stationerna Odenplan och T-centralen i form av minskat antal uppgångar samt att en parallellgång vid T-centralen tas bort.

De beräknade samhällsekonomiska nyttorna är effekter från lokaliseringsutredningens beslutade alternativ K. Projektet visar en positiv samhällsekonomisk nytta som baseras på den befolkningsökning som redovisas i RUF5 2050 och på positiva trängseffekter för tunnelbanans röda linje samt en trafikering med 20 tåg per timme och en tåglängd upp till 120 meter. För att Projektet ska ge full nytta med en trafikering av 24 tåg per timme och en tåglängd upp till 180 meter krävs det tillkommande kapacitetshöjande investeringar på befintlig bana. Dessa investeringar ingår inte i Projektet och saknar idag finansiering och beslut av Region Stockholm.

Projektorganisationen genomförde en osäkerhetsanalys enligt succesivprincipen i juni och september år 2024 avseende Projektets totalkostnad. Resultatet visar att det är stora osäkerheter kring kostnaden. De största identifierade generella osäkerheterna för Projektet är marknad och leverantörer, projektstyrning samt markens förutsättningar. Enligt rapporten från osäkerhetsanalysen är även tiden för Projektets genomförande kostnadsdrivande och en osäkerhetsfaktor. Identifierade omfattningsförändringar var en förutsättning i osäkerhetsanalysen som baserades på alternativ K och resultatet redovisade en sannolikhet på 50% att uppnå en totalkostnad på 6,7 mdkr, exklusive överklagan och överprövning, i

prisnivå 2016. I beslutsunderlaget till kontrollstation 1 framgår att de generella osäkerheterna, vilka ligger utanför bedömd totalkostnad, har värderats till 1,4 mdkr, i prisnivå 2016. För att minska de identifierade osäkerheterna och risker krävs omfattande åtgärder från Projektorganisationen. En handlingsplan för att minimera dessa ska därför tas fram.

*Ramavtal 6 – Storstad Stockholm* anger en projektstart år 2026 med en projekttid på 12 år och en trafikstart år 2038. Täby kommun, Stockholms stad, Vallentuna kommun och Österåkers kommun samt Region Stockholm har förskotterat medel från och med år 2020 genom *Överenskommelsen* i syfte att tidigarelägga Projektets trafikstart. I beslutsunderlag till kontrollstation 1 redovisas trafikstart till år 2038 och en projekttid på 18 år vilket innebär att *Överenskommelsens* syfte med att tidigarelägga Projektets trafikstart inte uppnås.

Täby kommun har på ramavtalsstyrelsens möte den 5 december 2024 framfört att det är många frågor och förutsättningar som återstår att utreda för Projektet och att det råder stora osäkerheter särskilt kring ekonomi och avtalad budget vilket framgår i Projektets genomförda osäkerhetsanalys samt att kommunen inte är beredd att utöka sitt finansieringsåtagande.

### **Tilläggsavtal 3**

För att arbetet ska kunna fortsätta krävs fortsatt förskottering fram till att finansiering enligt *Ramavtal 6 – Storstad Stockholm* inträder år 2026 och därför har parterna tagit fram förslag till ytterligare ett tillägg till *Överenskommelsen* (fortsatt benämnt *Tilläggsavtal 3*). *Tilläggsavtal 3* avser fortsatt förskottering av finansieringen avseende arbetet med systemhandlingsprojektering under perioden från oktober år 2024 till och med december år 2025. Under år 2025 genomförs ett första samråd under arbetet med framtagande av järnvägsplan vilket avser spårlinje, stationslägen, arbetstunnlar och etableringsområden.

Systemhandlingen som tas fram ska fastslå vilka markanspråk som behövs och vara ett underlag för framtagande av järnvägsplan och miljötillstånd. Systemhandlingen ska också rama in hur anläggningens system ska fungera ihop och på så sätt vara underlag för kommande bygghandlingsprojektering. Under systemhandlingsprojekteringen ska löpande redovisning av omfattningsanpassnings- och optimeringsförslag samt slutkostnadsprognos redovisas till medfinansierade parter. Under år 2026 beräknas ytterligare ett samråd avseende järnvägsplan genomföras, vilket då omfattas av spårtunnlar och

stationsutformning. Kontrollstation 2 infaller när systemhandlingen färdigställts, vilket bedöms till kvartal 2 år 2026. En delavstämning planeras i december 2025.

## Ekonomiska överväganden

Enligt *Ramavtal 6 – Storstad Stockholm* uppgår Täbys andel av projektkostnaden till maximalt 913 mnkr i prisnivå 2016 (inklusive riskavsättning).

Enligt den *Överenskommelse* om tidigareläggning genom förskottering ska Täby erlægga 182 mnkr under åren 2020-2022, i prisnivå 2016. Region Stockholm har dock reviderat förskotterings betalplan i syfte att fakturera faktiskt upparbetade medel och därmed undvika överlikviditet i Projektet. Under år 2023 tecknades *Tilläggsavtal 1* som avser förskottering under år 2023 där Täby erlade 17 mnkr. För Täbys del innebär detta att totalt 54,1 mnkr har erlagts till och med år 2023, i prisnivå 2016. Under år 2024 tecknades *Tilläggsavtal 2*, vilket medgav Projektet att nyttja de, genom *Överenskommelsen* och *Tilläggsavtal 1*, redan fakturerade och totalt ej upparbetade medlen om 97 mnkr, varav Täbys andel var 27,5 mnkr.

*Tilläggsavtal 3* avser en ytterligare förskottering om totalt 249,2 mnkr för perioden oktober 2024 till och med december 2025 varav Täbys tillkommande andel är 70,7 mnkr i prisnivå 2016. *Tilläggsavtal 3* innebär för Täbys räkning en total förskottering om 124,8 mnkr under åren 2020-2025, i prisnivå 2016.

I det underlag som Projektorganisationen redovisat inför kontrollstation 1 framgår att osäkerheten kring Projektets slutkostnad är stor. Dessutom räknas den ramavtalade budgeten upp med konsumentprisindex (KPI) och skillnaden mellan KPI och de reella prisökningarna för exempelvis byggkostnader är stor. Ingen av parterna i *Ramavtal 6* är dock skyldig att utöka sin finansiering. Osäkerheten kring hanteringen av ett eventuellt budgetöverskridande är därför stor. Inför kontrollstation 2 behöver avsevärt större säkerhet kring att slutkostnaden kan innehållas föreligga liksom rimligtvis en reglering av ett eventuellt budgetöverskridande för att arbetet ska kunna drivas vidare. För de fall Projektets slutkostnad bedöms överstiga ramavtalad budget och ingen part är beredd att utöka sitt finansieringsåtagande kan parterna enas om att avbryta projektet. Ett eventuellt avbrytande innebär förgäveskostnader för de finansierande parterna, något som måste täckas av skattemedel, och rimligtvis en

återbetalning av den medfinansieringsersättning som dittills erlagts av fastighetsägare inom influensområdet.

Kommunen avser att finansiera sitt finansieringsåtagande genom uttag av medfinansieringsersättning från fastighetsägare inom influensområdet enligt plan- och bygglagens regler om värdeåterföring. I takt med avmattningen på bostadsmarknaden ökar svårigheterna att förhandla fram medfinansieringsersättning och antalet påbörjade bostäder har minskat drastiskt. För de fall medfinansieringsersättningen inte täcker kommunens kostnader för Projektet behöver mellanskillnaden skattefinansieras.

Katarina Kämpe  
Kommundirektör

Jenny Gibson  
Samhällsutvecklingschef

## Bilagor

1. *Tilläggsavtal 3 till Överenskommelse avseende förskottering av finansiering och medfinansiering för Roslagsbanan till city*
2. *Sverigeförhandlingen Ramavtal 6 – Storstad Stockholm, daterat den 21 april 2017*
3. *Överenskommelse avseende förskottering av finansiering och medfinansiering för Roslagsbanan till city, daterat den 14 oktober 2019*
4. *Tilläggsavtal 1 till Överenskommelse avseende förskottering av finansiering och medfinansiering för Roslagsbanan till city, daterat den 16 maj 2023*
5. *Tilläggsavtal 2 till Överenskommelse avseende förskottering av finansiering och medfinansiering för Roslagsbanan till city, daterat den 15 maj 2024*
6. *Beslutsunderlag för kontrollstation 1 version 2.3, TN 2023–0299, daterat den 29 november 2024*

7. Protokollsanteckning 1 från Täby, direkt kopplat till beslut om KS1, lämnad vid ramavtalsstyrelsemöte den 5 december 2024
8. Protokollsanteckning 2 från Täby till ärendet i sin helhet, lämnad vid ramavtalsstyrelsemöte den 5 december 2024
9. Tjänsteutlåtande från kommunstyrelsens utskott för stadsbyggnad, fastigheter och klimat daterat den 24 februari 2025
10. Protokollsutdrag från kommunstyrelsens utskott för stadsbyggnad, fastigheter och klimat

## **Expedieras**

Projektsamordnare Kristina Söderberg