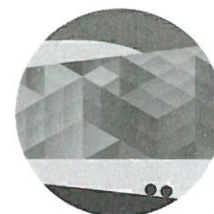


VÄRMDÖ KOMMUN
Kommunledningskontoret
2016 -02- 08
DIARIENR 2015KS/0543



SVERIGEFÖRHANDLINGEN

RAMAVTAL 9 – ÖSTLIG FÖRBINDELSE I STOCKHOLM



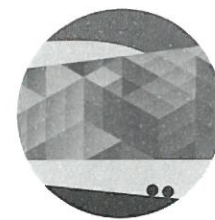
SVERIGEFÖRHANDLINGEN

RAMAVTAL OM FINANSIERING OCH MEDFINANSIERING AVSEENDE ÖKAD TILLGÄNGLIGHET I STORSTÄDERNA SAMT ÖKAT BOSTADSBYGGANDE –

RAMAVTAL 9 - ÖSTLIG FÖRBINDELSE I STOCKHOLM

Innehållsförteckning

1. Parter
2. Inledning
3. Definitioner
4. Syftet med Ramavtalet mm
5. Parternas åtaganden
6. Finansiering och betalning
7. Tidplan
8. Projektgenomförande, drift och underhåll
9. Organisation och samverkan
10. Markåtkomst
11. Särskilt om detaljplaner
12. Avtalstid och uppsägning
13. Ändring av avtalet
14. Avtalets giltighet
15. Ändrade förutsättningar



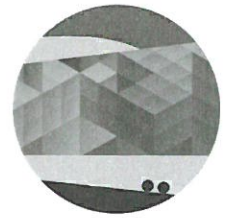
1. Parter

1. Staten genom Sverigeförhandlingen
2. Stockholms läns landsting
3. Lidingö kommun
4. Nacka kommun
5. Stockholms stad
6. Värmdö kommun
7. Trafikverket

Staten, genom Sverigeförhandlingen, Stockholms läns landsting, Lidingö kommun, Nacka kommun, Stockholms stad, Värmdö kommun och Trafikverket benämns i den följande enskilt för "Part" och gemensamt för "Parterna". Lidingö kommun, Nacka kommun, Stockholms stad och Värmdö kommun benämns nedan enskilt nedan enskilt för "Kommun(en)", och gemensamt för "Kommunerna". Stockholms läns landsting benämns nedan enskilt för "Landstinget". "Staten, genom Sverigeförhandlingen" och Trafikverket, benämns nedan enskilt för "Staten".

2. Inledning

- 2.1 Enligt kommittédirektiv (2014:106 och 2014:113) för Sverigeförhandlingen ska de av regeringen utsedda förhandlingspersonerna genomföra förhandlingar och ingå överenskommelser med berörda kommuner, landsting och andra berörda aktörer i Stockholms län, Västra Götalands län samt Skåne län kring åtgärder som förbättra tillgängligheten och kapaciteten i transportsystemet och leder till ett ökat bostadsbyggande i storstadsregionerna i dessa län. Storstädernas tillväxt förutsätter effektiva och hållbara trafiksystem, förtätning som ger attraktiva städer och dynamiska arbetsmarknadsregioner för människor och företag.
- 2.2 Det är viktigt att dessa investeringar utformas på ett sätt som ger kostnadseffektiva trafiklösningar och möjliggör ett ökat bostadsbyggande, effektiv arbetspendling samt väl fungerande arbetsregioner. En förtätad region med ett ändamålsenligt trafiksystem bidrar till utvecklingen.
- 2.3 Regeringen har i direktiven för de senaste omgångarna av åtgärdsplanering uppdragit åt berörda myndigheter att permanent pröva medfinansiering i planerings- eller genomförandeskedet.



Det förutsätter att berörda kommuner, regioner och andra aktörer samverkar för en effektiv utformning och maximal samhällsekonomisk lönsamhet av storstadssatsningen i syfte att hitta de bästa lösningarna för utformning och finansiering av stationer och omkringliggande infrastruktur. Samtliga Parter har inför ingående av detta Ramavtal inskickat nyttoanalys som underlag för Parts deltagande i finansieringen.

2.4 Syftet med Sverigeförhandlingens uppdrag är dels att analysera behoven av åtgärder i storstadens transportinfrastruktur på ett sätt som maximerar deras samhällsekonomiska lönsamhet dels identifiera kostnadseffektiva åtgärder som leder till en förbättrad tillgänglighet och ett ökat bostadsbyggande i framförallt storstäderna med fokus på resurseffektivitet, hållbarhet och förtätning.

2.5 Sverigeförhandlingens arbetsätt är nyttobaserat och det är därför nödvändigt att, inför överenskommelse om olika Parters åtaganden och ingående av Ramavtal och Objektavtal samt andra relaterade avtal, beskriva i en nyttoanalys nyttor som uppstår såväl lokalt som regionalt vid en investering i åtgärder för storstadens transportinfrastruktur, åtgärder för nya bostäder och ökad tillgänglighet. Detta är ett gemensamt projekt för Staten, alla berörda Kommuner, Landstinget med flera. Uppskattning och kvantifieringar av nyttor utgör dock inte avtalsinnehåll och om gjorda antaganden om nyttor inte infrias medför detta inte att ingångna avtal ska justeras.

3. Definitioner

3.1 I detta Ramavtal ska följande begrepp ha den innebörd som framgår nedan:

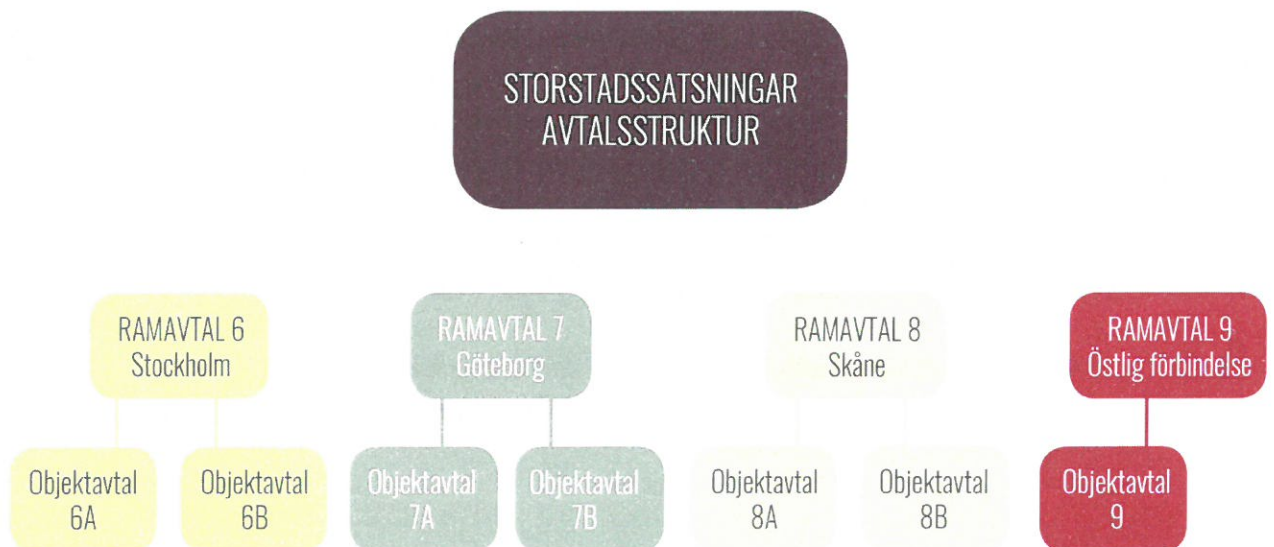
Ramavtalet:	avser detta Ramavtal inklusive bilagor
Objektavtal(en):	avser avtal, inklusive bilagor, avseende finansiering, medfinansiering och bostadsbyggande som har träffats mellan berörda Parter och som bilagts Ramavtalet i undertecknade versioner.
Huvudprojekt:	avser alla åtgärder i storstadsområdena Stockholm, Göteborg och Malmö/Lund/Helsingborg med omnejd.
Projekt:	avser genomförandet av samtliga åtgärder som ingår i var och en av storstadsområdena och för vilka separata Ramavtal ska ingås mellan berörda Parter.
Objekt:	avser byggandet av delsträckor och åtagande om bostadsbyggande för berörda Parter för vilka Objektavtal ska ingås.

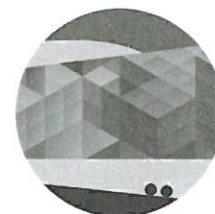
Projektmedel:	avser medel som Parterna förbundit sig att enligt detta Ramavtal inklusive bilagor tillskjuta för genomförande av åtgärderna. Projektmedel omfattar inte Kommunernas kostnader för bostadsbyggande eller vidtagande av övriga åtgärder som inte Staten ska svara för eller genomföra.
Genomförandeavtal:	avser avtal som ska ingås vid ett senare skede i Projekten mellan Trafikverket och berörda Parter enligt Objektavtalen som behandlar principerna för genomförandet av respektive Projekt. Trafikverket ansvarar för ingåendet av Genomförandeavtal med berörda Parter.
Styrelsen:	har den innebörd som framgår av punkt 9.
Projektstyrelse:	har den innebörd som framgår av punkt 9.

3.2 Till detta Ramavtal biläggs undertecknade Objektavtal för berörda Parter inom Östlig förbindelse i Stockholm.

3.3 Vid eventuella motstridigheter mellan Ramavtalet och Objektavtalen ska Ramavtalet äga företräde. Vid motstridighet mellan vad som anges i Ramavtalet och dess bilagor ska vad som anges i Ramavtalet äga företräde. Vid motstridighet mellan vad som anges i de olika bilagorna till Ramavtalet ska bilagenumereringen gälla såsom prioritetsordning.

3.4 Avtalsstruktur





4. Syftet med Ramavtalet/omfattning/ansvarsfördelning/genomförande

4.1 Syftet med detta Ramavtal är att reglera förutsättningarna för genomförandet av Projektet.

4.2 Vad som omfattas av Projektet respektive i Projektet ingående Objekt framgår av Bilaga 2 (Specifikation inklusive tidplan) till Ramavtalet samt även, på Objektnivå, av respektive Objektavtal. Bilaga 2 har framtagits gemensamt med Trafikverket och innehåller, förutom en beskrivning av Projektet och respektive Objekt, beskrivning av respektive Parts ansvar, tekniska gränssnitt, investeringskostnad och en övergripande tidplan för Projektet och respektive Objekt.

4.3 Kommunerna, i sin egenskap av medfinansierare, och Staten, i sin egenskap av huvudman ansvarig för genomförande av Huvudprojektet och Projektet, äger rätt att efter ingående av Ramavtal och Objektavtal, och utan att villkoren i Ramavtalet eller Objektavtal ändras i övrigt, göra skäliga justeringar och anpassningar av Bilaga 2 såsom till exempel, men inte begränsat till, om det krävs för att uppnå övergripande systemkrav för Huvudprojektet eller Projektet respektive om det krävs för samordning mellan olika Ramavtal och/eller Objektavtal.

4.4 Respektive Objekt för utbyggnaden i enlighet med Projektet kommer att planläggas antingen med detaljplan enligt plan- och bygglagen (2001:900) eller järnvägsplan enligt lag (1995:1649) om byggande av järnväg eller med både detaljplan och järnvägsplan enligt lagen om byggande av järnväg. Den slutliga linjedragningen av tunnelbanelinjer/spårtrafiken ska göras i samråd med berörda Parter inom ramen för planläggningen.

5. Parternas åtaganden

Parterna åtar sig följande:

5.1 Utbyggnaden av Projektet ska genomföras enligt åtagande i detta Ramavtal.

5.2 Vid sidan av Projektet och utanför Projektmedlen, men inom ramen för Ramavtalet, ingår det i Kommunernas respektive åtagande- och som en central förutsättning för Projektet att bygga bostäder enligt vad som närmare anges i respektive Objektavtal.

5.3 Finansiering och medfinansiering ska ske enligt åtagande i detta Ramavtal.

5.4 Parts uttömmande ansvar enligt detta Ramavtal, är begränsat till att tillskjuta Projektmedel enligt vad som anges i Ramavtalet och/eller ansvara för andra åtaganden som enligt Ramavtalet åvilar sådan Part.

5.5 Trafikverket och Landstinget åtar sig att i kommande planering verka för att kollektivtrafikutbyggnad bidrar till att sprida resenärsnyttan samt öka arbetsmarknads- och näringslivsnyttan.

5.6 Trafikverket och Landstinget åtar sig att verka för samverkan mellan berörda kommuner för att trygga markåtkomst för genomförandet av Projektet.

6. Finansiering och betalning

6.1 Genomförandet av utbyggnaden av Projektet ska ske med medel från följande:

- Trafikverket (Huvudman)
- Medfinansiering från Landstinget
- Medfinansiering från kommuner
- Förskott från kommuner

6.2 Den totala investeringskostnaden för Projektet uppgår till **xxxx kronor**.

6.3 När i detta Ramavtal hänvisas till kostnader och andra finansiella regleringar, är sådana kostnader och andra finansiella regleringar angivna i 2015 års prisnivå.

6.4 Trafikverket står för eventuella kostnadsökningar för de delar av Projektet som inte enligt Ramavtalet (eller i förekommande fall Objektavtal) åvilar Kommunerna i den mån detta medför att den totala investeringskostnaden överskrids. Detta gäller under förutsättning att kostnadsökningen inte föranletts av krav från Kommunerna på standardhöjning, tillägg och/eller andra förändringar/förbättringar (i den mån det medför kostnadsökningar) jämfört med vad som angivits i Bilaga 2 (Specifikation inklusive tidplan) och, på Objektnivå, i respektive Objektavtal. För det fall Kommun önskar införa förändringar i jämförelse med vad som angivits i Bilaga 2 (Specifikation inklusive tidplan) som hänvisas till ovan och, på Objektnivå, i respektive Objektavtal under förutsättning att Parterna enas om detta (varvid noteras att sådana av Kommun påkallade förändringar måste vara genomförbara med beaktande av den övergripande funktionen och tidplanen), ska respektive Kommun stå för de eventuella kostnadsökningar som förändringen medför.

6.5 Trafikverket ska finansiera Projektet med **totalt xxxxxxxxxx kronor**.

6.6 Finansiering och Medfinansieringen beräknas uppgå till **totalt xxxxxxxxxx kronor** och fördelas enligt följande:

Part	Belopp
Staten (Huvudman)	
Stockholms Läns Landsting	
Lidingö kommun	
Nacka kommun	
Stockholms stad	
Värmdö kommun	
Summa	

6.7 Villkor för Parts tillskjutande av Projektmedel för utbyggnaden av Projektet, förskottering m.m. regleras i Objektavtalen till detta Ramavtal för respektive Part samt i Bilaga 1 (Investerings-, förskottering- och finansieringsplan).

7. Tidplan

7.1 Trafikverket har upprättat en övergripande tidplan för Projektet vilken framgår av Bilaga 2 (Specifikation inklusive tidplan). Trafikverket har vid upprättandet av den övergripande tidplanen så långt det är möjligt i detta skede tagit hänsyn till den risk för förseningar av Projektet som kan komma att följa av bland annat antagandeprocesser av detaljplaner, miljöaspekter m.m. Tiden är dock angiven exklusive tid för överklaganden.

7.2 Parterna ska hålla varandra informerade om omständigheter som kan komma att påverka tidplanerna.

7.3 För det fall Projektet skulle försenas jämfört med den övergripande tidplan som inkluderats i Bilaga 2 (Specifikation inklusive tidplan) åtar sig Parterna att på oförändrade villkor vidta samtliga de åtaganden som enligt Ramavtalet åvilar sådan Part, oaktat att fullgörandetidpunkten för Parts åtagande ska ske vid en senare tidpunkt.

8. Projektgenomförande, drift och underhåll

8.1 Trafikverket är huvudman för Projektet och kommer att svara för projektgenomförandet.

8.2 Trafikverket svarar också för drift och underhåll av samtliga anläggningar som ingår i Projektet.

9. Organisation och samverkan

9.1 För att möjliggöra utbyggnaden av Projektet i tid och till en överenskommen kostnad krävs att samtliga Parter bemannar sin organisation med resurser i den omfattning som krävs för att genomföra Projektet.

9.2 Parternas samverkan ska huvudsakligen ske på två nivåer:

- Ett partssammansatt samverkansorgan ("Styrelsen") för principiella frågor med överblick över samtliga Ramavtal/Projekt och bostadsbyggande med partsrepresentanter från samtliga Projekt. Styrelsen tillsätts av regeringen.
- En styrelse för respektive Ramavtal/Projekt ("Projektstyrelse"), med två representanter vardera från tjänstemannaorganisationen inom Trafikverket och berörda Kommuner. Eventuella representanter från Staten medverkar vid behov.

9.3 Trafikverket ska tillsätta en partssammansatt styrgrupp för genomförandet av utbyggnaden som stöd i arbetet.

9.4 Styrelsen respektive Projektstyrelsen kan besluta att representanter från andra intressenter ska kallas till och får närvara vid ett eller flera möten då så bedöms nödvändigt och lämpligt. Parterna ska gemensamt verka för att allmänheten får den information som behövs i samband med genomförandet av Projektet. Trafikverket har dock huvudansvar och ska upprätta en kommunikationsplan i samråd med övriga Parter.

Styrelsen

9.5 Under statens ordförandeskap bildas en Styrelse som ska bestå av en ordinarie ledamot och ersättare per Part. Respektive Part utser sin ledamot och ersättare. Staten utser sekretariat för Styrelsen. Föredragande i Styrelsen är även ansvarig tjänsteman i Landstinget.

9.6 Styrelsen ska behandla frågor som rör Parternas gemensamma åtaganden och Huvudprojektet. Därutöver ska Styrelsen tillse att respektive Projektets genomförande följer de åtaganden som finns i respektive Ramavtal.

9.7 Styrelsen behandlar frågor som rör arbetena enligt Ramavtalen såsom:

- Projektens omfattning och avgränsning
- Huvudtidplan
- Budget och prognoser för Projekten, samt
- Andra frågor av stor vikt eller av väsentlig betydelse

9.8 Inom ramen för Styrelsens arbete åligger det att följa respektive Projektstyrelse. Som princip ska varje Projektstyrelse ha ett långtgående mandat att fatta och verkställa beslut inom respektive Projekt, så länge sådant beslut eller verkställande inte står i strid med det aktuella Projektet, respektive Ramavtal eller de ekonomiska ramar som fastställts för Projektet.

9.9 De överenskommelser etc. som träffas inom Styrelsen kan komma att behöva godkännas av respektive Parts beslutande organ för att äga giltighet.

9.10 Parterna är överens om att Staten ansvarar för uppföljning och årlig rapportering till regeringen av Ramavtalens genomförande. Uppföljningen innefattar respektive Ramavtal, eventuella ändringar och tilläggsavtal såsom ökat bostadsbyggande och ekonomi i Huvudprojektet, finansiering- och samhällsekonomisk nytta. Uppföljningen sker tertial- och årsvis baserat på av bland annat Kommunerna och Trafikverket insänd redovisning.

9.11 Styrelsen kan, när så bedöms erforderligt adjungera lämplig person med expertkompetens till Styrelsen för deltagande i en eller flera frågor.

Projektstyrelsen

9.12 En Projektstyrelse för Projektet ska utses av Trafikverket. Projektstyrelsen ska vara ansvarig för Projektet, och rapporterar till Parterna och Styrelsen. Projektstyrelsens mandat utgår från detta Ramavtal. Projektstyrelsen ansvarar för att, vid behov, enhälligt och utifrån Genomförandeaftalen besluta om inriktningen för utbyggnaden.

10. Markåtkomst

Trafikverket åtar sig att med Projektmedel svara för den markåtkomst som behövs för genomförande av Projektet, dels under byggtiden, dels under drifttiden. För mark som ägs av annan Part gäller förutsättningar närmare reglerade i Objektavtalen.

11. Särskilt om detaljplaner

11.1 Parterna är medvetna om att respektive beslutande organ beslutar om att anta detaljplaner. Beslut om detaljplan ska föregås av samråd med de som berörs av detaljplanen och Kommunerna ska även vidta andra beredningsåtgärder enligt lag för antagande av detaljplan. Parterna är medvetna om att sakägare har rätt att överklaga beslut om antagande av detaljplan och att beslut kan komma att prövas av länsstyrelsen och mark- och miljödomstolen, vilket kan komma att påverka tidplanen för Projektet.

11.2 Parterna är överens om att respektive Objektavtal inte är bindande för respektive part vid prövning av förslag till detaljplan.



12. Avtalstid och uppsägning

12.1 Ramavtalet och respektive Objektavtal gäller från dess ikraftträdande och intill dess att samtliga Projekt och Objekt genomförts respektive Parternas övriga åtaganden enligt Ramavtalet och Objektavtalet fullgjorts.

12.2 Ramavtalet och respektive Objektavtal kan inte sägas upp eller frånträdas av Part med mindre än att samtliga Parter enas därom.

13. Ändring av avtalet

Samtliga ändringar och tillägg till detta Avtal ska vara skriftliga och godkända av samtliga Parternas beslutande organ för att gälla.

14. Avtalets giltighet

Detta Ramavtal gäller under följande förutsättningar:

- Stockholms Läns Landstingsfullmäktige godkänner Ramavtalet genom ett beslut som vinner laga kraft;
- Lidingö kommuns kommunfullmäktige godkänner Ramavtalet genom ett beslut som vinner laga kraft;
- Nacka kommuns kommunfullmäktige godkänner Ramavtalet genom ett beslut som vinner laga kraft;
- Stockholms stads kommunfullmäktige godkänner Ramavtalet genom ett beslut som vinner laga kraft;
- Värmdö kommuns kommunfullmäktige godkänner Ramavtalet genom ett beslut som vinner laga kraft;
- Staten undertecknar detta Ramavtal samt att regeringen godkänner Ramavtalet

15. Ändrade förutsättningar

Om något villkor enligt punkt 14 inte kan uppfyllas, någon del inte kan genomföras på grund av att planer, tillstånd eller liknande inte erhålls, kraftigt försenas eller erhålls med innehåll som i viss mån avviker från vad som förutsattes vid detta Ramavtals ingående, ska Parterna i god anda och med utgångspunkt i villkoren i Ramavtalet (jmf t.ex. punkt 6.3 i Ramavtalet och punkt 4.5 i Bilaga 2) diskutera hur detta ska påverka Ramavtalet och förutsättningarna för dess uppfyllande. Utgångspunkten för en sådan diskussion ska vara att enas om sådana anpassningar av Ramavtalet som krävs för att så långt som möjligt vidmakthålla de principer som legat till grund för ingående av detta Ramavtal (dock med beaktande av de förhållanden/ändrade förutsättningar som föranlett sådan diskussion/justering). Vad som anges i denna punkt ska gälla Parterna emellan oberoende av om villkoren för ikraftträdande av Ramavtalet i punkt 14 är uppfyllda.

Ort datum

Stockholms Läns Landsting

Lidingö kommun

Nacka kommun

Stockholms stad

Värmdö kommun

Trafikverket

Staten genom Sverigeförhandlingen

Bilagor:

Bilaga 1. Investering-, förskottering- och finansieringsplan

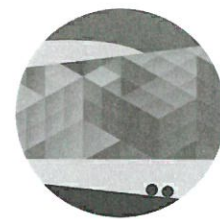
Bilaga 2. Specifikation inklusive tidplan



SVERIGEFÖRHANDLINGEN

RAMAVTAL 9 – ÖSTLIG FÖRBINDELSE

OBJEKTAVTAL – ÖSTLIG FÖRBINDELSE I STOCKHOLM



SVERIGEFÖRHANDLINGEN

RAMAVTAL 9 – ÖSTLIG FÖRBINDELSE I STOCKHOLM

OBJEKTAVTAL FÖR ÖSTLIG FÖRBINDELSEN

Innehållsförteckning

1. Parter
2. Inledning
3. Objektens omfattning
4. Parternas åtaganden
5. Betalning
6. Mark- och dataåtkomst
7. Organisation och arbetsätt
8. Uppföljning
9. Objektavtalets giltighet



1. Parter

1. Staten genom Sverigeförhandlingen
2. Stockholms läns landsting
3. Lidingö kommun
4. Nacka kommun
5. Stockholms stad
6. Värmdö kommun
7. Trafikverket

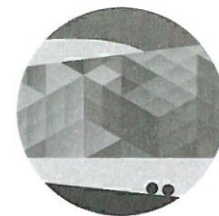
Staten, genom Sverigeförhandlingen, Stockholms läns landsting, Lidingö kommun, Nacka kommun, Stockholms stad, Värmdö kommun och Trafikverket benämns i den följande enskilt för "Part" och gemensamt för "Parterna". Lidingö kommun, Nacka kommun, Stockholms stad och Värmdö kommun benämns nedan enskilt för "Kommun(en)", och gemensamt för "Kommunerna". Stockholms läns landsting benämns nedan enskilt för "Landstinget". "Staten, genom Sverigeförhandlingen" och Trafikverket, benämns nedan enskilt för "Staten".

2. Inledning

- 2.1 Parterna i detta Objektavtal har i Ramavtal 9 avseende Östlig förbindelse i Stockholm om finansiering och medfinansiering ("Ramavtalet") kommit överens om att reglera förutsättningarna för nybyggnation av en Östlig förbindelse i Stockholm.
- 2.2 Parterna i detta avtal ("Objektavtalet"), vilket biläggs Ramavtalet, avtalar här om finansierings- och medfinansieringsfrågor, ökat bostadsbyggande samt genomförandansvar såvitt avser nybyggnation av Malmö Spårväg.
- 2.3 För det fall inte annat framgår av detta Objektavtal ska Ramavtalets villkor äga tillämpning även på Objektavtalet.

3. Objektens omfattning

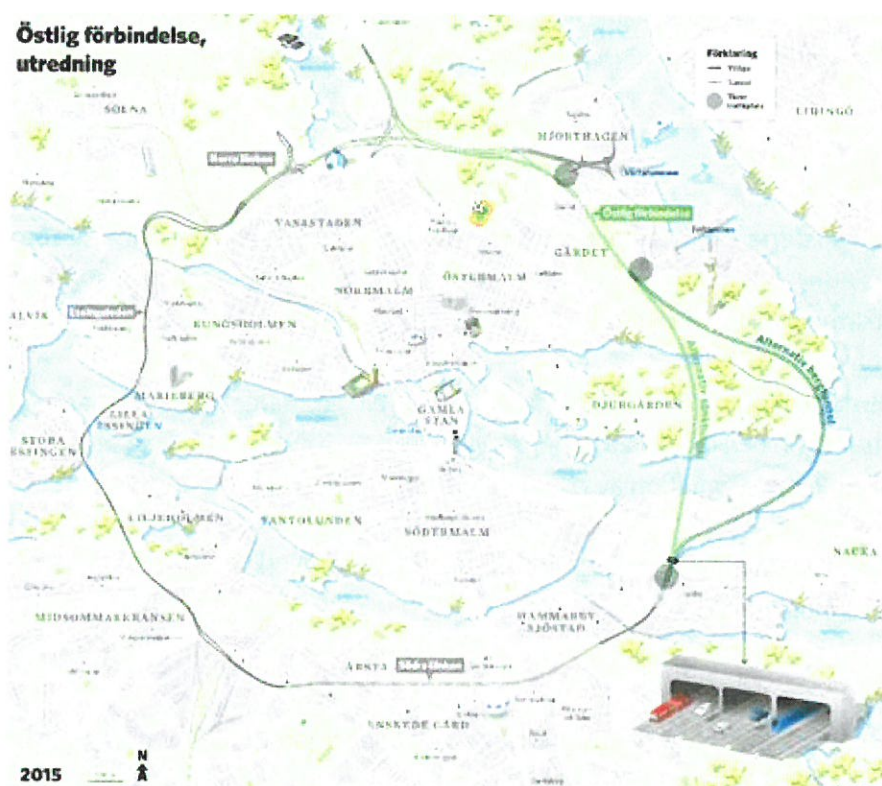
- 3.1 Objektavtalet omfattar finansiering och medfinansiering, betalning, ökat bostadsbyggande samt genomförandeformer/ansvar i samband med nybyggnation av Östlig förbindelsen i Stockholm.
- 3.2 Östlig förbindelse är en trafiktunnel för väg-, buss och spårtrafik under Saltsjön som binder samman söder och norr och sluter vägringen runt Stockholm och förlänger tvärsårvägen från



Sickla till Värtan. Den sträcker sig från Södra länken vid Sickla till Norra länken strax väster om trafikplats Värtan. Länken går i berget under Saltsjön utan intrång i Nationalstadsparken.

Vägen går från Södra länken österut under Kvarnholmen. Vid Kvarnholmens östra spets viker Östlig förbindelse av norrut för att passera under Saltsjön och Djurgården mot Loudden och vidare i nordvästlig sträckning under Gärdet, i västra kanten av bebyggelsen i Frihamnen och ansluter till de i Norra länken förberedda påslagen. Vid Sickla ansluts Östlig förbindelse mot Värmdöleden österut och västerut. Södergående ramper anläggs både mot Frihamnen och mot Lidingö/Hjorthagen.

Tvärspårvägen förlängs från Sickla till Värtan och anläggs i ett eget tunnelrör. Från befintlig tvärbanestation i Sickla går tvärbanan parallellt och ansluter till Frihamnen med en station. Anslutningen i Frihamnen möjliggör en fortsatt dragnings av tvärbanan norrut till Rosten och/eller Odenplan. Inga stationer planeras mellan Sickla och Frihamnen vilket gör korta restider under saltsjön.



På sträckan planeras leden för tre körfält i vardera riktningen mellan trafikplatserna Värtan och Värmdöleden. Två körfält är genomgående, medan ett körfält tillkommer respektive avgår vid trafikplatserna.



Ett av körfälten reserveras för busstrafik i de fall kösituationer uppstår så att busstrafikens framkomlighet att prioriteras. Detta genom ett så kallat dynamiskt körfält. På ramper anläggs separata busskörfält.

För att klara växlingar mellan körfält och kapacitet på sträckan från Värtan mot Roslagsvägen planeras ett tunnelrör med ett körfält för att få en direktkoppling till Frescati. Vidare behöver en mindre del av Norra länken i västgående riktning få ett extra körfält. Detta är redan förberett.

3.3 Objektet planläggs i enlighet med Punkt 4.2 i Ramavtalet.

3.4 Nybyggnation av Östlig förbindelse i Stockholm ska bidra till bostäder enligt åtagande i punkt 4 nedan.

4. Parternas åtaganden

4.1 Parterna är överens om:

- att en ny Östlig förbindelse i Stockholm ska genomföras enligt åtagande i detta Objektavtal.
- att bostadsbyggandet ska genomföras enligt åtagande i detta Objektavtal.
- att finansiering och medfinansiering ska ske enligt åtagande i detta Objektavtal.
- att betalning ska ske enligt åtagande i detta Objektavtal.

4.2 Investeringskostnaden för utbyggnaden av Östlig förbindelse är beräknad av Trafikverket till ... miljoner kronor (nu finns 17 600 miljoner kronor med succesiv kalkyl samt därtill 1 300 miljoner kronor utan succesiv kalkyl för förlängning av tvärspårvägen)

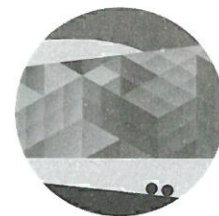
4.3 Stockholms läns landsting ska bidra med xxxx miljoner kronor i medfinansiering.

4.4 Lidingö kommun ska bidra med xxxx miljoner kronor i medfinansiering.

4.5 Nacka kommun ska bidra med xxxx miljoner kronor i medfinansiering.

4.6 Stockholms stad ska bidra med xxxx miljoner kronor i medfinansiering.

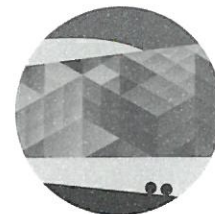
4.7 Värmdö kommun ska bidra med xxxx miljoner kronor i medfinansiering.



- 4.8 Lidingö kommun åtar sig att själv eller genom annan markägare/exploatör att utanför Projektmedel och på egen bekostnad (i förhållande till övriga Parter) uppföra xxxx bostäder, med en genomsnittlig takt av xxxx bostäder per år. Antalet gäller färdigställda bostäder vars detaljplaner antas från och med.....
- 4.9 Nacka kommun åtar sig att själv eller genom annan markägare/exploatör att utanför Projektmedel och på egen bekostnad (i förhållande till övriga Parter) uppföra xxxx bostäder, med en genomsnittlig takt av xxxx bostäder per år. Antalet gäller färdigställda bostäder vars detaljplaner antas från och med.....
- 4.10 Stockholms stad åtar sig att själv eller genom annan markägare/exploatör att utanför Projektmedel och på egen bekostnad (i förhållande till övriga Parter) uppföra xxxx bostäder, med en genomsnittlig takt av xxxx bostäder per år. Antalet gäller färdigställda bostäder vars detaljplaner antas från och med.....
- 4.11 Värmdö kommun stad åtar sig att själv eller genom annan markägare/exploatör att utanför Projektmedel och på egen bekostnad (i förhållande till övriga Parter) uppföra xxxx bostäder, med en genomsnittlig takt av xxxx bostäder per år. Antalet gäller färdigställda bostäder vars detaljplaner antas från och med.....
- 4.12 Landstinget, Lidingö kommun, Nacka kommun, Stockholms stad och Värmdö kommun bekostar fördyringar/tilläggslösningar för Objektet enligt vad som anges i Ramavtalet, punkt 6.4.
- 4.13 Landstinget åtar sig att i kommande planering verka för att kollektivtrafikutbyggnad bidrar till att sprida resenärsnyttan samt öka arbetsmarknads- och näringslivsnyttan.
- 4.14 Trafikverket och Landstinget åtar sig att verka för samverkan mellan berörda kommuner för att trygga markåtkomst för utbyggnaden.
- 4.15 Trafikverket, Landstinget, Lidingö kommun, Nacka kommun, Stockholms stad och Värmdö kommun ska snarast träffa ett Genomförandeavtal med beaktande av bl.a. det som sägs i detta Objektavtal, Ramavtalet och Ramavtalets Bilaga 2 (Specifikation inklusive tidplan).

5. Betalning

Landstinget, Lidingö kommun, Nacka kommun, Stockholms stad och Värmdö kommun åtar sig att göra inbetalning/förskottering av Projektmedel/medfinansiering för utbyggnaden enligt Ramavtalets Bilaga 1 (Investering- förskottering- och finansieringsplan).



6. Mark- och dataåtkomst

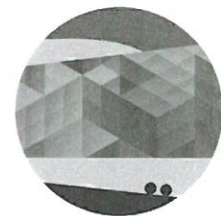
- 6.1 Parterna (Landstinget, Lidingö kommun, Nacka kommun, Stockholms stad och Värmdö kommun) ska komma överens om hur mark som part äger/förfogar över ska överlåtas/upplåtas till Trafikverket med Projektmedel för genomförande av en ny Östlig förbindelse.
- 6.2 I den mån fastighet som ägs av Part behövs för en ny Östlig förbindelse ska värdering av sådan fastighet ske gemensamt mellan berörda parter utifrån förutsättningen att fastigheten ska användas för trafikändamål.
- 6.3 Erforderlig mark som ska användas för spårdrift eller arbets-/etableringsyta ska överlåtas/upplåtas utan kostnad.
- 6.4 I de fall mark ägs av Kommunen och har upplåtits med tomträtt ska Kommunen medverka till att Trafikverket får utnyttja den rätt som Kommunen har enligt tomträttsavtalet i den mån det behövs för genomförande av projektet.
- 6.5 Parterna är överens om att för Projektets genomförande ska tillgång till geodata säkras och tillhandahållas av kommunen till självkostnadspris med sådana rättigheter att Projektet kan bedrivas skyndsamt.

7. Organisation och arbetssätt

- 7.1 Utbyggnaden av detta Objekt ska organiseras utifrån vad som framgår av Ramavtalet, punkt 9.
- 7.2 En Projektstyrelse ska utses, se Ramavtalet, punkter 9.2 samt 9.12.
- 7.3 Parterna ska fortlöpande informeras om hur Objektet framskrider.
- 7.4 För att Parternas åtagande enligt punkt 2 ska kunna genomföras är det nödvändigt att aktiv samverkan sker kopplat till de åtaganden som avtalats. Erfarenhets- och kompetensutbyte beträffande planarbete, genomförandefrågor/-regler samt upphandlingar och avtal etc. är viktiga frågor att samverka inom för att nå framgång.

8. Uppföljning

Parterna är överens om att Staten ansvarar för uppföljning och årlig rapportering till regeringen av Objektavtalets genomförande. Det närmare innehållet i denna uppföljning/utvärdering framgår av Ramavtalet, punkt 9.10.



SVERIGEFÖRHANDLINGEN

9. Objektavtalets giltighet

Bestämmelserna i Ramavtalet, punkt 14 äger motsvarande tillämpning på detta Objektavtal, varvid referens till Ramavtalet, när så erfordras, ska avse referens även till detta Objektavtal.

Detta Objektavtal är upprättat i.....exemplar varav Parterna tagit var sitt.

Ort och datum

Staten genom Sverigeförhandlingen

Stockholms läns landsting

Lidingö kommun

Nacka kommun

Stockholms stad

Värmdö kommun

Trafikverket

VÄRMDÖ KOMMUN
Kommunledningskontoret

2016 -02- 08

DIARIENR



SVERIGEFÖRHANDLINGEN

BUD - VÄRMDÖ KOMMUN
RAMAVTAL 9 - ÖSTLIG FÖRBINDELSE



BUD – VÄRMDÖ KOMMUN

RAMAVTAL 9 – ÖSTLIG FÖRBINDELSE

1. Bakgrund

Enligt kommittédirektiv (2014:106 och 2014:113) för Sverigeförhandlingen ska de av regeringen utsedda förhandlingspersonerna genomföra förhandlingar och ingå överenskommelser med berörda kommuner, landsting och andra berörda aktörer i Stockholms län, Västra Götalands län samt Skåne län kring åtgärder som förbättra tillgängligheten och kapaciteten i transportsystemet och leder till ett ökat bostadsbyggande i storstadsregionerna i dessa län. Storstädernas tillväxt förutsätter effektiva och hållbara trafiksystem, förtätning som ger attraktiva städer och dynamiska arbetsmarknadsregioner för människor och företag.

Syftet med förhandlingspersonens uppdrag är att dels möjliggöra ett snabbt genomförande av en ny Östlig förbindelse på ett sätt som maximerar deras samhällsekonomiska lönsamhet, dels identifierar kostnadseffektiva åtgärder som leder till en förbättrad tillgänglighet och ett ökat bostadsbyggande i framförallt storstäderna med fokus på resurseffektivitet, hållbarhet och förtätning.

Det är viktigt att dessa investeringar utformas på ett sätt som ger kostnadseffektiva trafiklösningar och möjliggör ett ökat bostadsbyggande, effektiv arbetspendling samt väl fungerande arbetsregioner. En förtätad region med ett ändamålsenligt trafiksystem bidrar till utvecklingen.

2. Utredningar/underlagsmaterial

Sverigeförhandlingen redovisar nedan sitt bud/förslag till innehåll i överenskommelsen baserat på det underlagsmaterial som tagits fram av Trafikverket, nyttoberäkningar från kommunerna, finansieringsstudie, analys av de kommersiella förutsättningarna, etc.

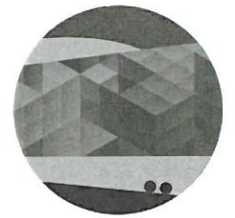
3. Bud/förslag till innehåll i överenskommelse

Mot bakgrund av att ett genomförande av utbyggnaden för en Östlig förbindelse kräver Riksdagens/regeringens godkännande, beslut i berörda kommuner/regioner samt finansieringsupplägg som möjliggör ett snabbt genomförande förlås följande punkter ingå i överenskommelsen.

- 3.1 Objektet Östlig förbindelse är en trafiktunnel för väg-, buss och spårtrafik mellan Sickla i söder till Värtan i norr.



- 3.2 Investeringskostnaden för utbyggnaden av Östlig förbindelse är beräknad av Trafikverket till 17 600 miljoner kronor (85 % sannolikhet enligt succesiv kalkyl) samt därtill 1 300 miljoner kronor (trolig kostnad utan successiv kalkyl) för förlängning av tvärspårvägen mellan Sickla och Frihamnen.
- 3.3 Staten är huvudman för utbyggnaden och ska tillskjuta [*Beloppet bestäms senare, underlaget är i nuläget ofullständigt*] kronor i enlighet med Ramavtal 9 - Bilaga 1 (Investerings-, förskottering- och finansieringsplan).
- 3.4 Värmdö kommun ska bidra med [*Beloppet bestäms senare, underlaget är i nuläget ofullständigt*] kronor i medfinansiering för utbyggnaden av en Östlig förbindelse i Stockholm. Kostnad för grundutförande, utöver det som Värmdö kommun bidrar med, tillskjuts av staten.
- 3.5 Värmdö kommun åtar sig att göra inbetalning/förskottering av Projektmedel/medfinansiering för utbyggnaden enligt Ramavtalets Bilaga 1 (Investerings- förskottering- och finansieringsplan).
- 3.6 Värmdö kommun åtar sig att själv eller genom annan markägare/exploatör att utanför Projektmedel och på egen bekostnad (i förhållande till övriga Parter) till senast 2035 uppföra 11 000 bostäder inom [*influensområdet definieras i förhandling*] med en genomsnittlig takt av 611 bostäder per år. Antalet gäller färdigställda bostäder (vars detaljplaner antas från och med år 2015).
- 3.7 Landstinget åtar sig att i kommande planering verka för att kollektivtrafikutbyggnad bidrar till att sprida resenärsnyttor samt öka arbetsmarknads- och näringslivsnytta.
- 3.8 Trafikverket och Landstinget åtar sig att verka för samverkan mellan berörda kommuner för att trygga markåtkomst för utbyggnaden.
- 3.9 Trafikverket/staten bekostar fördyringar/tilläggslösningar för Objektet enligt vad som anges i Ramavtal 9, punkt 6.4.
- 3.10 Investeringskostnaden för objekt Östlig förbindelse är beräknad i prisnivå 2015. Eventuella kostnadsökningar för utbyggnaden åvilar Trafikverket/staten. Kostnadsökningar som föranleds av kommunens önskemål utöver grundutförande bekostas dock av kommunen.
- 3.11 Trafikverket och Värmdö kommun ska snarast träffa ett Genomförandeavtal med beaktande av bland annat det som sägs i Objektavtal, Ramavtal 9, Ramavtalets Bilaga 1 (Investerings-,



SVERIGEFÖRHANDLINGEN

förskottering- och finansieringsplan) och i Ramavtalets Bilaga 2 (Specifikation inklusive tidplan).

3.12 Värmdö kommun förklarar sig beredd att underteckna Ramavtalet och Objektavtalet som träder i kraft efter Riksdagens/regeringens och övriga intressenters beslut.

4. Avtal/Överenskommelse/underlag/bilagor

4.1 Ramavtal 9 – Östlig förbindelse med Bilaga 1 - Investering-, förskottering- och finansieringsplan och Bilaga 2 - Specifikation inklusive tidplan.

4.2 Objektavtal för Östlig förbindelse.

4.3 Övrig information.

5. Förhandlingstidtabell

Den 8 februari genomförs förhandlingsstartmötena för storstadssatsningar.

Samma dag, det vill säga den 8 februari 2016, överlämnas Sverigeförhandlingens "Bud" förslag till avtal/överenskommelse till kommuner berörda av storstadssatsningar.

Svar/kommentar från kommuner./regioner emottages senast 8 mars 2016.

Frågor som Part vill diskutera/förhandla om skall vara Sverigeförhandlingen till handa senast 1 vecka före avsett förhandlingsmöte.

Förhandlingarna äger rum i Stockholm och kan ske kommun för kommun eller i grupper/konstellationer

Sverigeförhandlingen har ambitionen att bedriva förhandlingarna skyndsamt.



SVERIGEFÖRHANDLINGEN

RAMAVTAL 9 – ÖSTLIG FÖRBINDELSE I STOCKHOLM

BILAGA 1 – INVESTERING-, FÖRSKOTTERING- OCH FINANSIERINGSPLAN

RAMAVTAL 9 – ÖSTLIG FÖRBINDELSE I STOCKHOLM

BILAGA 1 – INVESTERING-, FÖRSKOTTERING- OCH FINANSIERINGSPLAN

1. Finansiering och medfinansiering

Parternas finansiering av investeringar i infrastrukturen framgår av Tabell 1 – Finansiering av åtgärder. Beloppen är angivna i 2015 års prisnivå. Beloppen ska räknas om med hänsyn till förändringen i KPI.

Av Tabell 2 framgår den årliga investeringsplanen i 2015 års prisnivå i enlighet med tidplanen i Bilaga 2.

Av Tabell 3 framgår Parternas årliga bidrag i 2015 års prisnivå.

Kassaflödesanalysen i Tabell 4 visar ett beräkningsexempel på årliga intäkts-och investeringskalkyler i löpande priser för utbyggnaden utifrån vissa antaganden, bland annat har såväl investeringskostnader (enligt Tabell 2) som intäkter (enligt Tabell 3) räknats om med en årlig KPI-förändring på 2 procent.

Tabell 1 – Finansiering

Miljoner kronor i 2015 års prisnivå	
	Östlig förbindelse
Staten	
<i>Kommunal medfinansiering:</i>	
Stockholms stad	
Lidingö kommun	
Värmdö kommun	
Nacka kommun	
Stockholms läns landsting	
Summa finansiering	

Tabell 2 – Årliga investeringskostnader

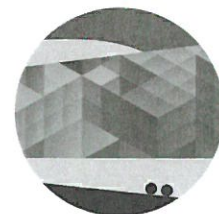
Miljoner kronor i 2015 års prisnivå										
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Östlig förbindelse	1 100	1 300	1 900	2 400	2 500	2 400	2 300	2 000	900	800
Östlig förbindelse spår										

Tabell 3 – Parternas årliga bidrag till utbyggnad

Miljoner kronor i 2015 års prisnivå										
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Staten										
<i>Kommunal medfinansiering:</i>										
Stockholms stad										
Lidingö kommun										
Värmdö kommun										
Nacka kommun										
Stockholms läns landsting										
Summa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Tabell 4 – Intäkts- och investeringskalkylen

Miljoner kronor (löpande priser)											
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	
<i>Intäkter:</i>											
Staten											
Stockholms stad											
Lidingö kommun											
Värmdö kommun											
Nacka kommun											
Stockholms läns landsting											
Totala intäkter											
<i>Investeringar:</i>											
Östlig förbindelse											
Totala investeringskostnader											
Summa											



2. Förskotteringsplan

Parterna har i Ramavtal 9 – Östlig förbindelse Stockholm åtagit sig att betala ut medel för genomförande av åtgärder som sedan återbetalas med statliga medel. Inbetalning och återbetalning av medel ska ske enligt Tabell 5 och 6 i denna bilaga.

En del av statens finansiering (x miljarder kronor) betalas ut först 2030-2035 och är villkorade av att övriga Parter uppfyller vissa åtaganden. Åtagandena framgår av Tabell 6 – Återbetalning. Beloppen ska räknas om med hänsyn till förändringen i KPI från 2015 års prisnivå.

Staten betalar ut förskotterade medel till berörd Part med ena hälften 2030 (se Tabell 6 – Återbetalning), om berörd Part uppfyllt sitt åtagande avseende bostadsbyggande enligt Tabell 6 vid denna tidpunkt. Den andra hälften av förskotterade medel betalas ut av Staten till berörd Part senast 2035 om respektive Parts åtagande enligt Tabell 6 uppfyllts vid denna tidpunkt (se Tabell 6 – Återbetalning). Om berörd Parts åtagande ej kunnat genomföras enligt Ramavtal 9 – Östlig förbindelse Stockholm vid respektive angiven tidpunkt för återbetalning av förskotterade medel ska Statens betalning ske så snart respektive berörd Parts åtagande uppfylls. Förskotterade medel betalas dock under alla omständigheter ut av Staten till berörd Part senast 2040. Beloppen ska räknas om med hänsyn till förändringen i KPI från 2015 års prisnivå.

Tabell 5 – Inbetalning

Miljoner kronor i 2015 års prisnivå	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Stockholm stad									
Lidingö kommun									
Värmdö kommun									
Nacka kommun									
Summa finansiering									

Tabell 6 – Återbetalning

Miljoner kronor i 2015 års prisnivå	Bostadstillskott		
	2030	2035	Åtagande 2035
Stockholm stad			
Lidingö kommun			
Värmdö kommun			11 000
Nacka kommun			6 500
Summa finansiering			



SVERIGEFÖRHANDLINGEN

RAMAVTAL 9 – ÖSTLIG FÖRBINDELSE I STOCKHOLM

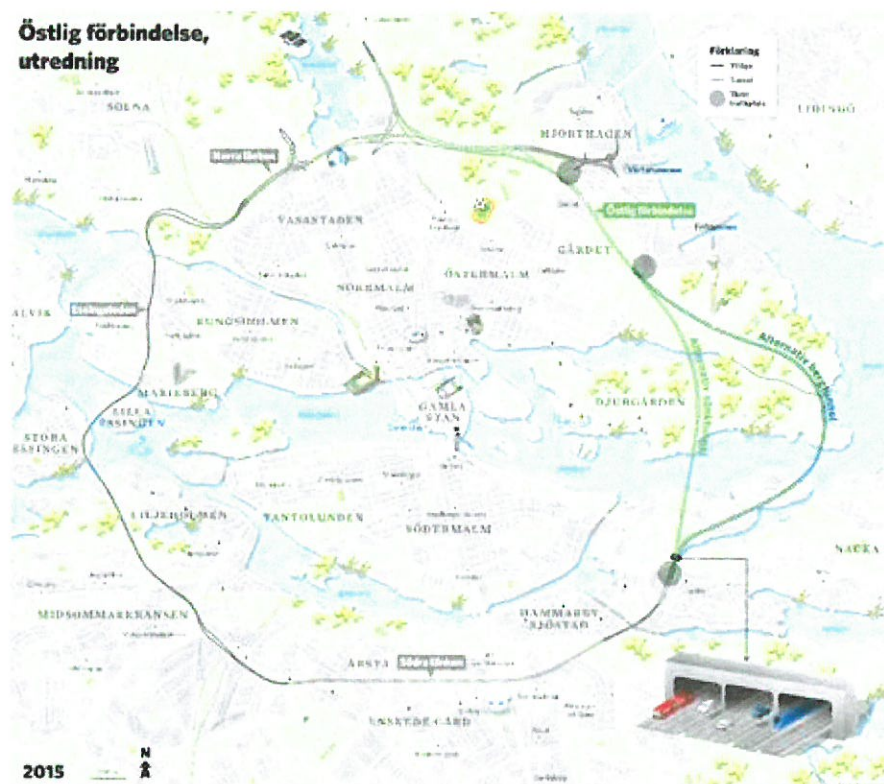
BILAGA 2 – SPECIFIKATION INKLUSIVE TIDPLAN

RAMAVTAL 9 – ÖSTLIG FÖRBINDELSE I STOCKHOLM

BILAGA 2 – SPECIFIKATION INKLUSIVE TIDPLAN

1 Östlig förbindelse i Stockholm

Östlig förbindelse är en trafikunnel för väg-, buss och spårtrafik under Saltsjön som binder samman söder och norr och sluter vägringen runt Stockholm och förlänger tvärspårvägen från Sickla till Värtan. Den sträcker sig från Södra länken vid Sickla till Norra länken strax väster om trafikplats Värtan. Länken går i berget under Saltsjön utan intrång i Nationalstadsparken.



Östlig förbindelse går från Södra länken österut under Kvarnholmen. Vid Kvarnholmens östra spets viker förbindelsen av norrut för att passera under Saltsjön och Djurgården mot Loudden och vidare i nordvästlig sträckning under Gärdet, i västra kanten av bebyggelsen i Frihamnen och ansluter till de i Norra länken förberedda påslagen. Vid Sickla ansluts Östlig förbindelse mot Värmdöleden österut och västerut. Södergående ramper anläggs både mot Frihamnen och mot Lidingö/Hjorthagen.

Tvårsårvägen förlängs från Sickla till Värtan och anläggs i ett eget parallellt tunnelrör. Från befintlig tvärbanestation i Sickla går tvärbanan parallellt och ansluter till Frihamnen med en station. Anslutningen i Frihamnen möjliggör en fortsatt dragning av tvärbanan norrut till Rosten och/ eller Odenplan. Inga stationer planeras mellan Sickla och Frihamnen vilket gör korta restider under saltsjön.

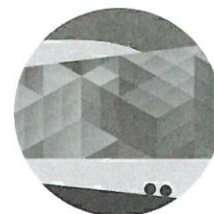
2 Beskrivning av åtgärder för Östlig förbindelse i Stockholm

På sträckan planeras leden för tre körfält i vardera riktningen mellan trafikplatserna Värtan och Värmdöleden. Två körfält är genomgående, medan ett körfält tillkommer respektive avgår vid trafikplatserna. Ett av körfälten reserveras för busstrafik i de fall kösituationer uppstår så att busstrafikens framkomlighet att prioriteras. Detta genom ett så kallat dynamiskt körfält. På ramper anläggs separata busskörfält.

För att klara växlingar mellan körfält och kapacitet på sträckan från Värtan mot Roslagsvägen planeras ett tunnelrör med ett körfält för att få en direktkoppling till Frescati. Vidare behöver en mindre del av Norra länken i västgående riktning få ett extra körfält. Detta är redan förberett.

3 Ansvarsfördelning och genomförande

- 3.1 Parterna är medvetna om att det är för tidigt att i detalj reglera hur åtgärderna ska genomföras. Parterna är dock överens om att nedanstående principer ska gälla för genomförandet.
- 3.2 Trafikverket bär huvudansvaret för genomförande av åtgärder och ansvarar för den formella handläggningen, fördjupade studier inom ramen för planläggningen, utarbetande av järnvägsplan och eventuella andra planer enligt lagen om byggande av järnväg, upphandling av entreprenader och dylikt.
- 3.3 Trafikverket ska ansvara för framtagande av underlag för tillståndsverksamhet kopplat till järnvägsanläggningen samt för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut iakttas vid genomförandet av de åtgärder som omfattas av Landstingets ansvar enligt Ramavtalet och respektive Objektavtal.
- 3.4 Trafikverket åtar sig att i kommande planering verka för att kollektivtrafikutbyggnad bidrar till att sprida resenärsnyttan samt öka arbetsmarknads- och näringslivsnyttan.
- 3.5 Trafikverket åtar sig att verka för samverkan mellan berörda kommuner för att trygga markåtkomst för utbyggnad av kollektivtrafik och höghastighetsjärnväg.



- 3.6 Part/kommunerna ska utföra eller låta utföra alla de åtgärder som inte omfattas av Trafikverkets ansvar enligt Ramavtalet och respektive Objektavtal samt för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut iakttas vid genomförandet.
- 3.7 Ett Genomförandeavtal innehållandes detaljerade former för hur planläggningsprocesser, upphandlingar, påverkan på trafik, påverkan på kommunala anläggningar, etc. ska utarbetas mellan Trafikverket och berörda Parter/Kommuner så snart det är möjligt och godkänns i respektive Parts/Kommuns beslutande organ.

4 Tidplan

- 4.1 Trafikverket har upprättat en övergripande tidplan. Planerings- och projekteringstid inleds 2016 och tar ca sju år, inkluderat tid för överklagande av vägplan till regeringen och miljödom till Mark och Miljödomstolen. Överklagas projektet i samtliga instanser utökas tidplanen med två år till byggstart. Planerad byggstart enligt nu gällande tidplan är tidigast 2022 och öppen för trafik tidigast 2031.
- 4.2 Trafikverket har vid upprättandet av denna tidplan tagit hänsyn till den risk för förseningar av åtgärderna som kan komma att följa av bland annat antagandeprocesser av detaljplaner, miljöaspekter m.m.
- 4.3 Parterna ska hålla varandra informerade om omständigheter som kan komma att påverka tidplanen.
- 4.4 För det fall åtgärderna skulle försenas jämfört med denna tidplan åtar sig Parterna att på oförändrade villkor vidta samtliga de åtaganden som enligt Ramavtalet åvilar sådan Part, oaktat att fullgörandetidpunkten för Parts åtagande ska ske vid en senare tidpunkt.