

2025-10-24

Tilläggsavtal

till Avtalet om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling

Parter

1. Staten, genom Stockholmsförhandlingen
2. Region Stockholm
3. Stockholms stad
4. Nacka kommun
5. Solna stad
6. Järfälla kommun

Staten genom Stockholmsförhandlingen, Region Stockholm, Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun benämns i det följande enskilt för "Part" och gemensamt för "Parterna". Region Stockholm benämns enskilt för "Regionen". Staten, genom Stockholmsförhandlingen, benämns enskilt för "Staten". Alla tidigare referenser i Avtalet till Stockholms läns landsting ska utgöra en referens till Region Stockholm.

Övriga definierade begrepp som används i detta tilläggsavtal ska ha den betydelse som anges i Avtalet (såsom definierat i avsnitt 1, första stycket).

1. Bakgrund

Parterna har genom Huvudavtal och till Huvudavtalet bilagda Delprojektavtal, daterade den 7 januari 2014 (i detta avtal tillsammans benämnda "Avtalet"), om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling, ingått avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län genom beslut i respektive Parts beslutande organ.

Avtalet innehöll ett tak för eventuella kostnadsökningar på 2 925 miljoner kronor (i prisnivå januari 2013). Efter en översyn av dessa avtal slöt Parterna ett tilläggsavtal den 3 maj 2017. Genom detta första tilläggsavtal reglerades tidplan för genomförandet av tunnelbaneutbyggnaden, tidpunkt för fullgörandet av Järfälla kommuns bostadsåtagande, samt en betalplan där 1 160 miljoner kronor av det avtalade kostnadstaket på 2 925 miljoner kronor för Parternas finansiering togs i anspråk. Därmed återstod 1 765 miljoner kronor till avtalat kostnadstak.

Under 2019 genomfördes en genomlysning av kostnader och tidplan. Genomlysningen visade att de förväntade kostnaderna låg högre än vad som beräknades vid 2013 års Stockholmsförhandling. Med anledning av dessa fördyringar slöt Parterna den 22 april 2021 ett andra tilläggsavtal ("2021 års tilläggsavtal") som ersatte tilläggsavtalet från den 3 maj 2017. Genom 2021 års tilläggsavtal justerades Parternas åtagande om finansiering av Projektet så att ytterligare 9 307 miljoner kronor tillfördes Projektet, utöver det ursprungligen avtalade kostnadstaket. I 2021 års tilläggsavtal justerades även bland annat tidplaner för genomförandet av Projektet och tidplaner för bostadsåtagandet. Dessutom etablerades principer för ett nytt arbetssätt med fokus på riskhantering. Detta arbetssätt har implementerats för alla Delprojekt i enlighet med vad som anges i 2021 års tilläggsavtal, vilket har inkluderat konsekvensbeskrivningar och genomgångar av möjliga kostnadsbesparande åtgärder.

Det har dock konstaterats att avtalad maximal kostnad för Projektet enligt Avtalet samt 2021 års tilläggsavtal kommer att överskrida Parternas maximala kostnadsåtagande, såvitt avser de kostnadsutfall som redovisats i Regionens Nulägesrapport 2024 nya tunnelbanan, 2013 års Stockholmsförhandling, FUT 2025-0057. Regeringen har tillsatt en förhandlingsperson för att tillsammans med övriga Parter hantera situationen.

Parterna har därutöver enats om att kollektivtrafikobjektet Tunnelbanestation Hagalund som i nuläget omfattas av det Ramavtal för Stockholm som ingåtts inom ramen för Sverigeförhandlingen från och med ikraftträdandet av detta Tilläggsavtal istället ska omfattas av Stockholmsförhandlingen.

Slutligen finns anledning att i detta tilläggsavtal reglera sedan tidigare kommunicerad justerad tidpunkt för trafikstart för tunnelbanan till Barkarby.

Parterna har därför denna dag kommit överens om detta tilläggsavtal med bilagor (i det följande benämnt "Tilläggsavtal(et)") för att Projektet ska kunna realiserars.

2. Gällande avtal

Parternas åtaganden regleras i Avtalet och 2021 års tilläggsavtal. Avtalet och 2021 års tilläggsavtal saknar reglering kring eventuella fördyringar utöver avtalat kostnadstak. I stället begränsas Parternas finansiella ansvar till att finansiera respektive medfinansiera enligt vad som anges i Avtalet och 2021 års tilläggsavtal, vilket innebär att Parternas gemensamma ansvar för finansiering och medfinansiering av Projektet begränsas till ett kostnadstak om 31 813 miljoner kronor i januari 2016 års prisnivå.

I Avtalet (15.2) regleras Parternas skyldigheter att samverka enligt följande. "Om något villkor enligt 15.1 ovan inte uppfylls, något Delprojekt inte kan genomföras t.ex. på grund av att detaljplaner, järnvägsplaner, tillstånd eller liknande inte erhålls, kraftigt försenas eller erhålls med innehåll som i väsentlig mån avviker från vad som förutsattes vid detta Avtals ingående, ska Parterna i god anda diskutera hur detta ska påverka Avtalet, Delprojektavtal och förutsättningarna för dessas uppfyllande. Utgångspunkten för sådan diskussion ska vara att enas om sådana anpassningar av Avtalet och berört Delprojektavtal som krävs för att så långt som möjligt vidmakthålla de principer som legat till grund för ingående av detta Avtal och berört Delprojektavtal (dock med beaktande av de förhållanden/ändrade förutsättningar som föranlett sådan diskussion/justering)".

Med utgångspunkt i denna princip har Parterna genomfört förhandlingar om anpassning av Avtalet inklusive 2021 års tilläggsavtal.

3. Syfte

Jämfört med Avtalet och 2021 års tilläggsavtal medför den uppdaterade ekonomiska redovisningen behov av förändringar gentemot gällande avtal avseende finansiering med nytt kostnadstak där ytterligare 4 090 miljoner kronor tillförs Projektet (tabell 1 i bilaga 1 till detta Tilläggsavtal), utöver finansieringen för Tunnelbanestation Hagalund om 1 380 miljoner kronor som överförs från Sverigeförhandlingen (se följande stycke).

Kollektivtrafikobjektet Tunnelbanestation Hagalund inkluderas i Stockholmsförhandlingen genom Tilläggsavtalet. Som en följd av detta uppdateras även bilagorna till Avtalet och 2021 års tilläggsavtal för att omfatta även Tunnelbanestation Hagalund. Slutligen justeras även tidpunkt för trafikstart för tunnelbanan till Barkarby.

Syftet med detta Tilläggsavtal är att reglera och tydliggöra dessa förändringar.

Utöver de uttryckliga förändringar som beskrivs i detta Tilläggsavtal gäller Avtalet med oförändrade villkor. Detta Tilläggsavtal ersätter i sin helhet 2021 års tilläggsavtal, vilket även innebär att de delar i 2021 års tilläggsavtal som alltså ska gälla har inarbetats i detta Tilläggsavtal. Hänvisningar till 2021 års tilläggsavtal som görs i exempelvis andra avtal mellan Parterna ska i stället anses avse en hänvisning till detta Tilläggsavtal.

4. Ändringar i Projektets omfattning - Tunnelbanestation Hagalund inkluderas

Inom ramen för Sverigeförhandlingen ingicks år 2017 ett antal ramavtal om finansiering och medfinansiering avseende ökad tillgänglighet i storstäderna samt ökat bostadsbyggande. Avtalsstrukturen för Sverigeförhandlingen har likheter med den som gäller för Stockholmsförhandlingen och baseras på ramavtal med underliggande Objektavtal; ett (1) för varje Kollektivtrafikobjekt (såsom definierat i ramavtalen).

Ramavtal 6, daterat den 21 april 2017, avser Stockholmsområdet och omfattar fyra (4) Kollektivtrafikobjekt, varav ett utgörs av Tunnelbanestation Hagalund. I Ramavtal 6 anges även vilket finansieringsåtagande inklusive ansvar för fördyringar som parterna till Ramavtal 6 avtalat om avseende Tunnelbanestation Hagalund.

Parterna är överens om att Kollektivtrafikobjektet Tunnelbanestation Hagalund ska överföras från Sverigeförhandlingen och istället omfattas av Stockholmsförhandlingen. Denna överföring genomförs genom ingående av detta Tilläggsavtal samt med stöd av den motsvarande reglering som samtidigt ska göras i Ramavtal 6. Ansvar, finansiering och genomförande av Tunnelbanestation Hagalund ska därmed regleras inom ramen för Stockholmsförhandlingen och därmed Avtalet samt detta Tilläggsavtal. Inkluderingen av Kollektivtrafikobjektet Tunnelbanestation Hagalund i Stockholmsförhandlingen genom detta Tilläggsavtal, förutsätter att tilläggsavtal till Ramavtal 6 för Sverigeförhandlingen med motsvarande exkludering av Kollektivtrafikobjektet Tunnelbanestation Hagalund träder i kraft och ska således ske med verkan från den tidpunkt då bägge dessa avtal trätt i kraft. För det fall att båda tilläggsavtalen inte träder i kraft, eller under perioden fram till att så sker, ska Kollektivtrafikobjektet Tunnelbanestation Hagalund inte omfattas av detta Tilläggsavtal och referenser och uppgifter i detta Tilläggsavtal avseende Kollektivtrafikobjektet Tunnelbanestation Hagalund ska inte äga tillämpning. Övriga delar av detta Tilläggsavtal är inte avhängiga av att Kollektivtrafikobjektet Tunnelbanestation Hagalund inkluderas i Stockholmsförhandlingen och träder således i kraft oberoende av detta.

Genom att det tidigare Objektavtalet för Tunnelbanestation Hagalund (inom ramen för Sverigeförhandlingen) upphör att gälla enligt ovan ska istället Tunnelbanestation Hagalund införlivas i befintligt Delprojektavtal för utbyggnaden av tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden. Detta

innebär således att Tunnelbanestation Hagalund ingår som en del i Delprojektet för utbyggnaden av tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden och omfattas av definitionen "Projektet". Införlivandet av Tunnelbanestation Hagalund i Delprojektavtalet för utbyggnaden av tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden ska dokumenteras på lämpligt sätt inom Delprojektstyrelsen, baserat på vad som anges i Tilläggsavtalet. Styrelsen ska informeras när så har skett.

Som anges i avsnitt 3 ovan så medför inkluderingen av Tunnelbanestation Hagalund i Avtalet även att samtliga bilagor till Avtalet har uppdaterats för att reflektera detta, vilket har gjorts genom detta Tilläggsavtal.

Som en följd av vad som anges ovan ska även det bostadsåtagande för Solna stad som anges i Ramavtal 6 för Sverigeförhandlingen överföras till Avtalet. Bostadsåtagandet ska i övrigt gälla oförändrat. Se även bilaga 1.

5. Finansiering m.m.

Investeringskostnaderna för Projektet i sin helhet, dvs. kostnaderna för utbyggnad av tunnelbanan, (inklusive Tunnelbanestation Hagalund) beräknas nu till 37 283 miljoner kronor exklusive fordon och depå, i prisnivå januari 2016. Parts finansieringsåtagande utöver det som framgår av Avtalet och 2021 års tilläggsavtal upp till ett totalt belopp av den totala investeringskostnaden anges i tabell 1.

Delprojekt	Huvudavtal	Tilläggsavtal		Summa	Tilläggsavtal 2021					
		2021	2025		Staten	Regionen	Sthlm	Nacka	Solna	Järfälla
Nacka-Söderort	14 427,0	6 457,0		20 884,0	2 847,0	2 051,0	1 170,0	389,0		
Kungst-Sofia	2 308,0	1 505,0		3 813,0	664,0	479,0	181,0	181,0		
Sofia-Socken	4 386,0	2 471,0		6 857,0	1 089,0	785,0	597,0			
Sofia-Nacka	7 733,0	2 481,0		10 214,0	1 094,0	787,0	392,0	208,0		
Arenastaden	4 732,0	911,0		5 643,0	359,0	310,0	72,0		170,0	
Odenp-Hagas	2 424,0	281,0		2 705,0	111,0	98,0	72,0			
Hagas-Arenas	2 308,0	630,0		2 938,0	248,0	212,0			170,0	
Barkarby	3 347,0	1 939,0		5 286,0	794,0	656,0				498,0
Hagalund			1 380,0	1 380,0	200,0	402,5			777,5	
Utökad finansiering 2025			4 090,0	4 090,0	1 922,8	1 804,8	256,4	45,5	20,2	40,3
Nacka-Söderort			2 461,0	2 461,0	1 004,7	1 201,0	209,7	45,5		
Arenastaden			745,0	745,0	410,9	267,2	46,7		20,2	
Barkarby			884,0	884,0	507,1	336,6				40,3
Summa	22 506,0	9 307,0	5 470,0	37 283,0	6 122,8	5 224,3	1 498,4	434,5	967,7	538,3

Miljoner kronor i prisnivå januari 2016

Tabell 1. Kostnadsansvar samt kostnadstak per Delprojekt vid kostnadsökningar över det som avtalats i Avtalet och 2021 års tilläggsavtal exklusive fordon och depå, som Regionen ansvarar för.

Den totala finansieringen med nytt kostnadstak, exklusive fordon och depå, framgår av tabeller i bilaga 1. Av bilagan framgår att Staten, utöver de belopp som gäller enligt Avtalet och 2021 års tilläggsavtal, tillför ytterligare 1 922,8 miljoner kronor av 4 090 miljoner kronor, varav 414,8 miljoner kronor av Statens ytterligare tillskott avser finansiering via länsplan. Resterande 2 167,2 miljoner kronor tillskjuts av övriga Parter i enlighet med tabell 1 ovan. Dessa belopp är således exklusive kostnaden för Tunnelbanestation Hagalund.

Finansieringen är knuten till de olika Delprojekten. Parts åtagna finansiering för ett Delprojekt får inte ianspråkta för ett annat Delprojekt såvida inte berörd Part skriftligen godkänner det.

Genom detta Tilläggsavtal utökar Parterna således sina respektive kostnadsåtaganden i enlighet med tabell 1 trots att Avtalet eller tidigare tilläggsavtal inte medför något åtagande för Part att gå in med finansiering utöver däri avtalade kostnadstak. Det är Parternas gemensamma strävan att söka tillse att inga ytterligare kostnadsfördyringar tillkommer. Till stöd för denna strävan har Parterna genom 2021 års tilläggsavtal överenskommit om ett nytt arbetssätt enligt avsnitt 7 nedan, vilket fortsatt ska gälla även efter ingående av detta Tilläggsavtal. Skulle genomförandet ändå visa sig vara beroende av tillskjutande av ytterligare medel ska detta hanteras i enlighet med Avtalets (se punkt 15.2) och Tilläggsavtalets principer, varvid Avtalet jämte detta Tilläggsavtal inte ska anses förbinda Part att bidra med finansiering utöver de belopp som anges i Tilläggsavtalet. Om Parterna i en sådan situation, via förnyad överenskommelse, enas om att tillskjuta ytterligare medel så noteras att Staten genom Tilläggsavtalet inte tillskjutit utökad finansiering för fördyringar orsakade av att indexeffekter medfört en kostnadsökning som överstiger den uppräknings av det avtalade kostnadstaket som sker med KPI och att detta även framgent kommer att vara Statens hållning.

Ingen förändring ska ske av lagen (2004:269) om trängselskatt till följd av den finansiering som Staten tillskjuter genom detta Tilläggsavtal.

Såvitt avser tidpunkt för att Parternas åtaganden enligt Avtalet och Tilläggsavtalet upphör, hänvisas till punkt 13 i Avtalet.

5.1. Betalplan

Parterna är överens om att en ny betalplan ska tas fram för beslut av Styrelsen senast vid första styrelsemötet efter Tilläggsavtalets ikraftträdande. Betalplanen ska redovisa Parternas årliga bidrag till utbyggnaden av tunnelbanan samt förskotteringen. Återbetalning av förskotteringen framgår av tabell 1 i bilaga 2.

Med utgångspunkt i Delprojektens framdrift är Parterna överens om att en justering av vid var tid gällande betalplan kan genomföras årligen vid behov i relation till tidplanerna i bilaga 2. Detta innebär att de årliga inbetalningsbeloppen vid behov justeras inom ramen för beslutad betalplan och den maximala partsfinansiering som häri avtalats ska således inte påverkas av sådan justering. En eventuell justering av betalplanen för nästkommande år ska beslutas av en enig Styrelse för uppföljning av Stockholmsförhandlingen senast vid det första mötet på hösten inom Styrelsen (vilket förväntas infalla inte senare än kring månadsskiftet september/oktober).

5.2. Bostadstillskott, trafikstarter och återbetalning

Antalet bostäder inom ramen för kommunernas bostadsåtagande är oförändrat jämfört med Avtalet. Kommunernas bostadsåtagande är genom tidigare tilläggsavtal förlängt till senast 2035, med undantag för 2 200 bostäder av det samlade åtagandet på västra Sicklaön i Nacka som ska vara färdigställda senast 2040. Dessa tidpunkter ska alltså gälla för kommunernas bostadsåtagande. Tidpunkterna för kommunernas bostadsåtagande framgår av tabell i bilaga 2.

Statens återbetalning av förskotterade medel är genom tidigare tilläggsavtal senarelagd till 2030 respektive 2035 givet fullgjort åtagande om trafikstart samt bostadsåtagande. Dessa tidpunkter ska alltså gälla för Statens återbetalning av förskottering. Tidplanerna för återbetalning framgår av tabell i bilaga 2.

Slutbetalningen av förskotterade medel ska betalas ut av Staten till berörd Part i enlighet med Avtalet och därmed senast 2040.

5.3. Arbetsgrupp bostäder

Parterna är överens om att det ska tillsättas en arbetsgrupp som får i uppdrag att se över om och hur inför Tilläggsavtalet uppkomna frågor rörande bostadsbyggande kan omhändertas. Vardera Part utser en representant där Staten är ordförande. Arbetsgruppen har att slutrapportera arbetet till ordförande för Styrelsen senast ett år efter Tilläggsavtalets ikraftträdande.

5.4. Fastighetsfrågor

I enlighet med punkt 3.3 i Delprojektavtal för Barkarby ska Staten till Järfälla kommun utan vederlag överlåta fastigheten Barkarby 4:1 inklusive den från fastigheten Barkarby 4:1 avstyckade fastigheten Barkarby 4:8. Riksdagen har bemyndigat regeringen att genomföra fastighetsöverlåtelsen enligt prop. 2013/14:76. Staten frigör utrymme för att Järfälla kommun i ett första steg ska kunna genomföra en s.k. ansvarsutredning avseende den nuvarande fastigheten Barkarby 4:1. Regeringskansliet tar initiativ till att processen för att genomföra fastighetsöverlåtelsen av Barkarby 4:1 inklusive Barkarby 4:8 inleds med målsättningen att nå en överenskommelse senast den 30 juni 2026.

6. Tidplan för genomförandet

Avtalad tidplan för respektive Delprojekt biläggs, bilaga 2. Region Stockholms åtagande om trafikstart gäller i enlighet med denna tidplan. Tidplanerna redovisar möjlig trafikstart 2030 för tunnelbanan till Nacka och Söderort, 2028 för tunnelbanan till Arenastaden och 2027 för tunnelbanan till Barkarby (varvid det noteras att tidpunkt för trafikstart för tunnelbana till Barkarby har uppdaterats genom detta Tilläggsavtal). Tiderna anges exklusive eventuella överklaganden.

Tidplanerna för respektive Delprojekt, i enlighet med bilaga 2, har ersatt samtliga i det ursprungliga Avtalet angivna tider gällande genomförandet av utbyggnaderna av tunnelbanan.

7. Sedan tidigare avtalat arbetssätt

Genom 2021 års tilläggsavtal enades Parterna om ett nytt arbetssätt, vilket alltså ska gälla efter ingående av detta Tilläggsavtal. Detta arbetssätt redovisas nedan.

Parternas gemensamma strävan är att söka tillse att ytterligare fördyringar inte ska uppstå. I syfte att minska risken för ytterligare kostnadsökningar överenskommer Parterna därför att följande arbetssätt ska tillämpas för att säkerställa tidig beredskap och partsdiskussion i god anda om handlingsalternativ om risk för kostnadsökningar bedöms föreligga:

- Framtagande av konsekvensbeskrivningar av tillkommande, potentiellt kostnadshöjande förutsättningar/krav/risker/problem så snart de uppdagas och gemensam genomgång av möjliga, kostnadsbesparande åtgärder.
- Implementering av kvalitativt riskhanteringsarbete, där risker kontinuerligt redovisas för Styrelse och Parter och där Parterna tar gemensamt ansvar för att minimera och hantera riskerna.

Detta ska inte anses medföra en förpliktelse för Part att finansiera eller på annat sätt bidra till realiseringen av Projekten utöver vad som följer av Avtalet jämte detta Tilläggsavtal. Skulle ytterligare kostnadsökningar tillkomma kan Parterna överväga att helt eller delvis avbryta genomförande i den utsträckning som krävs för att innehålla avtalade finansieringsramar, alternativt förhandla fram nya lösningar och ett förändrat genomförande inom avtalade ramar.

I sista hand kan förhandling om tillskjutande av ytterligare finansiering upptas, varvid det ska beaktas att ingen av Parterna har åtagit sig finansiering utöver vad som anges i Avtalet jämte detta Tilläggsavtal.

I syfte att förverkliga den utbyggnad av infrastruktur kring Stockholm som är föremål för Avtalet, och i linje med principerna däri, är Parterna överens om att i samverkan söka åstadkomma en snabb och kostnadseffektiv framdrift av Delprojekten, där utbyggnaden kan verkställas inom avtalade tidsplaner och finansieringsramar.

8. Villkor för Tilläggsavtalets giltighet

Ikraftträdande av detta Tilläggsavtal är villkorat av att samtliga nedanstående beslut fattas senast den 31 december 2025:

- Stockholms, Nackas, Solnas och Järfällas respektive kommunfullmäktige godkänner detta Tilläggsavtal genom ett beslut som vinner laga kraft,
- Regionens regionfullmäktige godkänner detta Tilläggsavtal genom ett beslut som vinner laga kraft, och
- Regeringen godkänner Tilläggsavtalet.

Samtliga Parter ska underteckna detta Tilläggsavtal genom behöriga företrädare för att säkerställa dess giltighet.

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

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

Stockholm den 24 oktober 2025

Staten genom Stockholmsförhandlingen
Catharina Elmsäter Svärd

Region Stockholm
Aida Hadzialic

Stockholms stad
Karin Wanngård

Nacka kommun
Mats Gerdau Victor Kilén

Solna stad
Sara Kukka Salam

Alessandra Wallman Cavalera

Järfälla kommun
Eva Ullberg Vesna Jovic

Bilagor

Nedanstående bilagor ersätter samtliga bilagor till respektive Delprojektavtal och 2021 års tilläggsavtal i sin helhet. Det noteras att tidigare gällande bilagor har sammanförts i ett färre antal bilagor genom Tilläggsavtalet. Referenser till viss bilaga som görs i det ursprungliga Avtalet ska därför avse en referens till relevant bilaga till Tilläggsavtalet, dvs. den bilaga i vilken relevant uppgift ingår i de genom Tilläggsavtalet uppdaterade bilagorna.

Bilaga 1. Investerings- och finansieringsplan

Bilaga 2. Återbetalning och tidplan

BILAGA 1 INVESTERINGS- OCH FINANSIERINGSPLAN

Tabell 1. Finansiering av infrastruktur och nytt kostnadstak

Finansiering av infrastruktur

Miljoner kronor

Prisnivå januari 2016

Finansiering	Nacka och Söderort	Barkarby	Arena- staden	Hagalund	Totalt
Staten	13 968,0	3 481,4	3 731,9	200,0	21 381,4
varav medfinansiering	3 694,0	689,0	229,0	200,0	4 812,0
varav länsplan			828,0		828,0
varav trängselskatter	6 422,3	1 491,3	1 905,0		9 818,6
varav kostnadstak tilläggsavtal 2021	2 847,0	794,0	359,0		4 000,0
varav kostnadstak tilläggsavtal 2025	1 004,7	507,1	410,9		1 922,8
Region Stockholm	3 985,0	1 265,6	1 006,1	402,5	6 659,2
varav medfinansiering	732,5	273,0	428,9	402,5	1 836,9
varav kostnadstak tilläggsavtal 2021	2 051,5	656,0	310,0		3 017,5
varav kostnadstak tilläggsavtal 2025	1 201,0	336,6	267,2		1 804,8
Stockholms stad	4 006,9		789,3		4 796,2
varav medfinansiering	2 627,2		670,3		3 297,5
varav kostnadstak tilläggsavtal 2021	1 170,0		72,3		1 242,3
varav kostnadstak tilläggsavtal 2025	209,7		46,7		256,4
Nacka kommun	1 384,5				1 384,5
varav medfinansiering	950,0				950,0
varav kostnadstak tilläggsavtal 2021	389,0				389,0
varav kostnadstak tilläggsavtal 2025	45,5				45,5
Solna stad			860,3	777,5	1 637,8
varav medfinansiering			670,1	777,5	1 447,6
varav kostnadstak tilläggsavtal 2021			170,0		170,0
varav kostnadstak tilläggsavtal 2025			20,2		20,2
Järfälla kommun		1 423,4			1 423,4
varav medfinansiering		894,1			894,1
varav kostnadstak tilläggsavtal 2021		489,0			489,0
varav kostnadstak tilläggsavtal 2025		40,3			40,3
Totalt	23 344,5	6 170,4	6 387,6	1 380,0	37 282,5

Det belopp som anges för Hagalund i tabellen ovan omfattar fullt ianspråktagen riskreserv enligt vad som angavs i Sverigeförhandlingens Ramavtal 6, bilaga 1. I tabellen redovisas Hagalund och Arenastaden separat från varandra. Detta har gjorts för spårbarhet och mot bakgrund av att Hagalund överförs från Sverigeförhandlingens Ramavtal 6. Som anges i Tilläggsavtalet kommer Hagalund att inordnas i Delprojektet Arenastaden, även vad gäller finansiering och redovisning. Som en konsekvens av detta, och med beaktande av vad som anges i avsnitt 4 i Tilläggsavtalet, ska de beloppsangivelser som anges i denna bilaga avseende Hagalund respektive Arenastaden behandlas sammantaget och omfatta det sammantagna Delprojektet Arenastaden (dvs. inklusive Hagalund). Motsvarande ska även gälla övriga bilagor till Tilläggsavtalet.

Statens finansiella tillskott till kostnadstaket för Tilläggsavtalet är 1 922,8 miljoner kronor, varav 414,8 miljoner kronor avser finansiering via länsplan.

BILAGA 2 – ÅTERBETALNING OCH TIDPLAN

Tabell 1. Bostadstillskott och återbetalning

Bostadstillskott och återbetalning

Miljoner kronor

Prisnivå januari 2016

	2026	2027	2028	2030	2035	Totalt per part	Åtagande 2030	Åtagande 2035
Återbetalning till kommun							Bostadstillskott* (lägenheter)	Bostadstillskott* (lägenheter)
Stockholms stad				502	502	1 004	32 400	45 900
Nacka kommun				167	167 **	334	8200	13 500**
Solna stad – Arenastaden				167	167	334	3200	4 500
Solna stad – Hagalund					50	50		4 000
Järfälla kommun				167	167	334	9 900***	14 000***
Återbetalning till Region Stockholm							Trafikstart (år)	
Region Stockholm (länsplan)	406	226	197			828	Barkarby: 2027	
Region Stockholm				1 004	1 004	2 007	Arenastaden: 2028	
							Hagalund: 2028	
							Nacka och Söderort: 2030	
Totalt	406	226	197	2 007	2 057	4 891		

* Bostadstillskottet räknas som färdigställda bostäder, från 2014-01-01 till utgången av angivet år i tabellen, vars detaljplaner antas från och med 2014-01-01.

**Nacka kommuns bostadsåtagande förlängs till senast 2035 med undantag av 2 200 bostäder av det samlade åtagandet på västra Sicklaön som ska vara färdigställda senast 2040. Återbetalningen av de 166,5 miljoner kronor sker med 100 miljoner kronor år 2035 givet bostadstillskott om 11 300, samt 66,5 miljoner kronor senast år 2040 givet fullgjort bostadstillskott om 13 500.

*** Förutsätter fastighetsöverlåtelse i enlighet med punkt 3.3 i Delprojektavtal för tunnelbanan till Barkarby.

Om berörd Parts åtagande ej kunnat genomföras enligt Avtalet vid respektive angiven tidpunkt för återbetalning av förskotterade medel ska Statens betalning ske så snart respektive berörd Parts åtagande uppfyllts. Förskotterade medel betalas dock under alla omständigheter ut av Staten till berörd Part senast 2040 för Stockholm, Nacka, Solna och Järfälla.

Tabell 2. Tidplaner per delprojekt

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Blå linje till Barkarby											
Berg och anläggning											
Bygg, installation, BEST, test och överlämning											
Trafikstart											
Grön linje till Arenastaden											
Berg och anläggning											
Bygg, installation, BEST, test och överlämning											
Trafikstart											
Blå linje till Nacka och Söderort											
Södermalm											
Berg och anläggning											
Nacka											
Berg och anläggning											
Söderort											
Berg och anläggning											
Bygg, installation, BEST, test och överlämning											
Trafikstart											