Stockholms läns landsting
Landstingsrådsberedningen

SKRIVELSE
2017-02-08

FUT 2016-0242
FUT 1501-0027
FUT 1501-0026
FUT 1501-0025
LS 2016-1225
LS 2016-0143
LS 2016-0144
LS 2016-0145

Landstingsstyrelsen

Godkännande av tilläggsavtal och genomförandeavtal avseende utbyggd tunnelbana enligt 2013 års Stockholmsöverenskommelse

Föredragande landstingsråd: Kristoffer Tamsons

Ärendebeskrivning

Ärendet avser godkännande av tre genomförandeavtal för tunnelbanans utbyggnad enligt 2013 års Stockholmsöverenskommelse samt ett tilläggsavtal till 2013 års Stockholmsöverenskommelse.

Förslag till beslut

Landstingsrådsberedningen föreslår landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta

att godkänna genomförandeavtal för tunnelbanans utbyggnad till Arenastaden via Hagastaden

att godkänna genomförandeavtal för tunnelbanans utbyggnad till Barkarby

att godkänna genomförandeavtal för tunnelbanans utbyggnad till Nacka och söderort

att godkänna tilläggsavtal till 2013 års Stockholmsöverenskommelse.

Landstingsrådsberedningens motivering

Parterna i 2013 års Stockholmsöverenskommelse träffade i januari 2014 avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län. Avtalet godkändes i landstingsfullmäktige den 18 februari 2014 (LS 1401-0037).

Enligt överenskommelse ska genomförandeavtal tecknas för tunnelbanans utbyggnad till Arenastaden, Barkarby samt Nacka och söderort.

Förvaltningen har sedan hösten 2015 arbetat med en förstärkt styrning genom en generell processhantering av ekonomi, tid, innehåll och risk.

I slutet av 2015 informerades styrelsen för 2013 års Stockholms-överenskommelse om projektens framtagna kostnads-bedömningar. Genomförda bedömningar av projektens status visade på ett högt kostnadsläge.

Kostnadsökningarna förklarades i huvudsak av vald projektomfattning, ambitionsnivåer samt ny kunskap om befintliga förhållanden med utgångspunkt i nuvarande lokalisering (till exempel bergtäckning). Även förväntade regelverk samt tolkningen av olika befintliga regelverk påverkar det bedömda kostnadsläget.

Som en konsekvens av detta initierade förvaltningen ett åtgärds- och optimeringsarbete tillsammans med avtalsparterna med målet att fatta gemensamma beslut kring den nya tunnelbanans utformning och omfattning för att uppfylla 2013 års Stockholmsöverenskommelse.

Med åtgärder avses exempelvis flytt av stationslägen och entréer. Med optimeringar avses ändringar i generell utformning genom exempelvis mindre tunnelsektion och mindre teknikutrymmen vilket leder till mindre volym utsprängt berg och därmed lägre kostnader.

Åtgärds- och optimeringsarbetet omfattade alla ingående projekt i överenskommelsen, det vill säga Tunnelbana till Barkarby, Tunnelbana till Arenastaden och Tunnelbana till Nacka och söderort. I arbetet med att ta fram lösningarna analyserades olika åtgärder och förslagen på åtgärder och optimeringar bygger på konsekvensbeskrivningar avseende kostnad, nytta och risk. Åtgärds- och optimeringsförslagen har samverkats med parterna.

Styrelsen för 2013 års Stockholmsöverenskommelse godkände i juni 2016 kostnadsbesparande åtgärder enligt rapporten Återrapportering av åtgärds- och optimeringsarbetet (FUT 2016-0171). Bland de åtgärder som ger störst effekt återfinns bland annat ändrad lokalisering av station Arenastaden och borttagande av sydlig uppgång vid station Sofia.

Efter en översyn av tunnelbaneanläggningen i syfte att hålla de ekonomiska ramarna har ett förslag till tilläggsavtal till Stockholmsöverenskommelsen tagits fram.

Förslaget ligger inom den ekonomiska ramen för 2013 års Stockholmsöverenskommelse.

Det är viktigt att de budgeterade ramarna hålls. Projektets totalbudget uppgår till 20,7 miljarder. Landstingets investeringsbudget är under kommande 10 år fullt intecknad. Således måste eventuella kostnadsfördyringar hanteras inom befintligt projekt.

Beslutsunderlag

Arbetsutskottets protokollsutdrag den 31 januari 2017
Beredningen för utbyggd tunnelbanas protokollsutdrag den 6 december 2016
Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 22 november 2016
Genomförandeavtal för tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden
Genomförandeavtal för tunnelbana till Barkarby Genomförandeavtal för tunnelbana till Nacka och söderort Tilläggsavtal till 2013 års Stockholmsöverenskommelse

Irene Svenonius

Kristoffer Tamsons

Carl Rydingstam

§ 12
Godkännande av tilläggsavtal och genomförandeavtal avseende utbyggd tunnelbana enligt 2013 års Stockholmsöverenskommelse

LS 2015-0143, 2015-0144, 2015-0145, 2016-1225

Ärendebeskrivning

Ärendet avser godkännande av tre genomförandeavtal för tunnelbanans utbyggnad enligt 2013 års Stockholmsöverenskommelse samt ett tilläggsavtal till 2013 års Stockholmsöverenskommelse.

Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 22 november 2016
Genomförandeavtal för tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden
Genomförandeavtal för tunnelbana till Barkarby
Genomförandeavtal för tunnelbana till Nacka och Söderort
Tilläggsavtal till 2013 års Stockholmsöverenskommelse
Beredningen för utbyggd tunnelbanas protokollsutdrag 6 december 2017 med MP-ledamotens skriftliga reservation

Förslag och yrkande

Ordföranden yrkar bifall till beredningen för utbyggd tunnelbanas förslag till beslut.
Susanne Nordling (MP) med instämmande av Erika Ullberg (S) yrkar bifall till beredningen för utbyggd tunnelbanas förslag till beslut samt till sitt eget gemensamma tilläggsyrkande (bilaga).

Proposition

Ordföranden frågar om bifall eller avslag till beredningen för utbyggd tunnelbanas förslag och finner att arbetsutskottet bifaller förslaget.
Därefter frågar ordföranden om arbetsutskottet bifaller Susanne Nordlings (MP) och Erika Ullbergs (S) tilläggsyrkande och finner att arbetsutskottet inte bifaller tilläggsyrkandet.

Arbetsutskottets beslut

Arbetsutskottet beslutar föreslå landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta

att godkänna genomförandeavtal för tunnelbanans utbyggnad till Arenastaden via Hagastaden

att godkänna genomförandeavtal för tunnelbanans utbyggnad till Barkarby

att godkänna genomförandeavtal för tunnelbanans utbyggnad till Nacka och Söderort

att godkänna tilläggsavtal till 2013 års Stockholmsöverenskommelse.

Reservation
Susanne Nordling (MP) och Erika Ullberg (S) reserverar sig till förmån för sitt eget tilläggsyrkande.

Beslutsexpediering:
Landstingsstyrelsen
Förvaltningen för utbyggd tunnelbana
Akt

LANDSTINGSSTYRELSENS
ARBETSUTSKOTT

FÖRSLAG TILL TILLÄGGSBESLUT
2017-01-31

Ärende 9

miljöpartiet de gröna

LS 2015-0143
LS 2015-0144
LS 2015-0145
LS 2016-1225

Godkännande av tilläggsavtal och genomförandeavtal avseende utbyggd tunnelbana enligt 2013 års Stockholmsöverenskommelse

Arbetsutskottet föreslår landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta

att ge landstingsdirektören i uppdrag att snarast genomföra en ekonomisk genomlysning över hela projektet utbyggd tunnelbana i syfte att i tid upptäcka och hantera finansiella risker i projektet.

Utbyggd tunnelbana i enlighet med Stockholmsöverenskommelsen är ett projekt med stor strategisk betydelse för hela Stockholmsregionen. Vi har dock inför beslutet och i efterkommande budgetförslag uttryckt tveksamheter kring finansieringen av projektet. Vi ser stora risker för fördyringar och yrkar därför fortsatt att landstingsdirektören får ett uppdrag att genomföra en ekonomisk genomlysning kring hela projektet.

§ 31
Godkännande av tilläggsavtal och genomförandeavtal avseende utbyggd tunnelbana enligt 2013 års Stockholmsöverenskommelse

LS 2015-0143, 2015-0144, 2015-0145, 2016-1225

Ärendebeskrivning

Ärendet avser godkännande av tre genomförandeavtal för tunnelbanans utbyggnad enligt 2013 års Stockholmsöverenskommelse samt ett tilläggsavtal till 2013 års Stockholmsöverenskommelse.

Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 22 november 2016
Genomförandeavtal för tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden
Genomförandeavtal för tunnelbana till Barkarby
Genomförandeavtal för tunnelbana till Nacka och söderort
Tilläggsavtal till 2013 års Stockholmsöverenskommelse

Förslag och yrkande

Ordföranden föreslår att beredningen beslutar enligt landstingsdirektörens förslag.
Malin Karlsson (MP) föreslår bifall till Miljöpartiets tilläggförslag till landstingsstyrelsen.

Talla Alkurdi (S) meddelar att S-ledamöterna återkommer med ställningstagande till Miljöpartiets tilläggsförslag när ärendet behandlas i arbetsutskottet.

Proposition

Ordföranden frågar på vart och ett av de framställda förslagen och finner att beredningen bifaller ordförandens förslag om bifall till landstingsdirektörens förslag.

Beredningen för utbyggd tunnelbanas beslut

Beredningen för utbyggd tunnelbana föreslår arbetsutskottet föreslå landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta

att godkänna genomförandeavtal för tunnelbanans utbyggnad till Arenastaden via Hagastaden

att godkänna genomförandeavtal för tunnelbanans utbyggnad till Barkarby

att godkänna genomförandeavtal för tunnelbanans utbyggnad till Nacka och söderort

att godkänna tilläggsavtal till 2013 års Stockholmsöverenskommelse.

Reservation
Malin Karlsson (MP) reserverar sig mot beslutet vad gäller tilläggsförslaget till förmån för Miljöpartiets förslag (bilaga).

Beslutsexpediering:
Arbetsutskottet
Akt

Beredningen för utbyggd tunnelbana

FÖRSLAG TILL TILLÄGGSBESLUT
2016-12-06

Ärende 2
LS 2015-0143
LS 2015-0144
LS 2015-0145
LS 2016-1225

miljöpartiet de gröna

Godkännande av tilläggsavtal och genomförandeavtal avseende utbyggd tunnelbana enligt 2013 års Stockholmsöverenskommelse

Beredningen för utbyggd tunnelbana föreslår arbetsutskottet föreslå landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta

att ge landstingsdirektören i uppdrag att snarast genomföra en ekonomisk genomlysning över hela projektet utbyggd tunnelbana i syfte att i tid upptäcka och hantera finansiella risker i projektet.

Utbyggd tunnelbana i enlighet med Stockholmsöverenskommelsen är ett projekt med stor strategisk betydelse för hela Stockholmsregionen. Vi har dock inför beslutet och i efterkommande budgetförslag uttryckt tveksamheter kring finansieringen av projektet. I detta beslut kan vi konstatera att landstingets beräknade del av kostnaden stiger från 650 miljoner kronor till 959 miljoner kronor.

Vi yrkar därför att landstingsdirektören får ett uppdrag att genomföra en ekonomisk genomlysning kring hela projektet.

Förvaltning för utbyggd tunnelbana

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2016-11-22

FUT 2016-0242
FUT 1501-0027
FUT 1501-0026
FUT 1501-0025
LS 2016-1225
LS 2015-0143
LS 2015-0144
LS 2015-0145

Handläggare:
Stefan Persson

Landstingsstyrelsens beredning för utbyggd tunnelbana

Ankom
Stockholms läns landsting
2016 -11- 28
Dnr LS 2016-1225

LS 2015-0143
LS 2015-0144
LS 2015-0145
Rotel I

Godkännande av tilläggsavtal och genomförandeavtal avseende utbyggd tunnelbana enligt 2013 års Stockholmsöverenskommelse

Ärendebeskrivning

Ärendet avser godkännande av tre genomförandeavtal för tunnelbanans utbyggnad enligt 2013 års Stockholmsöverenskommelse samt ett tilläggsavtal till 2013 års Stockholmsöverenskommelse.

Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 22 november 2016
Genomförandeavtal för tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden
Genomförandeavtal för tunnelbana till Barkarby
Genomförandeavtal för tunnelbana till Nacka och söderort
Tilläggsavtal till 2013 års Stockholmsöverenskommelse

Förslag till beslut

Beredningen för utbyggd tunnelbana föreslår arbetsutskottet föreslå landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta

att godkänna genomförandeavtal för tunnelbanans utbyggnad till Arenastaden via Hagastaden

att godkänna genomförandeavtal för tunnelbanans utbyggnad till Barkarby

att godkänna genomförandeavtal för tunnelbanans utbyggnad till Nacka och söderort

att godkänna tilläggsavtal till 2013 års Stockholmsöverenskommelse.

Förvaltningens förslag och motivering

Sammanfattning
Enligt 2013 års Stockholmsöverenskommelse ska genomförandeavtal tecknas för tunnelbanans utbyggnad till Arenastaden, Barkarby samt Nacka och söderort. Förslag till genomförandeavtal finns som bilaga.

Efter en översyn av tunnelbaneanläggningen i syfte att hålla de ekonomiska ramarna har ett förslag till tilläggsavtal till Stockholmsöverenskommelsen tagits fram. Förslaget ligger inom den ekonomiska ramen för 2013 års Stockholmsöverenskommelse.

Bakgrund
Parterna i 2013 års Stockholmsöverenskommelse träffade i januari 2014 avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län. Avtalet godkändes i landstingsfullmäktige den 18 februari 2014 (LS 1401-0037).

Enligt avtal i 2013 års Stockholmsöverenskommelse (huvudavtal och tillhörande delprojektavtal) ska genomförandeavtal upprättas mellan Stockholms läns landsting och berörda kommuner inom respektive delprojekt.

Förvaltningen har sedan hösten 2015 arbetat med en förstärkt styrning genom en generell processhantering av ekonomi, tid, innehåll och risk. I slutet av 2015 informerades styrelsen för 2013 års Stockholms-överenskommelse om projektens framtagna kostnadsbedömningar. Genomförda bedömningar av projektens status visade på ett högt kostnadsläge. Kostnadsökningarna förklarades i huvudsak av vald projektomfattning, ambitionsnivåer samt ny kunskap om befintliga förhållanden med utgångspunkt i nuvarande lokalisering (till exempel bergtäckning). Även förväntade krav samt tolkningen av olika befintliga krav påverkade det bedömda kostnadsläget.

Som en konsekvens av detta initierade förvaltningen ett åtgärds- och optimeringsarbete tillsammans med avtalsparterna med målet att fatta gemensamma beslut kring den nya tunnelbanans utformning och omfattning för att uppfylla 2013 års Stockholmsöverenskommelse. Med

åtgärder avses exempelvis flytt av stationslägen och entréer. Med optimeringar avses ändringar i generell utformning genom exempelvis mindre tunnelsektion och mindre teknikutrymmen vilket leder till mindre volym utsprängt berg och därmed lägre kostnader. Åtgärds- och optimeringsarbetet omfattade alla ingående projekt i överenskommelsen, det vill säga Tunnelbana till Barkarby, Tunnelbana till Arenastaden och Tunnelbana till Nacka och söderort.

I arbetet med att ta fram lösningarna analyserades olika åtgärder och förslagen på åtgärder och optimeringar bygger på konsekvensbeskrivningar avseende kostnad, nytta och risk. Åtgärds- och optimeringsförslagen har samverkats med parterna men även med trafikförvaltningen.

Styrelsen för 2013 års Stockholmsöverenskommelse godkände i juni 2016 kostnadsbesparande åtgärder enligt rapporten Återrapportering av åtgärds- och optimeringsarbetet (FUT 2016-0171). Bland de åtgärder som ger störst effekt återfinns bland annat ändrad lokalisering av station Arenastaden och borttagande av sydlig uppgång vid station Sofia.

Som en konsekvens av åtgärds- och optimeringsarbetet uppdrog den partsammansatta styrelsen till förvaltningen att ta fram ett tilläggsavtal där betalningsplan och tidplan regleras.

Överväganden
Den översyn av projekten som gjordes under första halvåret 2016 resulterade i reviderade kostnadsbedömningar och tidplaner för projekten. Dessa ligger till grund för de bilagda förslagen till genomförandeavtal och tilläggsavtal. Genomförandeavtalen ska enligt Stockholmsöverenskommelsen precisera bland annat tidplan, investeringskostnader, standard, kvalitetsnivåer, lokalisering av stationer och uppgångar etc. för respektive projekt (Tunnelbana till Barkarby, Tunnelbana till Arenastaden och Tunnelbana till Nacka och söderort). Tilläggsavtalet omfattar ändringar i huvudavtalet och delprojektavtalen i Stockholmsöverenskommelsen gällande betalningsplan och tidplan.

Den beräknade investeringskostnaden enligt Stockholmsöverenskommelsen uppgick till 19 500 miljoner kronor och bygger på successiva kalkyler på 50-procentsnivån. Det innebar vid avtalstecknandet en bedömd

risk på 50 procent för kostnadsöverskridanden. För att ta höjd för kostnadsökningar definierades även ett kostnadstak på 2 925 miljoner kronor i överenskommelsen. Kostnadstaket avser 15 procent av 19 500 miljoner kronor. Kostnadsramen i överenskommelsen inklusive kostnadstak innebär därmed en 15 procent högre kostnad än 19 500 miljoner kronor och uppgår till 22 425 miljoner kronor. Kostnadsramen per projekt och delsträcka framgår i den andra kolumnen i tabellen nedan.

Förvaltningens förslag till beslut enligt de bifogade genomförandeavtalen och tilläggsavtalet ligger inom kostnadsram upp till kostnadstaket enligt Stockholmsöverenskommelsen, det vill säga 22 425 miljoner. Förslag till beslut medför att 1 160 miljoner kronor av 2 925 miljoner kronor tas i bruk. Således kvarstår 1 765 miljoner.

Ovanstående innebär att landstingets beräknade del av kostnaden stiger från 650 miljoner kronor till 959 miljoner kronor (enligt fördelningen av kostnadstaket i Stockholmsöverenskommelsen och i tilläggsavtal).

Mkr	Sthlms ök. 50 % sannolikhet [2]	Sthlms ök. upp till kostnadstak [2]	Produktions- och byggherre-kostnader	Kvarstående del upp till kostnadstak	Successiv kalkyl 50 % sannolikhet [3]	Successiv kalkyl 85 % sannolikhet [3]
Tunnelbana till Nacka och söderort	**12 500**	**14 375**	**13 200**	**1 175**	**15 100**	**15 800**
Kungsträdgården-Sofia	2 000	2 300	2 450	250	2 800	2 950
Sofia-Gullmarsplan	3 800	4 370	3 950	350	4 500	4 750
Sofia-Nacka	6 700	7 705	6 800	575	7 800	8 100
Tunnelbana till Arenastaden	**4 100** [1]	**4 715**	**4 150**	**565**	**4 700**	**5 000**
Odenplan-Hagastaden	2 100 [1]	2 415	2 120	300	2 400	2 550
Hagastaden-Arenastaden	2 000 [1]	2 300	2 030	265	2 300	2 450
Tunnelbana till Barkarby	**2 900**	**3 335**	**3 310**	**25**	**4 050**	**4 450**
Totalt	**19 500**	**22 425**	**20 660**	**1 765**	**23 850**	**25 250**

[1] *Bygger ej på successiv kalkyl.*

[2] *Prisnivå januari 2013.*

3) Prisnivå januari 2016.

Den successiva kalkylmetoden innebär en kostnadsbedömning av riskerna vilken sedan läggs till grundkalkylen för att erhålla en samlad kostnadsbedömning. Successiva kalkyler har gjorts för projekten inklusive optimeringar och åtgärder. Resultaten av dessa framgår av de två sista kolumnerna i tabellen. Risker kommer att hanteras inom ramen för förvaltningens kontinuerliga arbete med utgångspunkt i de generella

processerna för produktionskalkyl, successiv kalkyl, tid och risk. Det är av stor vikt att fortlöpande identifiera kostnadsdrivande faktorer för att kunna vidta åtgärder och därmed successivt minska riskerna. En av de större osäkerheterna är svårigheten att bedöma marknadsläget i och med den höga byggtakten i Stockholmsområdet. I samband med tecknande av entreprenadkontrakt kommer slutkostnadsprognoser att kunna ges med större noggrannhet.

Enligt 2013 års Stockholmsöverenskommelse ska genomförandeavtal tecknas för tunnelbanans utbyggnad till Arenastaden, Barkarby samt Nacka och söderort. Förslag till genomförandeavtal finns som bilagor. I respektive genomförandeavtal redovisas omfattningen för utbyggnaden, tidplan, ekonomi samt samverkan mellan parterna. I beskrivningen av samverkan redogörs bland annat för hur mark för tunnelbanan ska tas i anspråk och hur planläggningen av tunnelbanan ska ske.

Det partgemensamma arbetet och den nya bedömningen avseende betalningsplan och tidplan har därutöver medfört att parterna utarbetat ett tilläggsavtal till huvudavtalet.

Utöver de ekonomiska förändringar som redovisas ovan så innefattar tilläggsavtalet även ändrade tidplaner avseende att trafikstart förskjuts med ett år för Tunnelbana till Nacka och söderort, med två år för Tunnelbana till Arenastaden och med tre år för Tunnelbana till Barkarby.

Parterna i tilläggsavtalet är desamma som i 2013 års Stockholmsöverenskommelse, det vill säga staten, Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad, Järfälla kommun och Stockholms läns landsting. Tilläggsavtalet reglerar reviderad tidplan för utbyggnaden av tunnelbanan och kommunernas bostadsåtaganden samt reviderad betalningsplan. I tilläggsavtalet framgår att Styrelsen för 2013 års Stockholmsöverens-kommelse ges mandat att vid behov ändra de årliga inbetalningsbeloppen inom ramen för beslutad betalningsplan.

Samtliga avtal finns bilagda till detta ärende.

Landstingets åtagande att finansiera fordon och depå till ett belopp om 6 200 miljoner kronor är oförändrat och huvudavtalet gäller fortsatt.

Beredningen för utbyggd tunnelbana föreslår med utgångspunkt i ovanstående att arbetsutskottet föreslår landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta att godkänna samtliga avtal.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Den bedömda produktions- och byggherrekostnaden för utbyggnaden till Arenastaden, Barkarby samt Nacka och söderort är 20 660 miljoner kronor, vilket medför att 1 160 miljoner kronor nyttjas av de 2 925 miljoner kronor som anges i överenskommelsen upp till kostnadstaket. Det innebär att landstingets beräknade del av kostnaden stiger från 650 miljoner kronor till 959 miljoner kronor.

Den bedömda kostnaden ligger fortsatt inom kostnadsram inklusive kostnadstaket enligt Stockholmsöverenskommelsen, det vill säga 22 425 miljoner kronor.

Fördelningen mellan parterna upp till kostnadstaket (riskfördelningen) är densamma som i huvudavtalet och delprojektavtalen enligt 2013 års Stockholmsöverenskommelse.

Landstingets finansiering av fordon och depå är oförändrad.

Miljökonsekvenser av beslutet

Innehållet i genomförandeavtalen och tilläggsavtalet medför inga ytterligare miljökonsekvenser jämfört med tidigare avtal inom 2013 års Stockholmsöverenskommelse.

Anne Rundquist
Tillförordnad landstingsdirektör

Mårten Frumerie
Förvaltningschef

Genomförandeavtal

för tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden

1 INLEDNING 2
1.1 Bakgrund 2
1.2 Samverkan 2
1.3 Kommande avtal mellan Parterna 2
1.4 Kommande avtal med andra parter 2
2 OMFATTNING 2
3 TIDPLAN OCH EKONOMI 4
3.1 Tidplan 4
3.2 Ekonomi 4
4 FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR GENOMFÖRANDE 4
4.1 Planer och tillstånd 4
4.1.1 Järnvägsplan 4
4.1.2 Detaljplaner 4
4.1.3 Miljötillstånd 5
4.1.4 Marklov, bygglov etc. 5
4.1.5 Övriga tillstånd och anmälningar 5
4.2 Principer för markanspråk m.m. 5
4.2.1 Tillfälligt markanspråk 5
4.2.2 Permanent markanspråk 6
4.2.3 Infiltrationsanläggningar, grundvattenrör m.m. 7
4.2.4 Masshantering 7
4.2.5 Träd och vegetation 7
4.2.6 Återställande 7
4.3 Övriga förutsättningar för genomförandet 8
4.3.1 Samordning mellan Parterna 8
4.3.2 Samordning med andra intressenter 8
4.3.3 Ersättningstrafik 8
4.3.4 Ledningar 8
4.3.5 Boende och verksamheter 8
4.3.6 Granskning och dokumentation 9
4.3.7 Kommunikation 9
5 VILLKOR 9
5.1 Avtalets giltighet 9
5.2 Ändringar i och tillägg till Avtalet samt Bestämmelses ogiltighet 9

Stockholms stad och Solna stad, nedan gemensamt kallade ”**Kommunerna**”, och Stockholms läns landsting, nedan kallad ”**SLL**”, gemensamt nedan kallade ”**Parterna**”, har under villkor som anges i avsnitt 5 nedan träffat följande genomförandeavtal (”**Avtalet**”) för utbyggnad av tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden.

1 INLEDNING

1.1 Bakgrund

Parterna har träffat avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling (”**Huvudavtalet**”). Enligt det avtalet och till avtalet hörande delprojektavtal (”**Delprojektavta**l”) ska genomförandeavtal upprättas mellan landstinget och berörda kommuner inom respektive delprojekt.

Detta Avtal reglerar mellan Parterna genomförandet av utbyggnaden av tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden (”**Delprojektet**”). Avtalet bygger på, och är underordnat, Huvudavtalet och Delprojektavtalet. De regleringar som återfinns i de avtalen gäller således alltjämt, såvida inte annat uttryckligen har överenskommits mellan Parterna i detta Avtal.

1.2 Samverkan

För att nå Stockholmsöverenskommelsens mål om en snabb utbyggnad av tunnelbanenätet och ett kraftigt ökat bostadsbyggande krävs en fortsatt nära samverkan mellan Parterna i planerings- och utbyggnadsfasen. Samordningen är en förutsättning för att klara målen och leder till att bostäder i stationsnära lägen kan stå på plats i samband med att tunnelbanan tas i trafik vilket gynnar hållbara resmönster från start. Parterna är överens om att samverka och stödja varandra i genomförandet av projektet för att nå målen med utbyggnad av tunnelbana och ökat bostadsbyggande i enlighet med den tidplan som är satt. Detta kan ske t.ex. genom att i samförstånd hitta lösningar som möjliggör ett samutnyttjande av tunnelbanans skyddszon. För att inte försena Parternas åtaganden avseende bostadsbyggande och utbyggnad av tunnelbanan åtar sig Parterna att skyndsamt hantera frågor om skyddszonens nyttjande. Skyddszonens utbredning ska inte vara större än vad som krävs för att säkerställa den trafikala driften av tunnelbanan.

Parterna är överens om att informations-, erfarenhets- och kompetensutbyte är av central betydelse för att nå framgång. Parterna åtar sig i förhållande till varandra att lojalt och i god anda samverka för att infria Parternas avsikt vid ingående av detta Avtal.

1.3 Kommande avtal mellan Parterna

Detta avtal reglerar principer och är av övergripande karaktär. Parterna konstaterar att ytterligare och mer specifika avtal kommer att behöva träffas för tunnelbanans utbyggnad, såsom avtal avseende permanenta och tillfälliga markupplåtelser.

1.4 Kommande avtal med andra parter

Separata avtal som behövs för genomförandet av Delprojektet kommer att tecknas med exempelvis fastighetsägare och ledningsägare. Separata avtal kan även behöva tecknas med huvudmän för andra närliggande projekt. SLL ansvarar som utgångspunkt för att sådana avtal kommer till stånd, dock ska Parterna vara varandra behjälpliga.

2 OMFATTNING

Omfattningen av Delprojektet utgår i huvudsak från de förslag till åtgärder och optimeringar som redovisas i rapporten Återrapportering av åtgärds- och optimeringsarbetet, juni 2016, och som innebär i stort bl.a.

- **Linjen:** Ny linje ”Gula linjen” ansluter till Grön linje från befintlig station Odenplan och går till Arenastaden via Hagastaden. Två nya stationer anläggs på linjen: Station Hagastaden och station Arenastaden. Linjen dras så att det är möjligt att anlägga en framtida station i Hagalunds industriområde.

  Tunnelbanan byggs med enkelspår i berg mellan Odenplan och Hagastaden med tillhörande utrymningsvägar. Mellan Hagastaden och Arenastaden byggs tunnelbanan med dubbelspår i berg med tillhörande servicetunnel med tillhörande infartsvägar samt teknikutrymmen.

- **Station Odenplan:** Anslutning till Grön linje och befintlig station vid Odenplan.

- **Station Hagastaden:** Ny plattform under kommungränsen Stockholm/Solna. I södra plattformsänden planeras en biljetthall med uppgång i kvarter Isotopen. I norra plattformsänden byggs en biljetthall under Solnavägen med uppgångar mot Nya Karolinska Solna, Hagaplan och Karolinska Institutet.

- **Station Arenastaden:** Plattform med uppgång i norra änden mot Arenastaden väster om Dalvägen och i södra änden mot Hagalunds bostadsområde i direkt anslutning till tvärbanans station öster om Frösundaleden

- **Ovanmarksanläggningar:** Nya anläggningar ovan jord för ventilation, brandgas, tryckutjämning och utrymning kommer bli aktuella i anslutning till tunnelbaneanläggningen.

- **Arbets- och servicetunnlar:** En arbetstunnel planeras i anslutning till varje station.

Ändringar av betydelse ska i så stor utsträckning som möjligt beslutas i delprojektstyrelsen, i annat fall i styrelsen för Stockholmsöverenskommelsen.

Kollektivtrafiksystemet ska vara sammanhållet och samordnat och uppfylla resenärernas resbehov. Det innebär bl.a. att stationerna ska utformas enligt mål om ”attraktiva resor” i det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Stationerna ska utformas så att resenären lätt ska känna igen sig genom en tydlig orienterbarhet. Flödena ska vara självklara och bekanta och miljön präglas av överblickbarhet som skapar känsla av trygghet. Schakt för ventilation, tryckutjämning etc. utgör en del av den helhet som utgör tunnelbaneanläggningen och dessa ska ha en utformning och en lokalisering som integrerar väl med omgivningen.

Möjligheten till omstigning mellan vägburen SL-trafik och tunnelbanan (t.ex. bussterminaler och busshållplatser) är en viktig förutsättning för den utbyggda tunnelbanans helhetsfunktion. Det åligger SLL att internt samordna utbyggnaden av omstigningspunkter.

3 TIDPLAN OCH EKONOMI

3.1 Tidplan

Parterna har enats om en tidplan med milstolpar gällande järnvägsplan, miljötillstånd, upphandling och byggstart enligt följande (exklusive tid för eventuella överklaganden).:

Miljödom lagakraftvunnen	Q1 2018-Q2 2018
Järnvägsplan lagakraftvunnen	Q3-Q4 2018
Start upphandling arbetstunnlar	Q4 2017-Q1 2018
Byggstart första arbetstunneln	Q3-Q4 2018
Byggtid	cirka 6 år

3.2 Ekonomi

Parterna har i ett särskilt tilläggsavtal till Huvudavtalet närmare reglerat ekonomiska frågor, inklusive uppdaterad betalningsplan, för tunnelbaneutbyggnaden.

Produktions- och byggherrekostnaderna för Delprojektet är beräknade till 4 150 miljoner kronor, i prisnivå januari 2016.

4 FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR GENOMFÖRANDE

4.1 Planer och tillstånd

4.1.1 Järnvägsplan

Utbyggnad av tunnelbanan ska planläggas med stöd av järnvägsplan, som SLL ansvarar för att ta fram. En järnvägsplan tas fram per Delprojekt. SLL ska verka för att järnvägsplanen fastställs av Trafikverket och vinner laga kraft i enlighet med tidplan.

Den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som tas fram till järnvägsplanen ska uppfylla de formella kraven för såväl MKB för järnvägsplan som MKB för detaljplan. Detta eftersom MKB:n, där så är möjligt, kommer att nyttjas i de detaljplaneärenden som Delprojektet aktualiserar.

4.1.2 Detaljplaner

Kommunerna ansvarar för att ta fram, ändra eller upphäva de detaljplaner och fastighetsplaner som krävs för att tunnelbanan med tillhörande anläggningar ska kunna byggas.

SLL ska svara för plankostnaderna med Projektmedel. Planavtal/plankostnadsavtal har upprättats mellan SLL och Kommunerna.

Målsättningen generellt hos Parterna är att sträva efter ett stort mått av samordning mellan järnvägsplaneprocess och detaljplaneprocesser för att undvika dubbelarbete samt för att berörda fastighetsägare och andra intressenter inte ska tvingas bevaka onödigt många likartade planprocesser.

Parterna är överens om att samordnat planförfarande (eller förenklat planförfarande för planprocess

som påbörjats före årsskiftet 2014/2015) ska tillämpas för detaljplaner/ändring av planer, när så är möjligt. Ett sådant samordnat planförfarande innebär följande.

- Samråd sker inom ramen för järnvägsplanen. Separat samråd för detaljplan krävs inte.
- Järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning samutnyttjas genom att detaljplanerna hänvisar till den. Det behövs därmed ingen särskild miljökonsekvensbeskrivning för detaljplan.

Kommunerna ska verka för att samtliga planer för vilka man ansvarar antas och vinner laga kraft i enlighet med tidplan.

4.1.3 Miljötillstånd

SLL ansvarar för att ansöka om tillstånd enligt miljöbalken. SLL ska verka för att erforderligt miljötillstånd erhålls i enlighet med tidplan.

4.1.4 Marklov, bygglov etc.

SLL ansvarar för att ansöka om de mark- och bygglov, eller övriga lov enligt plan- och bygglagen, som behövs för genomförandet av tunnelbaneutbyggnaden. SLL ska samråda med Kommunerna om omfattningen av bygglovskrav för tunnelbanan. Parterna förbinder sig att – efter sådant samråd – ömsesidigt verka för att lov erhålls i huvudsaklig överensstämmelse med inlämnade ansökningshandlingar.

4.1.5 Övriga tillstånd och anmälningar

SLL ansvarar för att inhämta de tillstånd och dispenser som kan krävas för undersökningar och ingrepp i skyddade natur- eller kulturmiljöer.

SLL ansvarar även för att övriga tillstånd inhämtas såsom schaktlov, trafikanordningsplaner, polistillstånd för användande av allmän plats och dylikt.

4.2 Principer för markanspråk m.m.

I detta avsnitt regleras principer för tillfälligt och permanent markanspråk i fastigheter som ägs eller på annat sätt förfogas över av Kommunerna. Kommunerna ska verka för att samma principer även ska gälla fastigheter som ägs av eller upplåtits med tomträtt till bolag majoritetsägda av Kommunerna.

SLL ansvarar för att ta i anspråk mark, utrymme, rättigheter, anläggningar m.m. som behövs för att genomföra utbyggnaden av tunnelbanan och vidmakthålla tunnelbaneanläggningarna. Ersättningar som uppkommer i samband med markåtkomst m.m. enligt ovan finansieras med Projektmedel.

Parterna är överens om att upprätta separata avtal för att reglera erforderliga överlåtelser/upplåtelser när lokalisering av spårtunnlar, uppgångar, schakt, arbetsområden, resenärsservice m.m. beslutats.

Parterna är medvetna om att överenskommelser kan behöva träffas om markåtkomst med fastighetsägare eller tomträttshavare, som inte är part i detta avtal. Detta kan komma att påverka Delprojektet.

4.2.1 Tillfälligt markanspråk

Arbetsområden och etableringsytor

Kommunerna ska i möjligaste mån upplåta erforderlig mark för arbetsområden och etableringsytor. Upplåtelsen ska vara vederlagsfri. SLL ska sträva efter att minimera utrymmena för etableringar i såväl tid som rum. Vid upplåtelse av allmän platsmark erfordras regelmässigt polistillstånd.

Mark för tillfällig vistelse

Kommunerna ska i möjligaste mån upplåta markområden till SLL för etablering av paviljonger för tillfällig vistelse för dem som störs av tunnelbanebygget. Markområdena bör ligga i närheten av de områden där dem som erbjuds nyttja paviljongerna normalt bor. Upplåtelsen av markområdena ska

vara vederlagsfri. SLL ska lämna tillbaka samt återställa områdena så snart behovet av paviljonger inte längre finns.

Markundersökningar
Kommunerna medger att SLL får nyttja Kommunernas mark- och vattenområde för att utföra markundersökningar och installera grundvattenrör, utan ersättning. Samråd angående placering ska ske med Kommunerna. SLL ansvarar för att erforderliga myndighetstillstånd inhämtas.
Parterna ska i så stor utsträckning som möjligt samverka kring mätdata och resultat från undersökningar enligt ovan, på så sätt att data och resultat görs tillgängliga för alla Parter.

SLL bekostar eventuell flytt av grundvattenrör och därtill sammanhängande kostnader. Kommunen ska i den mån det är möjligt tillhandahålla likvärdig plats.

4.2.2 Permanent markanspråk

Det permanenta markanspråket omfattar i huvudsak spårtunnlar med tillhörande anläggningar såsom uppgångar, rulltrappsschakt, biljetthallar inklusive begränsade ytor för resenärsservice, ventilations- och tryckutjämningsschakt, räddnings-, arbets- och servicetunnlar m.m., samt skyddszoner. Områdena preciseras i järnvägsplan och detaljplan.

Upplåtelseform
Det permanenta markanspråket i mark som ägs av Kommunerna ska upplåtas till SLL med servitutsrätt, i första hand officialservitut och i andra hand avtalsservitut om inte annat avtalas. Servitut för utbyggnaden ska i första hand kopplas till av SLL ägda fastigheter. Om SLLs befintliga fastigheter inte kan användas som förmånsfastigheter åligger det Parterna att gemensamt och i samförstånd tillse att SLL erhåller en erforderlig och lämplig förmånsfastighet, till vilka servituten kan kopplas.

Servitutsbestämmelse
Servituten ska huvudsakligen ha följande innebörd.

Rätt att inom servitutsutrymmet anlägga, använda, underhålla och förnya anläggningar, byggnader, tunnlar, bergrum, schakt, skyddsanordningar och andra anordningar för tunnelbaneändamål och därtill kompletterande ändamål [ev. med exemplifierande tillägg ”såsom ledningsförläggningar, resenärsservice av begränsad omfattning och skyltar”].

Ägaren av belastad fastighet får inte inom servitutsutrymmet, utan medgivande från ägaren av förmånsfastigheten, utföra schaktning, sprängning, pålning, borrning eller andra ingrepp eller arbeten. Avseende åtgärder inom skyddszonen ska sådant medgivande lämnas om utredning visar att åtgärden inte riskerar att skada förmånsfastighetens anläggnings bestånd och fulla användbarhet. Ägaren av förmånsfastigheten ska vid sådan utredning tillhandahålla tekniskt underlag utvisande de åtgärder som förmånsfastighetens ägare utfört inom skyddszonen samt annat tekniskt underlag gällande skyddszonen som ägaren har kännedom om och som är relevant för åtgärdens utförande.

Restriktionerna ovan inskränker inte ägaren av belastad fastighets rätt att bibehålla, använda, underhålla och i övrigt förvalta befintlig byggnad eller anläggning inom servitutsutrymmet. Sådana åtgärder måste dock anmälas till förmånsfastighetens ägare innan de utförs.

Ersättningsprincip
Områden och utrymmen som behövs för det permanenta markanspråket och som preciseras i järnvägsplanen ska upplåtas till SLL utan ersättning.

Fastighetsbildning
SLL ansöker om fastighetsbildning. Förrättningskostnaderna bekostas av Projektmedel. För framtagande av underlag för förrättningarna ansvarar SLL.

SLL äger inte utan Kommunernas medgivande ansöka om fastighetsbildningsåtgärd som innebär att mark som innehas av Kommunerna överförs till av SLL eller SL ägd fastighet.

Tomträtter
Om kommunägda fastigheter, upplåtna med tomträtt, helt eller delvis behöver tas i anspråk för permanent behov ska SLL ensamt svara för inlösenförfarandet. Kostnaden finansieras med Projektmedel.

Kommunerna ska så långt möjligt verka för att fastighetsbildning kan ske i de tomträtter där Kommunerna, eller annan juridisk person som Kommunerna har ett väsentligt inflytande över, är tomträttshavare.

4.2.3 Infiltrationsanläggningar, grundvattenrör m.m.

Kommunerna ska om möjligt bistå SLL med erforderlig mark för infiltrationsanläggningar, grundvattenrör och anläggningar för bortledande av grundvatten. Parterna ska samråda angående anläggningarnas placering. SLL ska äga och driva anläggningarna. Upplåtelsen av marken ska ske utan ersättning.
Parterna ska i så stor utsträckning som möjligt samverka kring mätdata och resultat från undersökningar enligt ovan, på så sätt att data och resultat görs tillgängliga för alla Parter.

SLL bekostar eventuell flytt av grundvattenrör och därtill sammanhängande kostnader. Kommunen ska i den mån det är möjligt tillhandahålla likvärdig plats.

Om Kommunerna bedriver vattenverksamhet som påverkar samma grundvattenmagasin som den planerade tunnelbanan ska Parterna samverka avseende infiltrationen i området.

4.2.4 Masshantering

SLL har ansvaret för masshanteringen till följd av tunnelbaneutbyggnaden om inte annat avtalas med Kommunerna, dock ska Kommunerna om möjligt vara behjälpliga med att finna lämpliga platser för tillfällig lagring av massorna. Parterna ska gemensamt verka för att massorna i första hand kommer till användning i närområdet kring arbetstunnlarna.

SLL ansvarar för och bekostar med Projektmedel erforderlig sanering av förorenade massor vid byggandet av tunnelbanan.

4.2.5 Träd och vegetation

Innan byggstart ska Parterna gemensamt inspektera sådana träd och annan vegetation som ska bevaras och som kan beröras av genomförandet. Vid denna inspektion ska status och eventuella skyddsåtgärder för berörda träd och vegetation säkerställas.

4.2.6 Återställande

Det åligger SLL att med Projektmedel återställa alla tillfälligt nyttjade ytor, områden och anläggningar. Återställande ska ske till den standard som förelåg innan arbetena på platsen påbörjades om inte berörda Parter kommer överens om något annat. Projekteringen ska utföras i samråd med berörd Kommun och enligt Kommunens standard. De handlingar som ska ligga till grund för utförandet av respektive anläggning ska godkännas av berörd Kommun. Gemensam syn av berörda ytor ska göras dels innan arbetena påbörjas, dels vid återlämnande. Synen vid återlämnandet ska göras tidsmässigt i samband med slutbesiktningen av entreprenaden. SLL:s åtaganden beträffande återställande ska anses vara fullgjorda då Kommunen efter syn vid återlämnandet skriftligen godkänner och övertar respektive anläggning.

Om Kommunen begär ett annat återställande och kostnaden då överstiger värdet av återställande till ursprungligt skick, eller om Kommunens standard innebär samma resultat, ska Kommunen bekosta det överstigande värdet.

Arbetstunnlar
Alla arbetstunnlar, även de som endast används under byggtiden, tas i anspråk av SLL permanent. För de arbetstunnlar som ej ska användas i driftskedet gäller – om Parterna i det enskilda fallet inte

kommer överens om annat – att tunnelmynning och mark utanför tunnelmynning tas i anspråk med tillfälligt markanspråk och återställs efter byggskedet.

4.3 Övriga förutsättningar för genomförandet

4.3.1 Samordning mellan Parterna

Samordning krävs mellan Parterna i gränssnitt mellan tunnelbaneanläggningen och befintlig, pågående eller planerad bebyggelse och anläggningar. Parterna ska arbeta för att precisera förutsättningar och restriktioner för tunnelbane- respektive bostadsutbyggnad för att på bästa sätt underlätta utbyggnaden för respektive Part.

4.3.2 Samordning med andra intressenter

Projektet genomförs i storstadsmiljö och i områden där exploatering pågår eller planeras och påverkar därmed många. Parterna ska mot den bakgrunden verka för en god samordning med sådana berörda intressen.

4.3.3 Ersättningstrafik

Det är av största vikt att samordning mellan Parterna sker kring planerad ersättningstrafik. Informationen till resenärerna om ersättningstrafik etc. ska vara mycket god.

4.3.4 Ledningar

Arbeten som berör eller på något sätt påverkar kommunala ledningar ska ske i nära samverkan med Kommunerna och med följande av Kommunernas ordinarie rutiner. Kommunerna ska verka för att Kommunernas avtal med ledningsägare kan nyttjas av SLL vid genomförandet av Delprojektet.

SLL ska träffa avtal med ledningsägarna och kostnaderna som är förenliga med detta ska belastas Projektmedel. För det fall Kommunen har anläggningsprojekt i anslutning till ledningsflytt som SLL ska utföra inom Projektet, ska SLL i samarbete med Kommunen samordna sådan ledningsflytt med Kommunens anläggningsprojekt.

4.3.5 Boende och verksamheter

SLL ska genomföra utbyggnaden av tunnelbanan på ett sådant sätt att störningarna på omgivningen begränsas.

4.3.5.1 Tillfällig vistelse

SLL ska erbjuda möjlighet till tillfällig vistelse till närboende, som under en viss tid under byggskedet förväntas att bli särskilt utsatta för störningar.

Kommunerna ska i möjligaste mån upplåta markområden till SLL för etablering av tillfälliga paviljonger, se ovan under rubriken Tillfälligt markanspråk.

Kommunerna ska verka för att lägenheter och lokaler som ägs av Kommunerna, eller av bolag majoritetsägda av Kommunerna, kan nyttjas av SLL för tillfällig vistelse.

4.3.5.2 Skadeståndsersättningar

SLL ska vidta erforderliga skyddsåtgärder för att minimera omgivningsskador som följd av utbyggnaden av tunnelbanan.

SLL svarar med Projektmedel för samtliga ersättningskostnader för skador som är direkt relaterade till utbygganden av tunnelbanan gentemot tredje man.

Reglerna för skadeståndsersättning återfinns huvudsakligen i miljöbalken.

4.3.6 Granskning och dokumentation

Respektive Part ansvarar för att genomföra överenskomna granskningar. Parterna ska komma överens om tidplan för granskningar. Det är av stor vikt att vid granskningar hålla överenskomna tider, sammanställa synpunkter på ett strukturerat sätt och inte lämna motsägelsefulla synpunkter, t.ex. från olika avdelningar i den egna organisationen.

Parterna ansvarar för att kvaliteten på egna upprättade handlingar är god. Alla handlingar, där så är relevant, ska vara märkta med referens- och höjdsystem.

4.3.7 Kommunikation

Det åligger Parterna att förankra och följa den gemensamma kommunikationsplattform som har tagits fram av parterna i Huvudavtalet.

För den aktuella Delsträckan ska SLL upprätta en kommunikationsplan, som förankras hos Parterna.

5 VILLKOR

5.1 Avtalets giltighet

Detta avtal träder i kraft först när följande krav är uppfyllda:

att Landstingsfullmäktige i Stockholms läns landsting senast den 30 juni 2017 godkänner detta avtal genom beslut som vinner laga kraft,

att Kommunfullmäktige i Stockholms stad senast den 30 juni 2017 godkänner detta avtal genom beslut som vinner laga kraft,

att Kommunfullmäktige i Solna stad senast den 30 juni 2017 godkänner detta avtal genom beslut som vinner laga kraft,

Parterna är medvetna om att genomförandet av tunnelbaneutbyggnaden förutsätter nödvändiga myndighetsbeslut såsom detaljplaner, järnvägsplan, miljötillstånd och godkännande av Transportstyrelsen. Myndighetsbesluten ska föregås av samråd med dem som berörs av åtgärderna. Parterna är även medvetna om att sakägare har rätt att anföra besvär mot beslut enligt för respektive process gällande lagstiftning. Vad som anges ovan gäller även kommunernas bostadsbyggande.

5.2 Ändringar i och tillägg till Avtalet samt Bestämmelses ogiltighet

Ändringar i och tillägg till Avtalet ska för att vara gällande ske i form av skriftliga tilläggsavtal.

För det fall bestämmelser i Avtalet helt eller delvis är ogiltiga ska inte Avtalet i sin helhet anses ogiltigt utan resterande delar av Avtalet ska fortsätta gälla. I den mån ogiltigheten väsentligen påverkar Parternas utbyte av eller prestation enligt Avtalet så ska i stället en skälig anpassning av Avtalet ske.

Detta Avtal har upprättats i tre (3) likalydande exemplar varav Parterna tagit var sitt.

[Ort:]
[Datum:]

För Stockholms stad
genom dess exploateringsnämnd

_____
[Namnförtydligande:]

[Ort:]
[Datum:]

För Stockholms stad
genom dess trafiknämnd

_____
[Namnförtydligande:]

[Ort:]
[Datum:]

För Solna stad

_____
[Namnförtydligande:]

[Ort:]
[Datum:]

För Stockholms läns landsting

_____
[Namnförtydligande:]

Genomförandeavtal

för tunnelbana till Barkarby

1 INLEDNING 2
1.1 Bakgrund 2
1.2 Samverkan 2
1.3 Kommande avtal mellan Parterna 2
1.4 Kommande avtal med andra parter 2
2 OMFATTNING 2
3 TIDPLAN OCH EKONOMI 4
3.1 Tidplan 4
3.2 Ekonomi 4
4 FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR GENOMFÖRANDE 4
4.1 Planer och tillstånd 4
4.1.1 Järnvägsplan 4
4.1.2 Detaljplaner 4
4.1.3 Miljötillstånd 5
4.1.4 Marklov, bygglov etc. 5
4.1.5 Övriga tillstånd och anmälningar 5
4.2 Principer för markanspråk m.m. 5
4.2.1 Tillfälligt markanspråk 5
4.2.2 Permanent markanspråk 6
4.2.3 Infiltrationsanläggningar, grundvattenrör m.m. 7
4.2.4 Masshantering 7
4.2.5 Träd och vegetation 7
4.2.6 Återställande 7
4.3 Övriga förutsättningar för genomförandet 8
4.3.1 Samordning mellan Parterna 8
4.3.2 Samordning med andra intressenter 8
4.3.3 Ersättningstrafik 8
4.3.4 Ledningar 8
4.3.5 Boende och verksamheter 8
4.3.6 Granskning och dokumentation 9
4.3.7 Kommunikation 9
5 VILLKOR 9
5.1 Avtalets giltighet 9
5.2 Ändringar i och tillägg till Avtalet samt Bestämmelses ogiltighet 9

Stockholms stad och Järfälla kommun, nedan gemensamt kallade ”**Kommunerna**”, och Stockholms läns landsting, nedan kallad ”**SLL**”, gemensamt nedan kallade ”**Parterna**”, har under villkor som anges i avsnitt 5 nedan träffat följande genomförandeavtal (”**Avtalet**”) för utbyggnad av tunnelbana mellan Akalla och Barkarby.

1 INLEDNING

1.1 Bakgrund

Parterna har träffat avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling (”**Huvudavtalet**”). Enligt det avtalet och till avtalet hörande delprojektavtal (”**Delprojektavta**l”) ska genomförandeavtal upprättas mellan landstinget och berörda kommuner inom respektive delprojekt.

Detta Avtal reglerar mellan Parterna genomförandet av utbyggnaden av tunnelbana till Barkarby (”**Delprojektet**”). Avtalet bygger på, och är underordnat, Huvudavtalet och Delprojektavtalet. De regleringar som återfinns i de avtalen gäller således alltjämt, såvida inte annat uttryckligen har överenskommits mellan Parterna i detta Avtal.

1.2 Samverkan

För att nå Stockholmsöverenskommelsens mål om en snabb utbyggnad av tunnelbanenätet och ett kraftigt ökat bostadsbyggande krävs en fortsatt nära samverkan mellan Parterna i planerings- och utbyggnadsfasen. Samordningen är en förutsättning för att klara målen och leder till att bostäder i stationsnära lägen kan stå på plats i samband med att tunnelbanan tas i trafik vilket gynnar hållbara resmönster från start. Parterna är överens om att samverka och stödja varandra i genomförandet av projektet för att nå målen med utbyggnad av tunnelbana och ökat bostadsbyggande i enlighet med den tidplan som är satt. Detta kan ske t.ex. genom att i samförstånd hitta lösningar som möjliggör ett samutnyttjande av tunnelbanans skyddszon. För att inte försena Parternas åtaganden avseende bostadsbyggande och utbyggnad av tunnelbanan åtar sig Parterna att skyndsamt hantera frågor om skyddszonens nyttjande. Skyddszonens utbredning ska inte vara större än vad som krävs för att säkerställa den trafikala driften av tunnelbanan.

Parterna är överens om att informations-, erfarenhets- och kompetensutbyte är av central betydelse för att nå framgång. Parterna åtar sig i förhållande till varandra att lojalt och i god anda samverka för att infria Parternas avsikt vid ingående av detta Avtal.

1.3 Kommande avtal mellan Parterna

Detta avtal reglerar principer och är av övergripande karaktär. Parterna konstaterar att ytterligare och mer specifika avtal kommer att behöva träffas för tunnelbanans utbyggnad, såsom avtal avseende permanenta och tillfälliga markupplåtelser.

1.4 Kommande avtal med andra parter

Separata avtal som behövs för genomförandet av Delprojektet kommer att tecknas med exempelvis fastighetsägare och ledningsägare. Separata avtal kan även behöva tecknas med huvudmän för andra närliggande projekt. SLL ansvarar som utgångspunkt för att sådana avtal kommer till stånd, dock ska Parterna vara varandra behjälpliga.

2 OMFATTNING

Omfattningen av Delprojektet utgår i huvudsak från de förslag till åtgärder och optimeringar som redovisas i rapporten Återrapportering av åtgärds- och optimeringsarbetet, juni 2016, och som innebär i stort bl.a.

- **Linjen:** Tunnelbanan förlängs från befintlig station Akalla till ny station Barkarbystaden och vidare till ny slutstation Barkarby Station.

- **Akalla Station:** Mindre kompletteringar i befintliga tunnelbanestationsanläggningen kan bli aktuella i Akalla. På ytan kommer ytanläggningar för nya schakt för ventilation placeras.

- **Station Barkarbystaden:** Stationen förläggs strategiskt mitt i den nya planerade stadsdelen på Barkarbyfältet. Ovan mark kommer ytanläggningar för brandgas -, avluft- och tryckutjämningsschakt placeras.

- **Barkarby station:** Stationen planeras i anslutning till Barkarby pendeltågsstation med en uppgång mot pendeltågsstationen och planerad ny bussterminal. Entréer planeras både från den nya Veddestabron och från markplan vid bussterminalen. Förberedelser genomförs för en andra uppgång mot Veddesta centrum genom att ett bergutrymme sprängs ut och utförs med erforderlig förstärkning och tätning. I dessa förberedande arbeten ingår inte övriga betongarbeten, stomkompletteringar eller inredning för uppgång, biljetthall och entré mot Veddesta centrum. Den utsprängda uppgången kan dock komma att användas som utrymningsväg och kommer då förses med en utrymningsutgång i marknivå. Ovan mark kommer ytanläggningar för brandgas-, avluft- och tryckutjämningsschakt att placeras.

- **Teknik:** Tunnelbanan byggs med ett norrgående och ett södergående spår. Mellan Akalla och Barkarbystaden går spåren i enkelspårstunnlar med utrymning via tvärtunnlar mellan spåren. Mellan Barkarbystaden och Barkarby station byggs spåren i en dubbelspårstunnel med utrymning via tvärtunnlar till en parallell servicetunnel. På sträckan finns ett växelparti. Bortom Barkarby station forsätter spåren cirka 170 respektive 150 meter för att möjliggöra angöring till stationen för tågen i 50 km/h samt bereda plats för uppställning av fordon. Delarna bortom Barkarby station finansieras av projekt Depå och Fordon, men utförs inom Projektet. Stationerna byggs som envalvsstationer med plattform i mitten och uppgångar via mellanplan i var ände av plattformen.

- **Ytanläggningar:** Mellan Akalla och Barkarbystaden finns en ytanläggning för avluftsschakt.

- **Service- och arbetstunnlar:** Till anläggningen planeras fyra arbetstunnlar. En arbetstunnel vid Barkarby station, en vid Barkarbystaden via befintligt bergrum, en mellan Barkarbystaden och Akalla vid landningsbanans ände samt en via befintlig arbetstunnel i Akalla. Arbetstunneln vid Akalla kommer dock endast användas i särskilda fall, t.ex. vid behov av att nå passagen under Förbifart Stockholm österifrån. Två av tunnlarna, den vid Barkarby station och den vid Barkarbystaden, kommer att permanentas till servicetunnlar efter färdigställande.

Ändringar av betydelse ska i så stor utsträckning som möjligt beslutas i delprojektstyrelsen, i annat fall i styrelsen för Stockholmsöverenskommelsen.

Kollektivtrafiksystemet ska vara sammanhållet och samordnat och uppfylla resenärernas resbehov. Det innebär bl.a. att stationerna ska utformas enligt mål om ”attraktiva resor” i det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Stationerna ska utformas så att resenären lätt ska känna igen sig genom en tydlig orienterbarhet. Flödena ska vara självklara och bekanta och miljön präglas av överblickbarhet som skapar känsla av trygghet. Schakt för ventilation, tryckutjämning etc. utgör en del av den helhet som utgör tunnelbaneanläggningen och dessa ska ha en utformning och en lokalisering som integrerar väl med omgivningen.

Möjligheten till omstigning mellan vägburen SL-trafik och tunnelbanan (t.ex. bussterminaler och busshållplatser) är en viktig förutsättning för den utbyggda tunnelbanans helhetsfunktion. Det åligger SLL att internt samordna utbyggnaden av omstigningspunkter.

3 TIDPLAN OCH EKONOMI

3.1 Tidplan

Parterna har enats om en tidplan med milstolpar gällande järnvägsplan, miljötillstånd, upphandling och byggstart enligt följande (exklusive tid för eventuella överklaganden).

Miljödom lagakraftvunnen	Q4 2017-Q1 2018
Järnvägsplan lagakraftvunnen	Q1-Q2 2018
Start upphandling arbetstunnlar	Q1-Q2 2018
Byggstart första arbetstunneln	Q2-Q3 2018
Byggtid	cirka 6 år

3.2 Ekonomi

Parterna har i ett särskilt tilläggsavtal till Huvudavtalet närmare reglerat ekonomiska frågor, inklusive uppdaterad betalningsplan, för tunnelbaneutbyggnaden.

Produktions- och byggherrekostnaderna för Delprojektet är beräknade till 3 310 miljoner kronor, i prisnivå januari 2015.

4 FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR GENOMFÖRANDE

4.1 Planer och tillstånd

4.1.1 Järnvägsplan

Utbyggnad av tunnelbanan ska planläggas med stöd av järnvägsplan, som SLL ansvarar för att ta fram. En järnvägsplan tas fram per Delprojekt. SLL ska verka för att järnvägsplanen fastställs av Trafikverket och vinner laga kraft i enlighet med tidplan.

Den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som tas fram till järnvägsplanen ska uppfylla de formella kraven för såväl MKB för järnvägsplan som MKB för detaljplan. Detta eftersom MKB:n, där så är möjligt, kommer att nyttjas i de detaljplaneärenden som Delprojektet aktualiserar.

4.1.2 Detaljplaner

Kommunerna ansvarar för att ta fram, ändra eller upphäva de detaljplaner och fastighetsplaner som krävs för att tunnelbanan med tillhörande anläggningar ska kunna byggas.

SLL ska svara för plankostnaderna med Projektmedel. Planavtal/plankostnadsavtal har upprättats mellan SLL och Kommunerna.

Målsättningen generellt hos Parterna är att sträva efter ett stort mått av samordning mellan järnvägsplaneprocess och detaljplaneprocesser för att undvika dubbelarbete samt för att berörda

fastighetsägare och andra intressenter inte ska tvingas bevaka onödigt många likartade planprocesser.

Parterna är överens om att samordnat planförfarande (eller förenklat planförfarande för planprocess som påbörjats före årsskiftet 2014/2015) ska tillämpas för detaljplaner/ändring av planer, när så är möjligt. Ett sådant samordnat planförfarande innebär följande.

- Samråd sker inom ramen för järnvägsplanen. Separat samråd för detaljplan krävs inte.
- Järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning samutnyttjas genom att detaljplanerna hänvisar till den. Det behövs därmed ingen särskild miljökonsekvensbeskrivning för detaljplan.

Kommunerna ska verka för att samtliga planer för vilka man ansvarar antas och vinner laga kraft i enlighet med tidplan.

4.1.3 Miljötillstånd

SLL ansvarar för att ansöka om tillstånd enligt miljöbalken. SLL ska verka för att erforderligt miljötillstånd erhålls i enlighet med tidplan.

4.1.4 Marklov, bygglov etc.

SLL ansvarar för att ansöka om de mark- och bygglov, eller övriga lov enligt plan- och bygglagen, som behövs för genomförandet av tunnelbaneutbyggnaden. SLL ska samråda med Kommunerna om omfattningen av bygglovskrav för tunnelbanan. Parterna förbinder sig att – efter sådant samråd – ömsesidigt verka för att lov erhålls i huvudsaklig överensstämmelse med inlämnade ansökningshandlingar.

4.1.5 Övriga tillstånd och anmälningar

SLL ansvarar för att inhämta de tillstånd och dispenser som kan krävas för undersökningar och ingrepp i skyddade natur- eller kulturmiljöer.

SLL ansvarar även för att övriga tillstånd inhämtas såsom schaktlov, trafikanordningsplaner, polistillstånd för användande av allmän plats och dylikt.

4.2 Principer för markanspråk m.m.

I detta avsnitt regleras principer för tillfälligt och permanent markanspråk i fastigheter som ägs eller på annat sätt förfogas över av Kommunerna. Kommunerna ska verka för att samma principer även ska gälla fastigheter som ägs av eller upplåtits med tomträtt till bolag majoritetsägda av Kommunerna.

SLL ansvarar för att ta i anspråk mark, utrymme, rättigheter, anläggningar m.m. som behövs för att genomföra utbyggnaden av tunnelbanan och vidmakthålla tunnelbaneanläggningarna. Ersättningar som uppkommer i samband med markåtkomst m.m. enligt ovan finansieras med Projektmedel.

Parterna är överens om att upprätta separata avtal för att reglera erforderliga överlåtelser/upplåtelser när lokalisering av spårtunnlar, uppgångar, schakt, arbetsområden, resenärsservice m.m. beslutats.

Parterna är medvetna om att överenskommelser kan behöva träffas om markåtkomst med fastighetsägare eller tomträttshavare, som inte är part i detta avtal. Detta kan komma att påverka Delprojektet.

4.2.1 Tillfälligt markanspråk

Arbetsområden och etableringsytor

Kommunerna ska i möjligaste mån upplåta erforderlig mark för arbetsområden och etableringsytor. Upplåtelsen ska vara vederlagsfri. SLL ska sträva efter att minimera utrymmena för etableringar i såväl tid som rum. Vid upplåtelse av allmän platsmark erfordras regelmässigt polistillstånd.

Mark för tillfällig vistelse
Kommunerna ska i möjligaste mån upplåta markområden till SLL för etablering av paviljonger för tillfällig vistelse för dem som störs av tunnelbanebygget. Markområdena bör ligga i närheten av de områden där dem som erbjuds nyttja paviljongerna normalt bor. Upplåtelsen av markområdena ska vara vederlagsfri. SLL ska lämna tillbaka samt återställa områdena så snart behovet av paviljonger inte längre finns.

Markundersökningar
Kommunerna medger att SLL får nyttja Kommunernas mark- och vattenområde för att utföra markundersökningar och installera grundvattenrör, utan ersättning. Samråd angående placering ska ske med Kommunerna. SLL ansvarar för att erforderliga myndighetstillstånd inhämtas.
Parterna ska i så stor utsträckning som möjligt samverka kring mätdata och resultat från undersökningar enligt ovan, på så sätt att data och resultat görs tillgängliga för alla Parter.

SLL bekostar eventuell flytt av grundvattenrör och därtill sammanhängande kostnader. Kommunen ska i den mån det är möjligt tillhandahålla likvärdig plats.

4.2.2 Permanent markanspråk
Det permanenta markanspråket omfattar i huvudsak spårtunnlar med tillhörande anläggningar såsom uppgångar, rulltrappsschakt, biljetthallar inklusive begränsade ytor för resenärsservice, ventilations- och tryckutjämningsschakt, räddnings-, arbets- och servicetunnlar m.m., samt skyddszoner. Områdena preciseras i järnvägsplan och detaljplan.

Upplåtelseform
Det permanenta markanspråket i mark som ägs av Kommunerna ska upplåtas till SLL med servitutsrätt, i första hand officialservitut och i andra hand avtalsservitut om inte annat avtalas. Servitut för utbyggnaden ska i första hand kopplas till av SLL ägda fastigheter. Om SLLs befintliga fastigheter inte kan användas som förmånsfastigheter åligger det Parterna att gemensamt och i samförstånd tillse att SLL erhåller en erforderlig och lämplig förmånsfastighet, till vilka servituten kan kopplas.

Servitutsbestämmelse
Servituten ska huvudsakligen ha följande innebörd.

Rätt att inom servitutsutrymmet anlägga, använda, underhålla och förnya anläggningar, byggnader, tunnlar, bergrum, schakt, skyddsanordningar och andra anordningar för tunnelbaneändamål och därtill kompletterande ändamål [ev. med exemplifierande tillägg ”såsom ledningsförläggningar, resenärsservice av begränsad omfattning och skyltar”].

Ägaren av belastad fastighet får inte inom servitutsutrymmet, utan medgivande från ägaren av förmånsfastigheten, utföra schaktning, sprängning, pålning, borrning eller andra ingrepp eller arbeten. Avseende åtgärder inom skyddszonen ska sådant medgivande lämnas om utredning visar att åtgärden inte riskerar att skada förmånsfastighetens anläggnings bestånd och fulla användbarhet. Ägaren av förmånsfastigheten ska vid sådan utredning tillhandahålla tekniskt underlag utvisande de åtgärder som förmånsfastighetens ägare utfört inom skyddszonen samt annat tekniskt underlag gällande skyddszonen som ägaren har kännedom om och som är relevant för åtgärdens utförande.

Restriktionerna ovan inskränker inte ägaren av belastad fastighets rätt att bibehålla, använda, underhålla och i övrigt förvalta befintlig byggnad eller anläggning inom servitutsutrymmet. Sådana åtgärder måste dock anmälas till förmånsfastighetens ägare innan de utförs.

Ersättningsprincip
Områden och utrymmen som behövs för det permanenta markanspråket och som preciseras i järnvägsplanen ska upplåtas till SLL utan ersättning.

Fastighetsbildning
SLL ansöker om fastighetsbildning. Förrättningskostnaderna bekostas av Projektmedel. För framtagande av underlag för förrättningarna ansvarar SLL.

SLL äger inte utan Kommunernas medgivande ansöka om fastighetsbildningsåtgärd som innebär att mark som innehas av Kommunerna överförs till av SLL eller SL ägd fastighet.

Tomträtter
Om kommunägda fastigheter, upplåtna med tomträtt, helt eller delvis behöver tas i anspråk för permanent behov ska SLL ensamt svara för inlösenförfarandet. Kostnaden finansieras med Projektmedel.

Kommunerna ska så långt möjligt verka för att fastighetsbildning kan ske i de tomträtter där Kommunerna, eller annan juridisk person som Kommunerna har ett väsentligt inflytande över, är tomträttshavare.

4.2.3 Infiltrationsanläggningar, grundvattenrör m.m.

Kommunerna ska om möjligt bistå SLL med erforderlig mark för infiltrationsanläggningar, grundvattenrör och anläggningar för bortledande av grundvatten. Parterna ska samråda angående anläggningarnas placering. SLL ska äga och driva anläggningarna. Upplåtelsen av marken ska ske utan ersättning.
Parterna ska i så stor utsträckning som möjligt samverka kring mätdata och resultat från undersökningar enligt ovan, på så sätt att data och resultat görs tillgängliga för alla Parter.

SLL bekostar eventuell flytt av grundvattenrör och därtill sammanhängande kostnader. Kommunen ska i den mån det är möjligt tillhandahålla likvärdig plats.

Om Kommunerna bedriver vattenverksamhet som påverkar samma grundvattenmagasin som den planerade tunnelbanan ska Parterna samverka avseende infiltrationen i området.

4.2.4 Masshantering

SLL har ansvaret för masshanteringen till följd av tunnelbaneutbyggnaden om inte annat avtalas med Kommunerna, dock ska Kommunerna om möjligt vara behjälpliga med att finna lämpliga platser för tillfällig lagring av massorna. Parterna ska gemensamt verka för att massorna i första hand kommer till användning i närområdet kring arbetstunnlarna.

SLL ansvarar för och bekostar med Projektmedel erforderlig sanering av förorenade massor vid byggandet av tunnelbanan.

4.2.5 Träd och vegetation

Innan byggstart ska Parterna gemensamt inspektera sådana träd och annan vegetation som ska bevaras och som kan beröras av genomförandet. Vid denna inspektion ska status och eventuella skyddsåtgärder för berörda träd och vegetation säkerställas.

4.2.6 Återställande

Det åligger SLL att med Projektmedel återställa alla tillfälligt nyttjade ytor, områden och anläggningar. Återställande ska ske till den standard som förelåg innan arbetena på platsen påbörjades om inte berörda Parter kommer överens om något annat. Projekteringen ska utföras i samråd med berörd Kommun och enligt Kommunens standard. De handlingar som ska ligga till grund för utförandet av respektive anläggning ska godkännas av berörd Kommun. Gemensam syn av berörda ytor ska göras dels innan arbetena påbörjas, dels vid återlämnande. Synen vid återlämnandet ska göras tidsmässigt i samband med slutbesiktningen av entreprenaden. SLL:s åtaganden beträffande återställande ska anses vara fullgjorda då Kommunen efter syn vid återlämnandet skriftligen godkänner och övertar respektive anläggning.

Om Kommunen begär ett annat återställande och kostnaden då överstiger värdet av återställande till ursprungligt skick, eller om Kommunens standard innebär samma resultat, ska Kommunen bekosta det överstigande värdet.

Arbetstunnlar
Alla arbetstunnlar, även de som endast används under byggtiden, tas i anspråk av SLL permanent. För de arbetstunnlar som ej ska användas i driftskedet gäller – om Parterna i det enskilda fallet inte kommer överens om annat – att tunnelmynning och mark utanför tunnelmynning tas i anspråk med tillfälligt markanspråk och återställs efter byggskedet.

4.3 Övriga förutsättningar för genomförandet

4.3.1 Samordning mellan Parterna

Samordning krävs mellan Parterna i gränssnitt mellan tunnelbaneanläggningen och befintlig, pågående eller planerad bebyggelse och anläggningar. Parterna ska arbeta för att precisera förutsättningar och restriktioner för tunnelbane- respektive bostadsutbyggnad för att på bästa sätt underlätta utbyggnaden för respektive Part.

4.3.2 Samordning med andra intressenter

Projektet genomförs i storstadsmiljö och i områden där exploatering pågår eller planeras och påverkar därmed många. Parterna ska mot den bakgrunden verka för en god samordning med sådana berörda intressen.

4.3.3 Ersättningstrafik

Det är av största vikt att samordning mellan Parterna sker kring planerad ersättningstrafik. Informationen till resenärerna om ersättningstrafik etc. ska vara mycket god.

4.3.4 Ledningar

Arbeten som berör eller på något sätt påverkar kommunala ledningar ska ske i nära samverkan med Kommunerna och med följande av Kommunernas ordinarie rutiner. Kommunerna ska verka för att Kommunernas avtal med ledningsägare kan nyttjas av SLL vid genomförandet av Delprojektet.

SLL ska träffa avtal med ledningsägarna och kostnaderna som är förenliga med detta ska belastas Projektmedel. För det fall Kommunen har anläggningsprojekt i anslutning till ledningsflytt som SLL ska utföra inom Projektet, ska SLL i samarbete med Kommunen samordna sådan ledningsflytt med Kommunens anläggningsprojekt.

4.3.5 Boende och verksamheter

SLL ska genomföra utbyggnaden av tunnelbanan på ett sådant sätt att störningarna på omgivningen begränsas.

4.3.5.1 Tillfällig vistelse
SLL ska erbjuda möjlighet till tillfällig vistelse till närboende, som under en viss tid under byggskedet förväntas att bli särskilt utsatta för störningar.

Kommunerna ska i möjligaste mån upplåta markområden till SLL för etablering av tillfälliga paviljonger, se ovan under rubriken Tillfälligt markanspråk.

Kommunerna ska verka för att lägenheter och lokaler som ägs av Kommunerna, eller av bolag majoritetsägda av Kommunerna, kan nyttjas av SLL för tillfällig vistelse.

4.3.5.2 Skadeståndsersättningar
SLL ska vidta erforderliga skyddsåtgärder för att minimera omgivningsskador som följd av utbyggnaden av tunnelbanan.

SLL svarar med Projektmedel för samtliga ersättningskostnader för skador som är direkt relaterade till utbygganden av tunnelbanan gentemot tredje man.

Reglerna för skadeståndsersättning återfinns huvudsakligen i miljöbalken.

4.3.6 Granskning och dokumentation

Respektive Part ansvarar för att genomföra överenskomna granskningar. Parterna ska komma överens om tidplan för granskningar. Det är av stor vikt att vid granskningar hålla överenskomna tider, sammanställa synpunkter på ett strukturerat sätt och inte lämna motsägelsefulla synpunkter, t.ex. från olika avdelningar i den egna organisationen.

Parterna ansvarar för att kvaliteten på egna upprättade handlingar är god. Alla handlingar, där så är relevant, ska vara märkta med referens- och höjdsystem.

4.3.7 Kommunikation

Det åligger Parterna att förankra och följa den gemensamma kommunikationsplattform som har tagits fram av parterna i Huvudavtalet.

För den aktuella Delsträckan ska SLL upprätta en kommunikationsplan, som förankras hos Parterna.

5 VILLKOR

5.1 Avtalets giltighet

Detta avtal träder i kraft först när följande krav är uppfyllda:

att Landstingsfullmäktige i Stockholms läns landsting senast den 30 juni 2017 godkänner detta avtal genom beslut som vinner laga kraft,

att Kommunfullmäktige i Stockholms stad senast den 30 juni 2017 godkänner detta avtal genom beslut som vinner laga kraft,

att Kommunfullmäktige i Järfälla kommun senast den 30 juni 2017 godkänner detta avtal genom beslut som vinner laga kraft,

Parterna är medvetna om att genomförandet av tunnelbaneutbyggnaden förutsätter nödvändiga myndighetsbeslut såsom detaljplaner, järnvägsplan, miljötillstånd och godkännande av Transportstyrelsen. Myndighetsbesluten ska föregås av samråd med dem som berörs av åtgärderna. Parterna är även medvetna om att sakägare har rätt att anföra besvär mot beslut enligt för respektive process gällande lagstiftning. Vad som anges ovan gäller även kommunernas bostadsbyggande.

5.2 Ändringar i och tillägg till Avtalet samt Bestämmelses ogiltighet

Ändringar i och tillägg till Avtalet ska för att vara gällande ske i form av skriftliga tilläggsavtal.

För det fall bestämmelser i Avtalet helt eller delvis är ogiltiga ska inte Avtalet i sin helhet anses ogiltigt utan resterande delar av Avtalet ska fortsätta gälla. I den mån ogiltigheten väsentligen påverkar Parternas utbyte av eller prestation enligt Avtalet så ska i stället en skälig anpassning av Avtalet ske.

Detta Avtal har upprättats i tre (3) likalydande exemplar varav Parterna tagit var sitt.

[Ort:]
[Datum:]

För Stockholms stad
genom dess exploateringsnämnd

_____
[Namnförtydligande:]

[Ort:]
[Datum:]

För Stockholms stad
genom dess trafiknämnd

_____
[Namnförtydligande:]

[Ort:]
[Datum:]

För Järfälla kommun

_____
[Namnförtydligande:]

[Ort:]
[Datum:]

För Stockholms läns landsting

_____
[Namnförtydligande:]

Genomförandeavtal

för tunnelbana till Nacka och söderort

1 INLEDNING 2
1.1 Bakgrund 2
1.2 Samverkan 2
1.3 Kommande avtal mellan Parterna 2
1.4 Kommande avtal med andra parter 2
2 OMFATTNING 2
3 TIDPLAN OCH EKONOMI 4
3.1 Tidplan 4
3.2 Ekonomi 4
4 FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR GENOMFÖRANDE 5
4.1 Planer och tillstånd 5
4.1.1 Järnvägsplan 5
4.1.2 Detaljplaner 5
4.1.3 Miljötillstånd 5
4.1.4 Marklov, bygglov etc. 5
4.1.5 Övriga tillstånd och anmälningar 5
4.2 Principer för markanspråk m.m. 6
4.2.1 Tillfälligt markanspråk 6
4.2.2 Permanent markanspråk 6
4.2.3 Infiltrationsanläggningar, grundvattenrör m.m. 7
4.2.4 Masshantering 8
4.2.5 Träd och vegetation 8
4.2.6 Återställande 8
4.3 Övriga förutsättningar för genomförandet 8
4.3.1 Samordning mellan Parterna 8
4.3.2 Samordning med andra intressenter 8
4.3.3 Ersättningstrafik 8
4.3.4 Ledningar 9
4.3.5 Boende och verksamheter 9
4.3.6 Granskning och dokumentation 9
4.3.7 Kommunikation 9
5 VILLKOR 10
5.1 Avtalets giltighet 10
5.2 Ändringar i och tillägg till Avtalet samt Bestämmelses ogiltighet 10

Stockholms stad och Nacka kommun, nedan gemensamt kallade ”**Kommunerna**”, och Stockholms läns landsting, nedan kallad ”**SLL**”, gemensamt nedan kallade ”**Parterna**”, har under villkor som anges i avsnitt 5 nedan träffat följande genomförandeavtal (”**Avtalet**”) för utbyggnad av tunnelbana till Nacka och söderort.

1 INLEDNING

1.1 Bakgrund

Parterna har träffat avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling (”**Huvudavtalet**”). Enligt det avtalet och till avtalet hörande delprojektavtal (”**Delprojektavta**l”) ska genomförandeavtal upprättas mellan landstinget och berörda kommuner inom respektive delprojekt.

Detta Avtal reglerar mellan Parterna genomförandet av utbyggnaden av tunnelbana till Nacka och söderort (”**Delprojektet**”). Avtalet bygger på, och är underordnat, Huvudavtalet och Delprojektavtalet. De regleringar som återfinns i de avtalen gäller således alltjämt, såvida inte annat uttryckligen har överenskommits mellan Parterna i detta Avtal.

1.2 Samverkan

För att nå Stockholmsöverenskommelsens mål om en snabb utbyggnad av tunnelbanenätet och ett kraftigt ökat bostadsbyggande krävs en fortsatt nära samverkan mellan Parterna i planerings- och utbyggnadsfasen. Samordningen är en förutsättning för att klara målen och leder till att bostäder i stationsnära lägen kan stå på plats i samband med att tunnelbanan tas i trafik vilket gynnar hållbara resmönster från start. Parterna är överens om att samverka och stödja varandra i genomförandet av projektet för att nå målen med utbyggnad av tunnelbana och ökat bostadsbyggande i enlighet med den tidplan som är satt. Detta kan ske t.ex. genom att i samförstånd hitta lösningar som möjliggör ett samutnyttjande av tunnelbanans skyddszon. För att inte försena Parternas åtaganden avseende bostadsbyggande och utbyggnad av tunnelbanan åtar sig Parterna att skyndsamt hantera frågor om skyddszonens nyttjande. Skyddszonens utbredning ska inte vara större än vad som krävs för att säkerställa den trafikala driften av tunnelbanan.

Parterna är överens om att informations-, erfarenhets- och kompetensutbyte är av central betydelse för att nå framgång. Parterna åtar sig i förhållande till varandra att lojalt och i god anda samverka för att infria Parternas avsikt vid ingående av detta Avtal.

1.3 Kommande avtal mellan Parterna

Detta avtal reglerar principer och är av övergripande karaktär. Parterna konstaterar att ytterligare och mer specifika avtal kommer att behöva träffas för tunnelbanans utbyggnad, såsom avtal avseende permanenta och tillfälliga markupplåtelser.

1.4 Kommande avtal med andra parter

Separata avtal som behövs för genomförandet av Delprojektet kommer att tecknas med exempelvis fastighetsägare och ledningsägare. Separata avtal kan även behöva tecknas med huvudmän för andra närliggande projekt. SLL ansvarar som utgångspunkt för att sådana avtal kommer till stånd, dock ska Parterna vara varandra behjälpliga.

2 OMFATTNING

Omfattningen av Delprojektet utgår i huvudsak från de förslag till åtgärder och optimeringar som redovisas i rapporten Återrapportering av åtgärds- och optimeringsarbetet, juni 2016, och som innebär i stort bl.a.

- **Linjen:** Den nya spårsträckningen för tunnelbanan omfattar 11,6 km spårtunnel varav 2,3 km är dubbelspårstunnel. Spårsträckningen kommer att gå från befintlig tunnelbanestation vid Kungsträdgården via ny station vid Sofia på Södermalm till ny slutstation vid Nacka centrum. Spårsträckningen omfattar även en gren från ny station vid Sofia via befintlig tunnelbanestation Gullmarsplan till befintlig tunnelbana vid Sockenplan, varpå den befintliga gröna Hagsätralinjen blir en del av den blå linjen.

- **Station Sofia:** Stationen är belägen under Stigbergsparken och får en uppgång med en biljetthall belägen under mark i Stigbergsparken. Biljetthallen får två entréer placerade i parken.

- **Station Hammarby kanal:** Stationen byggs under Hammarby kanal och får två uppgångar, en norr respektive en söder om kanalen. Den norra biljetthallen med tillhörande entré placeras i den befintliga byggnaden på fastigheten Hamnvakten 7. Den södra biljetthallen placeras under mark och dess entré i en ny byggnad belägen i Lumaparken i anslutning till tvärbanan.

- **Station Sickla:** Stationen förläggs under Värmdövägen och får två uppgångar, en i den västra respektive en i den östra änden av plattformen. Den västra uppgången får en biljetthall och entré, vilka integreras i ett kommande stations- och kontorshus i anslutning till nya Tvärbanestationen Sickla. Den östra uppgången får en biljetthall belägen under Värmdövägen, med två entréer, norr respektive söder om Värmdövägen. Den södra entrén placeras i det så kallade ”Galleriahuset” inom Sickla köpkvarter. Stationen blir en viktig trafikknutpunkt med Tunnelbana, Tvärbana, Saltsjöbana samt Värmdövägens och Sickla Industrivägs bilar och bussar.

- **Station Järla:** Stationen förläggs norr om Värmdövägen. Biljetthall och entréer förläggs ovan mark vid den östra änden av plattformen.

- **Station Nacka Centrum:** Stationen placeras under Värmdöleden (väg 222) . Den västra uppgången får en biljetthall placerad i närheten av kommande bussterminal och Nacka Forum och får även en entré i den planerade stadsparken. Den östra uppgången med tillhörande biljetthall under mark placeras norr om Värmdöleden och får entré ovan mark samt en koppling till de framtida motorvägshållplatserna.

- **Station Gullmarsplan:** En ny plattform skapas under dagens station och kopplas samman med befintlig station Gullmarsplans biljetthall i söder. En ny uppgång med tillhörande biljetthall och stationsentré byggs i norr till kvarteret Mårtensdal och entrébyggnaden integreras i kommande bebyggelse. Den norra uppgången förutsätter en överenskommelse med den blivande fastighetsägaren. Stationen blir en bytespunkt mellan Grön och Blå linje, Tvärbanan och bussar.

- **Ny Station i Slakthusområdet:** Dagens befintliga stationer Globen och Enskede gård ersätts av en ny station i den centrala delen av slakthusområdet. Stationen får två uppgångar varav den norra får en biljetthall under mark vid kanten av det kommande ”Norra entrétorget” med en entré. Den södra uppgången får en biljetthall under den kommande ”Centrala parken” och med två entréer.

- **Teknik:** Tunnelbanan byggs med enkel- respektive dubbelspårstunnlar i berg med intilliggande servicetunnel med tillhörande infartsvägar samt teknikutrymmen. Uppställningsspår efter Nacka centrum utformas så att de ej omöjliggör en förlängning till Orminge.

- **Ovanmarksanläggningar:** Nya anläggningar ovan jord för ventilation, brandgas, tryckutjämning och utrymning kommer bli placeras i anslutning till tunnelbaneanläggningen. Vid uppställningsspåren efter slutstationen Nacka C skapas en separat koppling till markytan, vilken mynnar i en ny servicebyggnad.

- **Arbets- och servicetunnlar:** Till anläggningen planeras sju arbetstunnlar varav tre permanentas till service- och räddningstunnlar efter färdigställande. Vid Sockenplan planeras en servicetunnel vilken kommer att utgöra accessväg under såväl byggtid som i permanent skede. Övriga arbetstunnlar kvarlämnas och kan komma att innehålla tekniska installationer.

Ändringar av betydelse ska i så stor utsträckning som möjligt beslutas i delprojektstyrelsen, i annat fall i styrelsen för Stockholmsöverenskommelsen.

Kollektivtrafiksystemet ska vara sammanhållet och samordnat och uppfylla resenärernas resbehov. Det innebär bl.a. att stationerna ska utformas enligt mål om ”attraktiva resor” i det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Stationerna ska utformas så att resenären lätt ska känna igen sig genom en tydlig orienterbarhet. Flödena ska vara självklara och bekanta och miljön präglas av överblickbarhet som skapar känsla av trygghet. Schakt för ventilation, tryckutjämning etc. utgör en del av den helhet som utgör tunnelbaneanläggningen och dessa ska ha en utformning och en lokalisering som integrerar väl med omgivningen.

Möjligheten till omstigning mellan vägburen SL-trafik och tunnelbanan (t.ex. bussterminaler och busshållplatser) är en viktig förutsättning för den utbyggda tunnelbanans helhetsfunktion. Det åligger SLL att internt samordna utbyggnaden av omstigningspunkter.

3 TIDPLAN OCH EKONOMI

3.1 Tidplan

Parterna har enats om en tidplan med milstolpar gällande järnvägsplan, miljötillstånd, upphandling och byggstart enligt följande (exklusive tid för eventuella överklaganden).

Miljödom lagakraftvunnen	Q3-Q4 2018
Järnvägsplan lagakraftvunnen	Q3-Q4 2018
Start upphandling arbetstunnlar	Q3-Q4 2018
Byggstart första arbetstunneln	Q4 2018-Q1 2019
Byggtid	7-8 år

3.2 Ekonomi

Parterna har i ett särskilt tilläggsavtal till Huvudavtalet närmare reglerat ekonomiska frågor, inklusive uppdaterad betalningsplan, för tunnelbaneutbyggnaden.

Produktions- och byggherrekostnaderna för Delprojektet är beräknade till 13 200 miljoner kronor, i prisnivå januari 2016.

4 FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR GENOMFÖRANDE

4.1 Planer och tillstånd

4.1.1 Järnvägsplan

Utbyggnad av tunnelbanan ska planläggas med stöd av järnvägsplan, som SLL ansvarar för att ta fram. En järnvägsplan tas fram per Delprojekt. SLL ska verka för att järnvägsplanen fastställs av Trafikverket och vinner laga kraft i enlighet med tidplan.

Den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som tas fram till järnvägsplanen ska uppfylla de formella kraven för såväl MKB för järnvägsplan som MKB för detaljplan. Detta eftersom MKB:n, där så är möjligt, kommer att nyttjas i de detaljplaneärenden som Delprojektet aktualiserar.

4.1.2 Detaljplaner

Kommunerna ansvarar för att ta fram, ändra eller upphäva de detaljplaner och fastighetsplaner som krävs för att tunnelbanan med tillhörande anläggningar ska kunna byggas.

SLL ska svara för plankostnaderna med Projektmedel. Planavtal/plankostnadsavtal har upprättats mellan SLL och Kommunerna.

Målsättningen generellt hos Parterna är att sträva efter ett stort mått av samordning mellan järnvägsplaneprocess och detaljplaneprocesser för att undvika dubbelarbete samt för att berörda fastighetsägare och andra intressenter inte ska tvingas bevaka onödigt många likartade planprocesser.

Parterna är överens om att samordnat planförfarande (eller förenklat planförfarande för planprocess som påbörjats före årsskiftet 2014/2015) ska tillämpas för detaljplaner/ändring av planer, när så är möjligt. Ett sådant samordnat planförfarande innebär följande.

- Samråd sker inom ramen för järnvägsplanen. Separat samråd för detaljplan krävs inte.
- Järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning samutnyttjas genom att detaljplanerna hänvisar till den. Det behövs därmed ingen särskild miljökonsekvensbeskrivning för detaljplan.

Kommunerna ska verka för att samtliga planer för vilka man ansvarar antas och vinner laga kraft i enlighet med tidplan.

4.1.3 Miljötillstånd

SLL ansvarar för att ansöka om tillstånd enligt miljöbalken. SLL ska verka för att erforderligt miljötillstånd erhålls i enlighet med tidplan.

4.1.4 Marklov, bygglov etc.

SLL ansvarar för att ansöka om de mark- och bygglov, eller övriga lov enligt plan- och bygglagen, som behövs för genomförandet av tunnelbaneutbyggnaden. SLL ska samråda med Kommunerna om omfattningen av bygglovskrav för tunnelbanan. Parterna förbinder sig att – efter sådant samråd – ömsesidigt verka för att lov erhålls i huvudsaklig överensstämmelse med inlämnade ansökningshandlingar.

4.1.5 Övriga tillstånd och anmälningar

SLL ansvarar för att inhämta de tillstånd och dispenser som kan krävas för undersökningar och ingrepp i skyddade natur- eller kulturmiljöer.

SLL ansvarar även för att övriga tillstånd inhämtas såsom schaktlov, trafikanordningsplaner, polistillstånd för användande av allmän plats och dylikt.

4.2 Principer för markanspråk m.m.

I detta avsnitt regleras principer för tillfälligt och permanent markanspråk i fastigheter som ägs eller på annat sätt förfogas över av Kommunerna. Kommunerna ska verka för att samma principer även ska gälla fastigheter som ägs av eller upplåtits med tomträtt till bolag majoritetsägda av Kommunerna.

SLL ansvarar för att ta i anspråk mark, utrymme, rättigheter, anläggningar m.m. som behövs för att genomföra utbyggnaden av tunnelbanan och vidmakthålla tunnelbaneanläggningarna. Ersättningar som uppkommer i samband med markåtkomst m.m. enligt ovan finansieras med Projektmedel.

Parterna är överens om att upprätta separata avtal för att reglera erforderliga överlåtelser/upplåtelser när lokalisering av spårtunnlar, uppgångar, schakt, arbetsområden, resenärsservice m.m. beslutats.

Parterna är medvetna om att överenskommelser kan behöva träffas om markåtkomst med fastighetsägare eller tomträttshavare, som inte är part i detta avtal. Detta kan komma att påverka Delprojektet.

4.2.1 Tillfälligt markanspråk

Arbetsområden och etableringsytor
Kommunerna ska i möjligaste mån upplåta erforderlig mark för arbetsområden och etableringsytor. Upplåtelsen ska vara vederlagsfri. SLL ska sträva efter att minimera utrymmena för etableringar i såväl tid som rum. Vid upplåtelse av allmän platsmark erfordras regelmässigt polistillstånd.

Mark för tillfällig vistelse
Kommunerna ska i möjligaste mån upplåta markområden till SLL för etablering av paviljonger för tillfällig vistelse för dem som störs av tunnelbanebygget. Markområdena bör ligga i närheten av de områden där dem som erbjuds nyttja paviljongerna normalt bor. Upplåtelsen av markområdena ska vara vederlagsfri. SLL ska lämna tillbaka samt återställa områdena så snart behovet av paviljonger inte längre finns.

Markundersökningar
Kommunerna medger att SLL får nyttja Kommunernas mark- och vattenområde för att utföra markundersökningar och installera grundvattenrör, utan ersättning. Samråd angående placering ska ske med Kommunerna. SLL ansvarar för att erforderliga myndighetstillstånd inhämtas.
Parterna ska i så stor utsträckning som möjligt samverka kring mätdata och resultat från undersökningar enligt ovan, på så sätt att data och resultat görs tillgängliga för alla Parter.

SLL bekostar eventuell flytt av grundvattenrör och därtill sammanhängande kostnader. Kommunen ska i den mån det är möjligt tillhandahålla likvärdig plats.

4.2.2 Permanent markanspråk

Det permanenta markanspråket omfattar i huvudsak spårtunnlar med tillhörande anläggningar såsom uppgångar, rulltrappsschakt, biljetthallar inklusive begränsade ytor för resenärsservice, ventilations- och tryckutjämningsschakt, räddnings-, arbets- och servicetunnlar m.m., samt skyddszoner. Områdena preciseras i järnvägsplan och detaljplan.

Upplåtelseform
Det permanenta markanspråket i mark som ägs av Kommunerna ska upplåtas till SLL med servitutsrätt, i första hand officialservitut och i andra hand avtalsservitut om inte annat avtalas. Servitut för utbyggnaden ska i första hand kopplas till av SLL ägda fastigheter. Om SLLs befintliga fastigheter inte kan användas som förmånsfastigheter åligger det Parterna att gemensamt och i samförstånd tillse att SLL erhåller en erforderlig och lämplig förmånsfastighet, till vilka servituten kan kopplas.

Servitutsbestämmelse
Servituten ska huvudsakligen ha följande innebörd.

Rätt att inom servitutsutrymmet anlägga, använda, underhålla och förnya anläggningar, byggnader, tunnlar, bergrum, schakt, skyddsanordningar och andra anordningar för tunnelbaneändamål och därtill kompletterande ändamål [ev. med exemplifierande tillägg ”såsom ledningsförläggningar, resenärsservice av begränsad omfattning och skyltar”].

Ägaren av belastad fastighet får inte inom servitutsutrymmet, utan medgivande från ägaren av förmånsfastigheten, utföra schaktning, sprängning, pålning, borrning eller andra ingrepp eller arbeten. Avseende åtgärder inom skyddszonen ska sådant medgivande lämnas om utredning visar att åtgärden inte riskerar att skada förmånsfastighetens anläggnings bestånd och fulla användbarhet. Ägaren av förmånsfastigheten ska vid sådan utredning tillhandahålla tekniskt underlag utvisande de åtgärder som förmånsfastighetens ägare utfört inom skyddszonen samt annat tekniskt underlag gällande skyddszonen som ägaren har kännedom om och som är relevant för åtgärdens utförande.

Restriktionerna ovan inskränker inte ägaren av belastad fastighets rätt att bibehålla, använda, underhålla och i övrigt förvalta befintlig byggnad eller anläggning inom servitutsutrymmet. Sådana åtgärder måste dock anmälas till förmånsfastighetens ägare innan de utförs.

Ersättningsprincip

Områden och utrymmen som behövs för det permanenta markanspråket och som preciseras i järnvägsplanen ska upplåtas till SLL utan ersättning.

Fastighetsbildning
SLL ansöker om fastighetsbildning. Förrättningskostnaderna bekostas av Projektmedel. För framtagande av underlag för förrättningarna ansvarar SLL.

SLL äger inte utan Kommunernas medgivande ansöka om fastighetsbildningsåtgärd som innebär att mark som innehas av Kommunerna överförs till av SLL eller SL ägd fastighet.

Tomträtter
Om kommunägda fastigheter, upplåtna med tomträtt, helt eller delvis behöver tas i anspråk för permanent behov ska SLL ensamt svara för inlösenförfarandet. Kostnaden finansieras med Projektmedel.

Kommunerna ska så långt möjligt verka för att fastighetsbildning kan ske i de tomträtter där Kommunerna, eller annan juridisk person som Kommunerna har ett väsentligt inflytande över, är tomträttshavare.

4.2.3 Infiltrationsanläggningar, grundvattenrör m.m.

Kommunerna ska om möjligt bistå SLL med erforderlig mark för infiltrationsanläggningar, grundvattenrör och anläggningar för bortledande av grundvatten. Parterna ska samråda angående anläggningarnas placering. SLL ska äga och driva anläggningarna. Upplåtelsen av marken ska ske utan ersättning.
Parterna ska i så stor utsträckning som möjligt samverka kring mätdata och resultat från undersökningar enligt ovan, på så sätt att data och resultat görs tillgängliga för alla Parter.

SLL bekostar eventuell flytt av grundvattenrör och därtill sammanhängande kostnader. Kommunen ska i den mån det är möjligt tillhandahålla likvärdig plats.

Om Kommunerna bedriver vattenverksamhet som påverkar samma grundvattenmagasin som den planerade tunnelbanan ska Parterna samverka avseende infiltrationen i området.

4.2.4 Masshantering

SLL har ansvaret för masshanteringen till följd av tunnelbaneutbyggnaden om inte annat avtalas med Kommunerna, dock ska Kommunerna om möjligt vara behjälpliga med att finna lämpliga platser för tillfällig lagring av massorna. Parterna ska gemensamt verka för att massorna i första hand kommer till användning i närområdet kring arbetstunnlarna.

SLL ansvarar för och bekostar med Projektmedel erforderlig sanering av förorenade massor vid byggandet av tunnelbanan.

4.2.5 Träd och vegetation

Innan byggstart ska Parterna gemensamt inspektera sådana träd och annan vegetation som ska bevaras och som kan beröras av genomförandet. Vid denna inspektion ska status och eventuella skyddsåtgärder för berörda träd och vegetation säkerställas.

4.2.6 Återställande

Det åligger SLL att med Projektmedel återställa alla tillfälligt nyttjade ytor, områden och anläggningar. Återställande ska ske till den standard som förelåg innan arbetena på platsen påbörjades om inte berörda Parter kommer överens om något annat. Projekteringen ska utföras i samråd med berörd Kommun och enligt Kommunens standard. De handlingar som ska ligga till grund för utförandet av respektive anläggning ska godkännas av berörd Kommun. Gemensam syn av berörda ytor ska göras dels innan arbetena påbörjas, dels vid återlämnande. Synen vid återlämnandet ska göras tidsmässigt i samband med slutbesiktningen av entreprenaden. SLL:s åtaganden beträffande återställande ska anses vara fullgjorda då Kommunen efter syn vid återlämnandet skriftligen godkänner och övertar respektive anläggning.

Om Kommunen begär ett annat återställande och kostnaden då överstiger värdet av återställande till ursprungligt skick, eller om Kommunens standard innebär samma resultat, ska Kommunen bekosta det överstigande värdet.

Arbetstunnlar
Alla arbetstunnlar, även de som endast används under byggtiden, tas i anspråk av SLL permanent. För de arbetstunnlar som ej ska användas i driftskedet gäller – om Parterna i det enskilda fallet inte kommer överens om annat – att tunnelmynning och mark utanför tunnelmynning tas i anspråk med tillfälligt markanspråk och återställs efter byggskedet.

4.3 Övriga förutsättningar för genomförandet

4.3.1 Samordning mellan Parterna

Samordning krävs mellan Parterna i gränssnitt mellan tunnelbaneanläggningen och befintlig, pågående eller planerad bebyggelse och anläggningar. Parterna ska arbeta för att precisera förutsättningar och restriktioner för tunnelbane- respektive bostadsutbyggnad för att på bästa sätt underlätta utbyggnaden för respektive Part.

4.3.2 Samordning med andra intressenter

Projektet genomförs i storstadsmiljö och i områden där exploatering pågår eller planeras och påverkar därmed många. Parterna ska mot den bakgrunden verka för en god samordning med sådana berörda intressen.

4.3.3 Ersättningstrafik

Det är av största vikt att samordning mellan Parterna sker kring planerad ersättningstrafik. Informationen till resenärerna om ersättningstrafik etc. ska vara mycket god.

4.3.4 Ledningar

Arbeten som berör eller på något sätt påverkar kommunala ledningar ska ske i nära samverkan med Kommunerna och med följande av Kommunernas ordinarie rutiner. Kommunerna ska verka för att Kommunernas avtal med ledningsägare kan nyttjas av SLL vid genomförandet av Delprojektet.

SLL ska träffa avtal med ledningsägarna och kostnaderna som är förenliga med detta ska belastas Projektmedel. För det fall Kommunen har anläggningsprojekt i anslutning till ledningsflytt som SLL ska utföra inom Projektet, ska SLL i samarbete med Kommunen samordna sådan ledningsflytt med Kommunens anläggningsprojekt.

4.3.5 Boende och verksamheter

SLL ska genomföra utbyggnaden av tunnelbanan på ett sådant sätt att störningarna på omgivningen begränsas.

4.3.5.1 Tillfällig vistelse

SLL ska erbjuda möjlighet till tillfällig vistelse till närboende, som under en viss tid under byggskedet förväntas att bli särskilt utsatta för störningar.

Kommunerna ska i möjligaste mån upplåta markområden till SLL för etablering av tillfälliga paviljonger, se ovan under rubriken Tillfälligt markanspråk.

Kommunerna ska verka för att lägenheter och lokaler som ägs av Kommunerna, eller av bolag majoritetsägda av Kommunerna, kan nyttjas av SLL för tillfällig vistelse.

4.3.5.2 Skadeståndsersättningar

SLL ska vidta erforderliga skyddsåtgärder för att minimera omgivningsskador som följd av utbyggnaden av tunnelbanan.

SLL svarar med Projektmedel för samtliga ersättningskostnader för skador som är direkt relaterade till utbygganden av tunnelbanan gentemot tredje man.

Reglerna för skadeståndsersättning återfinns huvudsakligen i miljöbalken.

4.3.6 Granskning och dokumentation

Respektive Part ansvarar för att genomföra överenskomna granskningar. Parterna ska komma överens om tidplan för granskningar. Det är av stor vikt att vid granskningar hålla överenskomna tider, sammanställa synpunkter på ett strukturerat sätt och inte lämna motsägelsefulla synpunkter, t.ex. från olika avdelningar i den egna organisationen.

Parterna ansvarar för att kvaliteten på egna upprättade handlingar är god. Alla handlingar, där så är relevant, ska vara märkta med referens- och höjdsystem.

4.3.7 Kommunikation

Det åligger Parterna att förankra och följa den gemensamma kommunikationsplattform som har tagits fram av parterna i Huvudavtalet.

För den aktuella Delsträckan ska SLL upprätta en kommunikationsplan, som förankras hos Parterna.

5 VILLKOR

5.1 Avtalets giltighet

Detta avtal träder i kraft först när följande krav är uppfyllda:

att Landstingsfullmäktige i Stockholms läns landsting senast den 30 juni 2017 godkänner detta avtal genom beslut som vinner laga kraft,

att Kommunfullmäktige i Stockholms stad senast den 30 juni 2017 godkänner detta avtal genom beslut som vinner laga kraft,

att Kommunfullmäktige i Nacka kommun senast den 30 juni 2017 godkänner detta avtal genom beslut som vinner laga kraft,

Parterna är medvetna om att genomförandet av tunnelbaneutbyggnaden förutsätter nödvändiga myndighetsbeslut såsom detaljplaner, järnvägsplan, miljötillstånd och godkännande av Transportstyrelsen. Myndighetsbesluten ska föregås av samråd med dem som berörs av åtgärderna. Parterna är även medvetna om att sakägare har rätt att anföra besvär mot beslut enligt för respektive process gällande lagstiftning. Vad som anges ovan gäller även kommunernas bostadsbyggande.

5.2 Ändringar i och tillägg till Avtalet samt Bestämmelses ogiltighet

Ändringar i och tillägg till Avtalet ska för att vara gällande ske i form av skriftliga tilläggsavtal.

För det fall bestämmelser i Avtalet helt eller delvis är ogiltiga ska inte Avtalet i sin helhet anses ogiltigt utan resterande delar av Avtalet ska fortsätta gälla. I den mån ogiltigheten väsentligen påverkar Parternas utbyte av eller prestation enligt Avtalet så ska i stället en skälig anpassning av Avtalet ske.

Detta Avtal har upprättats i tre (3) likalydande exemplar varav Parterna tagit var sitt.

[Ort:]
[Datum:]

För Stockholms stad
genom dess exploateringsnämnd

_____
[Namnförtydligande:]

[Ort:]
[Datum:]

För Stockholms stad
genom dess trafiknämnd

_____
[Namnförtydligande:]

[Ort:]
[Datum:]

För Nacka kommun

_____
[Namnförtydligande:]

[Ort:]
[Datum:]

För Stockholms läns landsting

_____
[Namnförtydligande:]

2016-11-22

Tilläggsavtal till Huvudavtal och Delprojektavtal avseende utbyggd tunnelbana enligt 2013 års Stockholmsöverenskommelse

Parter

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

Staten, genom Stockholmsförhandlingen, Stockholms läns landsting, Stockholms stad, Solna stad, Järfälla kommun och Nacka kommun benämns i det följande enskilt för ”Part” och gemensamt för ”Parterna”. Stockholms läns landsting benämns nedan enskilt för ”Landstinget”. Staten, genom Stockholmsförhandlingen, benämns nedan enskilt för ”Staten”.

1. Inledning

Parterna har genom Huvudavtal och Delprojektavtal, daterat 2014-01-07, om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling, ingått avtal om finansiering, medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län genom beslut i respektive parts beslutande organ.

Under första halvåret 2016 gjordes en översyn av anläggningen med syfte att hitta åtgärder och optimera utformningen för att fortsatt ligga inom den ekonomiska ramen för Stockholmsförhandlingen. Arbetet utmynnade i rapporten Återrapportering av åtgärds- och optimeringsarbetet, som Parterna genom Styrelsen för 2013 års Stockholmsförhandling godkände i juni 2016 för att vidare inarbetas i genomförandeavtal samt ett tilläggsavtal för politisk beredning och beslut. Jämfört med den inledande projekteringen av tunnelbanan medförde åtgärds- och optimeringsarbetet förändringar avseende utbyggnadens omfattning, bland annat ändrad lokalisering av vissa stationslägen och i vissa fall borttagande av uppgångar och entréer. Åtgärderna finns beskrivna i genomförandeavtal för respektive delprojekt.

Jämfört med Huvudavtalet och Delprojektavtalen innebär åtgärds- och optimeringsarbetet förändringar i följande avseenden:

- Tidplan för genomförandet av tunnelbaneutbyggnaden
- Tidpunkt för fullgörande av Järfälla kommuns bostadsåtagande
- Betalningsplan där en del av kostnadstaket på 2 925 miljoner kronor för Parternas finansiering tas i anspråk.

Syftet med detta Tilläggsavtal är att reglera och tydliggöra dessa förändringar. Utöver de uttryckliga förändringar som beskrivs i detta Tilläggsavtal gäller Huvudavtalet och Delprojektavtalen med oförändrade villkor. Tabellförändringar i relation till delprojektavtalen enligt nedanstående sammanställning.

Tilläggsavtal	Ersätter tabell i Delprojektavtal
Tabell Årlig investeringskostnad, Bilaga 1	Tabell 2 Årliga investeringskostnader, Bilaga 1
Tabell Finansiering av infrastruktur, Bilaga 2	Tabell 1, Bilaga 1
Tabell Betalningsplan, Bilaga 3	Tabell 3 och Tabell 4, Bilaga 1 samt Tabell 1, Bilaga 2
Tabell Kostnadsansvar, Bilaga 4	Tabell 5, Bilaga 1
Tabell Bostadstillskott och återbetalning, Bilaga 5	Tabell 2, Bilaga 2
Översiktliga tidplaner per delprojekt, Bilaga 6	Alla tabeller i Bilaga 3

2. Tidplan för genomförande

Parterna är överens om en justerad tidplan för genomförandet av tunnelbaneutbyggnaden för samtliga Delprojekt (Tunnelbana till Nacka och söderort, Tunnelbana till Arenastaden, Tunnelbana till Barkarby). De justerade tidplanerna för respektive Delprojekt framgår i de översiktliga tidplanerna, bilaga 6. Bilaga 6 ersätter samtliga tider, gällande genomförandet av utbyggnaden av tunnelbanan, angivna i Huvudavtalet och Delprojektavtalen.

De översiktliga tidplanerna redovisar en möjlig trafikstart cirka 2026 för Tunnelbana till Nacka och söderort, cirka 2024 för Tunnelbana till Arenastaden och Tunnelbana till Barkarby. Tiderna anges exklusive eventuella överklaganden.

3. Tider för bostadsbyggande

Tidplanerna för Stockholms stads, Nacka kommuns och Solna stads fullgörande av bostadsåtaganden enligt Delprojektavtalen, ligger fast.

Parterna är överens om en ny tidplan för Järfälla kommuns fullgörande av bostadsåtagandet. Järfälla kommun ska själv, eller genom annan markägare/bostadsexploatör, uppföra cirka 14 000 bostäder i tunnelbanans influensområde fram till senast år 2032, med en genomsnittlig takt om cirka 735 bostäder per år.

4. Årliga investeringskostnader

De årliga investeringskostnaderna framgår av tabell i bilaga 1.

5. Finansiering

5.1 Finansiering

Parterna ska gemensamt bidra till finansieringen av utbyggnaden av tunnelbanan medan enbart Landstinget finansierar inköp av fordon och utbyggnad av depåer och depåanslutningar. Totalt för hela Projektet anges Parternas finansiering av Projektet enligt nedanstående fördelning (varvid noteras att Landstingets finansiering nedan inkluderar 6 200 miljoner kronor för fordon och depåer). Tabellen ersätter tabell i Huvudavtalet under punkt 7.1.

Part	Belopp (miljoner kronor)	Procent (avrundat)
Staten	14 270	53,1%
Stockholms läns landsting	7 157	26,6%
Stockholms stad	3 050	11,4%
Nacka kommun	891	3,3%
Solna stad	607	2,3%
Järfälla kommun	886	3,3%
Totalt	**26 860**	**100,0%**

Finansieringen innebär att ytterligare 1 160 miljoner kronor tas i anspråk jämfört med investeringskostnaden 19 500 miljoner kronor i Huvudavtalet och Delprojektavtalet. Upp till kostnadstaket på 2 925 miljoner kronor kvarstår således 1 765 miljoner kronor.

Parternas åtagande gällande finansiering och betalning regleras närmare i bilagor till detta Tilläggsavtal. Detta medför att tabellerna som är hänförliga till punkt 7.2 i Huvudavtalet utgår.

5.2 Betalningsplan

Parterna är överens om en ny betalningsplan, som är anpassad efter den nya tidplanen för genomförandet av tunnelbaneutbyggnaden, bilaga 3. Tabellen redovisar Parternas årliga bidrag till utbyggnaden av tunnelbanan samt förskotteringen.

5.3 Justering av betalningsplan

Med utgångspunkt i Delprojektens framdrift är Partena överens om att en årlig justering av betalningsplanen ska genomföras vid behov i relation till de översiktliga tidplanerna i bilaga 6. Detta innebär att de årliga inbetalningsbeloppen vid behov justeras inom ramen för beslutad betalningsplan.

En eventuell justering av betalningsplanen för nästkommande år ska beslutas av Styrelsen senast den 30 september respektive år. Om genomförandet av utbyggnaden av tunnelbanan förskjuts med mer än två år jämfört med tidplan enligt bilaga 6 eller att totalbelopp i betalningsplanen behöver revideras jämfört med beslutad betalningsplan, alternativt att årligt belopp väsentligt utökas jämfört med beslutad betalningsplan i bilaga 3 ska reviderad betalningsplan hemställas till respektive parts beslutande organ för beslut.

Parterna är överens om att Styrelsen för 2013 års Stockholmsöverenskommelse ges mandat att ändra betalningsplanen i enlighet med ovan.

5.4 Risk och fördyringar

För att ta höjd för kostnadsökningar definierades i Delprojektavtalen ett kostnadstak för parterna på 2 925 miljoner kronor. Ramen för 2013 års Stockholmsöverenskommelse inklusive kostnadstaket är oförändrad jämfört med Huvudavtalet och Delprojektavtalen och uppgår till 22 425 miljoner kronor i 2013 års prisnivå, januari. Även kostnadstakets fördelning i kostnadsansvar mellan parterna är oförändrat. Parterna är överens om att kostnadstaket för delsträcka Kungsträdgården-Sofia samt Sofia-Nacka slås ihop som ett tillägg till Huvudavtalets punkt 8.1. Det utökade kostnadsansvaret redovisas i bilaga 4.

5.5 Bostadstillskott och återbetalning

Tidpunkterna och antalet bostäder för kommunernas bostadsåtagande framgår av tabell i bilaga 5. Tiderna är i enlighet med avsnitt 3 ovan. Antalet bostäder är oförändrat jämfört med Huvudavtalet och Delprojektavtalen.

Tidpunkterna för återbetalningen av den i betalningsplanen beskrivna förskotteringen från Järfälla kommun senareläggs, medan tidpunkterna för återbetalning av gjorda förskotteringar ligger fast för Stockholm, Nacka och Solna. Tidplanerna för återbetalning framgår av tabell i bilaga 5.

6. Villkor för Tilläggsavtalets giltighet

Detta Tilläggsavtal gäller under följande förutsättningar:

dels att Stockholms kommunfullmäktige senast den 30 juni 2017 godkänner detta Tilläggsavtal genom ett beslut som vinner laga kraft,

dels att Nackas kommunfullmäktige senast den 30 juni 2017 godkänner detta Tilläggsavtal genom ett beslut som vinner laga kraft,

dels att Solnas kommunfullmäktige senast den 30 juni 2017 godkänner detta Tilläggsavtal genom ett beslut som vinner laga kraft,

dels att Järfällas kommunfullmäktige senast den 30 juni 2017 godkänner detta Tilläggsavtal genom ett beslut som vinner laga kraft,

dels att Stockholms landstingsfullmäktige senast den 30 juni 2017 godkänner detta Tilläggsavtal genom ett beslut som vinner laga kraft,

dels att Staten undertecknar detta Tilläggsavtal samt att regeringen godkänner Tilläggsavtalet.

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

Stockholm

2013 års Stockholmsförhandling	Stockholms stad
Stockholms läns landsting	Nacka kommun
Solna stad	Järfälla kommun

Bilagor

Bilaga 1. Årliga investeringskostnader
Bilaga 2. Finansiering av infrastruktur
Bilaga 3. Betalningsplan
Bilaga 4. Kostnadsansvar
Bilaga 5. Bostadstillskott och återbetalning
Bilaga 6. Översiktliga tidplaner per projekt

Bilaga 1. Årliga investeringskostnader

Tabell: Årliga investeringskostnader
Miljoner kronor

	Utfall 2014	Utfall 2015	Prognos 2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Totalt
Nacka och söderort	67	242	405	611	879	1 369	1 610	1 767	1 819	1 813	1 700	736	181	**13 200**
Arenastaden	56	266	193	185	209	637	817	780	539	422	45	2		**4 150**
Barkarby	20	135	110	176	358	571	837	785	182	90	46			**3 310**
Totalt	**144**	**644**	**707**	**972**	**1 446**	**2 577**	**3 263**	**3 332**	**2 540**	**2 325**	**1 791**	**739**	**181**	**20 660** *

Totalsumman 20 660 miljoner kronor baseras på prisnivå januari 2016. Totalsumman exklusive KPI-ökning motsvarar 20 581 miljoner kronor. Notera att Landstinget utöver finansieringen ovan ansvarar för att anskaffa fordon och depåer till en kostnad om 6 200 miljoner kronor (angivet i 2013 års prisnivå, januari).

Bilaga 2. Finansiering av infrastruktur

Tabell: Finansiering av infrastruktur per Part*
Miljoner kronor

Partfinansiering	Nacka och söderort	Arena-staden	Barkarby	Totalt
Staten	**9 435**	**2 675**	**2 159**	**14 270**
varav medfinansiering	*3 000*	*125*	*700*	*3 825*
varav trängselskatter	*6 050*	*1 700*	*1 250*	*9 000*
varav länsstyrelsen		*825*		*825*
varav kostnadstak	*385*	*25*	*209*	*618*
Stockholms läns landsting	**429**	**264**	**265**	**958**
varav medfinansiering	*250*	*250*	*150*	*650*
varav kostnadstak	*179*	*14*	*115*	*309*
Stockholms stad	**2 445**	**604**		**3 050**
varav medfinansiering	*2 350*	*600*		*2 950*
varav kostnadstak	*95*	*4*		*100*
Nacka kommun	**891**			**891**
varav medfinansiering	*850*			*850*
varav kostnadstak	*41*			*41*
Solna stad		**607**		**607**
varav medfinansiering		*600*		*600*
varav kostnadstak		*7*		*7*
Järfälla kommun			**886**	**886**
varav medfinansiering			*800*	*800*
varav kostnadstak			*86*	*86*
Totalt	**13 200**	**4 150**	**3 310**	**20 660**

* Totalsumman 20 660 miljoner kronor baseras på prisnivå januari 2016. Totalsumman exklusive KPI-ökning motsvarar 20 581 miljoner kronor. Notera att Landstinget utöver finansieringen ovan ansvarar för att anskaffa fordon och depåer till en kostnad om 6 200 miljoner kronor (angivet i 2013 års prisnivå, januari). Beroende på decimalavrundningar i tabellen stämmer inte alla summeringar exakt.

Bilaga 3. Betalningsplan

Tabell: Betalningsplan*
Miljoner kronor

	Fakturerat 2014	Fakturerat 2015	Fakturerat 2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Totalt
Statlig medfinansiering		133	21	50	0	88	268	655	932	1 377	626			**4 150**
Statlig medfinansiering (Intäkter för trängselskatt)			280	392	628	656	919	736	375	343	608	285	70	**5 294**
Statlig medfinansiering	**0**	**133**	**300**	**443**	**628**	**744**	**1 187**	**1 392**	**1 307**	**1 720**	**1 234**	**285**	**70**	**9 444**
Stockholms läns landsting	158	163	19	19	71	72	95	65	40	78	79	81	20	**959**
Förskottering landstinget för länsstyrelsen	28	38	46	96	139	139	121	80	78	59				**825**
Förskottering landstinget för staten						950	1 050							**2 000**
Stockholms läns landsting	**186**	**201**	**64**	**115**	**210**	**1 161**	**1 266**	**145**	**118**	**137**	**79**	**81**	**20**	**3 784**
Stockholms stad	257	354	120	51	219	242	319	261	164	321	328	333	82	**3 050**
Förskottering Stockholms stad								553	448					**1 001**
Stockholms stad	**257**	**354**	**120**	**51**	**219**	**242**	**319**	**814**	**612**	**321**	**328**	**333**	**82**	**4 051**
Nacka Kommun			20	18	68	98	143	122	75	147	150	40	10	**891**
Förskottering Nacka kommun								200	133					**333**
Nacka Kommun	**0**	**0**	**20**	**18**	**68**	**98**	**143**	**322**	**208**	**147**	**150**	**40**	**10**	**1 224**
Solna stad			20	62	148	158	119	73	28					**607**
Förskottering Solna stad								200	133					**333**
Solna stad	**0**	**0**	**20**	**62**	**148**	**158**	**119**	**273**	**161**					**940**
Järfälla kommun			40	84	172	174	229	187						**886**
Förskottering Järfälla kommun								200	133					**333**
Järfälla kommun	**0**	**0**	**40**	**84**	**172**	**174**	**229**	**387**	**133**					**1 219**
Totalt	**442**	**688**	**564**	**772**	**1 446**	**2 577**	**3 263**	**3 332**	**2 540**	**2 325**	**1 791**	**739**	**181**	**20 660**

* Totalsumman 20 660 miljoner kronor baseras på prisnivå januari 2016. Totalsumman exklusive KPI-ökning motsvarar 20 581 miljoner kronor. Beroende på decimalavrundningar i tabellen stämmer inte alla summeringar exakt.

Bilaga 4. Kostnadsansvar

Tabell: Kostnadsansvar**
Miljoner kronor

Kostnadsansvar enligt Stockholmsförhandlingen	Kungs-trädgården-Sofia/ Sofia-Nacka*	Sofia-Gullmars-plan	Odenplan-Hagastaden	Hagastaden-Arenastaden	Barkarby	Totalt
Staten	717	313	155	147	222	**1 554**
Stockholms läns landsting	334	146	92	85	122	**779**
Stockholms stad	157	111	68			**336**
Nacka kommun	97					**97**
Solna stad				68		**68**
Järfälla kommun					91	**91**
Totalt	**1 305**	**570**	**315**	**300**	**435**	**2 925**

** Delsträckorna har slagits ihop*

*** Beloppen avser 2013 års prisnivå, januari.*

Bilaga 5. Bostadstillskott och återbetalning

Tabell: Bostadstillskott och återbetalning***
Miljoner kronor

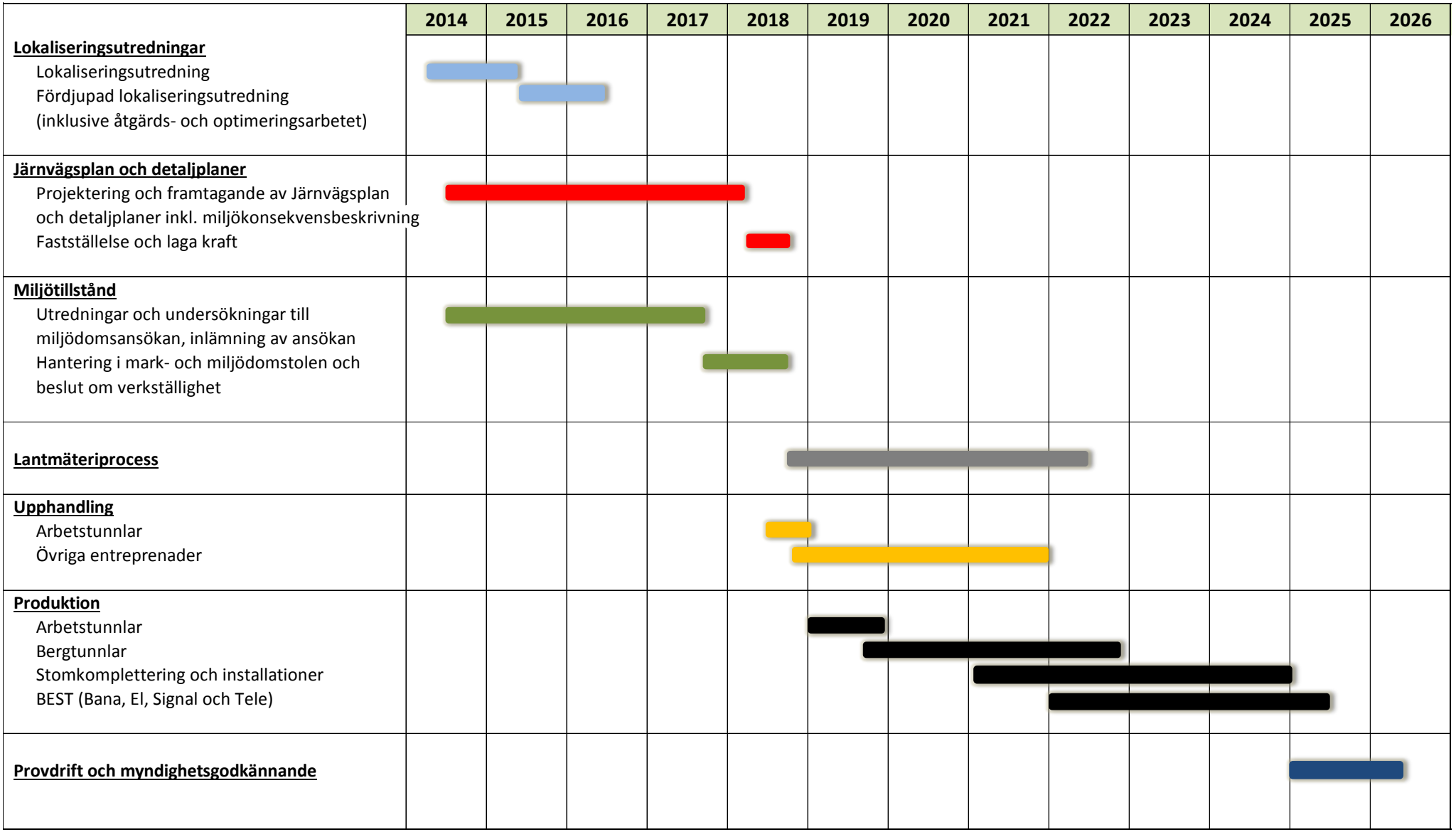
	2023	2024	2025	2026	2027	2030	2031	2032	Totalt per part	Åtagande 2025	Åtagande 2026	Åtagande 2027	Totalt åtagande 2030	Totalt åtagande 2031	Totalt åtagande 2032
Återbetalning till kommun										**Bostadstillskott* (lägenheter)**	**Bostadstillskott* (lägenheter)**	**Bostadstillskott* (lägenheter)**	**Bostadstillskott* (lägenheter)**	**Bostadstillskott* (lägenheter)**	**Bostadstillskott* (lägenheter)**
Stockholms stad			500,5			500,5			**1 001**	32 400			45 900		
Nacka kommun			166,5			166,5			**333**	8 200			13 500		
Solna stad			166,5			166,5			**333**	3 200			4 500		
Järfälla kommun					166,5			166,5	**333**			9 900**			14 000**
Återbetalning till landsting															
Stockholms läns landsting (Länsplan)	245	280	300						**825**						
Stockholms läns landsting				1 000			1 000		**2 000**		**Trafikstart (år)** Barkarby: 2024 Arenastaden: 2024 Nacka och söderort: 2026				
Summa	**245**	**280**	**1 133,5**	**1 000**	**166,5**	**833,5**	**1 000**	**166,5**	**4 825**						

* Bostadstillskott räknas som färdigställda bostäder, från 2014-01-01 till utgången av angivet år i tabellen, vars detaljplaner antas från och med 2014-01-01.
** Förutsätter fastighetsöverlåtelse i enlighet med punkt 3.3. i Delprojektavtal för tunnelbana till Järfälla/Barkarby.
*** Beloppen avser 2013 års prisnivå, januari.

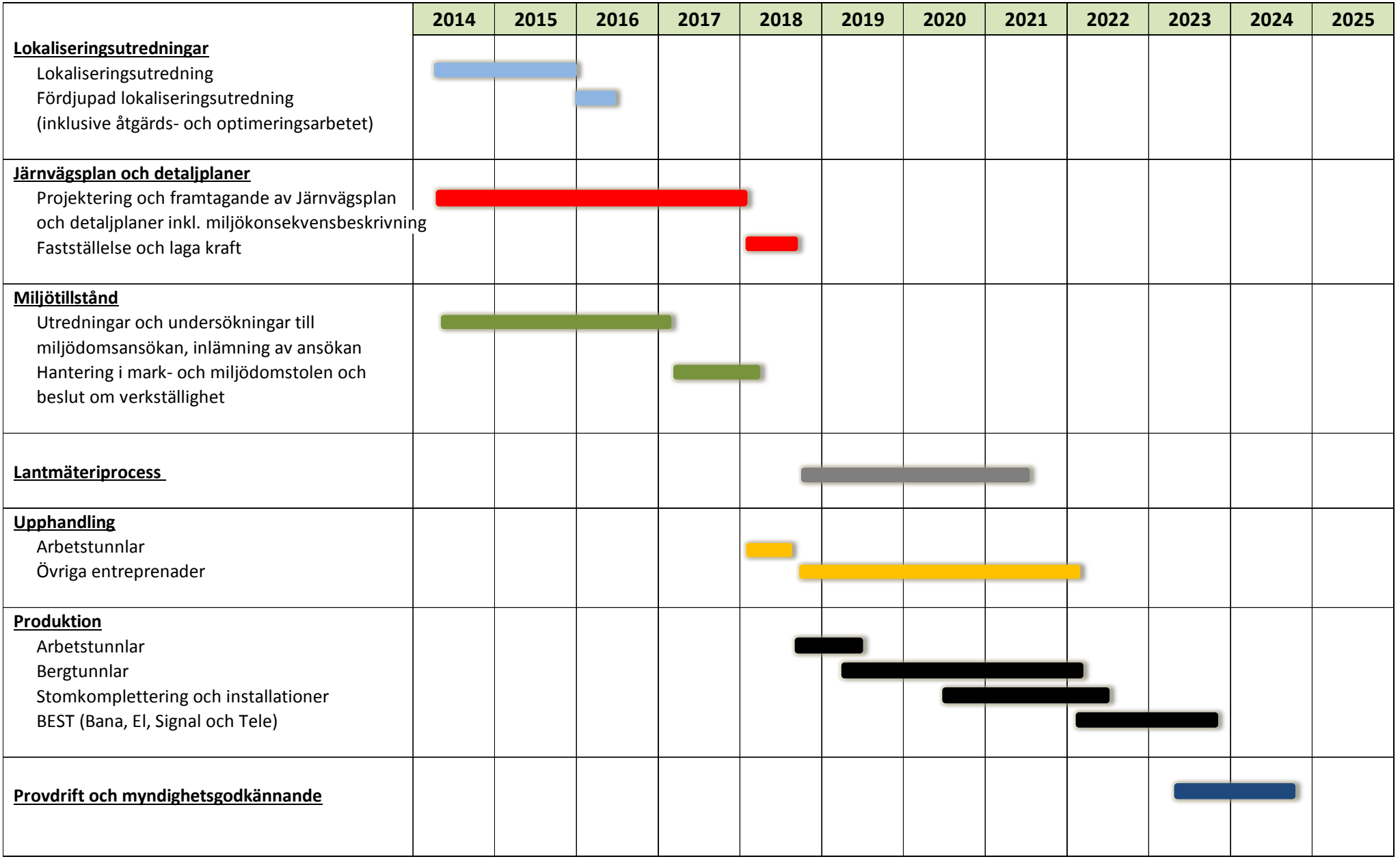
Om berörd Parts åtagande ej kunnat genomföras enligt Avtalet vid respektive angiven tidpunkt för återbetalning av förskotterade medel ska Statens betalning ske så snart respektive berörd Parts åtagande uppfyllts. Förskotterade medel betalas dock under alla omständigheter ut av Staten till berörd Part senast 2035 för Stockholm, Nacka och Solna samt 2037 för Järfälla.

Bilaga 6 Översiktliga tidplaner per Delprojekt

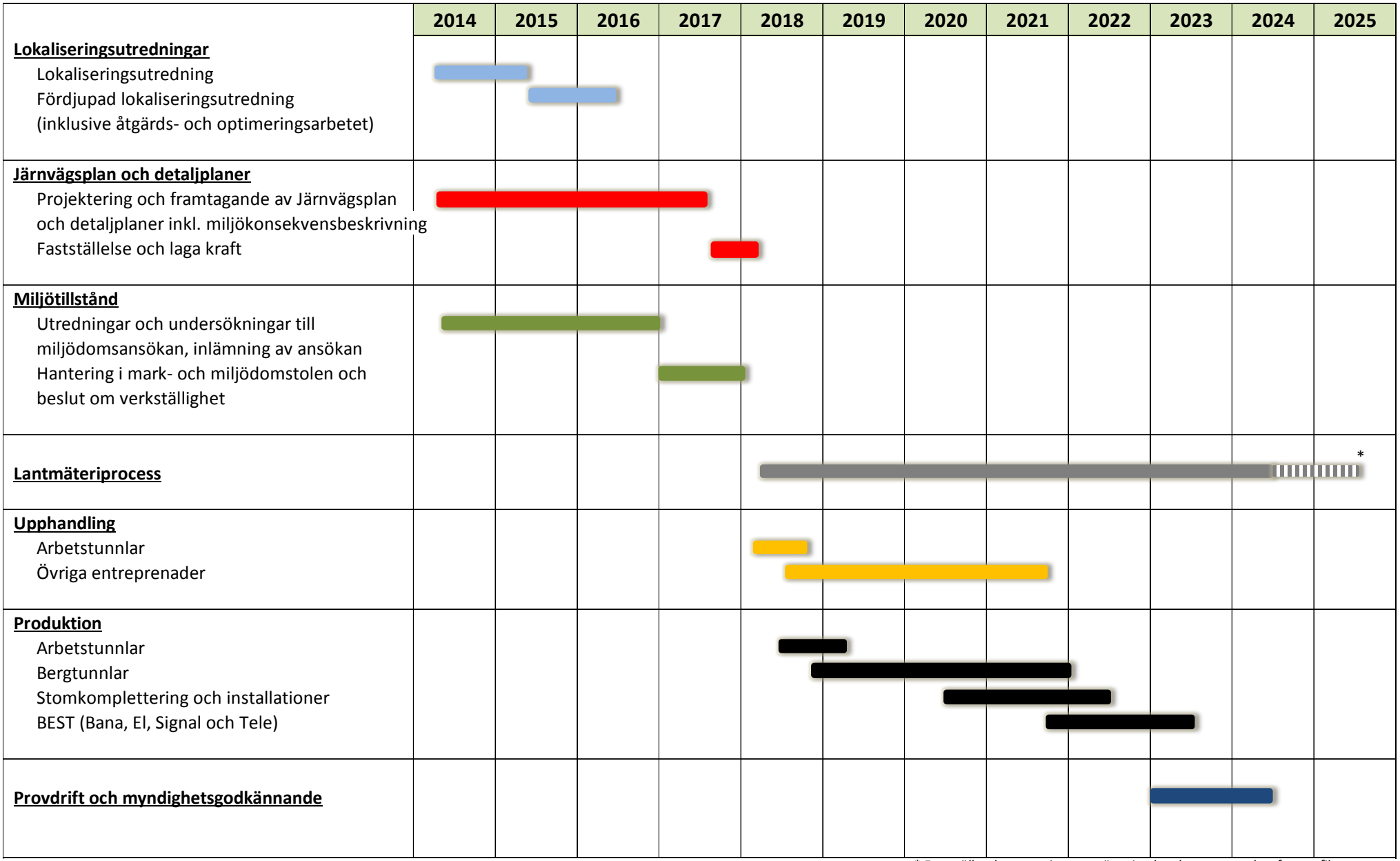
Översiktlig tidplan Nacka och söderort



Översiktlig tidplan Tunnelbana till Arenastaden



Översiktlig tidplan Tunnelbana till Barkarby



** Fastställande av servitutsavgränsning kan komma att ske efter trafikstart.*