

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	Miljötilstånd.....	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 (”**Delprojektavtal**”) 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 allttjämt, såvida inte annat uttryckligen har överenskommit 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 tryckutjämningschakt 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 tryckutjämningschakt 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 försätter 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 tunnelarna, 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, tryckutjämningschakt 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, trafikordningsplaner, 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 tomträttsinnehavare, 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 tryckutjämningschakt, räddnings-, arbets- och servicetunnlar m.m., samt skydds-zoner. 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, borrarbete eller andra ingrepp eller arbeten. Avseende åtgärder inom skydds-zonen 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 skydds-zonen samt annat tekniskt underlag gällande skydds-zonen 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 Skadeståndersättningar

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 skadeståndersättning 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:]

[Ort:]
[Datum:]

För Stockholms stad
genom dess exploateringsnämnd

För Stockholms stad
genom dess trafiknämnd

[Namnförtydligande:]

[Namnförtydligande:]

[Ort:]
[Datum:]

[Ort:]
[Datum:]

För Järfälla kommun

För Stockholms läns landsting

[Namnförtydligande:]

[Namnförtydligande:]