

Mellan å ena sidan AB Storstockholms Lokaltrafik, org. nr 556013-0683, nedan kallad **SL**, och Trafiknämnden inom Stockholms läns landsting, org. nr 232100-0016, nedan kallad **Region Stockholm**, och å andra sidan Stockholms kommun genom dess exploateringsnämnd respektive trafiknämnd, nedan gemensamt kallade **Staden**, har, på villkor som anges i § 14 nedan, träffats följande

GENOMFÖRANDEAVTAL

Landanslutning Stockholm för Lilla Lidingöbron

§ 1

BAKGRUND OCH FÖRUTSÄTTNINGAR

SL och Region Stockholm kallas nedan gemensamt för **Regionen**. Regionen och Staden benämns i detta avtal var och en för sig som **Part** och gemensamt för **Parterna**.

I samband med beslut om Lidingöbanans upprustning år 2009 har Lidingö stad i avtal med Regionen åtagit sig att upprusta Gamla Lidingöbron som är en del av den satsning som görs för att säkerställa en helhetslösning för kollektivtrafiken i den aktuella delen av länet.

Under hösten 2012 visade LCC-analyser att kostnaderna för att rusta upp Gamla Lidingöbron skulle bli betydligt högre än beräknat med hänsyn till behovet av löpande renoveringar. Renoveringarna skulle också innebära behov av återkommande trafikavstängningar samt en ovisshet ur säkerhetssynpunkt. Lidingö kommunfullmäktige tog därför beslut om att ersätta den befintliga gång-, cykel-, moped- och spårvägsbron som idag förbinder Lidingö med Stockholm med en helt ny bro.

I februari 2014 tecknades en avsiktsförklaring mellan Lidingö, Regionen och Staden som uttalade parternas intresse av att samverka kring utformningen av den nya bron. Under hösten 2014 fick bron namnet "Lilla Lidingöbron".

Till grund för en planerad utbyggnad av Spårväg City träffade Parterna 2009-09-18 ett samverkansavtal samt 2012-04-13 ett tilläggsavtal, nedan gemensamt kallade **Samverkansavtalet**. I Samverkansavtalet var parterna överens om huvuddragen för genomförandet av utvecklingen, designen, byggandet, övertagandet, finansieringen, anskaffandet av spårfordon och annan utrustning, driften, underhållet och upprustningen av Spårväg City. Enligt Samverkansavtalet ska ett eller flera genomförandeavtal ingås mellan parterna för att närmare reglera genomförandet av Spårväg Citys olika utbyggnadsetapper.

Lilla Lidingöbron var tänkt att byggas efter Spårväg Citys färdigställande. Till dags dato finns inget beslut om utbyggnaden av Spårväg City till Ropsten. Parterna är överens om att spårvägen på Lilla Lidingöbron inledningsvis ska anslutas till befintlig hållplats för Lidingöbanan i Ropsten. Parterna är överens om att nytt permanent läge för hållplats för spårtrafik i Ropsten ska överenskommas och att ett eller flera separata genomförandeavtal kommer att tecknas när beslut tagits om läge för ny hållplats.

Detta genomförandeavtal är träffat mot ovanstående bakgrund och följer intentionerna i Samverkansavtalet, samt ger en högre detaljeringsgrad för Parternas arbete med denna sträcka.

§ 2

DEFINITIONER

I detta avtal ska följande definitioner gälla:

Avtal/-et:	Detta genomförandeavtal med bilagor.
Gamla Lidingöbron:	Den bärande konstruktionen avseende den idag befintliga bron som ska rivas.
GCM-väg:	Gång-, cykel-, och mopedväg på Landanslutning Stockholm.
Landfäste Lidingö:	Den konstruktion där Lilla Lidingöbron avslutas på Lidingö och ansluter till kajkant.
Landfäste Stockholm:	Den konstruktion där Lilla Lidingöbron avslutas i Stockholms kommun och ansluter till Landanslutning Stockholm.
Landanslutning Lidingö:	Bärande konstruktion/markområde från Landfäste Lidingö till befintligt spår på Lidingöbanan.
Landanslutning Stockholm:	Bärande konstruktion/markområde (påldäck) enligt utbredning redovisad med svart kant i Bilaga 1. Påldäckets planerade avgränsning och konstruktion framgår i plan och sektion i Bilaga 2 A-C.
Lilla Lidingöbron:	Bärande konstruktion från och med Landfäste Lidingö till och med Landfäste Stockholm.
Spåranläggning/-en:	Spåranläggning på Landanslutning Stockholm och fram till befintlig hållplats i Ropsten enligt utbredning redovisad med röd skraffering i Bilaga 1. Detta omfattar banöverbyggnad och banunderbyggnad (ej påldäcket) för dubbelspår . Banöverbyggnad omfattar Bana, El, Signal och Tele som benämns BEST. Bana (B) omfattar spår, spårballast. El- och teleinstallation (EST) omfattar kontaktledningsstolpar och kontaktledning, kanalisation för el, signal och tele med tillhörande utrustning såsom stolpar för skyltar och teknikskåp. Banunderbyggnad omfattar underballast, dränering och fundament för kontaktledningsstolpar.

Tidplan: Preliminär tidplan för byggnation av Landanslutning Stockholm och Spåranläggning, Bilaga 3.

§ 3

AVTALETS SYFTE

Syftet med Avtalet är att reglera parternas samverkan, åtaganden och upplåtelser av mark gällande utbyggnad av Landanslutning Stockholm och Spåranläggningen. Vidare regleras framtida ägande av berörda anläggningar. Området redovisas översiktligt i Bilaga 1.

§ 4

ORGANISATION

För åtaganden enligt Avtalet ska respektive part bemanna sin organisation med resurser i den omfattning som krävs för arbetet.

§ 5

ÄGANDE

Staden ska äga Landanslutning Stockholm inklusive GCM-väg på denna enligt gränsdragningslistan i Bilaga 4A.

Regionen ska äga Spåranläggningen enligt gränsdragningslistan i Bilaga 4A.

Lidingö stad kommer att äga Lilla Lidingöbron inkl. GCM-vägen på denna.

§ 6

DETALJPLANER OCH TILLSTÅND

6.1 Detaljplaner

Parterna bedömer att inga nya detaljplaner behöver tas fram för genomförandet av Landanslutning Stockholm och Spåranläggningen.

Parterna ska aktivt medverka till att en ny detaljplan för Ropsten med utgångspunkt i det fördjupade programmet för Hjorthagen (2009), innehållande bland annat en ny permanent hållplats för Lidingöbanan och andra kollektivtrafiklösningar, antas och vinner laga kraft.

6.2 Bygglov

Part ansvarar för att upprätta, ansöka om och bekosta nödvändiga rivnings-, mark- och bygglov för genomförandet av de anläggningsåtgärder som Part enligt Avtalet svarar för vid genomförandet.

6.3 Övriga tillstånd och anmälningar

Part ansvarar för att ansöka om, inhämta och bekosta samtliga övriga nödvändiga lov, tillstånd, domar samt att anmäla anmälningspliktiga åtgärder, som erfordras för genomförandet av de anläggningsåtgärder som Part enligt Avtalet svarar för.

§ 7

RÄTTIGHETSUPPLÅTELSE R.M.M.

7.1 Allmänt

Regionens rätt att disponera Stadens mark för Spåranläggningen ska regleras i särskilt avtal mellan Parterna. Staden ska ge Regionen rätt att i erforderlig utsträckning för genomförande av Spåranläggningen, utan ersättning nyttja de markområden som omfattas av Spåranläggningens uppförande, entreprenad-, och arbetsområden som ägs av Staden. Staden ska, så långt som möjligt, även tillse detta vad avser markområden som upplåtits med rättighet till förmån för Staden eller som annars omfattas av Spåranläggningen och där Staden har inflytande. Rätten till dessa markområden gäller inte om Staden behöver dessa för sin byggnation av Landanslutning Stockholm eller om de redan upplåtits till annan eller avses upplåtas till annan enligt den samordning som omnämns i nästa stycke.

Parterna konstaterar att Staden och även Lidingö Stad kommer att ha etableringar i området för byggnation av Landanslutning Stockholm respektive Lilla Lidingöbron varför samordning måste ske.

7.2 Byggetablering och upplag

Parterna är medvetna om att etableringsområdenas slutliga omfattning avgörs i samband med beslut om bygglov och trafikordningsplaner. Regionen är medvetet om att upplåtelse av offentlig plats för byggetablering kräver polistillstånd, och att Stadens medgivande enligt ovan är underordnat de eventuella krav som kan uppkomma i samband med att polistillstånd söks för upplåtelse på offentlig plats eller där bygglov erfordras. Staden ska därvid ej avstyrka ansökan om marken inte är eller kommer bli upplåten till annan, se punkten 7.1 ovan. Staden ska så långt möjligt tillse att Regionen får tillgång till Spåranläggningens entreprenad- och arbetsområden vid de tidpunkter som framgår av den av parterna gemensamt upprättade tidplanen, se Bilaga 3. Regionen ska tillse att Regionen, eller av Regionen anlita entreprenör, återställer avflyttade/avetablerade ytor i tjänligt skick, fritt från byggnader, byggnadsrester, spåranläggning/-ar och andra anläggningar eller anordningar i eller över mark.

7.3 Rådighet

För placeringen av Spåranläggningen enligt Avtalet ska en tidsbegränsad nyttjanderätt upplåtas genom ett separat nyttjanderättsavtal. Staden medger att rättigheten upplåtas på Stadens mark utan ersättning och att tidsbegränsningen av rättigheten sätts i förhållande till Regionens möjlighet att flytta till permanent läge. När nytt läge är överenskommet mellan parterna ska ett genomförandeavtal tecknas. Regionen ska arbeta skyndsamt för att så snart som möjligt kunna flytta till det permanenta läget. Rättigheten för Spåranläggningen ska upphöra snarast efter avflyttning. Upplåtelse av rättighet för en ny, permanent hållplats i Ropsten och tydlig tidpunkt för upphörandet av rättigheten för Spåranläggningen ska regleras i kommande genomförandeavtal.

I rättighetsupplåtelse enligt ovan ska även regleras de principer om framtida underhålls- och renoveringsarbeten som anges i § 9.2.

7.4 Avetablering av befintlig/provisorisk hållplats m.m.

Regionen ansvarar på egen bekostnad för avflyttning och avetablering av

- spåranläggningen från Gamla Lidingöbron till och med den befintliga hållplatsen i Ropsten,
- den befintliga hållplatsen i Ropsten,
- Spåranläggningen, samt
- övriga spåranläggningar vilka inte nyttjas för den permanenta hållplatsen.

Respektive avflyttning/avetablering ska ske snarast möjligt men dock senast 18 månader efter godkänd slutbesiktning av den permanenta hållplatsen om inte annat överenskommes mellan Parterna. Regionen ska återlämna avetablerade områden i tjänligt skick, fritt från byggnader, byggnadsrester, spåranläggning/-ar och andra anläggningar eller anordningar i eller över mark.

Om Regionen inte har frånträtt och avröjt ovan anförda områden inom ovan angiven tid ska Regionen erlägga ett engångsvite om 15 000 000 (femtonmiljoner) kronor till Staden. Därefter ska Regionen erlägga ett årligt vite om 5 000 000 (femmiljoner) kronor till Staden fram tills Regionen frånträtt och avröjt området i sin helhet.

§ 8

PROJEKTERING OCH BYGGANDE M.M.

Parternas ansvar regleras i Gränsdragningslistan, se Bilaga 4A-B.

8.1 Granskningsförfarande projekteringshandlingar och förfrågningsunderlag

Part ska ges möjlighet att på egen bekostnad granska handlingar som ingår i den andre Partens förfrågningsunderlag eller andra projekteringshandlingar, omfattande enligt Avtalet berörda arbeten. Parterna förbinder sig härvid att iaktta upphandlingssekretess till dess underlaget är offentliggjort. Granskningsarbete ska ske inom 20 arbetsdagar från att part erhållit överenskomna och korrekta handlingar. För storhelger och semestertider tillkommer ytterligare skälig tid. Parterna kan skriftligen överenskomma om kortare granskningstider och/eller anpassade granskningsupplägg. Part ska i god tid (minst en månad innan) avisera när granskningsperiod planeras påbörjas. Projekterande Part ska till granskande Part skriftligen redovisa hur lämnade granskningssynpunkter beaktas.

8.2 Dimensionering Landanslutning Stockholm

Landanslutning Stockholm ska dimensioneras enligt Teknisk Beskrivning, Bilaga 5.

Vid en förändring av de fastställda lasterna i Teknisk Beskrivning står Regionen kostnaden för utredningar och eventuella åtgärder på Landanslutning Stockholm.

8.3 Ledningsomläggningar m.m.

Staden ansvarar för att teckna avtal med ledningsägare för befintliga och nya ledningar som berörs av byggnation av Landanslutning Stockholm. Staden bekostar vidare en eventuell flytt av dessa ledningar inklusive erforderliga provisorier. Regionen ansvarar för att teckna avtal med ledningsägare för befintliga och nya ledningar som berörs av

byggnationen av Spåranläggningen från och med Landanslutning Stockholm fram till befintlig hållplats Ropsten. Regionen bekostar vidare en eventuell flytt av dessa ledningar inklusive erforderliga provisorier. Innan utförande av ledningsomläggning ska godkännande inhämtas från den andra parten.

8.4 Byggande

Staden ska bygga Landanslutning Stockholm inklusive GCM-väg.

Regionen ska bygga Spåranläggningen.

8.5 Markföreningar

Staden är verksamhetsutövare avseende Landanslutning Stockholm. Regionen är verksamhetsutövare avseende Spåranläggningen och befintlig spåranläggning från Gamla Lidingöbron till och med befintlig hållplats för Lidingöbanan i Ropsten.

Staden beställer, utför och bekostar provtagningar och utredningar för att klarlägga och bedöma behovet av efterbehandlingsåtgärder inom den blivande kvartersmarken i Ropsten. Vid Ropsten ska Kolkajen-Ropstens platsspecifika riktvärden gälla, vilka beräknas vara framtagna och godkända av tillsynsmyndigheten under hösten 2019. Staden bekostar inga åtgärder enligt ovan som beställs av Regionen.

Vid byggande av Spåranläggningen och avflyttning/avetablering, inklusive rivning av spår, svarar Regionen för hantering och alla kostnader förknippade med hantering av massor med föroreningshalter understigande Kolkajen-Ropstens platsspecifika riktvärden, se dock beträffande hantering även under rubriken Spåranläggningen nedan.

Landanslutning Stockholm

Staden svarar för hantering och alla kostnader förknippade med hantering av massor i samband med byggande av Landanslutning Stockholm, se område markerat med röd färg på bifogad karta, Bilaga 6.

Spåranläggning från Gamla Lidingöbron till och med den befintliga hållplatsen i Ropsten
Regionen ansvarar vid avflyttning/avetablering på egen bekostnad för alla erforderliga tillstånd och miljösaneringar inom det område som markerats med blå färg på bifogad karta, Bilaga 6.

Den befintliga hållplatsen i Ropsten

Regionen ansvarar vid avflyttning/avetablering på egen bekostnad för alla erforderliga tillstånd och miljösaneringar inom det område som markerats med lila färg på bifogad karta, Bilaga 6.

Spåranläggningen

I möjligaste mån ska hanteringen av förorenade jordmassor, på den delen av Spåranläggningen som Regionen inte tidigare haft någon spåranläggning på och som markerats med grön färg på bifogad karta, Bilaga 6, utföras av Staden innan Regionen påbörjar byggandet av Spåranläggningen. Regionen svarar för alla kostnader rörande hantering av jordmassor med föroreningshalter understigande Kolkajen-Ropstens platsspecifika riktvärden på denna del. Staden ansvarar i detta fall för alla merkostnader för deponi och transport rörande hantering av jordmassor med föroreningshalter överstigande Kolkajen-Ropstens platsspecifika riktvärden. Stadens kostnadsansvar avser skillnaden mellan kostnaden för nödvändig transport och deponi och den kostnad som

hade uppstått om jordmassorna hade haft halter understigande Kolkajen-Ropstens platsspecifika riktvärden.

Vid avflyttning/avetablering av Spåranläggningen ansvarar Regionen på egen bekostnad för alla erforderliga tillstånd och miljösaneringar.

Övriga spåranläggningar vilka inte nyttjas för den permanenta hållplatsen

Regionen ansvarar vid avflyttning/avetablering på egen bekostnad för alla erforderliga tillstånd och miljösaneringar inom det område som markerats med rosa färg på bifogad karta, Bilaga 6.

8.6 Besiktning

Innan Part påbörjar entreprenad på annans anläggning ska besiktning ske där båda Parterna är närvarande. Besiktningen ska protokollföras samt innehålla bilder på anläggningen vid det aktuella tillfället. När entreprenaden är klar ska besiktning av anläggningen ske igen på samma sätt som tidigare.

§ 9

DRIFT OCH UNDERHÅLL M.M.

9.1 Allmänt

Ett avtal om drift- och underhåll av spårvägar inom Stockholms kommun är under framtagande. Avtalet är till för att på ett enhetligt sätt inom kommunens gränser reglera Parternas ansvar gällande drift- och underhållsåtgärder av enklare karaktär. Det är Parternas intention att det kommande drift- och underhållsavtalet ska gälla för denna plats. Kommande drift- och underhållsavtal ska emellertid inte inskränka Regionens ansvar för åtgärder och kostnader med anledning av inspektioner, underhålls- och renoveringsarbeten enligt punkten 9.2 nedan.

9.2 Framtida underhålls- och renoveringsarbeten av Landanslutning Stockholm

Regionen är införstådda med att Landanslutning Stockholm i framtiden kommer att behöva genomgå inspektioner och underhålls- och renoveringsarbeten.

Inspektioner ska kunna genomföras - i möjligaste mån utan trafikavstängning. Regionen ska vara staden behjälplig för möjliggörandet av dessa inspektioner.

Underhålls- och renoveringsarbeten som påverkar spårvägstrafiken i form av avbrott i trafik och som kräver provisorier, ersättningstrafik etc. ska meddelas Regionen med 18 månaders framförhållning tillsammans med en översiktlig tidplan. Vid behov av demontering av Spåranläggningen ska en detaljerad tidplan för åtgärdernas utförande vara Regionen tillhanda senast 9 månader innan Spåranläggningen måste demonteras. Staden förbinder sig att genomföra alla framtida underhålls- och renoveringsarbeten så skyndsamt som möjligt så att behovet av trafikavstängning minimeras.

Staden står inga kostnader som det i föregående stycke stadgade kan medföra för Regionen.

Borttagning av Spåranläggningen eller del därav för att göra Landanslutning Stockholm tillgänglig för underhålls- och renoveringsarbeten ska ske på Regionens bekostnad och ansvar.

§ 10

KOSTNADER M.M.

Förtydligande avseende parternas kostnadsansvar framgår av Bilaga 4A-B.

Såvitt inte annat framgår av resterande del av Avtalet gäller följande.

- Regionen svarar för samtliga kostnader förknippade med Spåranläggningen.
- Regionen svarar för samtliga kostnader vid avflyttning och avetablering, av
 - spåranläggningen från Gamla Lidingöbron till och med den befintliga hållplatsen i Ropsten,
 - den befintliga hållplatsen i Ropsten,
 - Spåranläggningen samt
 - övriga spåranläggningar vilka inte nyttjas för den permanenta hållplatsen.
- Staden svarar för samtliga kostnader förknippade med Landanslutning Stockholm Vid en förändring av de fastställda lasterna i Teknisk Beskrivning, bilaga 5, ska dock Regionen stå kostnaden för utredningar och eventuella åtgärder på Landanslutning Stockholm.
- Parterna bekostar alltid sin egen tid.

10.1 Särskild hantering avseende vissa kostnader och arbeten

Om parterna är oeniga om en åtgärd, kostnad eller dylikt uppstår direkt betingat av Spåranläggningen ska denna fråga omgående lyftas inom Parternas respektive organisation. Båda Parter ska i god anda försöka att lösa frågan inom kortare tid.

§ 11

TIDPLAN, BYGGORDNING M.M.

Regionen och Staden ska verka för att Spåranläggningen kan tas i drift för passagerartrafik år 2022. Parterna är medvetna om att mycket beror på Lidingö Stads byggnation av Lilla Lidingöbron och Landanslutning Lidingö.

En preliminär huvudtidplan är upprättad, se Bilaga 3. Övergripande projekt- och produktionstidplaner som ska ligga till grund för genomförandet av Parternas arbeten enligt Avtalet ska upprättas av Parterna gemensamt.

Parterna ska under planeringen och genomförandet informera varandra om tidplaner m.m. för politiska ställningstaganden i respektive beslutande organ. Vidare ska Parterna informera varandra om omständigheter som kan leda till att tidplanen förändras.

§ 12

ÖVERLÅTELSE AV RÄTTIGHETER OCH SKYLDIGHETER ENLIGT AVTALET

Region Stockholm och SL:s styrelse har uppdragit åt Trafiknämnden med dess Trafikförvaltning inom Region Stockholm att svara för all förvaltning av SL:s tillgångar och avtal samt att i alla hänseenden företräda SL. Staden är därmed införstådd med att SL i Avtalet företräddas av Trafiknämnden med dess Trafikförvaltning inom Region Stockholm.

Ingen part har rätt att överlåta hela eller delar av Avtalet utan den andra partens skriftliga medgivande. Detta ska dock inte hindra part från att låta annan nyttja dennes rättigheter eller fullgöra dennes skyldigheter enligt Avtalet.

§ 13

ÖVRIGA BESTÄMMELSER

Tillägg till och ändringar i Avtalet ska för att vara bindande göras skriftligen och undertecknas av Parterna.

Avtalet ska tillämpas och tolkas enligt vid var tid gällande svensk rätt.

Twist i anledning av Avtalet ska slutligt avgöras i allmän domstol.

§ 14

GILTIGHET

En förutsättning för giltigheten av Avtalet är

att Exploateringsnämnden i Stockholms kommun godkänner Avtalet genom beslut som senare vinner laga kraft,

att Trafiknämnden i Stockholms kommun godkänner Avtalet genom beslut som senare vinner laga kraft,

Parterna är medvetna om att Avtalet inte är bindande för kommunens organ vid prövning av förslag till detaljplan eller för kommunens organ i egenskap av sakägare vid prövning av miljötillstånd. Staden i sin roll som fastighetsägare ska dock verka för sådana beslut godkännes och att tillstånd erhålles.

* * * * *

Avtalet har upprättats i tre likalydande exemplar av vilka Parterna tagit var sitt.

Stockholm den

För Stockholms kommun genom
dess exploateringsnämnd

För Stockholms kommun genom
dess trafiknämnd

.....
()

.....
()

.....
()

.....
()

För AB Storstockholms Lokaltrafik och Stockholms läns landsting

.....
()

.....
()

BILAGOR:

1. Planritning Spåranläggning m.m.
- 2A. Landanslutning Stockholm plan
- 2B. Landanslutning Stockholm sektion
- 2C. Landanslutning Stockholm sammansatt redovisning
3. Tidplan
- 4A. Gränsdragningslista
- 4B. Sektioner till gränsdragningslista
5. Teknisk beskrivning
6. Kartbilaga markföreningar