

2014-01-07

## Huvudavtal

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

#### Parter

1. Staten, genom 2013 års Stockholmsförhandling
2. Stockholms läns landsting
3. Stockholms stad
4. Nacka kommun
5. Solna stad
6. Järfälla kommun

Staten, genom 2013 års Stockholmsförhandling, Stockholms läns landsting, Stockholm stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun benämns nedan enskilt för "Part", och gemensamt för "Parterna". Stockholm, Nacka, Solna och Järfälla benämns nedan enskilt för "Kommun(en)", och gemensamt för "Kommunerna". Stockholms läns landsting benämns nedan enskilt för "Landstinget". Staten, genom 2013 års Stockholmsförhandling, benämns nedan enskilt för "Staten".

#### 1. Inledning

I Stockholmsregionen finns nästan en tredjedel av Sveriges arbetsmarknad och länet har en dryg femtedel av Sveriges befolkning på två procent av Sveriges yta. Befolkningen växer med drygt 35 000 personer per år och väntas nå 2,5 miljoner år 2022. Den höga befolknings-tätheten möjliggör resurseffektiva lösningar och en effektiv arbetsmarknadsregion. Det regionala transportsystemets snabbhet och tillförlitlighet är av central betydelse för näringslivets möjlighet att utveckla sin internationella konkurrenskraft och därmed motivera sin verksamhet i landet. Tillväxten i regionen ställer således krav på utbyggnad av transportinfrastrukturen och effektiva kollektivtrafiktransporter.

Spårkapaciteten i tunnelbanan utnyttjas under högtrafik i stort sett maximalt redan idag. Tunnelbanan är det mest utnyttjade färdmedlet i Stockholm och är hårt belastad i de centrala delarna. Vid störningar uppstår lätt överbelastningar. Effekterna av att Stockholm växer syns också på bostadsmarknaden. I länet finns en brist på bostäder.

Att minska bostadsbristen och dimensionera bostadsmarknaden för framtida behov samt att bygga ut kollektivtrafiken i länet är sålunda en förutsättning för att Stockholmsregionen ska kunna fortsätta utvecklas på ett positivt sätt.

En förutsättning för att kunna bygga det stora antalet bostäder i regionen som behövs är att ha ett kollektivtrafiksystem som kan möta detta behov. Den spårbundna kollektivtrafiken är här central då det behövs en utbyggd kapacitetsstark kollektivtrafik.

Regeringen har den 28 februari 2013 beslutat om kommittédirektiv (2013:22, Utbyggnad av tunnelbana och ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län) som gett förhandlingsperson i uppdrag att genomföra en förhandling om Stockholms läns infrastruktur i syfte att åstadkomma en utbyggnad av tunnelbanan.

Med anledning av detta arbete har Parterna beslutat sig för att ingå detta Avtal inför det fortsatta arbetet med tunnelbanans utbyggnad.

En tunnelbaneutbyggnad i denna omfattning möjliggör en kraftigt utökad bostadsbebyggelse. Den ökade bostadsbebyggelsen sker inte bara längs utbyggda delar av tunnelbanan utan längs hela den kapacitetsförstärkta tunnelbanelinjen. Sammantaget innebär Avtalet att Kommunerna åtar sig att själva eller genom annan bostadsexploator uppföra 78 000 bostäder i berörd geografi. För precisering hänvisas till respektive Delprojektavtal.

Som en förutsättning för finansieringen av utbyggnaden av tunnelbanan finns även med förändrade och breddade trängselskatter som alla Parter står bakom. Intäkterna från trängselskatter är beräknade utifrån att trängselskatt införs på Essingeleden från och med 2016 (max-taxa 30 kronor) och att skatten på den nuvarande zonen höjs från och med 2016 (max-taxa 35 kronor). Maxtaxan per dygn höjs till 105 kronor.

Medel motsvarande intäkter från trängselskatt i Stockholms län, efter avdrag för system- och administrationskostnader, används till finansiering av infrastrukturinvesteringar i länet. Regeringen bereder förslag om trängselskatt i Stockholms län med regionen och andra berörda intressenter, myndigheter m.fl. Medel motsvarande trängselskatten i Stockholms län finansierar merparten av Förbifart Stockholm och också vissa regionala projekt i enlighet med Stockholmsöverenskommelsen från 2009 som också förutsätter att trängselskatt tas ut på Essingeleden från och med 2022. Medel motsvarande de höjda och breddade intäkter, som innefattas av denna överenskommelse, innebär även att medel motsvarande trängselskatt i Stockholms län kommer att bidra till finansieringen av tunnelbanans utbyggnad.

Parterna finansierar utbyggnaden av tunnelbanan. Hela utbyggnaden av tunnelbanan genomförs till en investeringskostnad om 19 500 miljoner kronor. Därutöver finansierar Landstinget fordon och depåer till ett belopp om 6 200 miljoner kronor. Tillsammans med investeringen i utbyggnad av tunnelbanan uppgår de samlade investeringarna till 25 700 miljoner kronor.

## 2. Definitioner

2.1 I detta Avtal ska följande begrepp ha den innebörd som framgår nedan:

Avtalet:	avser Huvudavtalet, inklusive bilaga 1-3 samt tillhörande underbilagor
Huvudavtal:	avser texten i detta dokument, exklusive bilagor
Delprojektavtal:	avser avtal med bl.a. bilagor om finansiering och medfinansiering samt bostadsbyggande för respektive Delprojekt, som ska träffas av berörda Parter

- Genomförandeavtal: har den innebörd som framgår av texten i punkt 4.3
- Styrelsen: har den betydelsen som framgår av texten i punkt 11.2 i
- Delprojektstyrelse: har den innebörd som framgår av texten i punkt 11.2 ii
- Projektet: har den innebörd som framgår av texten i punkt 3.1
- Delprojekt: avser respektive utbyggnadsdel/sträcka som framgår av Punkten 3.2 i-iii
- Projektmedel: avser sådana medel som Parterna förbundit sig att enligt detta Avtal och Bilaga 1 till Delprojektavtalen tillskjuta för genomförande av Projektet respektive Delprojekt
- Rapporten: Underhandsrapporter från Trafikförvaltningen vid Stockholms läns landsting till Statens förhandlingspersoner 2013-06-05 (SL-2013-00510)
- 2.2 När det i detta Avtal hänvisas till kostnader och intäkter, är sådana kostnader och intäkter angivna i 2013 års prisnivå (januari). Samtliga intäkter och kostnader ska räknas om med KPI.
- 2.3 Till detta Huvudavtal biläggs Delprojektavtalen, med följande likalydande underbilagor till respektive Delprojektavtal:
- Bilaga 1, Investerings och finansieringsplan
  - Bilaga 2, Förskotteringsplan till avtal
  - Bilaga 3, Tidplan för utbyggnaden

Om det förekommer motstridigheter i de handlingar som tillsammans utgör Avtalet ska texten i Huvudavtalet äga företräde framför texten i Delprojektavtal. Vid eventuella motstridigheter mellan bilagorna till detta Huvudavtal och/eller mellan ovan nämnda underbilagor till Delprojektavtal gäller att om en specifik uppgift i visst dokument motsäger en generell uppgift i ett annat dokument ska den specifika uppgiften äga företräde.

### 3. Syfte och geografisk omfattning m.m.

- 3.1 Syftet med detta Avtal är att övergripande reglera förutsättningarna för tunnelbanans utbyggnad, fordon och depåer samt depåanslutningar, finansieringen av utbyggnaden, grundläggande förhållanden mellan Parterna vid genomförandet av tunnelbanans utbyggnad samt anslutningar till övriga trafikslag. ("Projektet").

Delprojekten för tunnelbanans utbyggnad kommer att planläggas antingen med detaljplan, enligt plan- och bygglagen, PBL, eller med både detaljplan och järnvägsplan enligt lagen om byggande av järnväg. Den slutliga linjedragningen av tunnelbanelinjer och stationsvalet ska göras i samråd med berörda Parter inom ramen för planläggningen.

Avtalet och respektive Delprojektavtal gäller från dess ikraftträdande och intill dess att samtliga Delprojekt genomförts respektive Parternas övriga åtaganden enligt Avtalet

och Delprojektavtal fullgjorts, såvida inte Avtalet eller Delprojektavtal upphör i förtid med stöd av vad som anges i Avtalet eller Delprojektavtal.

3.2 Projektet omfattar tre Delprojekt enligt nedan:

- i. Utbyggnad av tunnelbana till Nacka och Gullmarsplan/Söderort i enlighet med sträckningsalternativ nr 6 respektive 6c enligt Rapporten. Utbyggnaden av tunnelbana till Nacka sker med stationer vid Sofia, Hammarby kanal, Sickla, Järla och Nacka Centrum. Utbyggnaden av tunnelbanan till Gullmarsplan/Söderort sker med en station vid Sofia samt en ny station i anslutning till nuvarande station Gullmarsplan. Söder om Gullmarsplan är inriktningen att bygga en ny station i Söderstaden/Slakthuset och ansluta de nya spåren till nuvarande Hagsätragrenen norr om station Sockenplan. Som ovan nämnts avgörs dock slutlig sträckning inom ramen för planlägningsarbetet som ska omfatta studier och samråd även av alternativa sträckningar, exempelvis med en ny station under nuvarande station Globen och en anslutning till Hagsätragrenen norr om station Enskede Gård. Delprojektet är uppdelat i tre etapper vilka redovisas närmare i Delprojektavtalet. Investeringskostnaden, exklusive fordon och depå, för Delprojektet uppgår till cirka 12,5 miljarder kronor. Av detta avser cirka 2,0 miljarder kronor sträckan Kungsträdgården – Sofia (etapp 1), ca 6,7 miljarder kronor sträckan från Sofia – Nacka Centrum (etapp 2) och 3,8 miljarder kronor sträckan Sofia – Gullmarsplan/Söderort (etapp 3)
- ii. Utbyggnad av tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden. Delsträckan till Hagastaden byggs ut med spårinfrastruktur i enlighet med alternativ A med en trespårslösning vid Odenplan, enligt Rapporten, med stationer vid Hagastaden och Arenastaden samt med förberedelse för en eventuell tredje station mellan dessa. Denna lösning kan medge såväl en ny linje från Arenastaden till Odenplan som genomgående trafik till/från Arenastaden, som inte negativt påverkar nuvarande Gröna linjen. Som ovan nämnts avgörs dock slutlig sträckning inom ramen för planlägningsarbetet, innefattande studier och samråd även av alternativa sträckningar. Investeringskostnaden, exklusive fordon och depå, för denna sträcka uppgår till cirka 4,1 miljarder kronor. Av detta avser cirka 2,1 miljarder kronor delsträckan Odenplan – Hagastaden, medan cirka 2,0 miljarder kronor avser delsträckan från Hagastaden – Arenastaden.
- iii. Utbyggnad av tunnelbanan från Akalla till Barkarby station, med stationer i Barkarbystaden och Barkarby station/Stockholm Väst enligt Rapporten. Som ovan nämnts avgörs dock slutlig sträckning inom ramen för planlägningsarbetet, innefattande studier och samråd även av alternativa sträckningar. Investeringskostnaden, exklusive fordon och depå, för denna sträcka uppgår till ca 2,9 miljarder kronor.

3.3 För vart och ett av Delprojekten har det upprättats ett särskilt Delprojektavtal, vilka biläggs detta Huvudavtal. Dessa Delprojektavtal reglerar närmare de berörda Parternas respektive åtaganden. Parterna är medvetna om att det återstår ett flertal detaljer vad gäller tunnelbanans utbyggnad och slutliga dragning samt att detta ska lösas inom respektive Delprojekt. Parternas är överens om att den slutliga tunnelbaneutbyggnaden ska uppnå den nytta som överenskommelsen i detta Avtal utgår ifrån.

3.4 Inom Projektet och inom ramen för Projektmedel, men vid sidan av Delprojekten ingår det ett ansvar för Landstinget att genomföra inköp av fordon och utbyggnad av depåer och depåanslutningar till ett totalt belopp om 6 200 miljoner kronor, vilket ingår i den totala investeringskostnaden om 25 700 miljoner kronor.

- 3.5 Vid sidan av Projektet och utanför Projektmedel, men inom ramen för Avtalet ingår Kommunernas respektive åtagande gällande bostadsbyggande, vilka närmare regleras i respektive Delprojektavtal.

#### 4. Genomförande

- 4.1 Parterna är medvetna om att det är för tidigt att i detalj reglera hur Projektet och de underliggande Delprojekten ska genomföras. Parterna är dock överens om att nedanstående principer ska gälla för genomförandet. Om inget annat anges i detta Avtal ska samtliga åtgärder i 4.1 i–ix bekostas av Projektmedel.
- i. Landstinget ansvarar för och planerar och genomför tunnelbanans utbyggnad.
  - ii. Landstinget ska planera för, projektera, upphandla och genomföra utbyggnaden av tunnelbanan till avsedd funktion. Detta inkluderar spåranläggning, stationer, biljetthallar, uppgångar till entré i gatuplan, hissar, rulltrappor med mera.
  - iii. Landstinget ska även svara för införskaffandet av fordon samt en utbyggnad av depåer och depåanslutningar till ett totalt belopp om 6 200 miljoner kronor.
  - iv. Landstinget ska i utbyggnaden säkerställa möjligheten till omstigning mellan spårbunden SL-trafik.
  - v. Landstinget svarar för att järnvägsplaner tas fram där så behövs vilka ska fastställas av Trafikverket.
  - vi. Landstinget ska ansvara för att erforderliga myndighetstillstånd, inklusive bygglov och miljötillstånd, söks för utbyggnaden av tunnelbanan. För det fall tillståndsansökningar kräver medverkan från annan Part åtar sig denne att biträda ansökan på lämpligt sätt.
  - vii. Berörd(a) Kommun(er) och Landstinget ska gemensamt ansvara för och sinsemellan jämnt dela på kostnaden för att möjliggöra omstigning mellan vägburen SL-trafik och tunnelbanan.
  - viii. Berörd(a) Kommun(er) ska ansvara för och själv bekosta anslutning av gång- och cykelvägar.
  - ix. Berörd(a) Kommun(er) ska ta fram erforderliga detaljplaner i nära samarbete med Projektet för tunnelbanans dragningar samt nödvändiga depåer, inklusive eventuella markanslutningar till spåranläggningar, och berörda Parter förbinder sig att verka för att planerna antas och vinner laga kraft. Plats för erforderliga schakt- och ovanjordsanläggningar samt arbetstunnlar ska beaktas vid planläggning. Detaljplanerna bekostas av Projektmedel till den del det huvudsakligen påkallas av Projektets genomförande.
  - x. Respektive Kommuns åtagande gällande bostadsbyggande regleras närmare i respektive Delprojektavtal. Kommuns åtagande gällande bostadsbyggande ingår inte i Projektmedel.
- 4.2 Parterna ska i Delprojektavtalen närmare reglera konsekvenserna av Projektet på befintlig trafik, Parternas anläggningar samt temporära trafikomläggningar. Kostnaderna för sådana åtgärder ska bekostas med Projektmedel.

- 4.3 Ett Genomförandeavtal mellan Landstinget och berörda Kommuner inom respektive Delprojekt ska tas fram, så snart som det är möjligt för godkännande i respektive Parts beslutande organ.

Genomförandeavtalet ska behandla principerna för genomförandet och ska precisera tidplan, investeringskostnader, standard, kvalitetsnivåer, lokalisering av stationer och uppgångar etc.

## 5. Markåtkomst

- 5.1 Landstinget åtar sig att med Projektmedel svara för den markåtkomst som behövs för utbyggnaden av tunnelbanan, dels under byggtiden, dels under drifttiden, innefattande mark för depåer, arbetstunnlar, teknikutrymmen, spåranslutningar och etableringsytor. För mark som ägs av annan Part gäller förutsättningar närmare reglerade i Delprojektavtalen.

## 6. Ägande

Avsikten är att samtliga anläggningar som ingår i utbyggnaden av tunnelbanan ska ägas av Landstinget.

## 7. Finansiering

- 7.1 Investeringskostnaderna för Projektet i sin helhet, d.v.s. kostnaderna för utbyggnad av tunnelbanan samt kostnaderna för inköp av fordon samt utbyggnad av depåer och depåanslutningar, beräknas till 25 700 miljoner kronor. 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):

Part	Belopp (miljoner kronor)	Procent (avrundat)
Staten	13 650	53%
Landstinget	6 850	27%
Stockholm	2 950	11%
Nacka	850	3%
Solna	600	2%
Järfälla	800	3%

- 7.2 Parternas åtagande gällande finansiering och betalning regleras närmare i Delprojektavtal, bilagor 1 och 2.

## 8. Risk och fördyringar

- 8.1 Eventuella kostnadsökningar upp till ett tak på 2 925 miljoner kronor ska bäras av Parterna i respektive Delprojekt enligt vad som framgår av Delprojektavtalens bilaga 1, tabell 5.
- 8.2 Om kostnadsökningarna i förhållande till investeringsbeloppen i respektive Delprojekt understiger takbeloppen ska Staten, Landstinget och Stockholms stad omfördela sitt

åtagande till annat/andra Delprojekt där de är medfinansiärer, där takbeloppet eventuellt överskrids.

Parterna ska, vid behov, se över och uppdatera bilaga 1 vid upprättande av Genomförandeavtalen, genomförd projektering samt i samband med upphandling av respektive Delprojekt.

- 8.3 Eventuell intäktsminskning från trängselskatten ska bäras av Staten.
- 8.4 Eventuella kostnadsminskningar i förhållande till investeringsbeloppen i respektive Delprojektavtal bilaga 1, ska tillgodoräknas de finansierande Parterna enligt vad som framgår av Delprojektavtalens bilaga 1.
- 8.5 Landstinget ansvarar för eventuella fördyringar som uppkommer genom fordon, depåer och depåanslutningar.

## 9. Tidplan

- 9.1 Första byggstart för Projektet bedöms kunna ske 2016, och sista färdigställande ca 2025. Preciserade tidpunkter anges i respektive Delprojektavtal. Tiden är exklusive tid för eventuella överklaganden.
- 9.2 Landstinget åtar sig att med Projektmedel upprätta ett förslag på huvudtidplan för Projektet och för varje Delprojekt upprätta en mer preciserad tidplan som fastställs i respektive Genomförandeavtal. Tidplanerna ska upprättas i samverkan med berörda Parter.
- 9.3 Parterna åtar sig att snarast ingå Genomförandeavtal för Delprojekten vilka ska godkännas genom beslut i respektive Parts beslutande organ, som senare vinner laga kraft.
- 9.4 Parterna ska hålla varandra informerade om omständigheter som kan komma att påverka tidplanerna.
- 9.5 Parterna är medvetna om att planprocesser, tillståndprocesser och övriga processer, som en eventuell tillåtlighetsprövning, kan komma att påverka tidplanen.

## 10. Drift och underhåll

Landstinget är huvudman för tunnelbanan och kommer att ansvara för all trafik och anläggningar. Landstinget ansvarar även för drift, underhåll och förnyelse av samtliga anläggningar och fordon som ingår i utbyggnaden av tunnelbanan. Vid behov åtar sig Landstinget att tillse att avtal som reglerar övergången till kommunala anläggningar så som trappor, gångvägar m.m. ingås med berörd Kommun.

## 11. Organisation och samverkan

### Allmänt

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

- 11.2 Parternas samverkan ska huvudsakligen ske på två nivåer:
- i. Ett partssammansatt samverkansorgan ("Styrelsen") för principiella frågor med överblick över samtliga Delprojekt och bostadsbyggande med representanter från samtliga Parter.
  - ii. En styrelse för respektive Delprojekt ("Delprojektstyrelse"), med två representanter vardera från tjänstemannaorganisationen inom Landstinget och berörda Kommuner. Representanter från Staten medverkar vid behov. Respektive Delprojektstyrelse leds av Landstinget.
- 11.3 Landstinget ska tillsätta en partssammansatt styrgrupp för genomförandet av tunnelbaneutbyggnaden som stöd i arbetet. Landstinget leder denna styrgrupp och Kommunerna samt Staten utser tjänstemannarepresentanter som tillför kompetens som är viktig i genomförandet.
- Kommunerna ansvarar för att driva den formella planläggningen genom att ta fram detalplaner enligt PBL.
- 11.4 Styrelsen respektive Delprojektstyrelsen kan besluta att representanter från andra intressenter ska kallas till och får närvara vid ett eller flera möten då så bedöms nödvändigt och lämpligt.
- Parterna ska gemensamt verka för att allmänheten får den information som behövs i samband med genomförandet av Projektet eller Delprojekt. Landstinget har dock huvudansvaret och ska upprätta en kommunikationsplan i samråd med övriga Parter.

#### *Styrelsen*

- 11.5 Styrelsen ska behandla frågor som rör Parternas gemensamma åtaganden och Projektet. Därutöver ska Styrelsen tillse att Projektets genomförande följer de åtaganden som finns i detta Avtal.
- 11.6 Styrelsen behandlar frågor som rör arbetena enligt detta Avtal, såsom:
- Projektets omfattning och avgränsning;
  - huvudtidplan;
  - budget och prognoser för Projektet, samt;
  - andra frågor av stor vikt eller av väsentlig betydelse.
- 11.7 Inom ramen för Styrelsens arbete åligger det att följa respektive Delprojektstyrelse. Som princip ska varje Delprojektstyrelse ha ett långtgående mandat att fatta och verkställa beslut inom respektive Delprojekt, så länge sådant beslut eller verkställande inte står i strid med Projektet, detta Avtal eller de ekonomiska ramar som fastställts för Delprojektet.
- 11.8 De överenskommelser etc. som träffas inom Styrelsen kan komma att behöva godkännas av respektive Parts beslutande organ för att äga giltighet.
- 11.9 Under Statens ordförandeskap bildas en Styrelse som ska bestå av en ordinarie ledamot och ersättare per Part. Respektive Part utser sin ledamot och ersättare. Staten utser sekretariat för Styrelsen. Föredragande i Styrelsen är även ansvarig tjänsteman i Landstinget.
- 11.10 Parterna är överens om att staten ansvarar för uppföljning och årlig rapportering till regeringen av Avtalets genomförande. Uppföljningen innefattar Avtalet, eventuella ändringar och tilläggsavtal avseende såväl tunnelbanornas utbyggnad som ökat



bostadsbyggande och ekonomi i Projektet, finansiering, samhällsekonomisk nytta, samt trängselskattens utfall och effekter. Uppföljningen sker tertial- och årsvis baserat på av bland annat Kommunerna och Landstinget insänd redovisning.

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

#### *Delprojektstyrelse*

- 11.12 En Delprojektstyrelse ska utses för varje Delprojekt. Varje Delprojektstyrelse ska vara ansvarig för respektive Delprojekt, och rapporterar till Parterna och Styrelsen. Delprojektstyrelsens mandat ska utgå ifrån detta Avtal. Varje Delprojektstyrelse ansvarar för att, vid behov, enhälligt och utifrån Genomförandeaftalen besluta om inriktningen för utbyggnaden.
- 11.13 Delprojektstyrelsen kan, när så bedöms erforderligt, adjungera lämplig person med expertkompetens till Delprojektstyrelsen för deltagande i en eller flera frågor.

## 12. Ändringar i Avtalet

Eventuella ändringar i och tillägg till detta Avtal ska vara skriftliga och godkända av samtliga Parters beslutande organ för att gälla.

## 13. Övrigt

Parts uttömmande ansvar enligt detta Avtal, inklusive bilagor, är begränsat till att tillskjuta Projektmedel enligt vad som anges i Avtalet och/eller ansvara för andra åtaganden som enligt Avtalet åvilar sådan Part.

## 14. Särskilt om detaljplaner

- 14.1 Parterna är medvetna om att respektive Kommuns beslutande organ beslutar om att anta detaljplan. Beslut om detaljplan ska föregås av samråd med dem som berörs av planen och andra beredningsåtgärder. Parterna är medvetna om att sakägare har rätt att överklaga beslut att anta detaljplan och att beslut om antagande av detaljplan kan prövas av länsstyrelsen och mark- och miljödomstolen, vilket kan påverka tidplaner.
- 14.2 Parterna är överens om att respektive Delprojektavtal inte är bindande för respektive Kommun vid prövning av förslag till detaljplan.

## 15. Villkor för Avtalets giltighet

- 15.1 Detta Avtal gäller under förutsättningarna:

dels att Stockholms kommunfullmäktige godkänner Avtalet genom ett beslut som vinner laga kraft,

dels att Nackas kommunfullmäktige godkänner Avtalet genom ett beslut som vinner laga kraft,

dels att Solnas kommunfullmäktige godkänner Avtalet genom ett beslut som vinner laga kraft.

dels att Järfällas kommunfullmäktige godkänner Avtalet genom ett beslut som vinner laga kraft, samt

dels att Stockholms landstingsfullmäktige godkänner Avtalet genom ett beslut som vinner laga kraft.

dels att Staten undertecknar detta Avtal, att riksdagen fattar beslut om ändring av trängselskattelagen och andra nödvändiga finansiella befogenheter samt att regeringen godkänner Avtalet.

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

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

Stockholm den / 2014

2013 års Stockholmsförhandling

Stockholms stad

Stockholms läns landsting

Nacka kommun

Solna stad

Järfälla kommun

Bilaga 1: Delprojektavtal – tunnelbana till Nacka och Gullmarsplan/Söderort

Bilaga 2: Delprojektavtal – tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden

Bilaga 3: Delprojektavtal – tunnelbana till Järfälla/Barkarby