

Landstingsstyrelsens förslag till beslut

Tilläggsavtal nr 2 till genomförandeavtal för Citybanan i Stockholm, del kommungränsen Stockholm/Solna-Älvsjö

Föredragande landstingsråd: Catharina Elmsäter-Svärd

Ärendet

Lanstingsdirektören har inkommit med förslag att tilläggsavtal nr 2 till genomförandeavtal för Citybanan i Stockholm, del kommungränsen Stockholm/Solna –Älvsjö mellan Stockholms läns landsting, Stockholms kommun och Banverket, godkänns.

Förslag till beslut

Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta

att godkänna tilläggsavtal nr 2 till genomförandeavtal för Citybanan i Stockholm mellan Stockholms läns landsting, Stockholms kommun och Banverket.

I april 2005 godkände landstingsfullmäktige en principöverenskommelse mellan Stockholms läns landsting, Stockholms stad och Banverket om finansiering m m av Citybanan. Vidare har landstingsfullmäktige i maj 2007 godkänt en avsiktsförklaring om kommunal medfinansiering av Citybanan. I mars 2008 godkände landstingsfullmäktige tilläggsavtal nr 1 som bl a innebar förbättrad trafikmiljö på stationerna och minskad påverkan för resenärer och andra berörda under byggtiden.

Citybanan är ett nationellt projekt som inte bara kommer att förbättra förutsättningarna för pendeltågs- och regionalstågstrafiken i Stockholmsområdet och Mälardalen utan för järnvägstrafiken i stora delar av Sverige.

Bilagor

- 1 Tilläggsavtal nr 2 till genomförandeavtal
- 2 Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande

LS 1003-0318

Banverket är huvudfinansiär av projekt Citybanan samt ansvarar för alla delar av projektet som inte faller under landstingets eller Stockholms stads ansvar.

I genomförandeavtalet med tilläggsavtal nr 1 finns beslutat att det ska finnas två uppgångar vid Station City. En mot Vasagatan i fastigheten Orgelpipan 6 (OP6) och en mot Klarabergsgatan i fastigheten Orgelpipan 5 (OP5).

Jernhusen Stockholm R AB avser att utveckla området kring Centralstationen och har med detta syfte inlett ett samarbete med Banverket. Efter förhandlingar har landstinget, Stockholms stad och Banverket enats om att förändra stationsutformningen avseende Station Citys södra utgång.

Förslaget innebär att ett nytt tilläggsavtal träffas som innebär att stationsuppgången i OP5 utgår och att stationsuppgången i OP6 utökas. Det innebär att en stor utgång kommer att byggas mot Vasagatan och en stor utgång mot Klarabergsgatan. Utökningen av stationsuppgången i OP 6 medför att Station Citys södra stationsuppgång blir större och mer ändamålsenlig jämfört med tidigare planering.

AB Storstockholms Lokaltrafik har deltagit i förhandlingarna och säkerställt att den nya utformningen uppfyller de olika krav som ställs på en modern station när det bl a gäller resandeflöden, utrymningsvägar och tillgänglighet.

Parterna är i tilläggsavtalet överens om att förändringarna i tilläggsavtal nr 2 inte föranleder någon kostnadsreglering mellan parterna. Det har inte heller skett någon förändring i avtalet när det gäller Banverkets ansvar gentemot Stockholms läns landsting att projektera och bygga klart stationen.

Den föreslagna ändringen måste för att förverkligas godkännas av samtliga berörda parter. Samtliga beslut ska fattas under våren 2010.

Behandling i landstingsstyrelsen

Landstingsrådsberedningen behandlade ärendet den 14 april 2010.

Landstingsstyrelsen behandlade ärendet den 20 april 2010.

Ärendet och dess beredning

Landstingsdirektören har i tjänsteutlåtande den 31 mars 2010 (bilaga) föreslagit landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta *att* godkänna tilläggsavtal nr 2 till genomförandeavtal för Citybanan i Stockholm mellan Stockholms läns landsting, Stockholms kommun och Banverket.

Mellan svenska staten genom Banverket, nedan kallat **Banverket**, Stockholms läns landsting, nedan kallat **SLL**, och Stockholms kommun genom dess exploateringsnämnd (tidigare marknämnden), nedan kallad **Staden**, har träffats följande

TILLÄGGSAVTAL nr 2

till

Genomförandeavtal för Citybanan i Stockholm del kommungränsen Stockholm/Solna – Älvsjö

I. BAKGRUND

Tilläggsavtalets syfte

Parterna träffade den 20 juni 2006 ett genomförandeavtal för Citybanan i Stockholm, del kommungränsen Stockholm/Solna – Älvsjö, kompletterat med tilläggsavtal nr 1, träffat den 7 april 2008, nedan gemensamt kallade **Genomförandeavtalet**. I Genomförandeavtalets var parterna överens om att delar av Station Citys södra uppgång skulle placeras inom fastigheten Orgelpipan 5.

Parterna har nu enats om att förändra läget för Station Citys södra uppgång, genom att uppgången i fastigheten Orgelpipan 5 utgår och att uppgången i fastigheten Orgelpipan 6 istället utökas. I samband med detta har ett särskilt servitutsavtal för SLL:s räkning avseende vissa utrymmen inom Orgelpipan 6 upprättats. Parterna är överens om att den nu överenskomna utökade stationsuppgången i Orgelpipan 6 ger likvärdig funktion som den tidigare utformningen med uppgångar i både Orgelpipan 5 och Orgelpipan 6. Parterna är vidare överens om att förändringen inte föranleder någon kostnadsreglering mellan parterna.

Mot denna bakgrund träffar parterna detta tilläggsavtal nr 2 som kompletterar och förändrar Genomförandeavtalet på det sätt som framgår nedan. I övrigt skall Genomförandeavtalet gälla oförändrat.

Organisatorisk förändring hos avtalsparten svenska staten

Riksdagen har beslutat att Banverket och Vägverket ska läggas ned. Verksamheten vid de båda verken ska föras över till Trafikverket som inrättas den 1 april 2010. För det fall den verksamhet hos Banverket som detta avtal avser skulle övergå till Trafikverket under avtalstiden, godkänner avtalsparterna att Trafikverket inträder i avtalsförhållandet på oförändrade villkor istället för Banverket.

II. KOMPLETTERING AV GENOMFÖRANDEAVTALET

A. Paragrafer i Genomförandeavtalet som får ändrad lydelse

Förändringen av den södra stationsuppgången för Station City föranleder att Bilaga 12 byts ut mot en ny bilaga, Bilaga 26 (se avsnitt B nedan). Detta har fått till följd att hänvisning till Bilaga 12 i § 2 har ersatts med hänvisning till den nya Bilaga 26. Parterna är överens om att § 2 i Genomförandeavtalet efter denna ändring har lydelse enligt nedan.

cef WA M PC

§ 2 DEFINITIONER

Följande begrepp skall i detta Genomförandeavtal ha den betydelse som anges nedan, såvida inte annat framgår av omständigheterna eller särskilt anges.

Citybanan avser de anläggningar som beskrivs i § 4 nedan.

Citybaneprojektet avser planering, projektering, upphandling, byggande och driftsättning av Citybanan.

Detaljplanerna avser de förslag till detaljplaner som anges i § 5.1 nedan.

Etapp 2 avser den planerade framtida utbyggnaden av Citybanan vid Stationerna Odenplan, Stockholms södra och Årstaberget med ytterligare plattformar och spår.

Intrångsavtalet avser avtal rörande planerade och oplanerade störningar och/eller inskränkningar i den av SLL bedrivna tunnelbane- och busstrafiken, som Banverket och SLL har ingått denna dag.

Ledningsgruppen avser den partsgemensamma grupp som efter Startdagen skall leda det fortsatta arbetet med Stationerna. Se vidare definition § 9.2.

Principöverenskommelsen avser den principöverenskommelse rörande finansiering mm av Citybanan, som träffades mellan Banverket, SLL och Staden den 21 mars 2005.

Samarbetsavtalet avser det samarbetsavtal som träffades mellan Banverket, SLL och Staden den 10 juni 2005.

SL avser AB Storstockholms Lokaltrafik (org.nr. 556013-0683).

SH Stationer avser systemhandling för stationerna City och Odenplan. Omfattningen av SH Stationer vid tidpunkten för tecknande av tilläggsavtal nr 2 till Genomförandeavtalet framgår av Bilaga 26 med följande reservation. Sedan godkännandet av SH Stationer har parterna gjort ett antal överenskommelser om justeringar av SH Stationer, i enlighet med de principer för verifiering som anges i § 10.2, fjortonde stycket nedan. Dessa justeringar framgår inte av Bilaga 26.

Startdagen avser den dag från vilken detta Genomförandeavtal börjar gälla, första helgfria vardag som infaller efter det att Genomförandeavtalet godkänts av samtliga parter enligt § 15.1 nedan.

Stationerna avser stationerna City och Odenplan såsom dessa närmare anges i SH Stationer, och de reservationer som framgår av § 10.2.

Stationsgruppen avser den partsgemensamma arbetsgrupp som skall verifiera och stödja att avtalade funktionskrav upprätthålls under hela projektiden.

Tidplanen avser den övergripande tidplan för Citybaneprojektets genomförande som framgår av Bilaga 21.

Förändringen av den södra stationsuppgången för Station City föranleder att Bilaga 12 byts ut mot en ny bilaga, Bilaga 26 (se avsnitt B nedan). Detta har fått till följd att hänvisning till Bilaga 12 i § 4.1 har ersatts med hänvisning till den nya Bilaga 26. Parterna är överens om att § 4.1 i Genomförandeavtalet efter denna ändring har lydelse enligt nedan.

Handwritten signature/initials

4.1 Omfattning, allmänt

Citybanan består av en komplett driftsatt dubbelspårig järnväg, huvudsakligen i tunnel, mellan Tomtebodavägen i norr till station Stockholms södra i söder, samt en komplett planskild järnvägs korsning på bro mellan Årstabron och Älvsjö station. Dessutom ingår de två nya Stationerna Odenplan och City. Citybanans sträckning och omfattning framgår av Bilaga 1 och Bilaga 26.

Parterna är medvetna om att Citybanan till viss del även ligger inom Solna kommun. För att reglera genomförandet av Citybaneprojektet inom Solna kommun har ett särskilt genomförandeavtal upprättats mellan Banverket och Solna kommun.

Den utökade stationsuppgången inom Orgelpipan 6 kräver att en ny detaljplan tas fram för fastigheten. Med anledning av detta har Genomförandeavtalets § 5.1 fått ett nytt sista stycke. Parterna är överens om att § 5.1 i Genomförandeavtalet efter denna ändring har lydelse enligt nedan.

5.1 Detaljplan

Banverket har 2003-12-19 träffat ett detaljplaneavtal med stadsbyggnadsnämnden.

Parterna förbinder sig ömsesidigt att verka för att tillägg till detaljplaner för Citybanan, delsträckor Vasastaden, Norrmalm och Södermalm, antages och vinner laga kraft i huvudsaklig överensstämmelse med detaljplane förslag TDp 2004-02487-54 (Vasastaden), TDp 2004-02488-54 (Norrmalm) och TDp 2004-02489-54 (Södermalm) ("Detaljplanerna"). Förslag till detaljplanekartor bifogas, Bilaga 3.

Vad som sägs i andra stycket ovan skall även gälla eventuella detaljplaner för sträckan Årstabron-Älvsjö.

Vad som sägs i andra stycket ovan skall även gälla för tillägg till detaljplan för Orgelpipan 6 mm, TDp 2007-40306-54. Detaljplane karta bifogas, Bilaga 23.

I Genomförandeavtalets § 6.2 åtog sig Staden att på Banverkets bekostnad inlösa tomträtten till fastigheten Orgelpipan 5. I § 6.3 var parterna ense om att Orgelpipan 5 sedermera skulle överlåtas till SLL. Då detta inte längre är aktuellt har denna paragraf skrivits om och fått en mer generell lydelse. Parterna är överens om att § 6.2 i Genomförandeavtalet efter denna ändring har lydelse enligt nedan.

6.2 Inlösen av tomträtt

Om tomträtter upplåtna av Staden behöver lösas in för att Citybaneprojektet skall kunna genomföras skall Staden ansvarar för att dessa tomträtter inlöses. Stadens kostnader för inlösen av dessa tomträtter skall, jämte ersättning för det marknads-mässiga markvärdet vid Startdagen vidarefaktureras Banverket i enlighet med § 11.1 nedan. Staden skall ge SLL och Banverket full insyn i affären, i den utsträckning reglerna om offentlighet och sekretess medger detta.

ef W M ft

I Genomförandeaftalet § 6.3 var parterna ense om att Orgelpipan 5 och delar av Vasastaden 1:19 sedermera skulle överlåtas till SLL. Då detta inte längre är aktuellt beträffande Orgelpipan 5 har denna paragraf skrivits om. Vidare har den tidigare Bilaga 10 ersatts av en ny bilaga, Bilaga 25 (se avsnitt B nedan). Parterna är överens om att § 6.3 i Genomförandeaftalet efter denna ändring har lydelse enligt nedan.

6.3 Framtida överlåtelse av mark

Parterna är ense om att äganderätten till erforderliga delar av fastigheten Vasastaden 1:19, som på bilagda principskisser, Bilaga 25, markerats som biljetthall, sedermera skall tillkomma SLL utan särskild kostnad för SLL. Lämplig fastighetsbildning skall ske i samråd mellan parterna. I den mån fastighetsbildning förutsätter ändrad detaljplan för den aktuella fastigheten skall parterna verka för att sådan detaljplan antages och vinner laga kraft.

Förändringen av den södra stationsuppgången för Station City föranleder att Bilaga 5 byts ut mot en ny bilaga, Bilaga 24, samt att Bilaga 10 byts ut mot en ny bilaga, Bilaga 25 (se avsnitt B nedan). Detta har fått till följd att hänvisning till Bilaga 5 i § 4.1 har ersatts med hänvisning till den nya Bilaga 24, samt att Bilaga 10 i § 4.1 har ersatts med hänvisning till den nya Bilaga 25. Parterna är överens om att § 6.4 i Genomförandeaftalet efter denna ändring har lydelse enligt nedan.

6.4 Servitut

Staden upplåter härmed, såsom ägare av berörda fastigheter, utan ersättning, servitut till förmån för Banverkets fastighet Norrmalm 5:1, eller annan fastighet som bildas för Citybanan, inom de delar av Stadens fastigheter som markerats på bilagda kartor, Bilaga 4. Servitutet innebär rätt för Banverket att för all framtid anlägga, underhålla, förnya och ständigt äga tillträde till underjordisk järnvägstunnel med skyddszon och övriga tillhörande anläggningar i huvudsak enligt bilagda beskrivning/principskiss, Bilaga 4.

Staden upplåter härmed, såsom ägare av berörda fastigheter, utan ersättning, servitut till förmån för Banverkets fastighet Norrmalm 5:1, eller annan fastighet som bildas för Citybanan, inom de delar av Stadens fastigheter Vasastaden 1:19, Vasastaden 1:20, Vasastaden 1:99, Syrenen 2, Valkyrian 19, Resedan 2, Orgelpipan 4, Orgelpipan 5, Orgelpipan 6, Orgelpipan 7, Norrmalm 4:51, Norrmalm 4:53, Norrmalm 4:58, Norrmalm 4:60 och Norrmalm 1:129 som markerats på bilagda kartor, Bilaga 24. Servitutet innebär rätt för Banverket att för all framtid anlägga, underhålla, förnya och ständigt äga tillträde till stationsanläggningar med skyddszon och tillhörande anläggningar i huvudsak enligt bilagda principskiss, Bilaga 24.

Staden upplåter härmed såsom ägare av berörda fastigheter, utan ersättning, servitut till förmån för SLL:s fastighet Ladugårdsgärdet 1:29, inom de delar av Stadens fastigheter Vasastaden 1:19, Vasastaden 1:20, Vasastaden 1:99 och Syrenen 2 som i huvudsak markerats på bilagda karta, Bilaga 24. Servitutet innebär rätt för SLL att för all framtid anlägga, underhålla, förnya och ständigt äga tillträde till stationsanläggningar med skyddszon och tillhörande anläggningar i huvudsak enligt bilagda beskrivning/principskiss, Bilaga 24.

EF 111 17 16

Slutlig gränsdragning av servitutsområden för stationsanläggningar som berör Banverkets och SLL:s delar enligt denna § 6.4, andra och tredje stycket ovan, utformas gemensamt i kommande ansökan om fastighetsbildningsförrättning. Gränsdragningen skall i huvudsak följa de principer som anges i Bilaga 25.

För berörda fastigheter Gamla Stan 1:34, Riddarholmen 1:30, Riddarholmen 1:31, Södermalm 1:23 och Södermalm 4:39 är lagfartförhållandena ej utredda. Ägare är antingen Staden eller staten, genom SFV. I den mån Staden är ägare till dessa fastigheter upplåter Staden servitut även för dessa fastigheter, till förmån för fastigheten Norrmalm 5:1, eller annan fastighet som bildas för Citybanan, och på samma villkor som enligt första stycket ovan. I den mån SFV är ägare till nämnda fastigheter skall Staden verka för att SFV upplåter servitut för fastigheterna på samma villkor som Staden enligt första stycket ovan.

För de berörda fastigheter som Staden upplåtit med tomträtt gäller följande, beträffande servitut enligt första och andra stycket ovan. Servitut skall i första hand upplåtas i fastigheten genom fastighetsbildningsförrättning. I det fall åtkomst erfordras i byggnad skall avtalsservitut, som godkänns av Staden, upprättas med respektive tomträttshavare. Banverket har huvudansvaret för förhandlingar med respektive tomträttshavare, samt framtagande av förslag till erforderliga avtal. Det åligger dock Staden att teckna erforderliga tilläggsavtal till tomträttsavtal med respektive tomträttshavare. Banverket skall ersätta Staden för intäktsbortfall avseende de tomträtter som påverkas eller berörs, och för eventuella ersättningsanspråk eller anspråk i annan form som tomträttshavare eller tredje man kan komma rikta mot Staden med anledning av Citybanan och/eller Citybaneprojektet. Om tomträttshavare eller annan nyttjanderättshavare ställer sådana anspråk mot Staden skall Staden omgående transportera anspråken vidare till Banverket. Banverket skall hålla Staden informerad om hur sådana ärenden hanteras. Om Banverket, för att förebygga anspråk, tar upp förhandlingar med tomträttshavare eller annan nyttjanderättshavare, skall Banverket omgående informera Staden om detta. Genomförs förändringar som mer än marginellt påverkar Staden skall Banverket ersätta Staden i den mån förändringen medför ekonomisk skada för Staden.

Parterna är överens om att skyddszonen enligt denna § 6.4, första, andra och tredje stycket ovan, skall definieras på ett sådant sätt att Stadens och tomträttshavarnas dispositionsrätt och förfogandemöjligheter över de belastade fastigheterna/tomträtterna inte inskränks eller äventyras med avseende på fastigheternas/tomträtternas huvudsakliga ändamål, faktiska nuvarande användning enligt gällande detaljplan. Vid framtida användning av fastigheterna/ tomträtterna enligt vid varje tidpunkt gällande detaljplan får åtgärder för genomförande av detaljplan och förfogande över fastigheterna/tomträtterna, efter i god tid genomfört samråd med rättighetshavaren, utifrån dennes ansvar för anläggningens säkerhet, utföras inom skyddszonen, om åtgärden inte allvarligt och permanent äventyrar Citybanans drift och bestånd.

Förändringar av befintliga servitut och andra nyttjanderätter och rättighetsområden som Staden och SLL innehar och som kan komma att beröras av nyupplåtna servitut enligt denna § 6.4 skall så långt möjligt anpassas efter Citybanans sträckning. Nya

Handwritten signature and initials: J. V. M. 17/16

upplåtelser skall ske utan ersättning mellan parterna. Banverket respektive SLL ansvarar på egen bekostnad för att erforderlig anpassning av dessa rättigheter sker.

Parterna är medvetna om att mindre förändringar i servitutsområden enligt denna § 6.4 kan komma att uppstå i samband med kommande fastighetsbildningsförrättningar enligt § 6.7 nedan.

Då den bebyggda delen av Orgelpipan 5 inte längre skall ingå i Citybanan föreligger inget behov av att evakuera denna fastighet. Stadens tidigare åtagande att sköta denna evakuering skall därmed upphöra. Parterna är överens om att § 6.8 i Genomförandeavtalet efter denna ändring har lydelse enligt nedan.

6.8 Evakueringar, miljöskada

Banverket ansvarar för all erforderlig tillfällig och permanent evakuering av befintliga verksamheter, erforderliga åtgärder för undvikande av miljöskada, som kan uppstå i samband med Citybaneprojektet, med undantag för följande:

- Staden ansvarar för erforderlig evakuering av verksamheter som upplåtits på offentlig plats, som förvaltas av Staden.
- SLL ansvarar för erforderliga evakueringar av SL:s hyresgäster och andra nyttjanderättshavare.

Evakueringar enligt denna § 6.8 skall ske enligt en av parterna gemensamt upprättad evakueringstidplan. Stadens och SLL:s kostnader för åtaganden enligt denna § 6.8 skall, jämte uteblivna framtida hyresintäkter för SLL samt de kostnader som Staden fram till 2006-06-30 haft för evakuering av lokaler i fastigheten Orgelpipan 4, vidarefaktureras Banverket i enlighet med § 11.1 nedan.

Staden skall verka för att lägenheter och lokaler som ägs av Staden, eller av bolag majoritetsägda av Staden, kan nyttjas för erforderlig tillfällig evakuering av hyresgäster som berörs av Citybaneprojektet.

Förändringen av den södra stationsuppgången för Station City föranleder att Bilaga 12 byts ut mot en ny bilaga, Bilaga 26, att Bilaga 15 byts ut mot en ny bilaga, Bilaga 27, samt att Bilaga 16 byts ut mot en ny bilaga, Bilaga 28 (se avsnitt B nedan). Detta har fått till följd att hänvisning till Bilaga 12 i § 10.2 har ersatts med hänvisning till den nya Bilaga 26, att hänvisning till Bilaga 15 i § 10.2 har ersatts med hänvisning till den nya Bilaga 27, samt att hänvisning till Bilaga 16 i § 10.2 har ersatts med hänvisning till den nya Bilaga 28. Parterna är överens om att § 10.2 i Genomförandeavtalet efter ovan nämnda ändring har lydelse enligt nedan.

10.2 Stationernas utformning

Banverket skall utföra stationerna så att de får den omfattning och funktion som framgår av SH Stationer, med de undantag och tillägg som framgår av denna § 10.2. Omfattningen av SH Stationer vid tidpunkten för tecknande av tilläggsavtal nr 2 till Genomförandeavtalet framgår av Bilaga 26 med följande reservation. Sedan godkännandet av SH Stationer har parterna gjort ett antal överenskommelser om justeringar av SH Stationer, i enlighet med de principer för verifiering som anges i § 10.2, fjortonde stycket nedan. Dessa justeringar framgår inte av Bilaga 26.

Handwritten signature and initials

Till grund för SH Stationer har legat skriften "SL:s funktionella krav på Citybanans stationer – alternativ lösning", Bilaga 2A, vilken innehåller de funktionella krav på Stationerna som SLL har formulerat och som parterna är överens om i allt väsentligt ska uppfyllas, med undantag för vad som framgår av Bilaga 27.

I arbetet med SH Stationer har särskilt nedanstående frågeställningar (a-h) ur Bilaga 2A gemensamt utretts och klarlagts.

- a. Lufthastigheter inom Stationerna.
- b. Kontroll av luft-, energi- och emissionsflöden mellan Citybanan och T-banan.
- c. Ventilationskrav för Stationerna avseende PM₁₀, luftomsättningar, luftflöde och temperatur.
- d. Stomljudskrav, bakgrundsljudnivå (buller från tåg, och från angränsande tunnelbana), utöver i juni 2006 överenskomna åtgärder.
- e. Möjligheten att anordna kommersiella ytor (servicecenter), utöver i juni 2006 överenskommen omfattning.
- f. Betonginklädnad (mellangjutning) i rulltrappsschakt från mellanplan och uppåt.
- g. Krav på överblickbarhet på plattformar (minimera bergpelare).
- h. Eventuella förberedelser för avskiljning av plattform med glasvägg.

En sammanfattning av överenskomna tekniska lösningar för ovanstående punkter a-d finns bilagd till detta avtal, Bilaga 27. Av bilagan framgår även vilken teknisk prestanda dessa lösningar beräknas ge. För att denna tekniska prestanda skall kunna uppnås förutsätts dock att plattformsväggar, punkt h, uppförs i enlighet med vad som framgår av Bilaga 27.

Parterna förklarar sig härmed godta den tekniska prestanda som framgår av Bilaga 27, och godkänner härmed att de tekniska lösningar som nämns i fjärde stycket ovan, inklusive uppförande av plattformsväggar, genomförs. Banverket ansvarar för att Stationerna vid driftsättning inte strider mot nu, november 2007, gällande lagstiftning avseende partikelhalt (PM₁₀) i inomhusluften.

Kostnaden för de överenskomna tekniska lösningarna har nu lagts in i Citybanaprojektets budget. Banverket skall aktivt verka för att överenskommen teknisk prestanda i denna del förbättras med beaktande av överenskommen finansiering och Tidplan.

Parterna är överens om att i Station City inte anordna servicecenter utöver i juni 2006 överenskommen omfattning, punkt e ovan. I Station Odenplan är parterna nu överens om att inte anordna servicecenter. I budgeten för Stationerna ingår därför enbart servicecenter i Station City omfattande 240 m², samt kundservicemoduler på båda Stationerna.

Teknisk lösning för ovanstående punkter f-g ovan framgår av SH Stationer.

I och med tecknande av tilläggsavtal nr 1 till Genomförandavtalet 2008-04-07 godkände Staden och SLL SH Stationer, med de justeringar och tillägg som framgår av denna § 10.2, stycke 1-8 ovan. I och med Stadens och SLL:s godkännande av SH Stationer inkl tilläggsbeställningarna har Banverket erhållit dellikvid i enlighet med § 11.5 nedan.

Parterna är nu överens om att Station Citys entré i korsningen Vasagatan/Klara Vattugränd, samt Station Citys entré mot Klarabergsgatan skall samlas inom fastigheten Orgelpipan 6, och ges en utformning i enlighet med vad som framgår av Bilaga 28. Parterna är överens om att det som sägs i detta stycke är att likställa med godkännande av systemhandling för de delar av Station City som framgår av Bilaga 28.

ef HIA M P

Arbetet med bygghandlingsprojekteringen ska präglas av att finna kostnadseffektiva lösningar, ur såväl projekt- som driftkostnadsperspektiv, och som uppfyller avtalade funktionskrav och inriktningsmål.

SLL:s och Stadens verifiering av handlingar ska ske i syfte att säkerställa att Stationerna uppfyller avtalad omfattning och funktion, enligt SH Stationer med de tillägg och ändringar som framgår av Bilaga 27 och Bilaga 28.

Avvikelse från den omfattning eller funktion av Stationerna som anges i Bilaga 2A, utöver redan överenskomna avvikelser i enlighet med Bilaga 27, får endast ske efter skriftlig instruktion från SLL.

Banverket har inom uppdraget såsom genomförare möjlighet att med bibehållen funktion för Stationerna, enligt Bilaga 2A, Bilaga 27, Bilaga 28 och SH Stationer, efter vunna erfarenheter i projektet välja alternativa utformningar och utföranden. Verifiering ska ske i Stationsgruppen innan alternativa utformningar och utföranden genomförs.

Förändringen av den södra stationsuppgången för Station City föranleder att Bilaga 15 byts ut mot en ny bilaga, Bilaga 27. Detta har fått till följd att hänvisning till Bilaga 15 i § 11.2 har ersatts med hänvisning till den nya Bilaga 27. Parterna är överens om att § 11.2 i Genomförandeavtalet efter ovan nämnda ändring har lydelse enligt nedan.

11.2 SLL:s och Stadens finansiella ansvar

SLL och Staden åtar sig enligt detta Genomförandeavtal att delfinansiera Stationerna med 3 950 miljoner kronor i prisnivå 2005-06-30, vilket motsvarar knappt 80 procent av den totala kostnaden för Stationerna i det kalkylunderlag som fanns för handen vid Genomförandeavtalets tecknande. SLL:s andel uppgår till 3 060 miljoner kronor och Stadens till 890 miljoner kronor. Dessa belopp är fasta och ska inte justeras under några omständigheter med undantag av vad som anges under §§ 11.3 och 11.5 nedan.

I fördelningen mellan SLL och Staden har Staden tillgodoräknats 100 miljoner kronor i prisnivå 2004-01-01 avseende avgifter för byggetablering m.m. som Staden i enlighet med § 6.1 ovan inte belastar Citybaneprojektet med.

Utöver de fasta beloppen ovan åtar sig Staden och SLL att till 85 % finansiera kostnader för den planerade påverkan på länets kollektivtrafik, inkl. kostnader för tillfälliga utrymningar av tunnelbanestationer som Citybaneprojektet kommer att medföra. SLL:s och Stadens ansvar enligt detta stycke begränsas dock till 340 miljoner kronor i prisnivå 2005-06-30, varav SLL svarar för 75 % upp till 255 miljoner kronor och Staden för 25 % upp till 85 miljoner kronor. Kostnader utöver dessa belopp svarar Banverket ensamt för. Det är parternas gemensamma intention att försöka begränsa de planerade störningarna så mycket som möjligt.

SLL åtar sig utöver vad som regleras ovan också att finansiera det kontroll- och övervakningsprogram som i Intrångsavtalet överenskommit med Banverket med ett fast belopp om 70 miljoner kronor i prisnivå 2005-06-30.

För att de plattformsväggar, som parterna enligt § 10.2 ovan kommit överens om skall uppföras på Stationerna, skall fungera som avsett krävs anpassning av SLL:s

ef HAA M 10

rullande materiel inklusive åtgärder i järnvägsanläggningen i enlighet med Bilaga 27. SLL skall utöver vad som regleras ovan ensamt svara för kostnaderna för dessa åtgärder.

För de cykelparkeringar som parterna enligt § 10.13 ovan kommit överens om skall byggas, finns i budgeten för Stationerna avsatt en fast kostnad om 38 miljoner kronor i prisnivå 2005-06-30. Parterna är medvetna om att fördyringar av kostnads-läget, problem med markåtkomst mm kan komma att påverka den slutliga omfattningen av cykelparkeringarna. Inträffar detta skall Banverket samråda med Staden om vilka prioriteringar som skall göras för att i denna del hålla budgeten.

Förändringen av den södra stationsuppgången för Station City föranleder att Bilaga 15 byts ut mot en ny bilaga, Bilaga 27. Detta har fått till följd att hänvisning till Bilaga 15 i § 11.3 har ersatts med hänvisning till den nya Bilaga 27. Parterna är överens om att § 11.3 i Genomförandeaftalet efter ovan nämnda ändring har lydelse enligt nedan.

11.3 Förändring av SLL:s och Stadens finansiella åtagande

Parterna är eniga om att uppta särskild förhandling rörande fördelning av de stationskostnader som mer långtgående myndighetskrav/villkor enligt posterna j-l nedan kan medföra.

- j. Mer långtgående krav från tillsynsmyndigheten än vad Banverket föreslår i sitt kontroll- och åtgärdsprogram för buller.
- k. Mer långtgående villkor från domstol än vad som förutsatts i miljöprövningar för vattenverksamheter.
- l. Mer långtgående krav från myndigheter rörande de plattformsväggar som parterna enligt § 10.2 ovan kommit överens om skall uppföras på Stationerna, än vad som förutsatts i Bilaga 27, beträffande säkerhet, inomhusmiljö, begränsningar i tågtrafik eller annat nyttjande av anläggningen.

Kostnader som är föranledda av SLL:s eller Stadens ändrade krav på Stationernas utformning eller funktion skall bäras ensamt och fullt ut av den part som begär förändringen, om inte annat överenskommes mellan parterna.

Förändringen av den södra stationsuppgången för Station City föranleder att Bilaga 10 byts ut mot en ny bilaga, Bilaga 25 (se avsnitt B nedan). Detta har fått till följd att hänvisning till Bilaga 10 i § 4.1 har ersatts med hänvisning till den nya Bilaga 25. Parterna är överens om att § 12.1 i Genomförandeaftalet efter denna ändring har lydelse enligt nedan.

12.1 Ägande

Citybanan skall i sin helhet ägas av Banverket, med följande undantag.

SLL skall äga:

- De delar av biljetthallar, tunnlar, förbindelsegångar och teknikutrymmen som framgår av gränsdragningsritningar enligt Bilaga 25 och gränsdragningslista, Bilaga 20.
- Inom Stationerna fast och lös inredning, stomkompletteringar och ytskikt i biljetthallar, tunnlar, förbindelsegångar och på plattformar samt samtliga

Handwritten signature and initials: JWA M 16

rulltrappor, rullband och hissar med tillhörande utrustning och kablage, i enlighet med gränsdragningslista, Bilaga 20.

- Kanaler i mark ovanför bergytan för brandgasventilation samt tillhörande ventilationstorn ovan mark, i den mån dessa anläggningar ligger i direkt anslutning till del av Station som enligt definition i denna § 12.1 ägs av SLL.

SLL medger, såsom ägare av befintliga tunnelbaneanläggningar, Banverket rätt att inom Citybaneprojektet utföra till- och ombyggnader av befintliga tunnelbaneanläggningar vid Stationerna. Gränsdragningen mellan Citybanan, å ena sidan, och tunnelbanestation Odenplan respektive tunnelbanestation T-centralens södra och västra biljetthallar, samt anslutning till T-centralens befintliga stationsanläggning jämte förbindelsegång, å andra sidan, framgår av Bilaga 20 och Bilaga 25.

B. Bilagor till Genomförandavtalet som ersätts

Parterna är överens om att Genomförandavtalets Bilaga 5 skall ersättas av en ny bilaga, Bilaga 24, vilken finns bilagd till detta tilläggsavtal.

Parterna är överens om att Genomförandavtalets Bilaga 10 skall ersättas av en ny bilaga, Bilaga 25, vilken finns bilagd till detta tilläggsavtal.

Parterna är överens om att Genomförandavtalets Bilaga 12 skall ersättas av en ny bilaga, Bilaga 26, vilken finns bilagd till detta tilläggsavtal.

Parterna är överens om att Genomförandavtalets Bilaga 15 skall ersättas av en ny bilaga, Bilaga 27, vilken finns bilagd till detta tilläggsavtal.

Parterna är överens om att Genomförandavtalets Bilaga 16 skall ersättas av en ny bilaga, Bilaga 28, vilken finns bilagd till detta tilläggsavtal.

III. TILLÄGGSAVTALETS GILTIGHET

Detta tilläggsavtal är till alla delar förfallet utan ersättningsrätt för någondera parten om inte

dels Banverkets styrelse senast 2010-06-30 godkänner avtalet,

dels Stockholms landstingsfullmäktige senast 2010-06-30 godkänner avtalet genom beslut som senare vinner laga kraft,

dels Stockholms exploateringsnämnd senast 2010-06-30 godkänner avtalet genom beslut som senare vinner laga kraft,

dels detaljplan enligt § 5.1 fjärde stycket ovan, antagen av Stockholms stadsbyggnadsnämnd 2010-03-25, vinner laga kraft.

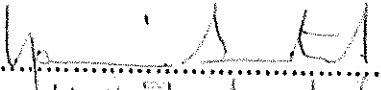
* * * * *

ef *WIA* *07* *10*

Detta avtal har upprättats i tre likalydande exemplar av vilka parterna tagit var sitt.

Stockholm den 26 mars 2010

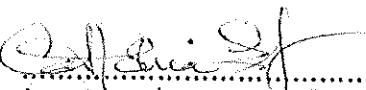
För svenska staten genom Banverket


 (Kjell-Åke Averstam)

()

Stockholm den 26 mars 2010

För Stockholms läns landsting



 (Catharina Elmström-Sjöd)

()

Stockholm den 26 mars 2010

För Stockholms kommun
genom dess exploateringsnämnd


 (Lars Berglund)


 (Peter Gränström)

BILAGOR:

23. Detaljplan Orgelpipan 6, antagen 2010-03-25
24. Servitutsområden – servitut upplåtna till förmån för SLL och Banverket (förteckning, och kartor) 2010-03-26
25. Gränsdragning, ägande Stationer (principritningar) 2010-03-26
26. Utdrag ur SH Stationer (ritningar), 2010-03-26
27. Tekniska lösningar för punkterna a– d och h, 2010-03-26
28. Ny entré för tunnelbanan och Citybanan, gemensam biljetthall vid Vasagatan och uppgång mot Klarabergsgatan, 2010-03-26

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande

Förvaltningens synpunkter

Bakgrund

Efter godkännande av landstingsfullmäktige träffade Stockholms läns landsting, Stockholms kommun och Banverket den 20 juni 2006 ett genomförandeavtal för Citybanan i Stockholm.

Genomförandeavtalet reglerar Stockholms läns landstings och Stockholms kommuns medfinansiering av genomförandet av Citybaneprojektet och fastställer att Banverket har huvudansvaret för projekteringen av Citybanan. I fråga om stationernas utformning avtalades i genomförandeavtalet att vissa inriktningsmål avseende stationernas utformning ytterligare skulle utredas och klarläggas.

Efter godkännande av landstingsfullmäktige träffade därför parterna den 7 april 2008 tilläggsavtal nr 1 till genomförandeavtalet varmed flera sådana inriktningsmål fastställdes.

I genomförandeavtalet med tilläggsavtal nr 1 beslutades att det ska finnas två stationsutgångar vid Station Citys södra uppgång. En mot Vasagatan i fastigheten Orgelpipan 6 (OP 6) och en mot Klarabergsgatan i fastigheten Orgelpipan 5 (OP 5).

Ändrad stationsutformning

Stockholms kommun har som ägare av fastigheten OP 6 upplåtit tomträtt i fastigheten till Jernhusen Stockholm R AB. Jernhusen Stockholm R AB avser att utveckla området kring Centralstationen, vilket inkluderar användningen av fastigheten OP 6. I detta syfte har Jernhusen Stockholm R AB inlett ett samarbete med Banverket som ansvarar för projekteringen av Citybanans Station City i OP 6. Samarbetet har lett fram till ett förslag som innebär en förändrad stationsuppgång i OP 6 jämfört med nuvarande planering och beslutade avtal.

Som en konsekvens av detta har förhandlingar förts och lett fram till att Stockholms läns landsting, Stockholms kommun och Banverket enats om att förändra stationsutformningen avseende Station Citys södra uppgång genom att stationsutgången i OP 5 utgår och att stationsutgången i OP 6 istället utökas. Det innebär att stationsuppgången i OP 6 kommer att bli avsevärt större jämfört med nuvarande planering. En stor utgång kommer att byggas mot Vasagatan och en stor utgång mot Klarabergsgatan. För att nå utgången mot Klarabergsgatan går man via rulltrappor genom fastigheten OP 6.

LS 1003-0318

AB Storstockholms Lokaltrafik har deltagit i förhandlingarna mellan parterna och säkerställt att den nya utformningen av Station Citys södra stationsuppgång uppfyller de olika krav som ställs på en modern station vad avser trafikantflöden, utrymningsvägar och tillgänglighet etc.

Tilläggsavtal nr 2

Parterna är i tilläggsavtalet överens om att förändringarna i tilläggsavtal nr 2 inte föranleder någon kostnadsreglering mellan parterna.

Flera bestämmelser i genomförandeavtalet har fått ny lydelse till följd av att Station City inte längre ska ha en stationsuppgång i OP 5. Vilka bestämmelser som ändrats och varför framgår av ingressen till varje bestämmelse i tilläggsavtal nr 2, se bilaga 1. Nya bilagor som bl.a. innehåller ritningar har utarbetats för att återge den förändrade stationslösningen. Även detta har medfört ändringar i avtalstexten.

Det har inte skett någon förändring i avtalet vad avser Banverkets ansvar gentemot Stockholms läns landsting att projektera och bygga klart stationen.

Avtalet förutsätter för sin giltighet att landstingsfullmäktige senast den 30 juni 2010 godkänner avtalet genom beslut som senare vinner laga kraft. Det förutsätter också godkännande av Stockholms kommun samt Banverket senast vid samma datum. Vidare förutsätts att den detaljplan Stockholms kommun antagit den 25 mars 2010 vinner laga kraft.

Ytterligare avtal

Till följd av de ändrade förhållandena i fastigheten OP 6 och den nu ändrade stationsuppgången har ytterligare avtal upprättats för att säkra kollektivtrafikens behov och rätt att använda utrymmena i fastigheten OP 6.

Servitutsavtal

I samband med förhandlingar om tilläggsavtal nr 2 har AB Storstockholms Lokaltrafik upprättat ett särskilt servitutsavtal för Stockholm läns landstings räkning avseende vissa utrymmen inom fastigheten OP 6. Motpart är Jernhusen Stockholm R AB såsom ägare till tomträtten till fastigheten OP 6. Då landstinget är ägare av såväl tunnelbaneanläggningarna som den blivande stationsuppgången för Citybanan regleras i servitutsavtalet upplåtelse av utrymme för anläggande, bibehållande, nyttjande samt framtida underhåll av tunnelbaneanläggningarna och Citybanans uppgång inom tomträtten.

Servitutsavtalets giltighet förutsätter att Stockholms läns landstingsfullmäktige fattat beslut om att godkänna tilläggsavtal nr 2. Det förutsätter

LS 1003-0318

också att servitutsavtalet godkänns av Stockholms kommun såsom fastighetsägare och av Jernhusen Stockholm R AB.

Driftavtal

Vidare har Stockholms läns landsting ingått avtal med Jernhusen Stockholm R AB om ansvar för drift samt kostnadsersättningar rörande servitutsområde upplåtet i fastigheten OP 6. I detta avtal fastställs att Stockholms läns landsting, med vissa begränsningar, ska ansvara för all drift inom servitutsområdet medan Jernhusen Stockholm R AB ska svara för en del av driftskostnaden.

Avslutande synpunkter

Citybanan är ett stort, nödvändigt infrastrukturprojekt för att förbättra trafiksituationen för Stockholmsområdets och även Mälardalens trafikanter.

Den nu föreslagna utformningen av Station Citys södra uppgång innebär en förbättring jämfört med den tidigare valda lösningen med stationsutgångar i både fastigheten OP 5 och fastigheten OP 6. Utökningen av stationsuppgången i OP 6 medför att Station Citys södra stationsuppgång blir större och mer ändamålsenlig jämfört med tidigare planering.

Den nu föreslagna ändringen måste för att förverkligas godkännas av samtliga berörda parter. Förutom godkännande av parterna i genomförandeavtal och tilläggsavtal för Citybanan, dvs. av Stockholms läns landsting, Stockholms kommun och Banverket, krävs även att Jernhusen Stockholm R AB fattar erforderliga beslut. Samtliga beslut ska fattas under våren 2010.

Miljökonsekvenser av beslutet

Beslutet medför oförändrade konsekvenser för miljön.