

Mellan svenska staten genom Banverket, nedan kallat **Banverket**, Stockholms läns landsting, nedan kallat **SLL**, och Stockholms kommun genom dess marknämnd, nedan kallad **Staden**, har, på villkor som anges i § 15.1 nedan, träffats följande

GENOMFÖRANDEAVTAL

för

Citybanan i Stockholm

del kommungränsen Stockholm/Solna - Älvsjö

§ 1

BAKGRUND, FÖRUTSÄTTNINGAR OCH AVTAL

1.1 Bakgrund

Sedan lång tid tillbaka råder brist på spårkapacitet genom den s.k. Getingmidjan i Stockholm mellan Centralstationen och Stockholm Södra. Detta påverkar en stor del av järnvägstrafiken i Sverige negativt och försvårar möjligheterna att bedriva en effektiv järnvägstrafik i Mälardalen.

Regeringen har beslutat att lösningen på kapacitetsproblemen är att leda pendeltågstrafiken genom centrala Stockholm i separata tågtonnar, den s.k. **Citybanan**, enligt bifogad översiktsplan Bilaga 1, som utgör en del av den s.k. Mälartunneln. Regeringen har i mars 2005 givit tillåtlighet till att bygga och driva Citybanan.

I den av regeringen fastställda Framtidsplanen för järnvägen ingår ett stort antal andra järnvägsinvesteringar i Mälardalen som för att nå full effekt förutsätter att Citybanan genomförs.

Citybanan är ett nationellt projekt som kommer att ge positiva effekter för järnvägstrafiken i stora delar av landet. En mer effektiv järnvägstrafik bidrar till att främja regional utveckling och tillväxt i Mälardalen. Citybanan med de nya Stationerna skapar också starka utvecklingsmöjligheter för den lokaltågstrafik i Stockholms län som SLL ansvarar för i egenskap av trafik huvudman. Nya stationslägen i Stockholms centrala delar stärker kommunens utvecklingsmöjligheter och förbättrar trafiksituationen i innerstaden.

Mot denna bakgrund förklarar sig SLL och Staden beredda att bidra till finansieringen av genomförandet av Citybaneprojektet i den utsträckning som anges i detta avtal, medan Banverket har huvudansvaret för genomförandet av projektet.

1.2 Allmänna förutsättningar

Parterna träffade 2005-03-21 en principöverenskommelse rörande finansiering m.m. av Citybanan, nedan kallad **Principöverenskommelsen**. Denna har 2005-06-10 följts upp av ett samarbetsavtal mellan parterna, nedan kallat **Samarbetsavtalet**.

I Principöverenskommelsen kom parterna överens om huvuddragen för genomförandet av projektet att bygga och finansiera Citybanan. Enligt överenskommelsen ansvarar Banverket för planering, projektering, genomförande och driftsättning av Citybanans tågtunnlar, järnvägsanläggning, stationernas plattformar och en förbindelse från plattform till anslutande utrymme/utgång vid respektive station. SLL och Staden ansvarar för de delar av stationerna som Banverket inte ansvarar för. I Principöverenskommelsen stadfästes också inriktningen att Banverket ska färdigprojektera, bygga och driftsätta de två stationerna när väl Genomförandeavtalet är tecknat.

Mot ovanstående bakgrund, på angivna förutsättningar enligt § 3 nedan och som förutsetts i Principöverenskommelsen och Samarbetsavtalet, önskar parterna nu att genom detta Genomförandeavtal avtala hur Citybanan skall förverkligas, och även reglera vissa sammanhängande frågor som t.ex. ansvar för drift, underhåll och framtida förnyelse, samt fastighetsrättsliga frågor som följer av Citybaneprojektet.

1.3 Förutsättningar för utnyttjande av Citybanans infrastrukturkapacitet

Regeringen har i sitt beslut den tredje mars 2005 avseende tillåtlighetsprövning av Citybanan konstaterat att Citybanan är avsedd för pendeltågstrafik.

Parterna anger i Principöverenskommelsen bl.a. följande som bakgrund för genomförandet av Citybanan.

- Lösningen på kapacitetsproblemen är att leda pendeltågstrafiken genom centrala Stockholm i separata tunnlar.
- Citybanan med de nya stationerna skapar också starka utvecklingsmöjligheter för den lokaltågstrafik i Stockholms län som landstinget ansvarar för i egenskap av trafik-huvudman.

I Principöverenskommelsen stipuleras att efter det att pendeltågstunneln tagits i drift kommer SLL inte längre att trafikera Stockholm C och Karlberg, utan lämnar sina utrymmen där. För uppfyllandet av detta villkor är det en förutsättning att hela den pendeltågstrafik som SLL svarar för och avser att driva varaktigt kan utföras på Citybanan.

För närvarande beräknas inom ramen för Citybaneprojektet att kapaciteten vid driftstart är 18 tåg per timme och riktning. Banverkets ambition är att successivt öka kapacitetsutnyttjandet uppemot 24 tåg per timme och riktning vilket motsvarar den teoretiska maxkapaciteten.

Parternas gemensamma intention är att den kapacitet som tillskapas i pendeltågstunneln genom byggandet av Citybanan skall kunna utnyttjas långsiktigt och i sin helhet av den pendeltågstrafik som SLL svarar för och avser att driva. Med pendeltågstrafik avses här sådan lokal och regional trafik för persontransporter som SLL såsom länstrafikansvarig är trafik-huvudman för samt även sådan regional linjetrafik för persontransporter i angränsande län (s.k. snabbpendeltågstrafik) som SLL får utföra och organisera.

I järnvägslagen (2004:519) föreskrivs enligt 6 kap. två olika möjligheter att uppfylla parternas intention om tilldelning av Citybanans infrastrukturkapacitet:

- Enligt 3 § får järnvägsinfrastruktur reserveras för viss järnvägstrafik om det finns alternativ järnvägsinfrastruktur. Pendeltågstrafik anses av parterna ha sådana speciella egenskaper som motiverar att Citybanan reserveras för järnvägstrafikslaget pendeltågstrafik. Vidare anses av parterna att befintliga spår i ytläge utgör alternativ järnvägsinfrastruktur.
- Enligt 21 § kan ramavtal tecknas om utnyttjande av infrastruktur för en längre tid än en tågplanepå period. Ett sådant ramavtal mellan Banverket och SLL som reglerar utnyttjandet av Citybanan torde vara möjligt att ges en giltighetsperiod längre än 10 år eftersom Citybanan förutsätter omfattande och långsiktiga investeringar som omfattar åtaganden i avtal.

Frågan om säkerställandet av pendeltågstrafikens långsiktiga utnyttjande av Citybanans hela kapacitet *skall* avgöras i samband med förhandlingar om att träffa nytt avtal avseende SLLs utnyttjande av statens infrastrukturanläggningar för SLLs pendeltågstrafik före 2010-12-31.

För det fall Citybanans kapacitet inte varaktigt kan utnyttjas för pendeltågstrafik i den utsträckning som förutsatts av parterna i ovanstående gemensamma intention, skall Banverket och SLL uppta förhandling om ekonomisk kompensation för SLL, som grundar sig på att faktiskt tilldelad kapacitet inte motsvarar intentionen. Begränsningar i kapacitetsutnyttjandet p.g.a. brister i infrastrukturens driftsäkerhet, fordon etc, utgör i detta avseende inte grund för kompensation.

1.4 Övriga avtal

Följande avtal upphör att gälla den dag detta Genomförandebrev träder i kraft

- Avtal mellan SLL, SL och Banverket om planering, projektering och förberedande undersökningar, träffat 2004-11-16.
- Principöverenskommelse mellan Banverket, SLL och Staden, träffat 2005-03-21.
- Samarbetsavtal mellan Banverket, SLL och Staden, träffat 2005-06-10.

Följande avtal har ingåtts

- Intrångsavtal mellan Banverket och SLL, träffat denna dag.
- "Detaljplaneavtal" mellan Banverket och Stockholms Stadsbyggnadsnämnd, träffat 2003-12-19.
- Avtal mellan SLL och Banverket angående ansvar vid uppförande av Söderströmstunneln, träffat 2006-02-10.
- Avtal mellan SLL och Banverket angående ansvar vid genomförandet av Citybanans tunnlar, träffat denna dag.

Upplysningsvis skall följande avtal ingås

- Genomförandebrev mellan Banverket och Solna Stad.
- Driftavtal mellan Banverket och SLL för Stationerna.

§ 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 den systemhandling för Stationerna som kommer att upprättas efter de riktlinjer och principer som anges i Bilaga 2.

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 Bilaga 2. Bilaga 2 består av tre delar: A. Funktionskrav, B. Allmän beskrivning, C. Ritningar.

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 9.

§ 3

PARTERNAS ANSVAR

Parterna förpliktigar sig att genomföra Citybaneprojektet på det sätt som anges i detta avtal.

Banverket ansvarar för alla delar av Citybaneprojektet som inte faller under SLL:s och Stadens ansvar enligt denna § 3. Banverket är huvudfinansiär av Citybaneprojektet samt utför planering, projektering, skaffar vederbörliga myndighetstillstånd och bygger samt driftsätter hela Citybanan, inklusive Stationerna. Banverket skall ensamt och i eget namn svara för hela Citybaneprojektets genomförande, om inte annat framgår av detta avtal, och bl.a. upphandla och ingå avtal med entreprenörer, leverantörer, konsulter och andra tredje män som erfordras för planering, projektering, byggande och driftsättning av Citybanan. Banverket skall samverka och samråda med SLL och Staden i alla, för SLL och Staden, väsentliga frågor som rör Citybanan och Citybaneprojektet.

SLL och Staden är delfinansiärer av Stationerna. SLL och Staden skall samverka och samråda med Banverket i alla väsentliga frågor som rör Citybaneprojektet, samt främja detta och aktivt verka för att Banverkets genomförande av Citybaneprojektet underlättas. Ägande och nyttjande av Stationerna framgår av § 12 nedan.

§ 4

PROJEKTETS OMFATTNING

4.1 Omfattning, allmänt

Citybanan består av en komplett driftsatt dubbelspårig järnväg, huvudsakligen i tunnel, mellan Tomtebodan 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 finns definierad i Bilaga 1 och Bilaga 2.

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

4.2 Citybanans delar

Sammantaget består Citybanan av följande delar:

- a. Anslutning till befintlig stambana vid Tomtebodan söder om avgreningspunkten mellan Mäljarbanan och Ostkustbanan inklusive erforderlig ombyggnad av den befintliga järnvägen och Tomtebodas bangård.
- b. Järnväg i betong- och bergtunnel mellan Tomtebodan och station Odenplan.
- c. Station Odenplan inklusive vissa förberedande arbeten för framtida stationsutbyggnad. Stationen utförs med två plattformsspår.
- d. Järnväg i bergtunnel mellan station Odenplan och station City.

- e. Station City. Stationen utförs med fyra plattformsspår.
- f. Järnväg i bergtunnel mellan station City och Söderström, via Ridderholmen.
- g. Järnväg i betongtunnel under Söderström från Ridderholmen till Södermalm.
- h. Järnväg i bergtunnel under Södermalm till station Stockholms södra.
- i. Station Stockholms södra inklusive förberedande arbeten för framtida stationsutbyggnad. Två av stationens plattformsspår disponeras för pendeltåg.
- j. Anslutning till befintlig järnväg söder om Stockholms södra.
- k. Anpassad station Årstaberget.
- l. Planskild järnvägs korsning på bro vid Årsta söder om Årstaberget.
- m. Räddnings- och servicetunnel inklusive driftutrymmen och ventilationsanläggningar, parallellt med järnvägstunneln.
- n. Permanenta tillfartstunnlar vid Tomtebodan, Bangårdsområdet inom Stockholm C, Söder Mälarstrand och ursprungligt järnvägsområde invid Fatbursparken samt tillfälliga arbetstunnlar vid Norra Stationsgatan, Drottninggatan, Torsgatan och Klarabergsgatan.

§ 5

DETALJPLANER, JÄRNVÄGSPLANER OCH TILLSTÅND

Citybaneprojektet kommer att ge upphov till omfattande planeringsarbete, tillståndsprövningar och anmälningsbehov enligt olika författningar. Parterna åtar sig att initiera sådant planeringsarbete samt ansöka om tillstånd och anmäla aktiviteter och omständigheter på sätt som anges nedan.

Om planläggning inte kan ske, eller miljödomar, lov och tillstånd inte kan erhållas enligt denna § 5 nedan, skall parterna samråda och gemensamt verka för att planläggning skall ske, respektive miljödomar, lov och tillstånd erhållas på ett så näraliggande sätt som möjligt.

Vad som stadgas i denna § 5 utgör inget hinder för SLL att vid varje särskilt tillfälle tillämpa gällande fastighetsrättslig lagstiftning för att säkerställa befintliga kollektivtrafikanläggningar.

Regeringen har efter prövning enligt 17 kap miljöbalken genom beslut 2005-03-03 givit tillåtelse till byggande och drift av Citybanan. Till grund för beslutet förelåg en järnvägsutredning med beskrivning av Citybanans föreslagna sträckning och en utredning om dess miljökonsekvenser. I de tillståndprocesser som anges i denna § 5 kommer kompletterande miljöprövningar att ske enligt gällande speciallagstiftning inom miljö- och fastighetsområdet. Länsstyrelsen skall utöva tillsyn enligt miljöbalken vid Citybanans byggnads- och anläggningsarbeten.

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.

5.2 Järnvägsplan

Banverket ansvarar för att, i enlighet med Lag (1995:1649) om byggande av järnväg, upprätta erforderliga järnvägsplaner med tillhörande miljökonsekvensbeskrivningar för Citybanan.

Parterna förbinder sig ömsesidigt att verka för att järnvägsplaner för Citybanan antages och vinner laga kraft i huvudsaklig överensstämmelse med planförslag benämnda "Järnvägsplan för Citybanan i Stockholm" respektive "Järnvägsplan för Årstabron-Älvsjö".

5.3 Miljödomar

Banverket ansvarar för att, i enlighet med Miljöbalk (1998:808), ansöka om erforderliga miljödomar, omfattande såväl spårtunnlar, stationer som övriga tillhörande anordningar direkt kopplade till Citybanan. Banverket skall därvid samråda med Staden och SLL.

Parterna förbinder sig ömsesidigt att verka för att inlämnade ansökningar avseende vattenverksamhet för tunnlar och stationer enligt hos Stockholms Tingsrätt inskrivna M15075-05 (Bangårdsområdet vid Stockholm C, permanent tillfartstunnel), M16486-05 Söder mälarsestrand, permanent tillfartstunnel), M18324-05 (Torsgatan, tillfällig arbetstunnel), M25510-05 (Norra stationsgatan, tillfällig arbetstunnel), M30456-05 (Drottninggatan, tillfällig arbetstunnel) och M4408-06 (Tunnel Söder) erhåller tillstånd och vinner laga kraft i huvudsaklig överensstämmelse med ansökan.

Miljödom M9003-5 (Betongtunnel Söderström) har den 7 april 2006 vunnit laga kraft.

Ansvar med anledning av erhållna miljödomar enligt ovan åvilar Banverket.

Vad som sägs i denna § 5.3 skall även gälla för den ansökan avseende vattenverksamhet för Tunnel Norr, vilken Banverket avser lämna in till Stockholms Tingsrätt under år 2006.

5.4 Bygglov

Banverket ansvarar för att upprätta och ansöka om nödvändiga mark- och bygglov för genomförandet av Citybanan. Banverket skall därvid samråda med Staden och SLL. Parterna förbinder sig ömsesidigt att verka för att lov ska kunna beviljas i huvudsaklig överensstämmelse med inlämnade ansökningshandlingar.

5.5 Övriga tillstånd och anmälningar

Banverket ansvarar för att ansöka om och inhämta övriga nödvändiga tillstånd samt inlämna anmälningar, som erfordras för Citybaneprojektets genomförande. Parterna förbinder sig ömsesidigt att verka för att nödvändiga tillstånd och anmälningar ska kunna beviljas respektive godkännas.

§ 6

FASTIGHETER, NYTTJANDERÄTTER MM

För genomförande av Citybaneprojektet och vidmakthållande av Citybanan krävs åtkomst och rådighet över fastigheter, och till viss del även byggnader.

Det åligger Banverket att ordna åtkomst och rådighet över de fastigheter, byggnader, nyttjanderättsområden och anläggningar som behövs för Citybanan och Citybaneprojektet, om inte annat framgår av denna § 6. Parterna kan dock avtala om att en annan ansvarsfördelning skall gälla för enskilda fastigheter, byggnader, nyttjanderättsområden och anläggningar.

I denna paragraf regleras närmare ansvar för åtkomst och rådighet över de fastigheter, byggnader, nyttjanderättsområden och anläggningar som ägs av Staden och SLL.

6.1 Tillfälligt nyttjande, byggetablering

Staden medger för sin del Banverket rätt att, i samband med genomförandet av Citybaneprojektet, utan kostnad, för arbetsområden och byggetablering nyttja de mark- och vattenområden som ägs av Staden eller som upplåtits med servitut eller annan nyttjanderätt till Staden, och som markerats med rött på bilagda kartor, Bilaga 6. Detta medgivande gäller även ytor som kan tillkomma enligt fjärde stycket nedan och markområden för tillfälligt boende. Bifogade kartor utgör en principiell överenskommelse. Markerade områden skall, där så erfordras, inrymma allmän trafik. Parterna är medvetna om att etableringsområdenas slutliga omfattning avgörs i samband med beslut om bygglov och trafikordningsplaner. Banverket 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.

För i Bilaga 6 markerade mark- och vattenområden belägna inom fastigheterna Gamla Stan 1:34, Riddarholmen 1:31 och Södermalm 4:39 gäller följande. För dessa fastigheter är lagfartförhållandena ej utredda. Ägare är antingen Staden eller staten, genom Statens Fastighetsverk, nedan kallat **SFV**. I den mån Staden är ägare till dessa fastigheter medger Staden för sin del Banverket rätt att nyttja markerade mark- och vattenområden på samma villkor som enligt första stycket ovan.

Staden skall verka för att medgivandet enligt första stycket ovan även skall gälla fastigheter som ägs av, eller upplåtits med tomträtt till bolag majoritetsägda av Staden.

Banverket förbinder sig att, i det fall byggetableringsområdet skulle behöva utökas, i god tid före byggstart samråda med Staden om vilka ytterligare ytor som behövs för byggetablering i samband med genomförandet av Citybanan och under hur lång tid dessa behövs.

Banverket förbinder sig att följa Stadens anvisningar för avgränsning och återställande av byggetableringsytorna, samt att följa de anvisningar för transportvägar som framgår av § 10.9 nedan.

6.2 Inlösen av tomträtt

Stadens fastighet Orgelpipan 5 avses ingå i stationsanläggningen för Station City. Fastigheten är för närvarande upplåten med tomträtt. Staden ansvarar för att tomträtten inlöses. Stadens kostnader för inlösen av tomträtten skall, jämte ersättning för det marknadsmässiga 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.

Ovanstående skall också gälla i den mån ytterligare tomträtter kan komma att behöva inlösas i anledning av Citybaneprojektet.

6.3 Framtida överlåtelse av mark

Parterna är ense om att äganderätten till erforderliga delar av fastigheterna Orgelpipan 5 och Vasastaden 1:19, som på bilagda principskisser, Bilaga 10, markerats som biljetthallar, sedermera skall tillkomma SLL utan särskild kostnad för SLL. Lämplig fastighetsbildning skall ske i samråd mellan parterna. I den mån fastighetsbildning förutsätter ändrade detaljplaner för aktuella fastigheter skall parterna verka för att sådana detaljplaner antages och vinner laga kraft.

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 5. 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 5.

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 5. 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 5.

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 10.

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 avtalservitut, 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 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.

6.5 Eventuella gemensamma anläggningar

SLL och Banverket kan komma att äga gemensamma anläggningar och konstruktioner. Rättigheter, ansvar och framtida drift för dessa anläggningar avses i detta fall lösas genom gemensamhetsanläggning enligt Anläggningslagen (AL) alternativt med avtal där ägande, ansvar för anläggande, underhåll och förnyelse regleras.

6.6 Tillträde

Tillträde till upplåtna områden enligt denna § 6 sker på Startdagen.

För tillträde till upplåtta områden för etablering och arbetstunnlar gäller dock att Staden, efter särskild begäran och med beaktande av skälig framförhållning, fr.o.m. maj månad 2006 kan medge tillträde innan övriga avtalsförutsättningar uppfyllts.

6.7 Fastighetsbildning

Åtgärder enligt §§ 6.4 och 6.5 ovan avses säkras genom fastighetsbildningsförrättningar, med undantag för servitut i vissa tomträtter enligt § 6.4 sjätte stycket ovan. Banverket och SLL skall ansöka om och bekosta förrättningar för sina respektive delar enligt detta avtal.

Om någon av parterna så begär skall det prövas om dennes servitut och/eller gemensamhetsanläggningar enligt denna paragraf kan ersättas av tredimensionell fastighet. Det åligger i detta fall Banverket eller SLL att ansöka om bildande av tredimensionell fastighet för sina respektive delar avseende järnvägstunnel, station och/eller gemensamhetsanläggning. Upplåtelse/överlåtelse från servitut till äganderätt skall ske utan ersättning mellan parterna.

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 inom fastigheten Orgelpipan 5.
- 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.

6.9 Överlåtelse av berörda fastigheter

Om part överlåter berörd fastighet är denna part skyldig att upplysa eventuella förvärvare om detta avtal och dess innebörd.

§ 7

BERÖRDA INFRASTRUKTURANLÄGGNINGAR

7.1 SLL:s kollektivtrafik och anläggningar

Genomförandet av Citybaneprojektet kommer att påverka SLL:s kollektivtrafik såväl som anläggningarna för dessa. Hur denna påverkan regleras framgår i Intrångsavtalet, vilket denna dag träffats mellan Banverket och SLL. Parterna skall aktivt verka för att störningarna på SLL:s kollektivtrafik minimeras på ett för Citybaneprojektet kostnads- och tidseffektivt sätt.

7.2 Gränsdragning mot tunnelbanan

Där Citybanan sammanbinds med de befintliga tunnelbanestationerna Odenplan och T-centralen ingår endast erforderliga åtgärder för att ansluta till plattformar och biljetthallar. I dessa sammanbindningspunkter mellan Citybanan och Tunnelbanan utför och bekostar Banverket samtliga av Citybaneprojektet direkt orsakade byggnadstekniska åtgärder. Om kringliggande befintliga anläggningar i tunnelbanestationen berörs av Citybanans arbeten ingår återställande av dessa till motsvarande standard.

Av myndigheter ställda krav av permanent och standardhöjande karaktär på tunnelbaneanläggningen bekostas av SLL. Rörande delar som inte är standardhöjande skall Banverket och SLL uppta förhandling.

Parterna ska samråda för att uppnå samordningseffekter och minska de negativa konsekvenserna för resenärerna.

7.3 Järnvägstrafik på Banverkets infrastruktur

Ombyggnad av järnvägsinfrastrukturen vid beröringspunkterna i Tomtebodavägen, Stockholms södra och Årsta samt i samband med inkoppling / idrifttagning av Citybanan kommer att påverka trafikeringen i större och mindre omfattning exempelvis i form av kapacitetsbegränsningar och trafikavstängningar. Det åligger Banverket att planera, varsla, samråda och förhandla med berörda järnvägsföretag och trafikhuvudmän, om nödvändig trafikpåverkan enligt de rutiner som gäller för kort- och långtidsplanering, banstandardförutsättningar m.m. Banverket skall noga beakta den samhällsekonomiska betydelsen av pendeltågstrafiken i Stockholmsregionen.

7.4 Gång-, cykel-, bil- och busstrafik

Schaktarbeten vid stationer och tunnelmynningar kommer att påverka trafiken på Stockholms allmänna gator i större och mindre omfattning. Det åligger Banverket att i samråd med Staden och SLL planera och minimera nödvändig trafikpåverkan.

Parterna är medvetna om att utbyggnaden av Citybanan kommer att medföra inskränkningar i tunnelbanetrafiken på grund av att trafiken måste stängas av vid sprängningsarbeten mm. För att minimera störningarna för SL:s resenärer ska den ordinarie busstrafiken genom Stockholms innerstad förstärkas och kompletteras när tunnelbanan stängs av. För att busstrafiken ska kunna bli en god ersättning för tunnelbanan krävs att den ges en god framkomlighet. Staden ska, på Citybaneprojektets bekostnad, efter nära samråd med SLL/SL och Banverket, genomföra erforderliga åtgärder för att ge busstrafiken så god framkomlighet som möjligt, med beaktande av de målkonflikter som finns beträffande övriga trafikanters utrymmesbehov. Detta kan ske t ex genom att ge bussarna prioritet i trafiksignaler, bygga om korsningar och hållplatser, ge utrymme för nya hållplatser, medge nödvändiga dispenser och begränsa gatuparkeringen på de sträckor som berörs. Kostnader för dessa åtgärder skall bäras av Banverket.

Vid oplanerade störningar kan det med kort varsel behövas en stor mängd busstrafik genom Stockholms innerstad. Staden ska även i detta fall bistå SL för att denna trafik ska ges så god framkomlighet som möjligt, med beaktande av de målkonflikter som finns beträffande övriga trafikanters utrymmesbehov.

7.5 Ledningar/ledningstunnlar

Tunneldrivning och byggande av stationer kommer att påverka ett antal befintliga allmänna och enskilda ledningar och ledningstunnlar i större och mindre omfattning. Det åligger Banverket att ta erforderliga kontakter med de lednings- och tunnelägare som kan tänkas bli berörda av Citybaneprojektet, samt att i samråd med dessa projektera och genomföra erforderliga ledningsomflyttningar vid genomförande av Citybaneprojektet.

§ 8

SAMORDNING MED ANDRA PROJEKT

Under perioden för Citybaneprojektets genomförande kommer ett antal andra byggnads- och infrastrukturprojekt att genomföras i och omkring Stockholm. Vid tidpunkten för tecknande av detta Genomförandeavtal bedöms nedanstående projekt beröras:

För följande projekt finns genomförandebeslut.

- a. Norra länken
- b. Norra Bantorget med överdäckning längs Kungsbron
- c. Kapacitetshöjande åtgärder Tegelbacken och området vid Stockholm C
- d. Nytt signalställverk Karlberg
- e. Renovering av Gamla Årstabron
- f. Nordsydaxelprojektet (renovering av Söderledstunneln och Centralbron)

Följande projekt befinner sig på planeringsstadiet.

- g. Exploatering av Norra Stationsområdet, inklusive nytt universitetssjukhus i Solna
- h. Utbyggnad av stadsbiblioteket vid Odenplan
- i. Ombyggnad av Slussen
- j. Exploatering av Sabbatsbergs sjukhusområde
- k. Exploatering av Danvikslösen
- l. Galleria Odenplan, en underjordisk affärsgalleria under Odenplan.
- m. Ombyggnad av Klarastrandsleden, inklusive en överdäckning av bangårdsområdet
- n. Utbyggnad av tunnelbana från Odenplan till Karolinska Sjukhuset i Solna
- o. Tvärbana Norr
- p. Tvärbana Ost till Slussen
- q. Tunnelbana till Nacka
- r. Konvertering av Saltsjöbanan till Slussen
- s. Ombyggnad av Sergels Torg
- t. Överdäckning av Mariagårdstappen

Det är angeläget att en samordning sker mellan Citybanan och ovanstående projekt så att en samtidig utbyggnad är möjlig. Parterna är överens om att, om någon av parterna så begär, träffa samordningsavtal i samband med genomförandet av vart och ett av dessa projekt, eller övriga projekt som i framtiden kan tillkomma.

SLL avser göra en tillägsbeställning till Banverket beträffande förberedande arbeten i anslutning till Station Odenplan för punkt n ovan.

§ 9

ORGANISATION, SAMORDNING OCH INFORMATION

9.1 Ledning av projektet Citybanan

Banverket är ansvarigt för genomförandet och leder Citybaneprojektet, inklusive utbyggnad av Stationerna. Banverket upphandlar och ingår i eget namn avtal med entreprenörer, leverantörer, konsulter och andra tredje män som erfordras för att färdigprojektera, bygga och driftsätta hela Citybanan.

9.2 Samordnande organisation

För ledning av arbetet med Stationerna inrättas en gemensam ledningsgrupp, nedan kallad **Ledningsgruppen**, med representation från varje part. Banverket är ordförande och sammankallande. De personer som representerar parterna i Ledningsgruppen ska ha behörighet att fatta för parten bindande beslut, inom ramen för respektive parts ekonomiska åtagande enligt § 11 nedan och Tidplanen, i syfte att genomföra Citybaneprojektet enligt detta Genomförandeavtal.

Ledningsgruppen skall av Banverket hållas informerad om ekonomi, tidplan med speciell inriktning på genomförandet av Stationerna. Parterna ska informera varandra om för Citybaneprojektet väsentliga förhållanden.

SLL och Staden skall var och en ha insyn i för dem väsentliga förhållanden i Citybaneprojektet.

En liten, för ändamålet effektiv, stationsgrupp, nedan kallad **Stationsgruppen**, bildas för att verifiera och stödja att avtalade funktionskrav upprätthålls under hela projekttiden. Mindre förändringar och synpunkter i samband med verifiering av funktionskraven bereds och beslutas i denna grupp. Om större förändring krävs skall dessa beslutas i Ledningsgruppen. Besluten skall vara dokumenterade innan Banverket kan verkställa den påkallade förändringen.

Parterna ska i sin organisation implementera detta Genomförandeavtal. Genomförandeavtalet ska vara känt i organisationen och tillämpas i det dagliga arbetet i Citybaneprojektet.

9.3 Kommunikation

a. Kommunikationsplattform

Parterna skall utveckla en kommunikationsplattform för den gemensamma kommunikationen. Den innehåller riktlinjer och förtydligar ansvarförhållanden för den gemensamma kommunikationen i projektet.

Följande övergripande mål gäller för det gemensamma kommunikationsarbetet:

- Att skapa förtroende för ett konstruktivt arbete med Citybaneprojektet
- Att kommunicera behovet och nyttan av Citybanan till berörda målgrupper
- Att kommunicera den påverkan som Citybaneprojektet har under byggtiden.

Kommunikationsplattformen gäller från Startdagen och under den resterande projekttiden eller tills annat beslutas. Parterna ansvarar för förankringen av kommunikationsplattformen inom deras respektive verksamhet.

b. Kommunikationsråd

För att leda det gemensamma kommunikationsarbetet inrättas ett kommunikationsråd bestående av representanter för de tre parterna. Banverket är ordförande och sammankallande.

Permanent deltagare:

Minst en deltagare från varje part ska ingå. Deltagarna ska ha beslutsmandat och goda möjligheter att förankra frågor i respektive organisations ledning.

Adjungerade deltagare:

Beroende på vilken fas projektet befinner sig kommer det vara aktuellt att adjungera en eller fler deltagare från de olika parternas organisationer till kommunikationsrådets möten eller för att delta i arbetsgrupper för olika aktiviteter som ska planeras och genomföras.

Kommunikationsrådets ansvarsområden:

- att säkerställa att kommunikationen följer de angivna riktlinjerna i kommunikationsplattformen.
- att upprätta en kommunikationsplan årligen med tillhörande aktivitetsplan och budget för den gemensamma kommunikationen
- att uppmärksamma respektive parts ledning på avvikelser och behov av omfördelning av informationsbudgeten.

§ 10

PROJEKTERING, BYGGANDE OCH DRIFTSÄTTNING

10.1 Ansvarsfördelning

Banverket ansvarar för att planera, projektera, utföra och driftsätta Citybanan

SLL och Staden skall inom tid som överenskommes lämna underlag för befintliga och nya anläggningar och system som underlag för projekteringen av Citybanan.

Varje part ansvarar för riktigheten av sina lämnade upplysningar och uppgifter. Parterna skall gemensamt sträva efter att säkerställa riktigheten i lämnat underlag och minska konsekvenserna av eventuellt oriktigt underlag. Parterna är dock medvetna om att av parterna lämnade upplysningar och uppgifter kan innehålla felaktigheter på grund av ej kända förhållanden. Banverket ansvarar för att säkerställa riktigheten i av SLL och Staden lämnade uppgifter.

SLL och Staden överlåter härmed kostnadsfritt till Banverket att fritt disponera det utredningsmaterial och projekteringsunderlag som fram till Startdagen framställts eller förvärvats inom ramen för Citybaneprojektets verksamhet.

Var och en av parterna har rätt att för Citybaneprojektet och ändamål som har direkt eller indirekt anknytning till Citybaneprojektet kostnadsfritt använda de tillgångar som Banverket förvärvat äganderätten till enligt denna § 10.

Banverket ansvarar för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut iakttas vid genomförande av Citybaneprojektet.

Synpunkter som framförs av SLL och Staden innebär inte att SLL och Staden påtager sig något ansvar för de åtgärder som kan föranledas därav. SLLs och Stadens verifiering av handlingar eller dylikt i berörda delar innebär inte heller att SLL och Staden påtager sig något ansvar på grund av härav. Stationsgruppen ska samråda om hur avgörande synpunkter skall beaktas i projekteringen. Om SLL och Staden kräver annan teknisk lösning eller åtgärd än den Banverket föreslagit är denna part också ansvarig för denna, givet att Banverkets föreslagna lösning uppfyller uppsatta funktionskrav.

Banverket ansvarar för och bekostar projektering och genomförande av återställande- och anslutningsarbeten, som måste göras i allmän platsmark i anslutning till Citybanan och som är en följd av Banverkets bygg- och anläggningsarbeten inom ramen för Citybaneprojektet.

10.2 Stationernas utformning

Banverket skall utföra stationerna så att de får den omfattning och funktion som framgår av den systemhandling för Stationerna, nedan kallad **SH Stationer**, som kommer att upprättas efter de riktlinjer och principer som anges i Bilaga 2. Bilagan består av tre delar: funktionskrav (Bilaga 2A), allmän beskrivning (Bilaga 2B) och ritningar (Bilaga 2C).

Bilaga 2A innehåller de funktionella krav på Stationerna som SLL har formulerat och som parterna är överens om i allt väsentligt ska uppfyllas. Banverkets och Stadens funktionella krav på Stationerna har formulerats i den preliminära systemhandlingen, daterad 17 oktober 2005.

En färdig SH Stationer med Bilaga 2 som grund ska föreligga senast den 31 december 2006. I denna SH Stationer kommer särskilt nedanstående inriktningsmål (a-h) ur Bilaga 2A att utredas och klarläggas.

- 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 nu överenskomna åtgärder.
- e. Möjligheten att anordna kommersiella ytor, utöver vad som nu är överenskommet.
- 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.

Parterna är överens om att ovanstående inriktningsmål skall uppfyllas så långt det är möjligt med beaktande av kostnad och påverkan på Tidplan. Parterna är vidare överens om att följande krav ur Bilaga 2A skall utgå:

- Skydd mot terrorhandlingar

Systemhandlingsarbetet ska präglas av att finna kostnadseffektiva lösningar, ur såväl projekt- som driftkostnadsperspektiv, och som uppfyller avtalade funktionskrav.

Innan vidareprojektering av stationerna kan ske skall Banverket inhämta SLL:s och Stadens godkännande av SH Stationer.

Innan arbetena påbörjas skall Banverket ha inhämtat SLL:s och Stadens godkännande av för utförandet gällande handlingar. I och med SLL:s godkännande av SH Stationer inkl tilläggsbeställningarna erhåller Banverket dellikvid i enlighet med § 11.5 nedan.

SLL: s och Stadens verifiering av handlingar ska ske i syfte att säkerställa att stationerna uppfyller avtalad omfattning och funktion, enligt Bilaga 2.

Avvikelse från den omfattning eller funktion av stationerna som anges i Bilaga 2A får endast ske efter skriftlig instruktion från SLL.

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

10.3 Operativt samarbete

Där Citybanans konstruktioner berör eller på något sätt påverkar Stadens anläggningar skall Stadens ordinarie rutiner tillämpas.

SLL:s och Stadens verifiering av handlingar skall ske enligt överenskommen plan dock längst inom fem veckor från det att SLL och Staden erhållit handlingarna.

SLL och Staden skall ha rätt att fortlöpande kontrollera utförandet av Stationerna i frågor som har väsentlig betydelse, på plats hos Banverket. På SLL:s eller Stadens begäran skall Banverket även lämna information och svara på frågor om utförandet av Stationerna.

SLL och Staden skall äga rätt att delta i samtliga möten som äger rum för att utföra Stationerna.

10.4 Dokumentation av Stationer och stationsanslutningar

Banverket ansvarar för upprättandet av ritningar, beräkningar, relationshandlingar, drift- och underhållsinstruktioner och annan dokumentation avseende Stationerna. Dokumentationen skall vara ändamålsenlig och möjliggöra för SLL att vidmakthålla berörda anläggningsdelar.

SLL ska i god tid innan idrifttagning ange vilka handlingar som Banverket ska överlämna till SLL.

Inför driftsättningen av Citybanan ska Banverket till SLL överlämna denna ändamålsenliga dokumentation för de anläggningar som SLL ska äga nyttja, driva och förvalta. Även övriga Banverkshandlingar som kan vara till gagn för SLL kan överlämnas.

Banverket skall sända in resultatet av alla geotekniska undersökningar som genomförs i samband med projektering och genomförande av Citybaneprojektet till Stadens geoarkiv.

Staden skall erhålla erforderliga relationshandlingar och dokumentation för de byggnationer som utförs på gatumark

Parterna äger rätt att använda, mångfaldiga och ändra dokumentationen för varje ändamål inom parternas ansvarsområde.

10.5 Besiktning avseende Stationerna

SLL och Staden skall ha rätt att närvara vid Banverkets besiktning av entreprenad avseende Stationerna, och skall i god tid underrättas om sådan besiktning.

10.6 Driftsättning av Stationerna

Banverket skall ansvara för driftsättning av fullständiga och färdiga Stationer, exklusive lös inredning. För överföring från definierade anslutningspunkter, på överenskommet sätt och vidare inom Citybaneprojektet anordnad förbindelseväg för driftövervakning, larm och liknande mellan Citybanan och SLL:s interna / centrala övervakningsanläggningar ansvarar dock SLL.

SLL och Staden skall inför SLL:s övertagande av Stationerna äga rätt att på samordnat och överenskommet sätt kontrollera att Stationerna är färdiga och i övrigt uppfyller ställda krav. SLL skall härvid ha rätt att utföra provdrift.

SLL:s och Stadens kontroll kan även omfatta kontroll av dokumentation och av Banverkets utbildning av driftpersonal hos SL eller annan.

SLL och Staden skall, på Banverkets anmodan, inför drifttagning av anläggningsdelar som berör SLL:s nyttjande av Citybanan, delta i funktionsprovning, provdrift och driftsättning.

Parterna kan träffa en särskild överenskommelse om driftsättningsfasen.

Garantitiderna, vilka skall vara av sedvanlig omfattning eller bättre, följer Banverkets entreprenader. Garantitiden är normalt fem år för arbetsprestation och två år för material och varor. Om Banverket har erhållit eller erhåller en längre garantitid för material eller vara, gäller denna längre garantitid mellan Banverket och SLL/Staden.

10.7 Ansvar för fel och brister avseende Stationerna

Banverket skall tillse att de avvikelser från avtalade krav som påtalas under utförandet eller vid besiktning av Stationerna, eller som annars uppmärksammas av Banverket, SLL eller Staden, utan dröjsmål avhjälpas på Banverkets bekostnad.

Banverket skall tillse att samtliga avvikelser från avtalade krav som omfattas av garantin i § 10.6 ovan, utan dröjsmål avhjälpas på Banverkets bekostnad.

Om avhjälpande enligt denna § 10.7, första och andra stycket ovan, inte är möjligt eller inte sker av annan anledning har SLL och Staden rätt till prisavdrag respektive motsvarande återbetalning av erlagd finansiering, eller att avhjälpa avvikelsen på Banverkets bekostnad.

Garantiåtgärd skall för utförande tidsmässigt överenskommas mellan Banverket och SLL.

10.8 Markföroreningar, hantering av massor

Banverket utför och bekostar erforderlig hantering av eventuella markföroreningar inom det område som omfattas av Citybanan, i den omfattning som krävs för att marken ska kunna användas i enlighet med Detaljplanernas bestämmelser.

Banverket skall i samråd med Länsstyrelsen och Staden upprätta en masshanteringsplan som beskriver hur massorna kan komma att transporteras, vilka tippar eller mellanlagringsplatser

som kan komma att väljas samt förutsättningarna för att berg slutligen kan användas för utfyllnad eller krossning och återvinning, så att miljöstörningarna kan accepteras och kostnaderna minimeras. Handlingsplanen skall ligga till grund för entreprenörernas arbete.

Om Staden i samband med sina exploateringar har behov av t.ex. bergmassor skall Banverket inför sina entreprenadupphandlingar samråda med Staden om möjlig samordning.

10.9 Byggtrafik

Banverket förbinder sig att följa trafikkontorets anvisningar för byggtrafik. På bifogad karta, Bilaga 7, framgår de gatusträckningar som bedöms lämpliga för transporter. Detaljerade anvisningar redovisas i samband med slutliga ställningstaganden för respektive trafikplaneringsplan. Banverket är medvetet om att Staden i särskilda fall kan komma att tillfälligt eller permanent ändra de anvisade vägsträckningarna.

Banverket skall bekosta trafiksäkerhetshöjande åtgärder utefter de gator/vägar där byggtrafiken skall gå och där Staden anser detta vara befogat. Staden utför de trafiksäkerhetshöjande åtgärderna efter samråd med Banverket.

10.10 Tillgänglighet i utemiljö

Banverket förbinder sig att vid projektering och byggande av Citybanan följa Stadens program: ”Stockholm en stad för alla – Riktlinjer för att skapa en tillgänglig och användbar utemiljö” (Gatu- och fastighetsnämnden 2001-05-29). Banverket har tagit del av detta program.

10.11 Återställande av etableringsytor

Innan Banverket tillträder arbetsområdes- och etableringsytor enligt § 6.1 ovan skall Banverket samråda med Staden om hur röjning, avverkning, skydd och återplantering av träd och dylikt skall ske. För särskilt skyddsvärd vegetation kan Staden komma att sätta ett vite om max 200 000 kronor per träd. Om Staden inte anger annat skall arbetsområdes- och etableringsytorna återställas i det skick de befann sig i på tillträdesdagen.

10.12 Miljöstörningar, intrång mm

Banverket skall hålla SLL och Staden skadeslösa vid, samt försvara SLL och Staden mot, varje krav eller föreläggande från myndighet eller tredje part med avseende på miljöstörningar, intrång, skador eller anspråk som kan visas vara direkt relaterade till Citybaneprojektet. Kostnader för detta skall ensamt bäras av Banverket.

§ 11

FINANSIERING

11.1 Övergripande

Banverket ansvarar fullt ut för Citybaneprojektets samtliga kostnader och skall ensamt betala dessa. SLL och Staden delfinansierar, såsom parterna kom överens om i Principöverenskommelsen, Stationerna i enlighet med vad som framgår av §§ 11.2-11.5 nedan.

I det fall SLL:s och Stadens åtaganden enligt detta avtal medför utgifter som har ett direkt samband med Citybaneprojektet, skall utgifterna vidarefaktureras Banverket. Se dock den begränsning som anges under § 11.4 nedan.

11.2 SLL:s och Stadens finansiella ansvar

SLL och Staden åtar sig enligt detta Genomförandeavtal att delfinansiera Stationerna med 3 520 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 2 740 miljoner kronor och Stadens till 780 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.

11.3 Förändring av SLL:s och Stadens finansiella åtagande

Parterna är överens om att i samband med beslut rörande posterna a-i nedan, vilka inte ingår i underlaget för beräkningen av parternas finansiella åtagande enligt § 11.2 ovan, uppta förhandling om hur den eventuella kostnaden för dem ska fördelas mellan parterna.

- a. Lufthastigheter inom Stationerna.
- b. Kontroll av luft, energi och emissionsflöden mellan Citybanan och T-banan.
- c. Ventilationskrav för Stationerna avseende PM10, luftomsättning, luftflöde och temperatur.
- d. Stomljudskrav, bakgrundsljudnivå (buller från tåg, och från angränsande tunnelbana), utöver nu överenskomna åtgärder.

- e. Möjligheten att anordna kommersiella ytor, utöver vad som nu är överenskommet.
- 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.
- i. Cykelparkering vid stationerna.

Rörande posterna a-h ovan, se dessutom § 10.2 ovan.

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

Kostnader som är föranledda av SLL:s eller Staden's 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.

11.4 Övriga finansieringsfrågor

Banverket åtar sig att fortlöpande informera SLL och Staden om Citybaneprojektets ekonomiska utveckling. SLL:s och Staden's finansiella åtagande förutsätter att Banverket ersätter SLL och Staden för deras medverkan i Citybaneprojektet, t.ex. för kostnader för planering, uppföljning och kontroller. För SLL:s och Staden's egna kostnader för deltagande i samarbetsorganisationen, verifiering, uppföljning och granskning, deltagande vid besiktningar mm skall dock den fakturerade, verifierade kostnaden vara begränsad, dels i tiden fram till driftsättning av Stationerna, dels i storlek upp till 25 miljoner kronor totalt, i penningvärde 2005-06-30, för SLL och Staden var för sig.

Parterna åtar sig att gemensamt verka för att Citybaneprojektet skall erhålla EU-stöd. EU-bidrag relaterat till TEN (Trans European Network) tillfaller i sin helhet Banverket.

11.5 Betalningsplan och indexuppräknings

SLL och Staden skall, mot av Banverket upprättad faktura, den 31/8 år 2006 göra en a-contobetalning på 75 miljoner kronor respektive 25 miljoner kronor.

SLL och Staden skall, mot av Banverket upprättad faktura, årligen den 31/8 med start år 2007 och slutår 2016 erlægga 7,5 procent av respektive parts finansiella åtagande enligt § 11.2 första och fjärde stycket ovan. Resterande delar av respektive parts finansiella åtagande ska betalas enligt följande:

- Fem procent efter skriftligt godkännande från SLL och Staden av Systemhandling station Odenplan
- Tio procent efter skriftligt godkännande från SLL och Staden av Systemhandling station City
- Tio procent efter skriftligt godkännande från SLL och Staden av att Stationerna är färdiga och driftsatta

Omräkning av beloppen enligt §§ 11.2 och 11.4 ovan skall ske enligt index i Bilaga 8 med hänsyn till förändringar från prisnivå 2005-06-30 fram till betalningsdagen. Skulle det efter Stationernas godkännande visa sig att denna periodisering av betalningarna inte har varit i rimlig överensstämmelse med kostnadernas faktiska fördelning över tid är parterna eniga om att uppta förhandling för att justera för detta.

Redan genomförda a-contobetalingar under 2005 och 2006 skall efter indexering avräknas den första inbetalningen.

Vad gäller de årligen faktiskt uppkomna kostnaderna för Citybaneprojektets påverkan på länets kollektivtrafik skall 64 % av dessa faktureras SLL och 21 % Staden den 1 februari året efter det att kostnaderna uppkommit upp till de belopp som nämns i § 11.2 tredje stycket ovan, uppräknade med index.

Vid väsentliga förskjutningar i Tidplanen skall parterna uppta särskild förhandling om justering av ovanstående betalningsplan. Skulle avtalet förfalla enligt § 15.1 nedan skall SLL:s och Stadens erlagda betalningar återgå, med avräkning av dittills uppburna kostnader samt skäligen avvecklade kostnader. Skulle dessa kostnader överstiga de erlagda betalningarna skall slutreglering ske.

11.6 Fördelning av eventuell vinst vid framtida försäljning av inlösta tomträtter

Eventuell framtida exploatering inom de tomträtter som kommer att inlösas enligt § 6.2 ovan kan komma att resultera i ökade fastighetsvärden. Detta skulle, vid en framtida försäljning av de aktuella fastigheterna, generera en vinst. Den del av vinsten som är en direkt följd av Citybaneprojektet, och som inte hade kunnat uppnås genom Stadens normala hantering av exploateringar, skall fördelas mellan parterna enligt samma principer som gäller för kostnadsfördelning enligt § 11.2 ovan. Skulle Staden välja att även fortsättningsvis upplåta fastigheterna med tomträtt skall endast eventuell vinst till följd av ökat byggnadsvärde fördelas mellan parterna.

§ 12

ÄGANDE, FÖRFOGANDERÄTT, DRIFT, UNDERHÅLL SAMT FÖRNYELSE

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 10.
- Inom Stationerna fast och lös inredning, stomkompletteringar och ytskikt i biljetthallar, tunnlar, förbindelsegångar och på plattformar samt samtliga rulltrappor, rullband och hissar med tillhörande utrustning och kablage.

- Kanaler i mark ovanför bergytan för brandgasventilation samt tillhörande ventilations-torn 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 sida, framgår av Bilaga 10.

12.2 Förfoganderätt

SLL skall ha nyttjanderätt till Citybanans biljetthallar, förbindelsegångar och plattformar så länge som SLL är trafik huvudman och utför och organiserar lokal och regional persontrafik inom Citybanan. Banverket skall i skälig utsträckning äga tillträde till biljetthallar, förbindelsegångar och plattformar för utförande av underhåll.

Banverket och SLL är överens om att teckna ett särskilt avtal om nyttjande, drift, underhåll, förnyelse och reinvesteringar för Stationerna, i enlighet med vad som anges i § 12.3 nedan.

Stadens och SLL:s rätt att ta ut eventuella resenärsavgifter för användning av stationerna begränsas inte i detta Genomförandeavtal.

12.3 Drift, underhåll och reinvestering

Banverket och SLL är överens om att teckna ett särskilt avtal om nyttjande, drift, underhåll, förnyelse och reinvesteringar för Stationerna, samordnad med avtal för övriga av SLL nyttjade pendeltågsstationer. Vid dessa förhandlingar skall särskilt beaktas de principer som nu gäller för nyttjande, drift, skötsel och underhåll för de stationer som för närvarande trafikeras av SLL. Dessa förhandlingar skall vara avslutade senast 2010-12-31.

Parterna är överens om att Banverkets utökade ägaransvar i förhållande till Principöverenskommelsens ansvarsfördelning inte ska medföra några merkostnader för Banverket, med avseende på drift, underhåll och förnyelse för de delar av Stationerna som inte skulle ägas av Banverket enligt Principöverenskommelsen. Staden skall inte drabbas av kostnader för drift, underhåll och reinvestering hänförliga till Stationerna.

Denna bestämmelse förändrar inte det kostnadsansvar som Banverket åtagit sig enligt § 10.12 ovan.

§ 13

KOMMANDE UTBYGGNADER OCH FRAMTIDA TRAFIK

13.1 Långsiktigt trafikeringsmål

Citybanan är en spårutbyggnad som ska möjliggöra en stark och långsiktig utveckling av länets pendeltågstrafik. Den långsiktiga ambitionen är att det skall vara möjligt att erbjuda medborgarna i länet en trafikeringsmed upp till 30 pendeltåg per timme och riktning. Parterna är införstådda med att det utöver Citybanan etapp 1 kommer att krävas mycket stora investeringar i infrastruktur, fordon mm för att det skall vara möjligt att nå detta mål. Exempel på sådana investeringar är Etapp 2 av Citybanan och resterade delar av Mälartunneln, bland annat ökad kapacitet på sträckan Tomtebodav – Kalhäll.

Parterna åtar sig att, som ett led i denna gemensamma strävan, verka för att erforderliga investeringar inom partens ansvarsområde arbetas in i respektive parts framtida verksamhetsplaner, i takt med att behovet ökar. Inledningsvis planeras 18 tåg per timme och riktning att trafikera Citybanan för att successivt öka upp mot 24 tåg per timme och riktning.

13.2 Etapp 2

Parterna är ense om att det i framtiden kan finnas behov av att utveckla Citybanan med en etapp 2, bestående av utbyggnad till fyra pendeltågsspår även vid Stationerna Odenplan, Stockholm södra och Årstaberget. För att minska störningarna vid en framtida utbyggnad är parterna överens om att vid dessa stationer utföra vissa förberedande arbeten enligt Bilaga 11 redan i samband med Citybanans utbyggnad. En utbyggnad av etapp 2 erfordrar ett nytt genomförandeavtal mellan parterna.

§ 14

TIDPLAN

Bedömningen vid tecknandet av detta Genomförandeavtal är att Citybanan kan komma att driftsättas någon gång under åren 2013-2016. Den exakta tidpunkten för driftsättning är beroende av bland annat tillträde till fastigheter, myndighetstillstånd, fortsatt detaljprojektering och begränsningar i samband med genomförandet. En övergripande Tidplan för Citybanaprojektet redovisas i Bilaga 9.

Parterna ska aktivt verka för att finna tidsreducerande åtgärder i syfte att färdigställa Citybanaprojektet på ett effektivt sätt.

§ 15

AVTALETS GILTIGHET

15.1 Villkor

Detta avtal är till alla delar förfallet utan ersättningsrätt för någondera parten, med undantag för vad som anges i § 11.5 sista stycket ovan, om inte

dels Stockholms kommunfullmäktige senast 2006-06-30 godkänner avtalet genom beslut som senare vinner laga kraft,

dels Stockholms landstingsfullmäktige senast 2006-06-30 godkänner avtalet genom beslut som senare vinner laga kraft,

dels Banverkets styrelse senast 2006-06-30 godkänner avtalet,

dels stadsbyggnadsnämnden eller kommunfullmäktige antager nya detaljplaner enligt § 5.1 andra stycket ovan senast 2009-06-30, genom beslut som senare vinner laga kraft,

dels Banverket fastställer järnvägsplan enligt § 5.2 ovan senast 2009-06-30, genom beslut som senare vinner laga kraft.

15.2 Tvist

Tvist i anledning av detta Genomförandeavtal skall slutligt avgöras i allmän domstol.

15.3 Upplysningar

Parterna är medvetna om

att stadsbyggnadsnämnden eller kommunfullmäktige beslutar om att anta detaljplan. Beslut om att anta detaljplan ska föregås av samråd med dem som berörs av planen och andra beredningsåtgärder. Parterna är även medvetna om att sakägare har rätt att anföra besvär mot beslut att antaga detaljplan och att beslut om antagande av detaljplan kan prövas av länsstyrelsen och regeringen samt bli föremål för rättsprövning,

att fastställande av järnvägsplan i vissa fall kan hänskjutas till regeringen. Beslut om att fastställa järnvägsplan ska föregås av samråd dem som berörs av planen och andra beredningsåtgärder. Parterna är även medvetna om att sakägare har rätt att anföra besvär mot beslut att fastställa järnvägsplan och att beslut om fastställande av järnvägsplan kan prövas av regeringen samt bli föremål för rättsprövning,

att detta avtal inte är bindande för kommunens organ, med undantag för marknämnden, vid prövning av förslag till detaljplan mm, samt vid andra myndigheters och domstolars prövning av miljö tillstånd, järnvägsplan mm.

* * * * *

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

Stockholm den

För svenska staten genom Banverket

För Stockholms läns landsting

.....
()

.....
()

.....
()

.....
()

För Stockholms kommun
genom dess marknämnd

.....
()

.....
()

BILAGOR:

1. Citybanans spår och stationer samt översiktskarta 2006-04-28 (4 st kartor)
2. "Förenklad systemhandling", Stationer 2006-04-28 (A: funktionskrav, B: allmän beskrivning, C: ritningar)
3. Detaljplaneförslag (3 st kartor) 2006-04-28
4. Servitutsområden – servitut upplåtna till förmån för Banverket (förteckning, kartor & principskiss) 2006-04-28
5. Servitutsområden – servitut upplåtna till förmån för SLL och Banverket (förteckning, och kartor) 2006-04-28
6. Arbets- och etableringsområden (kartor) 2006-04-28
7. Transportvägar till/från arbetstunnlarna (karta) 2006-04-28
8. Indexreglering 2006-04-28
9. Tidplan 2006-04-28
10. Gränsdragning, ägande Stationer (principritningar) 2006-04-28
11. Förberedande arbeten Etapp 2 (principritningar) 2006-04-28