

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 tågtunnlar, den s.k. **Citybanan**, enligt bifogad översiktsplan Bilaga 1, som utgör en del av den s.k. Mälartunneln. Regeringen har i mars 2005 givit tillåtighet 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 tågplaneperiod. 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 Genomförandeavtal 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 Söderströms-tunneln, träffat 2006-02-10.
- Avtal mellan SLL och Banverket angående ansvar vid genomförandet av Citybanans tunnlar, träffat denna dag.

Upplysningsvis skall följande avtal ingås

- Genomförandeavtal 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 Årstaberg 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 Mälarbanan 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 Riddarholmen.
- g. Järnväg i betongtunnel under Söderström från Riddarholmen 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 Årstaberg.
- l. Planskild järnvägs korsning på bro vid Årsta söder om Årstabron.
- 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 detaljplaneförslag TDp 2004-02487-54 (Vasastaden), TDp

2004-02488-54 (Normalm) 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 mälärstrand, 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 trafikanordningsplaner. 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 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 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 upplåtna 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 provas 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. Staden 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 majoritets-ägda 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 trafikmyndigheter, om nödvändig trafikpåverkan enligt de rutiner som gäller för kort- och långtidsplanering, banstandardföreskrifter 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 Mariagårdstjärnan

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 tilläggsbeställning 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 projektiden. 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 projektiden 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 tippor 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 trafikordningsplan. 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 överenskommits 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, 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. Betonginklädning (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 miljöprovningar 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-contobetalningar 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 skäliga avvecklingskostnader. 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 trafikhuvudman 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 trafikering med 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 Tomtebodavägen – 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 Årstaberg. 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 Citybaneprojektet redovisas i Bilaga 9.

Parterna ska aktivt verka för att finna tidsreducerande åtgärder i syfte att färdigställa Citybaneprojektet 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 med 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 miljötillstånd, 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

Omgivningspåverkan vid anläggandet av Citybanan

BAKGRUND

Citybanan är ett angeläget projekt som kommer att lösa trafikknutar inom kollektivtrafiken och bidra till en positiv utveckling av densamma inom Storstockholmsområdet men också i Mälardalsregionen. Citybanan medger som en följdverkan även en möjlighet att minska trycket av biltrafik till och inom Stockholm stad. Citybanan har möjlighet att tillskapa värden liknande det som tunnelbanan gjort för Stockholm. Liksom tunnelbaneutbyggnaden är genomförandet av Citybanan ett komplext projekt som kommer att innebära påverkan på omgivningen under en övergående tid. På flera platser kommer det att kräva flera produktionstekniskt sett svåra lösningar inte minst gäller detta i anslutning till befintliga tunnelbanor, ledningstunnlar och intilliggande bostadsbebyggelse. Påverkan av ljud från borringar och sprängningar är oundvikligt. I flera fall anpassas ändå produktionen för att minska påverkan. Samtidigt blir krav på ett snabbt färdigställande av Citybanan motstridiga ett i alla lägen försiktigt genomförande. Alltför strikta restriktioner för t.ex. bullerpåverkan kommer att innebära försiktigare metoder överlag men med en kraftigt förlängd produktionstid som följd. Försiktigare produktionsmetoder används därför i första hand där behoven är som påtagligast.

Det finns flera risker som måste hanteras i projektet och ännu har inte alla lösningar för produktionen slutbearbetats. Deltagarna i projektet är ändå i hög grad medvetna om att Citybanan byggs i innerstadsmiljö varför ansträngningar görs för att finna sätt att minska påverkan utan att påverka anläggningens kvalitet eller utförandetid.

Detta PM sammanfattar på ett kortfattat vis de större påverkningar som förväntas ske under utbyggnaden av Citybanan.

Påverkan och effekterna kan grovt sammanfattas i följande punkter:

- **Trafikpåverkan**
- **Miljö- och hälsopåverkan**
- **Påverkan på byggnader och verksamheter**

TRAFIKPÅVERKAN

Syftena med Citybanan kan sammanfattas i ökad kapacitet och bättre koppling till övrig kollektivtrafik. Kopplingen till tunnelbanan ses som extra angelägen. Idag har t.ex. pendeltågen på Centralstationen hela 115 000 dagliga på- och avstigande resenärer. Hela ca 70% av dessa byter till och från tunnelbanelinjerna på T-centralen. Det är därför en grundförutsättning att föra dessa resenärer närmare tunnelbanan och målpunkterna i centrala Stockholm. De nya stationerna City och Odenplan bidrar i mycket hög grad till att uppfylla målen med Citybanan. För att åstadkomma stationer som är funktionella och anpassade till resenärerna krävs att stationerna ansluts så nära som möjligt till tunnelbanestationerna T-Centralen och Odenplan. Detta kommer att innebära påverkan på de befintliga stationerna och tunnelbanetrafiken under utbyggnaden. Den färdiga Citybanan kommer att kunna ha positiva effekter på tunnelbanan då den kan användas som ett snabbare alternativ för sträckorna mellan Södermalm – City – Odenplan vilket kommer att ge möjlighet till avlastning av tunnelbanan på de mest trafikerade sträckorna i innerstaden.

Påverkan på tunnelbanan vid T-centralen

Den enskilt största trafikpåverkan sker på blå linjen när Citybanans stationstunnlar anläggs under tunnelbanestationen och när man skapar en direkt förbindelse mellan Citybanans och tunnelbanans plattformar. Under planeringen av Citybanan har det blivit nödvändigt att behöva placera Citybanan under den blå linjen istället för ovanför den som de tidigare planerna angav. Detta för att man överhuvudtaget ska kunna undvika årslånga avstängningar av den blå linjen vid T-Centralen. Därefter har ytterligare en mindre sänkning av Citybanan planerats och nya utformningar föreslagits för att minimera avstängningsbehovet. För att ändå bibehålla en hög säkerhet vid sprängningsarbeten för såväl passagerare på stationen och i tunnelbanetågen så kan ändå inte avstängningar undvikas.

För den blå linjen planeras därför 3 avstängningar under 3 efterföljande somrar. Varje avstängning beräknas pågå i 4 månader. För produktionsarbetena är det inte idealt med en sådan uppdelad produktion men detta är nödvändigt för att minska påverkan på tunnelbanetrafiken till en rimlig nivå. Vid avstängningarna föreslås att tågen för den ena av blå linjens grenar vänder vid station Rådhuset och för den andra vid station Fridhemsplan. Avstängningarna kommer alltså även omfatta Kungsträdgårdens tunnelbanestation. Ersättningstrafik kan tillskapas dels genom att byte kan ske till gröna linjen vid Fridhemsplan samt att stombusslinjerna, som trafikerar flera av de berörda stationerna, förstärks kraftigt. En positiv följd effekt på längre kan bli att fler resenärer upptäcker stombussarna och även kan komma att använda dem oftare vilket på sikt kan bidra till en avlastning av tunnelbanan mest belastade sträckor.

Även trafiken för den röda och gröna linjen kommer att beröras under utbyggnadstiden. Detta då ny direktförbindelser skapas mellan Citybanans och tunnelbanans plattformar. Trafiken på bägge tunnelbanepattformarna, 1 (den övre) och 2 (den undre), kommer att påverkas till följd av arbetena. Påverkan är dock betydligt mindre än för den som krävs för blå linjen. Påverkan omfattar upp till 2 st. kortare och planerade trafikstopp* om 10 -15 min per arbetsdag (vard. lö, sö/helg) som innehåller arbeten för sprängning eller liknande. Plattformarna måste dessutom av säkerhetsskäl utrymmas under motsvarande tid. Utrymningen bedöms kunna ta upp till 1 timme per gång men kan minskas ner mot en halvtimme när rutiner hos personal och vanor hos resenärer utvecklats. Under utrymningstiderna fram till trafikstoppen för sprängningarna tillåts ändå tågen passera men utan uppehåll. Trafikstoppen läggs under delar av dagen med färre resande. Detta förfarande kan behöva pågå till och från under en tid av 2,5 år. Stombusstrafiken förstärks under dessa trafikstopp och utrymningstider

Påverkan på tunnelbanan vid Odenplan

Även vid Odenplan sker viss påverkan men den är mindre än den vid T-Centralen. Principen med korta trafikstopp och utrymningar är i princip densamma som för röda och gröna linjen vid T-Centralen med den skillnaden att utrymningstiderna bedöms gå snabbare och ta som mest 30 min. Påverkan omfattar upp till 2 st. kortare och planerade trafikstopp* om 10 -15 min per arbetsdag som innehåller arbeten för sprängning eller liknande (vard. samt lö). Under sommaravstängningarna av tunnelbanans blå linje vid T-centralen minimeras störningarna vid Odenplan så att den gröna linjen kan fungera effektivt som avlastning av blå linjen vid Fridhemsplan enligt vad som sagts ovan. Även vid Odenplan förstärks passerande stombusslinjer under tiderna för trafikstopp.

Övrig påverkan på tunnelbanan

Citybanan passerar nära tunnelbanelinjerna vid två ytterligare punkter. Dessa beröringspunkter är mindre och påverkan sker under betydligt kortare perioder än vid stationerna.

Vid Tegelbacken kommer röda och gröna tunnelbanelinjerna att ligga inom skyddszonen för sprängningarna av Citybanans tunnel. Stopp i trafiken kommer att ske vid 4 korta tillfällen per dygn i samband med sprängningar i närheten av tunnelbanans sträckning vid Tegelbacken och Norrström. Tunnelbanetågen kommer då att stoppas vid T-Centralen respektive Gamla Stan. Trafiken återupptas efter det att spår och tunnel inspekterats.

Även väster om Slussen kommer tunnelbanans röda linje att ligga inom skyddszonen för sprängningarna av Citybanans tunnlar. Här planeras upp till 2 dagliga korta trafikstopp* om 10 -15 minuter såsom för ovanstående arbeten

* Under förutsättning att det finns möjlighet till ett tredje trafikstopp under normalt trafikfri tid (natt). Om detta tredje trafikstopp inte tillskapas under någon tid på dygnet så förlängs hela produktionstiden kraftigt.

Påverkan på busstrafik

Busstrafiken kommer att kunna hållas igång utan egentlig påverkan under byggtiden. Detta är även en förutsättning för att medge utökad stombusstrafik som ersättning vid avstängningar av tunnelbanan. Det kommer ändå att finnas behov för att under ca 3 års tid utföra en del tillfälliga flyttningar av hållplatser. Hållplatser kan beröras vid främst Odenplan men även på Klarabergsviadukten och på Vasagatan i anslutning till arbetsområdena vid stationsentréerna.

Påverkan på övrig gatutrafik

Påverkan bedöms bli relativ lindrig. Vid Vasagatan kan man vid stationsentrén behöva växelvis ianspråkta några körfält för att bedriva schaktarbeten uppifrån. Under en något längre tid kan ett körfält behöva tas i anspråk i anslutning till arbetsområden vid uppgångarna upp till gatunivån.

Visst mindre intrång kan behöva ske på taxistationen på Centralplan framför Centralstationen för anläggande av ventilationsschakt.

På Klarabergsgatan kan det krävas växelvis ianspråktagande av körfält samt att man tar något körfält i anspråk i anslutning till arbetsområdet vid den nya entrén.

Dalagatan kommer att behöva stängas av på berörd sträcka under något år vid byggnation av entrén i hörnet Dalagatan – Vanadisvägen.

MILJÖ- OCH HÄLSOPÅVERKAN

Det är ofrånkomligt att Citybanans arbeten kommer att bli märkbara i en storstadskärna som Stockholm. Citybanan syftar till att nå de områden i Stockholm som är stora målpunkter därför att där finns arbetsplatser och andra verksamheter men även bostadsområden. I driftsskedet kommer Citybanan att kunna ha en mycket positiv effekt för dessa verksamheter och utvecklingen av nya. Även bostadsområden kan få en positiv utveckling t.ex. genom ökad attraktionskraft till följd av närheten till ett effektivt transportsystem. Citybanan skapar även förutsättningar för utveckling av nya områden såsom t.ex. Norra stationsområdet då station Odenplans entré på Dalagatan/Vanadisvägen placeras bra för både buss- och gångtrafik dit. Under byggskedet kommer den vanligaste påverkan vara stömljud från borrar och sprängningar men det är ändå viktigt att komma ihåg att dessa arbeten inte pågår på samma plats konstant i flera år utan att de är av övergående art. Vid station City kommer arbetena att pågå under längre tid men här finns få bostäder som berörs.

Bullerpåverkan i byggnader

Borrningsarbeten och sprängningar kommer att påverka under byggtiden i form av stömljud och vibrationer. Sådana arbeten kommer att bedrivas under dagtid. Vissa platser såsom t.ex.

Riddarholmen som enbart har arbetsplatser men inte bostäder kan det vara lämpligare att bedriva mer arbete på kvälls- och nattetid. Arbeten med att driva tunnlarna pågår under 2, 5 - 3,5 års tid men störande nivåer av stomljud antas kunna pågå på en och samma plats endast i upp till 3 månader. Vissa tider kan bullernivåerna vara större för vissa fastigheter beroende på de speciella förutsättningarna vid olika platser och för olika byggnader.

Möjligt tillfälligt boende

Upp till 2000 hushåll kan under 3 veckor eller längre tid få stomljudnivåer som överstiger 45 dB(A), vilket är en nivå som anses vara störande. Dessa möjligt berörda hushåll ligger spridda men med en koncentration på Mariaberget, vid Mariagårdstjärnan och i Vasastan norr om station Odenplan. Av alla dess hushåll är det ca 300 som kan behöva tillfälligt boende. Tillfälligt boende kommer att erbjudas och särskild hänsyn kommer även att tas till t.ex. personer med nattjobb som är hemma för vila under dagtid. I normalfallet kan detta innebära att tillfälligt boende sker under ca 1 månads tid men i enstaka fall kan det röra sig om en längre tid. Tillfälligt boende ordnas i särskilda bostadsbyggnader som uppförs i närheten till bostadsområdena men ändå utanför det område som påverkas av högre stomljud. Det kommer även att erbjudas ersättningslägenheter i kommunalägda bostäder eller på hotell.

Störningar till följd av byggtransporter

Från och till varje arbetstunnel kommer det att gå lastbilar med materialtransporter. De allra flesta transportererna sker vid uttransport av sprängda bergmassor. Detta är ett arbete som kommer att pågå under 3-4 år.

Transportvolymerna och antal lastbilar från respektive arbetstunnel varierar beroende på hur många sprängningsfronter som aktivt drivs samtidigt vid respektive tunnel och beroende på hur stora volymer berg som skall tas ut totalt. De känsligaste transportavsnitten finns från arbetstunneln vid Drottninggatan där transportererna kommer att gå igenom bostadsområden. Övriga transporter från arbetstunnlarna vid Norra Stationsgatan, Torsgatan, Bangårdsområdet samt Söder Mälarstrand når snabbare ut till stora huvudstråk med redan hög trafikintensitet och redan stor andel av tunga fordon. Dessa stråk är bland annat Norra Stationsgatan med anslutning till E4 och E18, Klarastrandsleden samt Stadsgårdsleden.

Från tunneln vid Drottninggatan går trafiken via Kungstensgatan och Karlbergsvägen. Dessa transporter kan under en "vanlig" arbetsdag vara 100-200 lastbilar. För att undvika onödig trafik på dessa gator kommer de tomma lastbilarna på väg till tunneln inte att trafikera samma väg. De kommer istället att åka in via Sveavägen. Det är dock inte trafiktekniskt möjligt för den utåtgående trafiken. Det har även utretts flera alternativ till arbetstunneln vid Drottninggatan men det har inte gått att finna några som kan ersätta denna utan att det skulle innebära mycket kraftig påverkan på Citybanans genomförandetid. Ett total slopande av denna arbetstunnel innebär t.ex. att byggtiden förlängs med närmare två år.

I form av störningar är trafikens påverkan ändå ringa. Trafiktillskottet av transporter på en bostadsgata som t.ex. Kungstensgatan som idag har 4000 fordon/dygn är då 2,5-5 % och på en större innerstadsgata som Karlbergsvägen med ca 13 000 fordon/dygn blir trafiktillskottet ca 1 %. På de mindre gatorna motsvarar trafikökningen en ökning av ekvivalenta (dygns-genomsnittet) ljudnivån med endast 1-2 dB(A) och på de större med ca 0,5 dB(A). Det är ändå angeläget att tillse att goda trafiksäkerhetsanordningar ordnas på de berörda mindre gatorna för att skapa trygghet. Banverket har även möjlighet att styra vart mera exakt och hur entreprenörerna skall framföra sina fordon.

Hantering av berg- och jordmassor

Bergvolymerna som sprängs ut kommer att transporteras till krossar i Stockholmsområdet. De totala volymerna för Citybanan motsvara i grova tal ca 10 % av Storstockholmsområdet

årsförbrukning av krossprodukter varför det inte finns några problem med att klara av omhändertagandet.

Förorenade massor kan finnas vid schaktarbeten i ytliga jordlager. Eventuell förorenade massor kan möjligen finnas vid arbetstunnlarna på Bangårdsområdet och vid Torsgatan beroende på de verksamheter som tidigare funnits där. Då schakten i de i ytliga jordlagren är relativt små ses inga svårigheter med att kunna omhänderta dessa eventuella massor.

PÅVERKAN PÅ BYGGNADER OCH VERKSAMHETER

För att uppfylla de mål om närhet till målpunkter i centrala Stockholm krävs att stationsentréerna placeras så att de blir lättillgängliga och synliga i staden. Detta betyder att de placeras på större gator och stråk. Det är också mycket viktigt att stationsentréerna placeras så att de kommer nära annan kollektivtrafik utöver tunnelbanan. För station Odenplan har det varit naturligt att knyta Citybanan till den befintliga tunnelbaneuppgången på Odenplan. Här ligger stationen mycket tydligt och kopplar utmärkt till all de befintliga busslinjer som trafikerar Odenplan. Här finns även möjlighet att utveckla busstrafiken till nya destinationer och detsamma gäller för Citybanans tillkommande entré vid Dalagatan/Vanadisvägen.

Vid station City har det tekniskt sett varit svårt att hitta entréplaceringar som inte kommer i konflikt med befintliga tunnelbanor, stora ledningskulvertar eller byggnader. Samtidigt har målet varit att placera entréerna så att de når ett stort upptagningsområde, hamnar synligt i staden och kan kopplas till annan trafik såsom bussar på ytan. Entrén på Klarabergsgatan uppfyller dessa krav. Entrén som tillskapas på Vasagatan vid den befintliga tunnelbanehallen får även en möjlighet att nå ett intressant busstråk på Vasagatan. Flera byggnader berörs i såväl källarplan som i plan ovanför mark för att medge utrymme för entréer. Detta är i det närmaste ofrånkomligt och är en problematik som är känd sedan byggandet av tunnelbanan i Stockholms innerstad. Å andra sidan är Citybanan en anläggning som kommer att betjäna hundratusentals resenärer varje dag och som planeras med en horisont för ett nyttjande i uppemot 100 år. Det är därför mycket rimligt att hitta mycket lämpliga lägen även om det kräver intrång i byggnader och påverkan på verksamheter.

Indirekta skador kan möjligen uppkomma på byggnader som har känslig grundläggning såsom t.ex. träpålar. De byggnaderna är dock kända och särskilda kontroll- och åtgärdsprogram tas fram för dem

Intrång i byggnader

För anläggandet av Klarabergsgatans entré berörs särskilt en kontors- och butiksbyggnad på Klarabergsgatan. Källare och bottenvåning ianspråkats för stationsentré. Eventuellt rivs huset och ersätts med en liten byggnad med bara stationsentré eller en nybyggd mer ändamålsenligt byggnad som anpassas till stationsentrén.

Ytterligare en kontors- och butiksbyggnad på Klarabergsgatan berörs men i mindre omfattning. Del av källaren ianspråkats för att göra avväxlingar/förstärkningar av Klarabergsgatan så att utrymme för delar av Station City kan skapas under gatan.

För anslutningen av Citybanans plattformar mot bl.a. Centralstationen kommer en byggnad med hotell, kontor och butiker på Vasagatan påverkas. En stor del av källaren med butiksutrymmen ianspråkats tillsammans med 1-2 våningar i en avskild del av byggnaden

På Södermalm berörs 3 byggnader med kontor och bostäder. Byggnadernas grundläggning måste förstärkas då betongtunneln vid Fatbursparken kommer att passera tätt under byggnaderna.

Påverkan på näringsidkares och andras verksamheter

Det finns många näringsverksamheter inom området för Citybanan. Hur många som kan påverkas i mindre grad är inte till fullo klarlagt. Inom området som kan få stomljud över 45 dB(A) finns dock ca 1000 verksamheter som bedöms som mindre känsliga för störningar. Ytterligare ca 150 verksamheter finns som kan antas vara mera känsliga för störningar. Hur och i vilken omfattning dessa verksamheter kan beröras är inte känt i alla delar. Bland de mer känsliga verksamheterna kan nämnas, kyrkor, ljudstudio, skolor, daghem, läkar- och psykoterapeutiska mottagningar, hälsopraktiker, samt vård- och behandlingshem.

De största och mest påtagliga påverkningarna sker dock kring de nya stationerna med en absolut tyngdpunkt vid station City där flera verksamheter påverkas av betydligt mera direkt intrång och störningar. I byggnaden på Klarabergsgatan som ska inrymma stationsentrén kan knappast någon verksamhet bedrivas under byggtiden. Eventuellt rivs byggnaden. I byggnaden på Vasagatan som berörs av ihopkopplingen mellan Citybanan och Centralstationen finns butiker som måste evakueras. I byggnaden finns även ett större hotell som kan bli kraftigt störd under flera års tid till följd av omfattande arbeten i byggnadens stomme. Risk finns för att hotellverksamheten får läggas ned under flera år.

På Vasagatan finns ytterligare tre byggnader som inrymmer varsitt hotell. Dessa hotell kan påverkas av luftburet ljud och stomljud genom främst störande ytförlagda arbeten inom direkt angränsade arbetsområden. Flera butiker på Vasagatan och Klarabergsgatan kommer att kunna påverkas till och från under byggtiden till följd av att närliggande arbetsområden för Citybanan begränsar åtkomsten till butikerna för transporter och kunder.

Skador och uppkomna kostnader är generellt ersättningspliktiga enligt skadeståndslagen och i de aktuella fallen kan beloppen i flera fall vara ansevärd.

Skador på byggnader pga. grundvattensänkningar

Reglering av grundvattenfrågor till följd av Citybanans tunnlar sker i särskilda miljödomar. Banverkets planering och projektering utgår från att grundvattennivåerna inte ska sjunka varaktigt till nivåer som kan skada byggnader och anläggningar påtagligt. Inom det område som kan påverkas av grundvattenförändringar finns ett mycket stort antal byggnader men endast ca 80 av dem har sådan grundläggning som kan vara känsliga för grundvattensänkning. Utav dessa ca 80 är det ändå bara ca 10 som kan anses vara i riskzonen för påverkan. Under byggtiden och under driftsskedet innan grundvattennivåerna åter stabiliserat sig kan särskilda skyddsåtgärder vidtas för dess byggnader.

Det främsta sättet för att skydda dessa byggnaders grundläggning, som kan vara placerad på träpålar är att infiltrera nytt vatten vid byggnaden som ersättning för det som eventuellt dräneras bort. På så vis skyddas t.ex. träpålar från att utsättas för syre och förruttelse.

Det kan finnas behov av andra grundförstärkningsåtgärder för byggnader vid risk för skador till följd av tunnelsprängning. Byggnader på Mariaberget på Södermalm behöver grundförstärkas där bergtunneln går direkt under byggnadernas källare. Ytterligare ett fåtal andra byggnader vid Fatbursparken och t.ex. i City kan behöva grundförstärkning till följd av att byggnadernas grundläggning kan vara i dåligt skick eller är känsliga av annan anledning för de vibrationer som uppstår när tunneln sprängs.

2006-04-28

Banverket / Ketil Kindestam



