

Mellan Stockholms kommun genom dess exploateringsnämnd och trafik- och renhållningsnämnd, nedan gemensamt kallade **Staden**, å den ena sidan, och AB Storstockholms Lokaltrafik, nedan kallat **SL**, å den andra sidan, nedan gemensamt kallade **Parterna**, har enligt villkor som anges under avsnitt III nedan träffats följande

TILLÄGGSAVTAL NR 1

till SAMVERKANSAVTAL för Spårväg City

I. BAKGRUND

Staden och SL träffade 2009-09-18 ett samverkansavtal, nedan kallat **Samverkansavtalet**, avseende utbyggnad av Spårväg City. Sedan Samverkansavtalet träffades har vissa förutsättningar för Spårväg City förändrats, avseende bland annat tänkt upphandlingsform, organisation, tidplan, sträckning och depåläge.

I Samverkansavtalets bakgrund angavs att SL hade för avsikt att låta en privat aktör, i Samverkansavtalet kallad "Konsortiet", bygga, driva och finansiera spårvägsanläggningen och trafiken. SL har nu istället för avsikt att handla upp genomförande och drift av Spårväg City genom det normala förfarandet.

I Samverkansavtalet angavs att den permanenta depån i första hand skulle lokaliseras till en plats inom Stockholms kommun. SLs huvudinriktning är nu istället att permanent depå skall lokaliseras till Lidingö Kommun.

I Samverkansavtalet angavs inriktningen att hela spårvägen, från Ropsten till Hornsberg, skulle tas i drift 2014. Sedan dess har såväl tidplan och etappindelning reviderats. Huvudinriktningen är nu att trafikstart på sträckan Ropsten-Sergels Torg ska kunna ske successivt 2015-2018. Vidare utbyggnad västerut är för närvarande föremål för revidering, avseende såväl sträckning och ändstation som tidplan.

Mot ovanstående bakgrund träffar Parterna detta tilläggsavtal nr 1 som kompletterar och förändrar Samverkansavtalet på det sätt som framgår nedan. I övrigt skall Samverkansavtalet gälla oförändrat. Detta innebär att giltigheten av Samverkansavtalet i och med tecknande av detta tilläggsavtal förlängs enligt vad som anges i § 9.

II. KOMPLETTERING AV SAMVERKANSAVTALET

A. Paragrafer som får ändrad lydelse

Sedan Samverkansavtalet träffades 2009-09-18 har SL erhållit ett genomförandebeslut på del av sträckan med en delvis reviderad sträckning och en reviderad tidplan. Detta får till följd att hänvisning till Bilaga 1 i § 1 kompletteras med hänvisning till den nya Bilaga 3. Vidare har målet avseende Spårvägens prioritet gentemot

övriga trafikslag förtydligats. Tidigare specifika mål om förutsättningar för depån har tagits bort med hänsyn till att depå nu i första hand ska lokaliseras utanför Stockholms kommun. Parterna är överens om att § 1 i Samverkansavtalet efter dessa ändringar har lydelse enligt nedan.

§ 1

MÅL, FÖRUTSÄTTNINGAR OCH PRINCIPER FÖR SPÅRVÄGEN

Parterna har ett gemensamt ansvar för att Spårvägsprojektet leder till en bra helhetslösning för Stockholm.

Parterna är överens om att följande mål skall gälla för Spårvägen:

- Spårvägen skall bli ett modernt och miljövänligt transportmedel med hög kapacitet.
- Spårvägen skall genom sin sträckning och höga kapacitet kunna ersätta en eller flera busslinjer i innerstaden.
- Spårvägen skall utformas på ett sådant sätt att behoven för alla olika trafikslag (bilar, cyklar, fotgängare, övrig kollektivtrafik mm) på Stadens gator i möjligaste mån kan tillgodoses.
- Spårvägen skall i förhållande till övriga trafikslag ges hög prioritet i trafiksignalsystemet på samma vis som dagens stombusstrafik, och skall, där så är möjligt, utan allvarliga olägenheter för övriga trafikslag, ges eget utrymme i syfte att Spårvägen ska bli ett så attraktivt kollektivt färdmedel som möjligt.
- Spårvägen skall kopplas samman med Lidingöbanan och skall förbinda stadsdelarna Värtan och Kungsholmen med cityområdet och i synnerhet Citybanans planerade huvudentré på Klarabergsgatan. Preliminär sträckning framgår av bifogade kartor, Bilaga 1 och Bilaga 3.
- Spårvägen skall utformas på ett sådant sätt att de stadsrum som tas i anspråk hanteras på ett varsamt sätt, och därmed förblir attraktiva för medborgarna.
- Spårvägen skall utformas på ett sådant sätt att fullgod trafiksäkerhet uppnås.
- Spårvägsprojektet skall genomföras på ett sådant sätt att rimlig framkomlighet för övriga trafikslag på berörda gator kan bibehållas under utbyggnaden.
- För det fall Parterna gemensamt anser att Spårvägsprojektet kräver att trafiken måste omledas till kringliggande gator skall Staden medverka i och underlätta trafikplaneringen kring aktuella produktionsområden.

Sedan Samverkansavtalet träffades 2009-09-18 har konsekvenser och ansvarsgränser förtydligats avseende den renovering av konstruktioner som måste genomföras på gatorna Hamngatan, Sergels Torg och Klarabergsgatan m.fl. gator. Förändringarna i tidplanen har öppnat upp för nya möjligheter vad gäller samordningen mellan Spårvägsprojektet och utbyggnaden av nya gator inom stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden. Vidare är huvudinriktningen nu att den permanenta depå som täcker behovet för sträckan Gåshaga-Stockholms central inte skall ligga i Stockholm utan på Lidingö, varför de specifika skrivningarna om en depå under Stadshagsklippan utgår. Parterna är överens om att § 2 i Samverkansavtalet efter dessa ändringar har lydelse enligt nedan.

§ 2

SÄRSKILT OM VISSA DELPROJEKT

2.1 Sträckan Hamngatan-Klarabergsgatan

SL är införstått med att tätskikten under Hamngatan, Sergels Torg och Klarabergsgatan måste renoveras, samt att gatudäck, brokonstruktioner mfl konstruktioner på denna sträcka måste förstärkas innan Spårvägen kan dras fram där. SL är införstått med att tidplanen för arbetena på Stadens gatudäck, och därmed indirekt tidplanen för Spårvägsprojektet på sträckan Hamngatan-Klarabergsgatan, är direkt beroende av att SL skyndsamt tar fram erforderligt projekteringsunderlag för Spårvägen på denna sträcka. Staden tillhandahåller en beskedstidplan för underlag som SL skall lämna.

Parterna är överens om att det är såväl rationellt som tids- och kostnadsbesparande att Staden i samband med renovering av tätskikt och förstärkning av konstruktioner, på uppdrag av SL och på SL:s bekostnad, utför vissa delar av Spårvägen, såsom spårkropp, fundament för kontaktledningsstolpar, kanalisation mm. Detta skall i första hand regleras i det genomförandeavtal som parterna enligt § 7 nedan skall träffa, men parterna kan dessförinnan komma att reglera vissa av dessa arbeten i ett särskilt uppdragsavtal.

SL är vidare införstått med att såväl den till SL med servitut upplåtna norra biljetthallen för T-centralen, inklusive uppgångarna mot omkringliggande gator, som bussar i linjetrafik på gatorna Klarabergsgatan, Sergels Torg och Hamngatan, berörs av Stadens arbeten med renovering av tätskikt och förstärkning av konstruktioner. SL förbinder sig härvid att bekosta samtliga erforderliga skyddsåtgärder i och i direkt anslutning till biljetthallen som behövs för att biljetthallens funktion och access till intilliggande fastigheter och lokaler skall kunna vidmakthållas under den tid arbeten pågår på gatudäcket ovanför, på det sätt som är beskrivet i principöverenskommelse träffad mellan Staden, SL och övriga berörda fastighetsägare 2012-04-13. Parterna skall träffa ett särskilt genomförandeavtal för dessa arbeten. SL förbinder sig vidare att under den tid renovering av gatudäck och förstärkning av konstruktioner på Klarabergsgatan, Sergels Torg och Hamngatan pågår, i samråd med Staden, leda om samtliga bussar i linjetrafik som trafikerar berörda delar av dessa gator, under de perioder då en sådan omledning är motiverad utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv.

Parterna är medvetna om att renovering av tätskikt kan bli aktuellt även på andra delar längs den planerade sträckan och att förstärkning av befintliga konstruktioner, såsom broar, stödmurar etc, kan uppstå till följd av Spårvägen även i anslutning till andra delar längs den planerade sträckan.

2.2 Passage genom stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden

Spårvägen kommer inom stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden delvis att förläggas till ännu ej anlagda gator och konstbyggnader med Staden som tänkt huvudman. Parterna skall aktivt verka för att Spårvägsprojektet inom dessa

områden samordnas med exploateringar på Stadens mark och med Stadens planering, projektering och anläggande av nya gator, konstbyggnader mm, på ett för båda Parter tids- och kostnadseffektivt sätt.

Parterna skall i den fortsatta planeringen aktivt verka för att Ropsten utvecklas till en rationell och väl fungerande kollektivtrafikknutpunkt för trafikslag som tunnelbana, spårväg, buss och båt, samtidigt som platsens höga stadsfunktions- och markvärden kan tas tillvara och förutsättningar ges till en god stadsmiljö med service, kontor och bostadsbebyggelse.

2.3 Depåer

Permanent depå som täcker behovet för delarna av Spårvägen öster om Stockholms centralstation, med uppställningsmöjligheter, tvätt- och verkstadsplatser mm, skall i första hand lokaliseras utanför Stockholms kommungräns. SL:s huvudinriktning är att den permanenta depån ska lokaliseras till Lidingö.

SL har i samband med genomförandet av den s.k. Etapp 1 (dvs förlängning av Djurgårdslinjen från Norrmalmstorg till ny tillfällig ändhållplats på Hamngatan under Malmskillnadsgatans viadukt) byggt ut en tillfällig spårvagnsdepå på Djurgården, den sk **Alkärrshallen**, inklusive anslutningsspår, huvudsakligen belägen inom Stadens fastigheter Djurgården 1:8 och Skeppsholmsviken 9. Alkärrshallen är, så vitt avser Stadens fastigheter, upplåten till SL genom arrendesavtal träffat 2009-12-01. Alkärrshallen inrymmer i dagsläget vagnar både för den kommersiella trafiken på Spårväg City och för den museala trafiken på Djurgårdslinjen. SL kommer när den nya permanenta depån tagits i drift att flytta över vagnarna för den kommersiella trafiken från Alkärrshallen till den permanenta depån. Avseende vagnarna för den museala trafiken har SL vid tidpunkten för detta avtals tecknande ingen lösning för en permanent depå. Ansvaret för att hitta en långsiktig lösning till lokalisering av depå för den museala trafiken åvilar SL. Staden ställer sig positiv till en lokalisering av en sådan depå på Stadens mark, förutsatt att depån inte kommer i konflikt med andra för Staden vitala intressen. SL är införstått med att lokalisering av en permanent depå på Stadens mark måste föregås av att exploateringsnämnden i särskild ordning tar ställning till markanvisning för området enligt gängse regler.

För delarna av Spårvägen väster om Stockholms centralstation kommer ytterligare en depå att behövas, med samma funktioner som den första, men i första hand lokaliserad till Stockholm. Parterna skall i god tid innan utbyggnad av Spårvägen väster om Stockholms centralstation gemensamt identifiera ett ur trafikerings-, stadsbilda- och kostnadssynpunkt lämpligt läge för denna andra depå. Parterna är införstådda med att delar av denna andra depå kan behöva placeras under jord, om så kan medges enligt gällande arbetsmiljölagstiftning. I det fall depån lokaliseras till ett markområde som ägs av Staden skall exploateringsnämnden verka för och i särskild ordning ta ställning till markanvisning för området enligt gängse regler.

I det fall erforderliga permanenta depåer inte går att färdigställa i tid till trafikstart på de olika delsträckorna skall parterna skyndsamt utreda möjligheterna till provisoriska depålösningar. SL har huvudansvaret för detta, Staden medverkar.

Sedan Samverkansavtalet träffades 2009-09-18 har Spårvägsprojektets tidplan och planerade sträckning reviderats. Hänvisningar till årtal och platser i § 3 måste därmed justeras. Dessutom har Bilaga 2 ersatts av Bilaga 3, varför hänvisning till den förra i § 3 måste justeras. Parterna är överens om att § 3 i Samverkansavtalet efter dessa ändringar har lydelse enligt nedan.

§ 3

TIDPLAN

Parternas gemensamma målsättning är att trafikstart på sträckan Klarabergsgatan-Ropsten ska kunna ske senast 2018. Delsträckor kan dock komma att byggas ut och driftsätts innan dess. En preliminär tidplan, vilken mer i detalj beskriver de tider som Parterna arbetar efter, finns bilagd till detta samarbetsavtal, Bilaga 3. Fortsatt utbyggnad västerut är ännu inte tidsatt.

Parterna skall under Spårvägsprojektets gång informera varandra om tidplaner mm för politiska ställningstaganden i respektive beslutande organ. Vidare skall Parterna informera varandra om omständigheter som kan leda till att tidplanen för Spårvägsprojektet förändras, exempelvis försening av de delprojekt som anges i § 2 ovan.

Sedan Samverkansavtalet träffades 2009-09-18 har konsekvenserna av spårdragning över gatudäcken i City klarlagts. Den förändrade tidplanen innebär nu att det inte längre går att prata i termer av en tidigareläggning av erforderlig tätskiktsrenovering, varför SLs åtagande att stå för fördyringar pga en tidigareläggning av dessa arbeten utgår. Det är nu också klarlagt att konstruktionerna måste förstärkas och en överenskommen kostnadsfördelning har därför förts in i § 6.3. Parterna är överens om att § 6.3 i Samverkansavtalet efter dessa ändringar har lydelse enligt nedan.

6.3 Kostnader för förstärkning av Stadens befintliga konstruktioner på Hamngatan, Sergels Torg och Klarabergsgatan

SL är införstått med att behovet av förstärkning enligt § 2.1 ovan av Stadens konstruktioner på Hamngatan, Sergels Torg och Klarabergsgatan till viss del är direkt betingat av Spårvägen. Parterna är överens om att Stadens kostnad för projektering och utförande av de förstärkningsarbeten som är direkt betingade av Spårvägens förutsättningar avseende spårvagnarnas belastning och utmattning av konstruktionen skall bekostas av SL. SLs andel enligt ovan har bestämts till 35% av de faktiska verifierade kostnaderna. SL:s kostnadsansvar enligt detta stycke begränsas dock till maximalt 140 miljoner kronor i penningvärde 2012-04-01, under förutsättning att förstärkningsarbetena inte fördyras på grund av utökade krav direkt betingade av Spårvägen vilka har begärts av SL efter detta avtals tecknade, t.ex. konstruktion för tyngre spårfordon, annan typ av kontaktledningsstolpar mm. Detaljerna kring betalningsplan, indexering mm skall regleras mellan Parterna i de genomförandeavtal för berörd sträcka av Spårvägen som Parterna

avser träffa enligt § 7 nedan. SL skall beredas full insyn i kalkyl och kostnadsstyrningen för den del där SL har ett kostnadsansvar enligt detta villkor i 6.3. Staden skall utan dröjsmål kontinuerligt överlämna underlag till SL avseende kalkyler, kostnadsprognoser, beräkningsunderlag etc. vilket är till nytta för SL. SL:s kostnadsansvar enligt detta stycka inkluderar endast direkta åtgärder för förstärkning av däckskonstruktioner, såsom anläggande av ny armering och gjutning av ny konstruktionsbetong, inklusive de projekterings- och byggherre-kostnader som går att hänföra till dessa arbeten, och inkluderar således inte kostnader för tätskiktsrenovering, evakueringar, trafikomläggningar, rivning av gatuöverbyggnad, anläggande av spårkropp och stolpfundament etc.

För att inte Spårvägsprojektet skall försenas måste Staden påbörja arbetena på gatudäcken på sträckan Hamngatan-Klarabergsgatan, inklusive vissa förberedande arbeten för Spårvägen, innan eventuell järnvägsplan för denna sträcka är fastställd. Skulle SL inte leverera erforderligt projekteringsunderlag inför starten av arbetena på gatudäcket, eller skulle slutligen fastställd järnvägsplan, eller andra erforderliga tillstånd för anläggande av spårväg, för denna sträcka innehålla spårlägen, stolpplaceringar etc som skiljer sig från det projekteringsunderlag som SL levererar, och detta får konsekvenser för Staden avseende genomförandetid och kostnad, skall SL fullt ut kompensera Staden för detta, inklusive de eventuella skadestånd och ersättningskrav från tredje man som kan drabba Staden i anledning av detta. Detsamma gäller om en situation skulle uppstå där det inte är möjligt att före 2018 överhuvudtaget erhålla erforderliga tillstånd att anlägga spårväg på sträckan Hamngatan-Klarabergsgatan eller på del av denna sträcka.

Sedan Samverkansavtalet träffades 2009-09-18 har formerna för upphandling av genomförande och drift av Spårvägen har förändrats, varför begreppet "Konsortiet" måste utgå ur § 7. Parterna är överens om att § 7 i Samverkansavtalet efter dessa ändringar har lydelse enligt nedan.

§ 7

KOMMANDE AVTAL

En förutsättning för att Spårvägsprojektet ska kunna genomföras är att Parterna träffar ett eller flera genomförandeavtal. I dessa genomförandeavtal skall i detalj regleras bland annat trafikföring och utbyggnadstakt, gemensamma tidplaner, servitut, tillfälliga och permanenta markupplåtelse, behov av ledningsomläggningar mm, samordning med övriga projekt, trafiklösningar under byggtiden med fokus på framkomligheten i kombination med ett effektivt byggande, rutiner för granskning och kontroll, kommunikation, mer detaljerad ansvars- och kostnadsfördelning mm. Parterna skall verka för sådana avtal träffas när Parterna tillsammans anser att detta kan ske.

Separata genomförandeavtal avseende delar av spårsträckningen kan komma att träffas innan hela Spårvägen är planlagd eller till fullo utbyggd.

SL är skyldigt att, om så krävs, träffa särskilda avtal med respektive ledningsägare om ledningsomläggningar mm som är direkt betingade av Spårvägsprojektet. Staden medger SL rätt att, där så är möjligt med hänsyn till ledningsägarna, nyttja Stadens rättigheter och fullgöra därvid sammanhängande skyldigheter enligt de ledningsavtal som Staden träffat med ledningsägare såvitt avser Spårvägsprojektet och drift av den färdiga Spårvägen. Staden skall vid behov vara SL behjälplig vid träffandet av eventuella avtal med ledningsägare, samt i arbetet med samordning inför och erforderlig omläggning av ledningar. Eventuella avtal enligt ovan skall godkännas av Staden i egenskap av väghållare.

Stadens ledningstunnlar är säkerhetsklassade och omfattas av bestämmelserna i säkerhetsskyddslagen (1996:627). Vid arbeten som berör ledningstunnlarna skall SL teckna ett SUA-avtal med Staden. Vidare skall de personer som får ta del av bygghandlingar och utföra arbeten som berör ledningstunnlarna registerkontrolleras.

När Samverkansavtalet träffades 2009-09-18 var parternas avsikt att genomförandeavtal för hela Spårvägen skulle kunna träffas senast 2012-12-31. Om inte skulle Samverkansavtalet upphöra att gälla. Den reviderade tidplanen för Spårvägsprojektet medför att den stipulerade tidpunkten för Samverkansavtalets upphörande måste utgå. Övriga villkor för Samverkansavtalets ikraftträdande är uppfyllda och behöver därmed inte stå kvar. Slutligen har den nyinrättade mark- och miljödomstolen övertagit regeringens uppgift som andra instans vid överklagande av detaljplaner, och Banverkets uppgift att fastställa järnvägsplan övertagits av det nyinrättade Trafikverket. Parterna är överens om att § 9 i Samverkansavtalet efter dessa ändringar har lydelse enligt nedan.

§ 9

VILLKOR

Samverkansavtalet upphör att gälla när genomförandeavtal enligt § 7 har träffats för hela Spårvägen, vilka godkänts av respektive Parts beslutande organ genom beslut som vinner laga kraft. Respektive Part skall dock vara bunden att fullfölja eventuella i samverkansavtalet kvarstående ekonomiska förpliktelser gentemot den andra Parten, även efter tidpunkten för Samverkansavtalets upphörande.

Parterna är medvetna om

- att beslut om att anta detaljplan meddelas av stadsbyggnadsnämnden eller kommunfullmäktige. 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 mark- och miljödomstolen samt bli föremål för rättsprövning,
- att beslut om att fastställa järnvägsplan fattas av svenska staten, genom Trafikverket, och att beslutet 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.

B. Bilagor till Samverkansavtalet som ersätts

Parterna är överens om att Genomförandeavtalets Bilaga 2 skall ersättas av en ny bilaga, Bilaga 3, vilken finns tillagd till detta tilläggsavtal.

III. TILLÄGGSAVTALETS GILTIGHET

Detta tilläggsavtal är till alla delar förfallet utan ersättningsrätt från någondera Parten om inte

- dels exploateringsnämnden senast 2012-06-30 godkänt tilläggsavtalet genom beslut som senare vinner laga kraft,
- dels trafik- och renhållningsnämnden senast 2012-06-30 godkänt tilläggsavtalet genom beslut som senare vinner laga kraft,
- dels Stockholms kommunfullmäktige senast 2012-09-30 godkänt tilläggsavtalet genom beslut som senare vinner laga kraft.

* * * * *

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

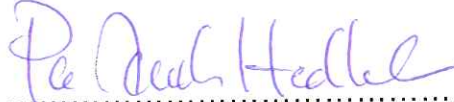
Stockholm den 13 april 2012

För Stockholms kommun genom
dess exploateringsnämnd


.....
(Krister Schultz)

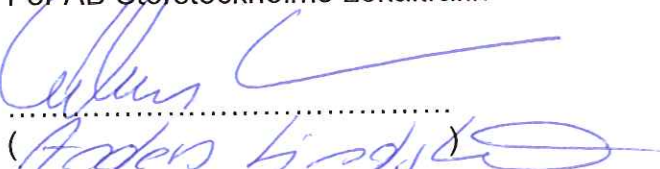

.....
(Lars Berglund)

För Stockholms kommun genom
dess trafik- och renhållningsnämnd


.....
(PER ANDERS HEDEVIST)


.....
(Peter Granström)

För AB Storstockholms Lokaltrafik


.....
(Anders Lindstedt)

.....
()

BILAGOR:

3. Karta över spårdragning med preliminär tidplan

