

Anläggande av tunnel kring Värtabanan vid Norra Station

GENOMFÖRANDEAVTAL

mellan
Stockholms kommun genom dess
exploateringsnämnd, nedan kallad Staden
och
Staten Banverket, nedan kallad Banverket

Bilagor:

Bilaga 1 - Omfattningen av projektet, plan och sektion

Bilaga 2 – Befintlig spåranläggning

Staten Banverket (org.nr. 202100-4003), nedan kallat Banverket och Stockholms kommun genom dess exploateringsnämnd (org.nr. 212000-0142), nedan kallad Staden, har under villkor som anges i § 26 nedan, träffat följande

GENOMFÖRANDEAVTAL

§ 1 BAKGRUND

På Norra stationsområdet planeras det ny bebyggelse för bostäder och arbetsplatser. I samband härmed är avsikten att väg E4/E20 (Norra länken) och Värtabanan skall kringbyggas med tunnel för att möjliggöra exploatering av ovanliggande mark. För att möjliggöra utbyggnaden av intunnlingen av väg E4/E20 och Värtabanan behöver Värtabanan läggas i temporärt läge.

§ 2 OMFATTNING OCH SYFTE

Avtalet omfattar tillfällig omläggning av Värtabanan och en slutlösning där Värtabanan förläggs i tunnel från Norrtull till Solnabron och eventuell erforderlig intunnling väster härom. Avtalet omfattar vidare dessa arbetens samordning med övriga delprojekt inom Norra stationsområdet.

Syftet med avtalet är att klargöra ansvarsförhållandet mellan parterna vad avser bl a projektering, byggande, ägande och drift och underhåll av anläggningarna. Vidare att fördela kostnaderna härför.

Vid arbetenas bedrivande skall parterna samråda med varandra så att optimala lösningar erhålles och Stadens kostnader minimeras. Järnvägsanläggningens funktionalitet skall bibehållas.

§ 3 DEFINITION AV ANVÄNDA BEGREPP

Nedan definieras i avtalet använda begrepp:

BEGREPP	DEFINITION
Allmänna ledningar	Ledningar som ingår i ledningsnät för allmänt ändamål
AML	Arbetsmiljölagen
BAP	Banarbetsplan
BEST-arbeten	Järnvägsspecifika arbeten för <u>B</u> ana, <u>E</u> l, <u>S</u> ignal, <u>T</u> ele
BUP	Banupplåtelseplan

SOS	Skydds- och säkerhetsplanering
Tunnelkonstruktion	Konstruktion som omsluter utrymmen för järnväg inklusive hjälpfunktioner som t ex kiosker, utrymningsvägar m m. Tunnelkonstruktionen utgör del av grundläggning för planerad ovanliggande bebyggelse.

§ 4 ORGANISATION

För åtagande enligt detta avtal skall respektive part bemanna sin organisation med resurser i den omfattning som krävs för ett genomförande enligt projektets tidplan.

Tillsammans skall parterna tillsätta en gemensam projektgrupp där respektive part representeras av en projektledare. Projektgruppens uppgift är att ansvara för ställningstaganden och beslut som är av gemensam karaktär. Respektive projektledare utser övriga deltagare i projektgruppen. Projektgruppen ska fastställa en gemensam mötesserie.

§ 5 DETALJPLAN OCH MYNDIGHETSBESLUT

Parterna förbinder sig ömsesidigt att verka för att nya detaljplaner för området (omfattning enligt bilaga 1), där bl.a. Värtabanans järnvägsanläggning flyttas till nytt läge i en tunnel, antas och vinner laga kraft. Den första detaljplanen, Detaljplan för del av Vasastaden 1:16 m m (Norra Station), S-Dp 2009-02013-54, är nu föremål för samrådsförfarande. En förutsättning för att Banverket skall verka för de nya detaljplanerna är att järnvägsanläggningens funktionalitet bibehålles.

Banverket svarar för att erforderliga myndighetsbeslut söks och verkar för att de erhålles i tid för den aktuella delen av Värtabanan så att anläggningen kan genomföras enligt projektets tidplan. Erfordras vattendom skall dock Staden svara för ansökan, varvid Banverket skall vara Staden behjälplig.

Staden skall så långt som möjligt tillse att tillkommande bebyggelse i tillräcklig grad skärmas från immissioner från järnvägen och att Naturvårdsverkets riktlinjer för buller och vibrationer samt elektromagnetiska fält ej överskrids i planerade byggnader.

Banverket skall, i samråd med Staden, verka för att järnvägsanläggningen i sitt permanenta läge utformas så att immissioner från järnvägen minimeras.

§ 6 AVTALSSTRUKTUR

Utöver detta avtal är parterna överens om att följande avtal skall tecknas vid behov:

1. Markavtal innehållande exempelvis överenskommelse om ändring av befintligt servitut, eventuellt tillkommande nyttjanderätter samt gränssnitt och fastighetsgränser för respektive anläggning m m.

2. Avtal om förutsättningar vid framtida drift- och underhållsåtgärder
3. Korsningsavtal för befintliga och eventuella tillkommande korsande ledningar
4. Särskilda tilläggsavtal som kan tecknas vid behov

Staden skall, i avtal med exploitörer och andra som bedriver byggnads- och anläggningsarbeten mm inom eller invid Banverkets arbetsområde, reglera att särskilt avtal skall träffas med Banverket om samordning av arbeten, säkerhetsföreskrifter, ersättning vid tågförsejningar mm. Till dess sådant avtal har träffats med Banverket står Staden som garant för ovanstående samordning.

Anm. Förutsättningarna för genomförande av den nya järnvägsbron över Norrtull som utgör del av Värtabanan, och som ersätter den gamla järnvägsbron, skall klargöras genom avtal mellan Vägverket, Staden och Banverket.

§ 7 PROJEKTERINGSANSVAR

Staden svarar för projektering av följande:

- Mark- och terrassering upp till nivån 500 mm under räls underkant (ruk) inklusive kanalisation för järnvägsspecifika (BEST-) arbeten för temporär och permanent förläggning av Värtabanan
- Tunnelkonstruktion för Värtabanan med tillhörande markarbeten. Tunnelkonstruktionen utformas för att bära ovanförliggande hus- och gatumarkskonstruktioner och för att inte omöjliggöra lösningar för framtida utrymningsmöjligheter.
- Att tunnelkonstruktionen rymmer en järnvägsanläggning som uppfyller de banverksföreskrifter som gäller vid detta avtals tecknande. Tunnelkonstruktionen skall minst rymma följande tåglängder:
 - Spår 2: 450m långa tåg
 - Spår 3: 600m långa tåg
 - Spår 4: 600m långa tåg

Angivna tåglängder avser hinderfri längd, dvs.möten skall kunna ske parallellt på de tre spåren. Dock kan infart till och utfart från spår 2 tillfälligtvis blockeras.

Anm. Spår 1 är borttaget och ingår således inte i detta avtal.

- Eventuella anslutande eller berörda mark- och/eller anläggningskonstruktioner som kan behöva anpassas till Värtabanans provisoriska resp. permanenta förläggning
- Immisionsdämpande åtgärder baserade på av Banverket lämnade uppgifter.

Banverket svarar för projektering av följande:

- BEST-arbeten för temporär förläggning av Värtabanan
- BEST-arbeten för permanent förläggning av Värtabanan

Banverket skall vid BEST-projektering enligt detta avtal arbeta för att i möjligaste mån minimera de immissioner som kan uppkomma till följd av den permanenta järnvägsdriften på Värtabanan. Banverket skall lämna uppgifter till Staden om de resterande immissioner som Staden skall beakta vid utformningen av tunneln och ovanliggande anläggningar.

Banverket skall före byggstart granska och godkänna samtliga bygghandlingar, enligt gällande föreskrifter, som berör Banverkets anläggning.

Banverket skall även ges tillfälle att ta del av övriga handlingar som är av betydelse för Banverkets anläggning.

Tunnelkonstruktionen skall upphandlas som totalentreprenad varvid projektering av handlingar skall göras till status ”förslagshandling”.

Projektering i övrigt skall göras av handlingar till status ”bygghandling” för upphandling av utförandeentreprenad.

Staden skall tillhandahålla lastförutsättningar för tunnelkonstruktionen samt övriga förutsättningar för tunnelkonstruktionen som beror av den bebyggelse och de anläggningar ovan tunneln som Staden avser utföra. Staden skall granska och godkänna de konstruktionsberäkningar samt de förfrågnings- och arbetshandlingar som upprättas inom ramen för totalentreprenaden för tunneln.

För att möjliggöra utbyggnad av intunnlingen av väg E4/E20 och Värtabanan behöver Värtabanan läggas i temporärt läge. Under utbyggnadstiden utförs den temporära järnvägsanläggningen med två spår och för tåglängder minst motsvarande befintliga spår 3 och 4. Befintliga spårlängder (spår 2, 3 och 4) redovisas i **bilaga 2**.

§ 8 UPPHANDLING

Banverket åtager sig att upprätta förfrågningsunderlag och att genomföra upphandlingar av de projekteringsuppdrag som Banverket enligt § 7 har projekteringsansvar för.

Banverket åtager sig vidare att, på underlag projekterade dels av Staden, dels eget underlag, färdigställa förfrågningsunderlag för upphandling av entreprenader för delar som Banverket enligt § 9 har produktionsansvar för samt genomföra upphandlingen.

Därutöver åtager sig Banverket att upphandla övriga konsulttjänster som erfordras i form av exempelvis resurser i projektorganisation, teknisk expertis mm, utöver egen personal, för åtaganden enligt detta avtal.

Staden skall beredas tillfälle att lämna synpunkter på förfrågningsunderlaget och budget för detta inför Banverkets upphandling av entreprenader.

§ 9 PRODUKTIONSANSVAR

Banverket åtager sig att utföra följande anläggnings- och byggnadsarbeten:

- Mark- och terrasseringsarbeten inklusive kanalisation för järnvägsspecifika ändamål samt BEST-arbeten för Värtabanans temporära och permanenta förläggning
- Tunnelkonstruktion för Värtabanan med tillhörande markarbeten

Staden åtager sig att utföra följande arbeten:

- Samtliga förberedande arbeten såsom rivning, ev. omläggning av befintliga ledningar som ej ägs av Banverket mm som krävs för att påbörja markarbeten för temporär förläggning av Värtabanan
- Arbeten med eventuella anslutande eller berörda mark- och/eller anläggningskonstruktioner som kan behöva anpassas till Värtabanans temporära resp. permanenta förläggning

§ 10 KOSTNADSANSVAR

Staden åtager sig att bekosta all projektering, upphandling och utförande enligt §§ 7-9 i detta avtal.

Staden står kostnaden för drift, underhåll och förnyelse av tunnelkonstruktionen exklusive dess inre ytskikt.

Banverkets samtliga kostnader för administration, granskning, projektorganisation, säkerhetsbevakning m m som uppkommer till följd av detta avtal skall bäras av Staden.

Banverket står för drift- och underhållskostnader för järnvägsanläggningen samt för tunnelkonstruktionens inre ytskikt.

Banverket står för merkostnaden för utförande av den del av den permanenta järnvägsanläggningen inklusive tunnelkonstruktion som hänförs till det fall att järnvägsanläggningen ges en utökad omfattning jämfört med dagens omfattning.

Staden åtager sig att bekosta de åtgärder som krävs för att skydda tillkommande bebyggelse från immissioner härrörande från järnvägen. Anm. Med tillkommande bebyggelse avses nybyggnation av en omfattning som framgår av de nya detaljplaner för området som enligt 5 § detta avtal är under framtagande vid avtalets ingående.

Staden står för förrättningskostnaderna enligt § 16 i detta avtal.

§ 11 SAMORDNING

Banverket åtager sig att tidssamorda genomförandet inom arbetsområdet för tunnelentreprenaden samt järnvägsanläggningarna.

Banverket åtager sig att ansvara för samordning av el- och trafiksäkerhet, brandskydd respektive arbetsmiljö enligt AML för samtliga aktörers verksamhet inom och i närheten av trafikerat järnvägsområde samt inom arbetsområde för egna entreprenader. För arbetsområde/n utanför trafikerat spårområde och Banverkets arbetsområde står Staden för arbetsmiljösamordningen enligt AML.

Banverkets samordning sker på byggsamordningsmöten vilka hålls under ledning av Banverket. Staden, i egenskap av byggherre eller av Staden utsedda byggherrar, och/eller entreprenör/er är skyldiga att närvara vid dessa möten. Staden skall därvid lämna erforderliga uppgifter angående de arbeten som Staden är huvudman för. Staden svarar för den övergripande samordningen av de olika delprojekten, inkl detta, som kommer att pågå inom Norra stationsområdet.

§ 12 SÄKERHETSFORESKRIFTER

Arbeten inom och invid järnvägsområdet skall utföras i samråd med Banverket enligt gällande författningar och Banverkets vid för tidpunkten för anläggningsarbetet gällande regler och föreskrifter.

Personal som ska arbeta på eller invid järnvägsanläggningen skall ha genomgått Banverkets grundläggande säkerhetsutbildning ”Råd och skydd”.

§ 13 TIDPLAN

Järnvägen är planerad att läggas i ett temporärt läge med byggstart i slutet av år 2009. Anläggningsarbetena för tunnelkonstruktionen planeras påbörjas tidigast år 2015 dock senast under 2017.

Arbetena skall påbörjas och färdigställas vid de närmare tidpunkter som senare preciseras av parterna. Arbetena skall genomföras utan dröjsmål.

Parterna skall hålla varandra informerade om omständigheter som kan komma att påverka tidplanen.

§ 14 ERSÄTTNING VID TÅGFÖRSENINGAR

Tågtrafiken på Värtabanan skall kunna upprätthållas och utföras med eldrift under hela byggtiden.

Om tågförsening uppstår på grund av arbeten som Staden har produktionsansvar för enligt § 9, t.ex. genom att anvisade spårdispositionstider överskrids eller på grund av arbetenas utförande, skall Staden ersätta Banverket med 15000 kr för varje påbörjad tiominutersperiod per försenat tåg.

§ 15 BYGGMÖTEN, BESIKTNINGAR M. M.

Banverket åtager sig att initiera erforderliga byggmöten, besiktningar mm där Staden skall beredas tillfälle att närvara.

§ 16 FASTIGHETSBILDNING

Banverket har idag en servitutsrätt som bl.a. omfattar rätt att inom fastigheten Vasastaden 1:16 (till förmån för järnvägsfastigheten Norrmalm 5:1) för all framtid bibehålla underhålla och nyttja mark för tre järnvägsspår inkl tillhörande anordningar och utrustning.

Parterna är överens om följande:

Staden skall i första hand hos lantmäterimyndigheten ansöka om bildandet av en ny 3D-fastighet, vari järnvägsanläggningen skall inrymmas. Fastigheten skall avgränsas av tunnelkonstruktionens tak (yttre ytskikt), inklusive isolering och skyddsbetong, och väggar (yttre ytskikt) samt grundläggning för järnvägsanläggningen.

I andra hand kan de nya fastigheter som Staden planerar att bilda för bl a bostadsändamål urhållas av ett sammanhängande 3D-utrymme tillhörande fastigheten Vasastaden 1:16. Utrymmet skall avgränsas enligt samma princip som 3D-fastigheten.

Den närmare omfattningen av fastigheten får fastställas i samband med lantmäteriförrättningen.

Banverkets servitutsrätt skall avgränsas av tunnelns tak och väggar inklusive ytskikt och erforderliga infästningar samt grundläggning för spåranläggningen. Omfattningen av befintligt servitut för järnvägsanläggningen skall, om det behövs, justeras i enlighet med slutgiltigt utförande av järnvägsanläggningen.

§ 17 KORSANDE LEDNINGAR

Banverket medger Staden, eller den Staden sätter i sitt ställe, rätt att korsa järnvägsområdet i första hand i rät vinkel mot spårriktningen eller, om detta ej är tekniskt möjligt, i andra hand korsa järnvägsområdet i kortast möjliga sträckning. Därvid medges Staden rätt att utan ersättning anlägga, nyttja, underhålla och ombygga allmänna ledningar med därtill hörande anordningar.

Ledningarna skall förläggas i enlighet med de villkor som Banverket meddelar.
Korsningsavtal skall härvid upprättas.

§ 18 MILJÖ

Banverket skall lämna erforderligt underlag avseende järnvägsanläggningen samt driften och nyttjandet av denna till den MKB som upprättas i samband med upprättandet av ny detaljplan för Norra Stationsområdet.

§ 19 INFORMATION

Parterna skall gemensamt upprätta kommunikationsplan och kommunikationsstrategi för de projekt som drivs inom Norra stationsområdet.

Banverket är ansvarigt för den information till allmänheten som kommer att behövas i samband med planering och genomförande av järnvägsarbetena. Staden skall delges informationsmaterial om järnvägsarbeten som upprättas. Banverket skall beredas möjlighet att delta på Stadens informationsmöten för allmänheten för att informera om järnvägsarbetena.

§ 20 ÄGANDE

Parterna är överens om följande grundprincip för ägande:

Staden åtager sig att äga tunnelkonstruktionerna. För installationer och anläggningar som anläggs för ovanförliggande konstruktioner och bebyggelse som berör tunnelkonstruktionerna avser staden träffa avtal om gemensamhetsanläggning med respektive byggherre.

Banverket åtager sig att äga järnvägsanläggningen med infästningar och andra tillbehör.

Om Banverket beslutar om nedläggning av Värtabanan skall Banverkets servitut upphöra att gälla. Banverket förbinder sig härvid att, om parterna senare inte överenskommer om annat, borttaga järnvägsanläggningen.

§ 21 DRIFT, UNDERHÅLL OCH FÖRNYELSE

Banverket åtager sig att utföra drift- och underhållsarbeten på tunnelkonstruktionens inre ytskikt. Staden svarar för att utföra drift och underhåll av tunnelkonstruktionen i övrigt.

Banverket svarar för att utföra drift och underhåll av temporära och permanenta järnvägsanläggningar.

Vardera parten skall ge motparten möjlighet att utföra sådana tillsyns- och underhållsarbete som respektive part ansvarar för enligt 1 st. Underhållsarbete skall utföras så att det i minsta möjligaste mån stör den andre partens verksamhet.

Staden ansvarar för att sådant underhållsarbete som utförs i järnvägsanläggningens närhet sköts av behörig personal enligt Banverkets vid tidpunkten för underhållsarbetet gällande regler och föreskrifter. Samma regler gäller för Stadens entreprenörer.

Staden ansvarar för att utföra förnyelsearbeten och större åtgärder på tunnelkonstruktionen. Där sådant arbete får konsekvenser på järnvägstrafiken skall särskilt genomförandeval tecknas mellan Staden och Banverket.

Vid framtida förnyelse av den egna anläggningen svarar respektive part för att motparten ej i något avseende får försämrade funktion eller nyttjandegrad på sin del av anläggningen.

Skador på tunnelkonstruktionen förorsakade av tågtrafiken skall dock Banverket ansvara för. Banverket svarar även för sådan förnyelse av tunnelkonstruktionen som kan uppkomma till följd av tågtrafiken genom tunneln.

§ 22 DOKUMENTATION

Vardera parten åtager sig att upprätta handlingar i enlighet med de krav som den part som skall äga anläggningen har definierat. Det åligger den som ska äga anläggningen att i god tid definiera sådana krav.

§ 23 EKONOMI BETALNING OCH FAKTURERING

Banverket skall kvartalsvis till Staden överlämna prognos för Banverkets kostnader avstämd mot, mellan parterna överenskommen budget.

Banverket åtager sig att fakturera Staden månadsvis mot verifierade självkostnader.

§ 24 ARBETENAS AVBRYTANDE

Staden kan genom skriftligt meddelande till Banverket beordra permanent avbrytande av arbeten enligt detta avtal. De kostnader som Banverket har lagt ner liksom de kostnader som kvarstår för att avveckla projektet skall ersättas av Staden.

För det fall Staden avbryter arbetena när Värtabanan har förlagts i temporärt läge skall järnvägsanläggningen på Stadens bekostnad och utan dröjsmål återställas till en omfattning och en funktionalitet som motsvarar den ursprungliga (se **bilaga 2**).

Staden skall vidare ersätta Banverket för kostnader för återställning av arbeten som redan utförts men som inte ska behållas. Banverket skall dock ersätta Staden för arbeten som har utförts och som Banverket önskar behålla om arbetena har medfört förbättrad funktion i järnvägsanläggningen jämfört med dagens situation.

Banverket skall i sina avtal med uppdragstagare och entreprenörer införa motsvarande rättighet att avbryta arbetena. Vid sådan avbeställning skall uppdragstagarna/ entreprenörerna inte ha rätt till annan ersättning än verifierade nedlagda kostnader från dagen för beställningen till dagen för avbeställning med tillägg för verifierade avvecklingskostnader. Ersättning för utebliven vinst utgår således inte.

§ 25 SLUTUPPGÖRELSE

Efter arbetenas färdigställande skall en slutuppgörelse upprättas för en slutlig reglering av parternas åtaganden enligt detta avtal. Denna slutuppgörelse skall vara upprättad senast tre månader efter godkänd slutbesiktning av i detta avtal ingående arbeten.

§ 26 AVTALETS GILTIGHET

Detta avtal är till alla delar förfallet, förutom det som avser den temporära omläggningen av Värtabanan, om inte

dels Stockholms kommunfullmäktige senast 2010-04-01 godkänner avtalet genom beslut som senare vinner laga kraft,

dels kommunfullmäktige antar ny detaljplan för del av Vasastaden 1:16 m m (Norra Station), Dp 2009-02013-54, enligt § 5 senast 2010-05-01 genom beslut som senare vinner laga kraft,

dels exploateringsnämnden senast 2010-06-01 godkänner förslag till genomförandebeslut för Anläggande av tunnel kring Värtabanan vid Norra Station genom beslut som senare vinner laga kraft.

Banverket är medvetet 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. Banverket är även medvetet 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 detta avtal inte är bindande för kommunens organ, med undantag för exploateringsnämnden, vid prövning av förslag till detaljplan.

Detta avtal är upprättat i två likalydande exemplar varav parterna tagit var sitt.

2009- -
För Exploateringsnämnden

2009- -
För Banverket, Samhälle och Planering, Z

.....
()

.....
(Hans Öhman, Regional direktör)

.....
()

.....
()