

Mellan Stockholms kommun genom dess exploateringsnämnd, nedan kallad **Staden**, och Staten genom Trafikverket (org.nr. 202100-6297), nedan kallat **Trafikverket**, har under de förutsättningar som anges i § 4.3 nedan träffats följande

Överenskommelse om exploatering med servitutsupplåtelse för spårtrafik inom Norrmalm 4:41 mfl fastigheter

§ 1

MARKANVISNING OCH DETALJPLAN

1.1 Bakgrund och Markanvisning

Staden och Trafikverket (dåvarande Banverket) träffade 2003 avtal om en tillfällig breddning av spårområdet söder om Centralstationen inom Stadens fastigheter Norrmalm 4:41 och 4:62, ”STRÅK 22 STOCKHOLM, Projekt Tegelbacken, kapacitetsförstärkning”. Projektet innebar att Trafikverket inom Stadens mark tilläts bredda infarten söderifrån till Stockholms central genom uppförande av en ny temporär bro för att tillfälligt stärka tågkapaciteten på sträckan i väntan på att Citybanan skulle bli klar. För att ge utrymme för breddningen av järnvägsbron fick även befintlig bro för gång- och cykelväg byggas om. Trafikverket ombesörjde all byggnation.

Den temporära bron skulle ägas av Trafikverket och gång- och cykelbron skulle ägas av Staden. Efter att Citybanan togs i bruk 2017 skulle Trafikverket enligt avtalet avlägsna de temporära broarna och återställa anläggningarna. När Citybanan var klar bedömde Trafikverket att det fortfarande fanns behov av de spår och broar som tillfälligt byggts på Stadens mark.

Stadsbyggnadsnämnden beslöt 2018-06-13 att starta ett detaljplanearbete för att utreda permanentning av Trafikverkets anläggningar på platsen och inom planarbetet utreda möjliga åtgärder för att förbättra förutsättningar för exempelvis trygghet, ljud- och ljusförhållanden på platsen. I planarbetet skulle det även prövas hur den breddade brokonstruktionen på bästa sätt kunde anpassas till miljön runt Tegelbacken.

Exploateringsnämnden har enligt beslut 2021-04-29 lämnat markanvisning till Trafikverket inom del av Norrmalm 4:41 m fl fastigheter. Parterna har med anledning av detta träffat markanvisningsavtal 2021-06-10. Denna överenskommelse fullföljer och ersätter detta markanvisningsavtal.

1.2 Detaljplan

Parterna förbinder sig ömsesidigt att verka för att detaljplan för Norrmalm 4:41 m fl antas och vinner laga kraft i huvudsaklig överensstämmelse med detaljplaneförslag Dp 2017-19116, nedan kallad **Detaljplanen**. Detaljplanekarta bifogas, Bilaga 1. Det geografiska område som omfattas av Detaljplanen benämns nedan **Detaljplaneområdet**.

§ 2

RÄTTIGHETSUPPLÅTELSE

2.1 Servitut

Staden och Trafikverket ska senast 2 månader efter Detaljplanen vunnit laga kraft teckna avtalsservitut för dels Järnvägstrafik till förmån för Norrmalm 5:1 belastande Norrmalm 4:41, dels Järnvägsbro till förmån för Gamla Stan 1:31 belastande Norrmalm 4:41, Norrmalm 4:62 och Riddarholmen 1:31 på i huvudsak de villkor som anges i bifogat förslag till avtalsservitut, Bilaga 2. Alternativt kan överenskommelse om fastighetsreglering tecknas för att bilda officialservitut för ovanstående ändamål.

Ersättning om 937 500 kr betalas i enlighet med ”Utlåtande angående ersättning vid upplåtelse av servitut för järnvägsspår inom Stockholm Norrmalm 4:41 och 4:62” dat. 2022-04-05.

2.2 Tillträde till servitutsområden

Trafikverket ska tillträda rättighetsområdet då servitutsavtalet undertecknats av båda parter, nedan kallad Tillträdesdagen.

2.3 Betalning m.m.

Trafikverket ska senast trettio dagar efter Tillträdesdagen betala ersättning i enlighet med § 2.1.

2.4 Servitutsområdes skick m.m.

Trafikverket, som har besiktigat Servitutsområdet, förklarar sig härmed godta dess skick och avstår med bindande verkan från alla anspråk mot Staden på grund av eventuella fel och brister. Trafikverket utför och bekostar erforderlig hantering av eventuella markföreningar i den omfattning som krävs för att servitutsområdet ska kunna användas i enlighet med Detaljplanen.

§ 3

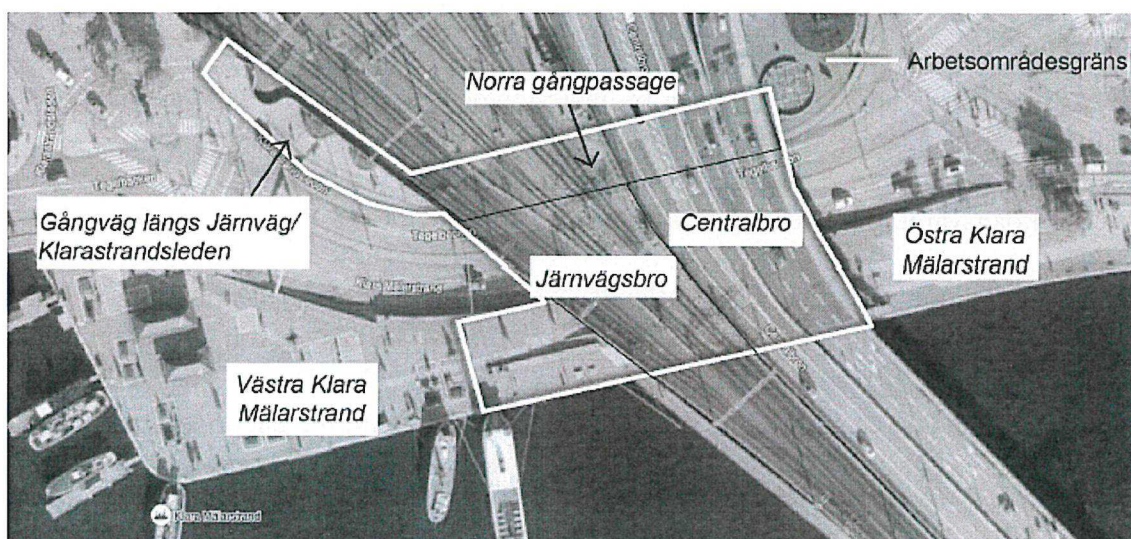
GENOMFÖRANDE AV EXPLOATERING

3.1 Genomförande, samordning och tidplan

Trafikverket förbinder sig att genomföra exploatering inom Detaljplaneområdet och intilliggande allmän plats i enlighet med Detaljplanen och denna överenskommelse.

Det konstateras att själva breddningen av järnvägsanläggningen är utförd. Trafikverket ska alltså genomföra kompletterande åtgärder och anläggningsarbeten i, på, under och kring järnvägsanläggningen. Dessa arbeten beskrivs nedan i § 3.3.

Arbetena utförs huvudsakligen inom **Projektområdet** och detta har en ungefärlig avgränsning med vit begränsningslinje i bild nedan.



Trafikverket ska, i samråd med Staden, upprätta en huvudtidplan för exploateringen.

Anläggningarna ska vara färdigställda och kunna användas för avsett ändamål senast fem år efter det att Detaljplanen vunnit laga kraft.

3.2 Ersättning för Stadens kostnader

Trafikverket ska ersätta Staden för alla kostnader som Staden har i samband med framtagandet och genomförandet av Detaljplanen såsom utredningar gällande anläggningar på allmän plats samt projektledning, samordning, granskning och besiktning m.m. Trafikverket ersätter Staden för den faktiska kostnaden. När Staden utför arbetet med egen personal ersätter Trafikverket Staden enligt gällande interna debiteringsnivåer inom Staden vilka uppdateras varje år alternativt i förekommande fall faktisk konsultkostnad utan påslag. Prislistan nedan visar Stadens interna debiteringsnivåer för 2022. Staden debiterar Trafikverket enligt löpande räkning. På

begäran av Trafikverket kan avstämning och prognos av bedömd nedlagd tid ske. Staden fakturerar kvartalsvis. Erforderliga underlag som visar nedlagt arbete bifogas fakturan till Trafikverket.

Bemanning	Kr/timme	Uppskattning av timmar
Projektledare	1200	130
Byggprojektledare	1400	X
Landskapsarkitekt, Explo	1000	X
Värderare	1400	X
Miljöingenjör	1000	X
Infrastruktur, TK	800	50
Stadsmiljö, TK	790	30
Trafikplanerare mm, TK	870	100

Ersättningsansvar är inte begränsat till uppskattade timmar vilka anges som stöd för Trafikverkets kalkyl.

Stadens kostnader för belysning regleras nedan i p 3.3.

3.3 Anläggningsarbeten

Trafikverket ansvarar för och bekostar projektering och byggandet av anläggningar på Trafikverkets anläggning och på allmän platsmark samt x- och z-områden inom Detaljplaneområdet och Projektområdet. Parterna konstaterar därvid att Trafikverket har arbetsmiljöansvaret, inkluderande ansvaret för BAS-U och BAS-P.

Med undantag från vad angetts i föregående stycke ska planering, projektering och utförande inkl. arbetsmiljöansvar för belysning utföras av Staden genom Trafikkontoret, men bekostas av Trafikverket. Trafikkontorets arbete med belysning ska ingå i den mellan Parterna överenskomna huvudtidplanen. Innan projektering påbörjas skall parterna överenskomma om fördelning av BAS-P-ansvar. Motsvarande gäller för produktionsskede /BAS-U.

Trafikkontoret fakturerar Trafikverket löpande för kontorets uppkomna kostnader för planering, projektering och utförande av belysning. Trafikkontoret har tagit fram en preliminär beräkning av kostnaderna baserad på Gestaltungsprogrammets sida 28 till stöd för Trafikverkets kalkyl. Den preliminärt beräknade kostnaden är 3,85 miljoner i prisläge 2022-05-01. Ersättningsansvar är inte begränsat till uppskattad kostnad.

3.3.1 Projektering och byggande

Trafikverkets arbete med projektering och utförande av anläggningar åt Staden ska genomföras enligt Bilaga 3 – Principer för projektering, produktion och överlämning. Inom Projektområdet finns ledningar. Dessa ledningar kommer att beröras av åtgärderna uppräknade ovan i 3.3.1. De olika ledningsslagen är uppräknade i kapitel 4.1 i ”Samlad teknisk utredning”, bilaga 7.

Under planerings- projekterings-, upphandlings- och produktionsskedena ska Trafikverket även ansvara för ledningssamordning med ledningsägarna inom Projektområdet, samt dess följder utanför detta område. Ledningar berörs även i bilaga 3.

Nedanstående anges sammanfattningsvis tillvägagångssätten för projektering, utförande och överlämnande. Fullständig redovisning framgår av Bilaga 3.

Projektering

Projektering av åtgärder i Stadens anläggningar ska utföras i samråd med Staden och enligt Stadens standard, i enlighet med Bilaga 3. De handlingar som ligger till grund för byggandet ska godkännas av Staden. Detta gäller även för projektering av ändringar som måste göras i allmän platsmark inom och utom Projektområdet till följd av exploateringen. Stadens godkännande inskränker inte Trafikverkets ansvar för riktigheten av innehållet, exempelvis uppgifter, undersökningsmaterial och tekniska lösningar, i handlingarna.

Projektering ska uppfylla krav på utformning av anläggningar enligt p. 3.3.2. I det fall Trafikverket vid projekteringen bedömer det nödvändigt att avvika från Gestaltungsprogram m.fl. krav på utformningen enligt p. 3.3.2 ska förslag på sådant avsteg redovisas särskilt till Trafikkontoret i god tid innan förslag till handlingar färdigställs. Avsteg förutsätter Trafikkontorets skriftliga godkännande. Avsteg får dock inte oskäligt förvägras, om förslaget alternativ är likvärdigt och tillgodoser angivna krav gällande funktion och utformning m.fl.

Projektering och byggande av gatubelysningssystem kräver specialistkunskaper. Planering, projektering och utförande av belysning utförs av Trafikkontoret i samråd med Trafikverket. Parterna ska löpande stämma av projekterings innehåll, tidplan och kostnader.

Byggande

Trafikverket ansvarar för och bekostar byggandet av anläggningar på allmän platsmark samt x- och z-områden exkl. belysning inom Projektområdet, i samråd med Staden och enligt Stadens standard. Detta gäller även för följdändringar som måste göras i omgivande allmän platsmark utanför Projektområdet p.g.a. exploateringen.

Om Trafikverket under byggnationen gör bedömningen att byggnation av aktuell anläggning i större utsträckning måste ändras i förhållande till de av Staden godkända handlingarna ska Trafikverket omgående informera Staden om detta. Staden ska lämna Trafikverket besked om ändringen godkänns eller inte.

Besiktningar, övertagande och garantitider m.m.

Staden ska delta i syner och besiktningar för ovanstående byggnads- och anläggningsarbeten. Staden har möjlighet att använda sig av kontrollant för dessa aktiviteter på bekostnad av Trafikverket.

Anläggningarna ska vara färdigställda och kunna användas för avsett ändamål senast fem år efter det att Detaljplanen vunnit laga kraft.

Enligt vad som närmare redogörs för i Bilaga 3 övertar Staden driftansvaret för kommunala anläggningar, inklusive anläggningar inom eventuella x- och z- områden, efter godkänd övertagandebesiktning. Relationshandlingar i original ska överlämnas till Staden senast vid övertagandebesiktning och därvid vara försedda med Stadens stämpel och ritningsnummer. Trafikverkets åtagande ska anses vara riktigt fullgjort då Staden efter övertagandebesiktning godkänt och övertagit anläggningarna.

Trafikverket är berättigat och skyldigt att utan dröjsmål på egen bekostnad avhjälpa eventuella fel som upptäcks vid övertagandesynen. Om allvarliga brister kvarstår och inte åtgärdas inom skälig tid har Staden rätt att åtgärda dessa på Trafikverkets bekostnad.

Trafikverket garanterar att det av Trafikverket utförda byggnadsarbetet är fritt från fel ifråga om material och arbetenas utförande, i förhållande till Stadens standard och godkända handlingar, under en garantitid om fem år från den dag Staden övertagit anläggningarna.

3.3.2 Krav på utformning av anläggningar mm

Justering av gång- och cykelyta

Breddningen av järnvägsanläggningen innebar en förlängning av miljön under bron för alla trafikanter. Breddningen innebar också justeringar av gång- och cykelytorna, där tillkommande brostöd, trappor, ramper och stödmurar kom att begränsa tidigare siktlinjer och ljusinsläpp, samt påverkat framkomligheten på platsen negativt. För att uppnå Detaljplanens syfte krävs åtgärder för att minska de negativa konsekvenserna och istället förbättra platsen.

Följande åtgärder ska genomföras:

- Cykelbanan ska dras om från GC-brons anslutning till kajen och förbipasserande öst-västliga GC-stråk
- Beläggningen på gångytorna mellan muren och cykelbanan ska ändras
- Cykelramp med tillhörande räcke ska helt tas bort helt
- Trappan ska flyttas ca 2 meter västerut och utformas så att den blir tillgänglig både åt öster och mot norr.
- Stödmuren ska kortas av i öster och väster. En lyktstolpe påverkas och ska tas bort.
- Befintlig skylt och papperskorg nedanför trappan ska flyttas.

Åtgärderna beskrivs översiktligt på s. 25-27 i planbeskrivningen till Detaljplanen och i detalj på s.47-61 i till Detaljplanen hörande ”Gestaltningssystem för detaljplan för del av fastigheten Norrmalm 4:41 m.fl. för breddning av järnvägsbro vid Tegelbacken (Sweco, 2022)”, nedan kallat Gestaltningssystemet. Gestaltningssystemet läggs som Bilaga 4 till denna överenskommelse.

Gestaltning

Den breddade järnvägsanläggningen är en stålbro. Stålbrons sidor består idag av flera ej samordnade delar. Sidan mot väster saknar helt medveten gestaltning och samordning med övriga Getingmidjan. Över gång- och cykelytorna är stålbrons balkar delvis täckta med ett undertak, medan skarven mellan stålbron och järnvägsanläggningens betongbro är helt exponerad. För att höja kvaliteten på stadsrummet under och intill bron ska brons sida, undertak och skarv kläs och bearbetas för att uppnå en samlad och för platsen passande gestaltning.

- Sidan mot väster ska vara sammanhängande och ges samma inklädnad som Getingmidjan i övrigt, se s. 10-13 i Gestaltningsprogrammet.
- Brons undertak ska kläs med material som avgörs utifrån dess sammanvägda effekt på buller, visuell kvalitet, beständighet och påverkan på konstruktionshöjd, i enlighet med s. 12-16 i Gestaltningsprogrammet.
- Val av markbeläggning och räcken, konstnärlig utsmyckning liksom program för belysning ska utgå från redovisade förslag i kapitel 3-5 i Gestaltningsprogrammet.

Dagvatten

Dagvattnet från den breddade järnvägsbrokonstruktionen ovanför Klara Mälarstrand/Klarastrandsleden omhändertas via dagvattenbrunnar i körbanan. Stålbron har idag ingen uppsamlingsförmåga för dagvattnet, som når brunnarna i körbanan genom att vatten droppar från bron ner på underliggande väg-, gång- och cykelytor.

- Avvattningen av brodäcket ska åtgärdas. Tätskiktet ska vara direkt anslutet till det kommunala ledningsnätet för att hindra vattnet att rinna över bilvägen innan det når brunnarna i körbanan, detta för att minska mängden föroreningar som dagvattnet för med sig till recipienten. Åtgärden ska utgå ifrån åtgärdsförslag i kapitel 2.4, ”Samlad teknisk utredning (Sweco, 2021)”, se [Bilaga 5](#).
- Byggnadsmaterialval får inte medföra förorening av dagvattnet med tungmetaller eller andra miljögifter.
- Trafikverket ska ha dialog med Stockholm Vatten och Avfall AB.

Buller

Nuvarande bullerskyddslösning består av stålkassetter fästa i taket över gång- och cykelbanorna. Lösningen är inte heltäckande i hela miljön under bron. Därtill består skarven mellan järnvägsbron i stål och järnvägsbron i betong idag av träbrädor.

- Befintlig bullerskyddslösning ska ersättas med ett heltäckande bullerskydd som ansluter mot järnvägsbron i betong. Ljudabsorbenterna ska utföras i enlighet med åtgärdsförslag i kapitel 2.2, Samlad teknisk utredning (Sweco, 2021), se [Bilaga 6](#) och gestaltas i enlighet med kapitel 2 i Gestaltningsprogrammet.

3.4 Krav på tillgängliga anläggningar under utbyggnadstiden

Trafikverket ska säkerställa tillgänglighet och tekniska anslutningar under hela utbyggnadstiden för andra fastigheter som behöver nyttja anläggningar inom Projektområdet. Samråd med Staden ska ske.

3.5 Information till allmänheten

Trafikverket förbinder sig att genom skyltning på plats informera allmänheten om projektet och byggnadsarbeten, utan kostnad för Staden. Skylt, fundament och montage betalas av Trafikverket. Skyltning ska ange Stadens medverkan i projektet med logotyp och webbadress till projektet (<https://vaxer.stockholm/projekt/>).

Utformning av och innehåll på byggskylt ska utformas efter Stadens anvisningar i Varumärkesmanualen (<http://varumarkesmanual.stockholm.se>) – se Byggaktörstavlor under >Skyltar och kartor >Byggen och anläggningsarbeten >Byggskyltar.

Framtaget förslag på skylt ska godkännas av Stadens kommunikatör innan beställning. Skyltning ska finnas på plats senast en vecka innan byggaktörens etablering.

Därutöver förbinder sig Trafikverket att kontinuerligt informera berörd allmänhet om sin del i projektet t.ex. vid särskilt störande arbeten eller avstängningar.

3.6 Byggytor och byggetablering

Skulle Trafikverket behöva ta i anspråk allmän plats för byggetablering, ska Trafikverket tillse att Trafikverket, eller av Trafikverket anlita en entreprenör, i god tid före byggstart samråder med trafikkontoret om vilka ytor som behövs för byggetablering och under hur lång tid dessa behövs.

Upplåtelse av allmän plats för byggetablering kräver polistillstånd och debiteras enligt taxa fastställd av kommunfullmäktige. Trafikverket ska ansöka om polistillstånd för den med trafikkontoret överenskomna etableringsytan.

Trafikverket ska tillse att Trafikverket, eller av Trafikverket anlita en entreprenör, håller sig inom servitutsområdet och godkänd byggetableringsyta upplåten med polistillstånd enligt ordningslagen. Trafikkontoret kan komma att göra en polisanmälan om Trafikverket eller dess entreprenör olovligt skulle nyttja allmän platsmark utanför Servitutsområdet och den godkända byggetableringsytan. Staden kan även komma att kräva Trafikverket på skadestånd enligt skadeståndslagen.

Den godkända etableringsytan ska avgränsas med ett stabilt minst två meter högt stängsel.

3.7 Kontaktpersoner

Trafikverket programchef Stockholm Central Gunnar Hammar
gunnar.hammar@trafikverket.se

Jonida Quershi, Trafikplanering Trafikkontoret,
Funktion.trafikplanering.tk@stockholm.se

Fredrik Söder, Belysning Trafikkontoret, trafikkontoret@stockholm.se

§ 4

ÖVRIGA VILLKOR

4.1 Skada

Parterna har rätt att erhålla ersättning för skada som respektive Part lider på grund av den andra partens avtalsbrott.

Om tredje man skulle framställa anspråk mot Staden för skada eller ekonomisk ersättning till följd av tillbud eller störningar hänförliga till arbeten eller åtgärder som omfattas av Avtalet, ska Staden överlämna ärendet till Trafikverket för vidare hantering,

4.2 Viten

Trafikverket förbinder sig vid vite av tjugo miljoner kronor, i penningvärde 2022-07-01, att senast fem år efter det att Detaljplanen vunnit laga kraft ha utfört i §§ 3.1 – 3.7 angivna arbeten och åtaganden i enlighet med i denna överenskommelse om exploatering angivna villkor och krav. Om försening uppstår och förseningen beror på förhållande som inte vållats av Trafikverket och som Trafikverket inte bort räkna med samt vars menliga inverkan Trafikverket inte rimligen kunnat undanröja förskjuts dock tidpunkten med tid som motsvarar förseningens omfattning. Som vitesgrundande omständighet anses bl.a.”:

- a) att arbetena inte är färdigställda och godkända inom ovan angiven tid.
- b) att anläggningarna inte uppfyller i § 3.3.2 angivna krav gällande utformning m.m.
- c) att Trafikverket genomför byggnation utan att Staden godkänt systemhandling eller andra bygghandlingar som ligger till grund för byggandet.
- d) att Trafikverket genomför byggnation med avsteg från av Staden godkänd handling eller med avsteg från Stadens standard, riktlinjer, styrdokument och teknisk handbok.

I det fall anläggning utförs i strid med b) – d) ovan och grund för vite föreligger ska Trafikverket ges tillfälle att inom skälig tid vidta rättelse innan vite begärs.

Vitet ska jämkas om det är oskäligt med hänsyn till överträdelsens omfattning och karaktär i förhållande till de åtaganden som Trafikverket har fullgjort.

Oaktat om rätt till vite föreligger har Staden rätt att, enligt p. 4.1, erhålla ersättning för den faktiska skada som Staden lider på grund av Trafikverkets avtalsbrott som överstiger vitesbeloppet. I det fall vite erlagts ska således detta avräknas från skadeståndskrav med anledning av samma avtalsbrott.

4.3 Överenskommelsens giltighet

Denna överenskommelse är till alla delar förfallen utan ersättningsrätt för någondera parten om inte

dels exploateringsnämnden senast 2022-12-31 godkänner överenskommelsen genom beslut som senare vinner laga kraft,

dels stadsbyggnadsnämnden eller kommunfullmäktige antar ny detaljplan enligt § 1.2 senast 2022-12-31, genom beslut som senare vinner laga kraft,

Trafikverket är medvetet om

att stadsbyggnadsnämnden eller kommunfullmäktige beslutar om att anta Detaljplanen. Beslut om att anta Detaljplanen ska föregås av samråd med dem som berörs av planen och andra beredningsåtgärder. Trafikverket är även medvetet om att sakägare har rätt att överklaga beslut att anta Detaljplanen och att beslut om antagande av Detaljplanen kan prövas i särskild ordning,

att detta avtal inte är bindande för kommunens organ, med undantag för exploateringsnämnden, vid prövning av förslag till Detaljplanen.

4.4 Tvist

Vid tvist angående tolkningen eller tillämpningen av Avtalet ska förhandling upptas mellan parterna. Nås ingen överenskommelse ska frågan avgöras i allmän domstol.

* * * * *

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

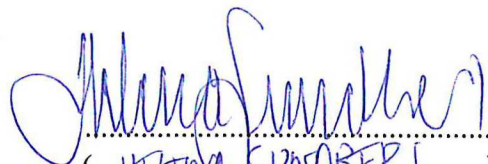
Stockholm den

Solna den 11/5 2022

För Stockholms kommun
genom dess exploateringsnämnd

För Trafikverket

.....
()


.....
(HELENA SUNDBERG)

.....
()

.....
()

BILAGOR

1. Detaljplanekarta
2. Servitutsavtal utkast
3. Principer för projektering, produktion och överlämning
4. Gestaltungsprogram för detaljplan för del av fastigheten Norrmalm 4:41 m.fl. för breddning av järnvägsbro vid Tegelbacken (Sweco, 2022)
5. Kapitel 2.4 från ”Samlad teknisk utredning” (Sweco, 2021)”
6. Kapitel 2.2 från ”Samlad teknisk utredning” (Sweco, 2021)
7. Kapitel 4.1 från ”Samlad teknisk utredning” (Sweco, 2021)