

Mellan Stockholms kommun genom dess exploateringsnämnd och dess trafik- och renhållningsnämnd, nedan gemensamt kallade Staden, AB Storstockholms Lokaltrafik, nedan kallat SL, och AB Nordiska Kompaniet (org. nr. 556008-6281), såsom ägare av fastigheten Hästen 19 och innehavare av tomträtten till fastigheten Spektern 14, AFA Trygghetsförsäkringsaktiebolag (org. nr. 516401-8615), såsom innehavare av tomträtten till fastigheten Hägern Större 14, AMF Pensionsförsäkring AB (org. nr. 502033-2259), såsom ägare av fastigheterna Skansen 25 och Stigbygeln 5 och innehavare av tomträtterna till fastigheterna Trollhättan 29 och Trollhättan 30, AxCity Orgelpipan 4 AB (org. nr. 556806-1435), såsom innehavare av tomträtten till fastigheten Orgelpipan 4, Fastighets AB Skjutsgossen Nr 8 & Co KB (org. nr. 916502-7971), såsom innehavare av tomträtten till fastigheten Spektern 13, Fastighets AB Stockholm Sporren 16 (org. nr. 556740-9429), såsom innehavare av tomträtten till fastigheten Sporren 16, Hufvudstaden AB (org. nr. 556012-8240), såsom innehavare av tomträtten till fastigheten Orgelpipan 7, Ramsbury AB (org. nr. 556056-6126), såsom ägare av fastigheterna Gripen 12 och Sporren 17, Sergelgångens Samfällighetsförening (org. nr. 717907-4765), såsom ägare av gemensamhetsanläggningen Stockholm Hästskon GA:1, samt Vasakronan Fastigheter AB (publ) (org. nr. 556474-0123), såsom ägare av fastigheten Hästskon 9 och innehavare av tomträtten till fastigheten Hästskon 12, nedan gemensamt kallade Bolagen, har, på villkor som framgår av § 7 nedan, träffats följande

## ÖVERENSKOMMELSE

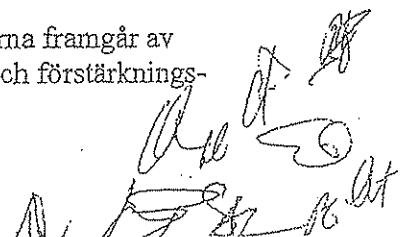
om principer för genomförande av  
tätskiktsrenovering och förstärkning  
av gatudäcken kring Sergels Torg

### BAKGRUND

SL planerar att förlänga Spårväg City förbi Sergels Torg och vidare upp på Klarabergsgatan, och i samband med det lägga om och permanenta befintlig provisorisk spårvägsanläggning på Hamngatan väster om Kungsträdgården. Efter denna förlängning kommer spårvägen tills vidare att ha sin västra ändhållplats väster om Drottninggatan. Planerad spårdragning framgår av bifogad ritning, Bilaga 1.

Inför den förestående förlängningen och omläggningen av Spårväg City enligt ovan har Staden för avsikt att renovera tätskikten på berörda gator, d.v.s. gatudäcken längs Hamngatan från NK, via Sergels Torg och Klarabergsgatan fram till Klarabergsviaduktens brofäste invid fastigheterna Orgelpipan 6 och Orgelpipan 7. Staden har även för avsikt att förstärka däckskonstruktionerna så att de långsiktigt klarar av den ökade belastningen som spårvägsanläggningen innebär. SL kommer i samband med Stadens arbeten utföra förberedande arbeten för spårvägen, såsom försvarsarbeten för spårkropp, fundament för kontaktledningsstolpar mm. Dessa arbeten kan komma att utföras av Staden på uppdrag av SL, om dessa parter träffar en sådan överenskommelse.

Principer för byte av tätskikt och förstärkning av däckskonstruktionerna framgår av bifogad beskrivning, Bilaga 2. Med vald teknik beräknas tätskikts- och förstärknings-



arbetena längs hela sträckan ta uppskattningsvis minst ca sex år att genomföra. Staden har för avsikt att som en första etapp genomföra tätskiktsrenovering på Klarabergsgatan inom Sporren 16 och Stigbygeln 5. Denna första etapp beräknas preliminärt ta ca ett år att genomföra. Stadens ambition är att arbetena inom denna första etapp skall påbörjas under hösten 2012. För de delar av den första etappen som berör Sporren 16 har Staden och Fastighets AB Stockholm Sporren 16 2011-11-22 träffat en överenskommelse om evakuering av verksamheter mm. SL och Staden har som gemensam ambition att den förlängda Spårväg City ska kunna tas i trafik så snart som möjligt efter invigningen av Citybanan.

Även Stadens fastighet Skansen 23 (Kulturhuset) berörs av de arbeten som regleras i denna överenskommelse. Skansen 23 ägs och förvaltas genom Stockholms stads fastighetskontor. Motsvarande rättigheter och åtaganden som enligt denna överenskommelse ankommer Bolagen kommer även att ankomma fastighetskontoret. Detta kommer att regleras i särskild ordning mellan exploateringskontoret, trafikkontoret och fastighetskontoret.

## § 1

### HUVUDPRINCIPER FÖR GENOMFÖRANDET

Parterna är medvetna om att det berörda området är av central betydelse för Stockholm, dess invånare, de företag och institutioner som verkar i och omkring Stockholm samt inte minst de företag, institutioner och andra sammanslutningar som äger och förvaltar marken inom och omkring Cityområdet; både som centralt stråk för allmän gång-, cykel-, fordons- och kollektivtrafik, som en av Stockholms mest centrala handelsplatser och som arbetsplats för tusentals människor. Mot bakgrund av detta är parterna införstådda med att både trafik och övriga befintliga verksamheter måste vidmakthållas under hela projektets genomförande, om än med vissa planerade störningar. Parterna anser att de arbetsmetoder och övriga principer som slås fast i föreliggande överenskommelse ger förutsättningar för att projektet skall kunna genomföras med störningar som är acceptabla för trafiken och övriga befintliga verksamheter.

## § 2

### PRINCIPER FÖR EVAKUERING OCH SKYDDSATGÄRDER

Av bifogad beskrivning, Bilaga 2, framgår att vattenbilning är den metod som i huvudsak kommer att användas för borttagning av gammalt tätskikt och eventuell skadad konstruktionsbetong, samt som förberedelse inför förstärkning av däckskonstruktioner och utbyte av brofogar mm. Parterna är införstådda med att gällande säkerhetsföreskrifter för bilningsarbeten innebär att inga verksamheter får förekomma under de delar av gatudäcket där vattenbilning pågår, och att detta innebär att butiker m.fl. verksamheter tillfälligt kan komma att behöva evakueras.

Parterna är överens om följande principer för evakuering av verksamheter.

- Butiker skall endast evakueras när detta krävs av säkerhetsmässiga skäl. Exempel på detta är när vattenbilningsarbeten pågår direkt ovanför butiken.

- Butik under gatudäcket med endast en entré skall, så länge bilningsarbeten pågår på gatudäcket direkt ovanför denna, evakueras till närliggande lokal, med i huvudsak samma storlek och funktioner som befintlig lokal.
- Butik under gatudäcket med fler än en entré, eller med entré i gatuplanet, kan, så länge bilningsarbeten pågår på gatudäcket direkt ovanför denna, temporärt få reducerad yta, men skall i övrigt inte evakueras.
- Butik ovan gatudäcket med entré mot gatan skall ligga kvar i befintligt läge.
- Övriga verksamheter, såsom gångstråk, garage, lager, lastfar mm, evakueras inte. Däremot vidtas skyddsåtgärder, företrädesvis enligt vad som framgår av bifogad beskrivning, Bilaga 3.
- Medan bilningsarbeten eller övriga arbeten som påverkar gångflöden och tillgängligheten till ej evakuerade butiker och övriga verksamheter pågår i anslutning till dessa, vidtas skyddsåtgärder, samt övriga åtgärder som säkrar tillgängligheten till dessa verksamheter, företrädesvis enligt vad som framgår av bifogad beskrivning, Bilaga 3.

Skulle behov av att evakuera butiker m.fl. verksamheter uppstå av andra skäl än de ovan angivna skall Staden och berört Bolag omgående uppta förhandling om hur detta skall hanteras.

### § 3

#### PRINCIPIELL ANSVARSFÖRDELNING

Stadens rätt att nyttja gatudäcken för allmän trafik finns reglerad i tomträttsavtal eller servitutsavtal för respektive fastighet/tomträtt. I dessa avtal är även ansvaret för drift och skötsel av tätskikt och isolering av däckskonstruktionerna reglerat. Ansvaret för denna drift och skötsel skiljer sig åt mellan de olika fastigheterna och tomträtterna.

För att möjliggöra ett praktiskt och rationellt genomförande av tätskiktsbyte och förstärkning av gatudäck mm, är parterna överens om nedanstående principiella ansvarsfördelning. Parterna är införstådda med att denna ansvarsfördelning i vissa fall kan skilja sig från vad som anges i tomträttsavtal och servitutsavtal för respektive fastighet/tomträtt.

Stadens åtaganden:

- Staden skall projektera, utföra och bekosta renovering av tätskikt och förstärkning av däckskonstruktioner, såsom dessa arbeten beskrivs i Bilaga 2.
- Staden skall utföra och bekosta alla arbeten inom de ytor i gatuplanet som är upplåtna för allmänt nyttjande, från gatunivån ner till konstruktionsbetongen. Vid byte av vertikala fogar mellan gatudäckets monoliter skall Staden även utföra och bekosta erforderlig intäckning av arbetsområdet på planet under i direkt anslutning till fogen (se Bilaga 3).
- Inom de ytor i och under gatuplanet som är upplåtna för allmänt nyttjande skall Staden utföra och bekosta erforderliga skyddsarbeten för tredje man, tekniska installationer mm. Detta åtagande skall även gälla samtliga ytor som förvaltas av Sergelgångens Samfällighetsförening.
- Staden skall planera, utföra och bekosta erforderliga trafikavstängningar och trafikomläggningar.

Handwritten signatures and initials, including a date "10 20" and other illegible marks.

- Staden skall ha det övergripande ansvaret för att planera, driva och samordna genomförandet i samverkan med berörda parter för en strukturerad och säker framdrift, där kostnaderna för samtliga parter hålls nere så långt det är möjligt.
- Staden skall tillhandahålla erforderliga evakueringslokaler för de butiker som behöver evakueras enligt de principer som slås fast i § 2 ovan. Kostnad för evakueringslokal skall fördelas enligt vad som framgår av näst sista stycket i denna § 3.
- Staden ansvarar gentemot Bolagen samt tredje man för skada, orsakad av Staden och dess entreprenörer, som uppkommer på grund av vårdslöshet.

#### Bolagens åtaganden:

- Respektive Bolag skall, i samråd med Staden, projektera och utföra erforderliga skyddsåtgärder för sin egen verksamhet inom respektive fastighet/tomträtt. Skyddsåtgärder inom fastigheten/tomträten kan även innefatta skyddsåtgärder för verksamheter inom angränsande fastigheter/tomträtter, om detta erfordras som en följd av renovering av tätskikt och förstärkning av däckkonstruktioner inom den egna fastigheten/tomträten. Principer för hur kostnadsansvaret för dessa skyddsåtgärder skall bestämmas framgår av femte stycket nedan.
- Det åligger respektive Bolag att föra dialog med sina hyresgäster och hantera eventuella skadeståndsanspråk och ersättningskrav från dessa. Överenskommelser med hyresgäster om anspråk och ersättningskrav skall hanteras utifrån marknadsmässiga villkor. För det fall betalningsansvaret åligger annan än Bolaget skall anspråken bestämmas i samråd med den betalande parten. Principer för hur betalningsansvaret skall bestämmas framgår av femte stycket nedan.
- Samtliga Bolag skall i samverkan med Staden medverka till att projektet kan planeras, drivas och samordnas på ett strukturerat och säkert sätt, där kostnaderna för samtliga parter hålls nere så långt det är möjligt.

I de bilaterala genomförandeavtal som Staden och respektive Bolag enligt § 5 nedan skall träffa, skall bland annat regleras kostnadsansvar för eventuella skadeståndsanspråk och ersättningskrav från hyresgäster, kostnadsansvar för evakuering och skyddsåtgärder mm enligt de principer som slås fast i § 2 ovan. Huvudprincipen med avseende på lokaler i och under gatuplanet skall vara att detta kostnadsansvar skall följa ansvaret för tätskikten, såsom detta är reglerat mellan Staden och respektive Bolag i befintliga tomträttsavtal, servitutsavtal och eventuellt övriga avtal, medan kostnadsansvaret för eventuella skadeståndsanspråk och ersättningskrav från hyresgäster i lokaler ovanför gatuplanet samt från övriga tredje män skall falla på Staden såsom utförare av arbetena. Kostnadsansvaret inkluderar i förekommande fall även skyddsåtgärder för, evakuering av, skadeståndsanspråk och ersättningskrav från verksamheter inom angränsande fastigheter/tomträtter, om sådant uppkommer som en följd av renovering av tätskikt och förstärkning av däckskonstruktioner inom den egna fastigheten/tomträten. Skadeståndsanspråk och ersättningskrav från verksamheter inom angränsande fastigheter/tomträtter ställs mot Staden, som i sin tur för dem vidare till den som bär kostnadsansvaret inom respektive fastighet/tomträtt enligt huvudprincipen ovan.

Bolagens åtaganden enligt denna § 3 skall även gälla SL vid tätskiktsbyte och förstärkning av däckskonstruktioner ovanför T-Centralens norra biljetthall.

## § 4

## ETAPPINDELNING OCH TIDPLAN

Parterna är överens om att arbeten på tätskikt och däckskonstruktioner skall följa den etappindelning som framgår av Bilaga 4.

Parterna är vidare överens om att aktivt verka för att bilagda tidplan, Bilaga 4, skall kunna innehållas. Parterna är dock införstådda med att tidplanen kan komma att behöva revideras på grund av faktorer utanför parternas kontroll. Vid förskjutningar av tidplanen skall Staden omgående informera övriga parter.

## § 5

## KOMMANDE AVTAL

Innan Staden får påbörja arbeten inom fastighet/tomträtt skall Staden och berört Bolag träffa ett bilateralt genomförandeavtal, där arbetena och gränsdragningen mellan parternas respektive åtaganden specificeras med högre detaljeringsgrad. Dessa genomförandeavtal kan även komma att innehålla ekonomiska regleringar mellan Staden och respektive Bolag avseende eventuella skadeståndsanspråk från hyresgäster, kostnader för evakueringar mm. Principerna för detta framgår av § 3 näst sista stycket ovan.

## § 6

## OMBYGGNAD AV SERGELARKADEN

Samordnat med tätskiktsarbetena har Staden, AMF, Vasakronan och Fastighets AB Stockholm Sporren 16 som ambition att genomföra en ombyggnad av den s.k. Sergelarkaden, i huvudsak med samma utformning och med samma principer som den redan genomförda inglasningen av Sergelgången (f.d. Hästskogången). Dessa parter avser inom kort återuppta de förhandlingar om ett genomförande av denna ombyggnad vilka pågick under ca två år efter inriktningsbeslutet i dåvarande marknämnden 2006-12-14. Huvudinriktningen för de fortsatta förhandlingarna är att arkaden i enlighet med gällande detaljplan, TDp 93100, skall glasas in, och att skötselansvaret skall överföras till en gemensamhetsanläggning där såväl Staden som de närmast berörda Bolagen skall ingå.

## § 7

## NY UTFORMNING AV GATURUMMET

I samband med att Spårväg City tas i drift på den sträcka som framgår av Bilaga 1 skall gatorna Hamngatan, Sergels Torg och Klarabergsgatan iordningställas och ges en ny utformning med ny gatusektion, i huvudsak enligt vad som framgår av bifogade preliminära ritningar, Bilaga 1. Stadens uttalade ambition är att de nämnda gatorna skall få en enhetlig utformning och en standard som väl motsvarar deras betydelse som integrerade delar av en av Stockholms mest centrala handelsplatser. I god tid innan

Staden beslutar sig för slutlig detaljutformning skall Bolagen beredas möjlighet att inkomma med synpunkter på utformning, materialval mm.

## § 8

## VILLKOR

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

dels överenskommelsen senast 2012-06-30 godkänns av exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden genom beslut som vinner laga kraft,

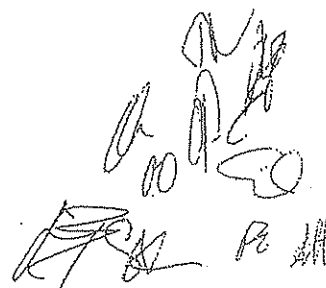
dels överenskommelsen senast 2012-06-30 godkänns av styrelsen för AB Nordiska Kompaniet,

dels överenskommelsen senast 2012-06-30 godkänns av styrelsen för Hufvudstaden AB,

dels överenskommelsen senast 2012-06-30 godkänns av styrelsen för Sergelgångens Samfällighetsförening,

dels överenskommelsen senast 2012-09-30 godkänns av Stockholms kommunfullmäktige genom beslut som vinner laga kraft,

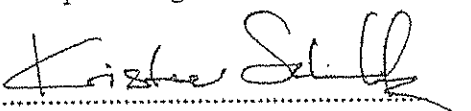
\* \* \* \* \*

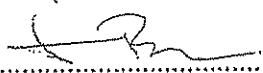


Detta avtal har upprättats i tretton likalydande exemplar av vilka parterna tagit var sitt.

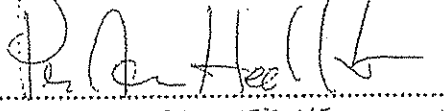
Stockholm den 13 april 2012

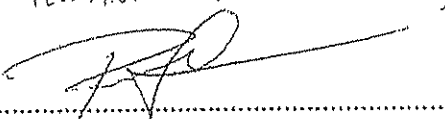
För Stockholms kommun genom  
dess exploateringsnämnd

  
.....  
( Kristina Selby )

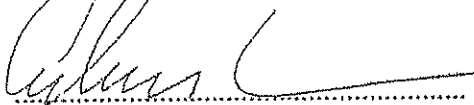
  
.....  
( Lars Berglund )

För Stockholms kommun genom  
dess trafik- och renhållningsnämnd

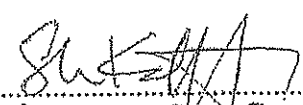
  
.....  
( PER ANDERS HOCKVIST )

  
.....  
( Peter Granström )

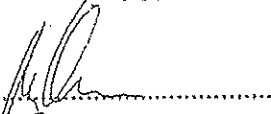
För AB Storstockholms Lokaltrafik

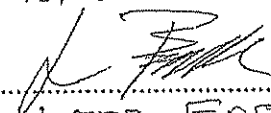
  
.....  
( Anders Lindstedt )

För AB Nordiska Kompaniet

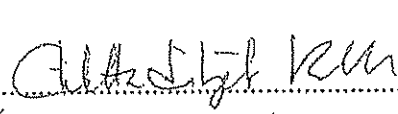
  
.....  
( BO WILNER )

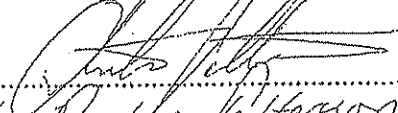
För AFA Trygghetsförsäkringsaktiebolag

  
.....  
( PER OLOF KRESTING )

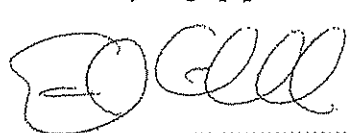
  
.....  
( LARS EDBERG )

För AMF Pensionsförsäkring AB

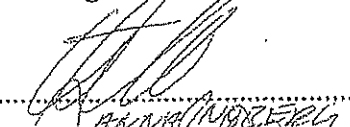
  
.....  
( Charlotta Liljefors Rosell )

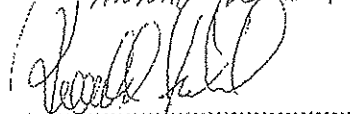
  
.....  
( Anders Valtersson )

För AxCity Orgelpipan 4 AB

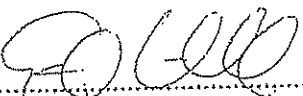
  
.....  
( Emma Lindvall )

För Fastighets AB Skjutsgossen Nr 8  
& Co KB genom Vasakronan AB (publ)

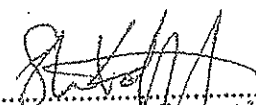
  
.....  
( Hanna Nyberg )

  
.....  
( Ronald Backlund )

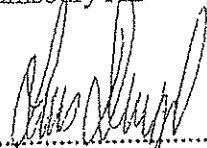
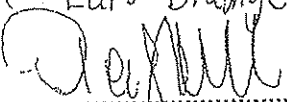
För Fastighets AB Sporren 16

  
 ( Erik Lindvall )  
 \_\_\_\_\_  
 ( )

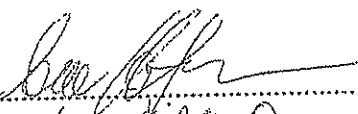
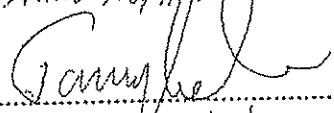
För Hufvudstaden AB

  
 ( Bo Wilhelm )  
 \_\_\_\_\_  
 ( Bo Wilhelm )

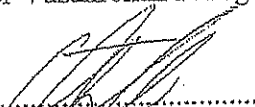
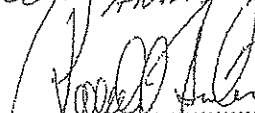
För Ramsbury AB

  
 ( Lars Drangel )  
  
 ( Per Åstrand )

För Sergelgångens  
Samfällighetsförening

  
 ( Anna Hökström )  
  
 ( Tommy Nielsen )

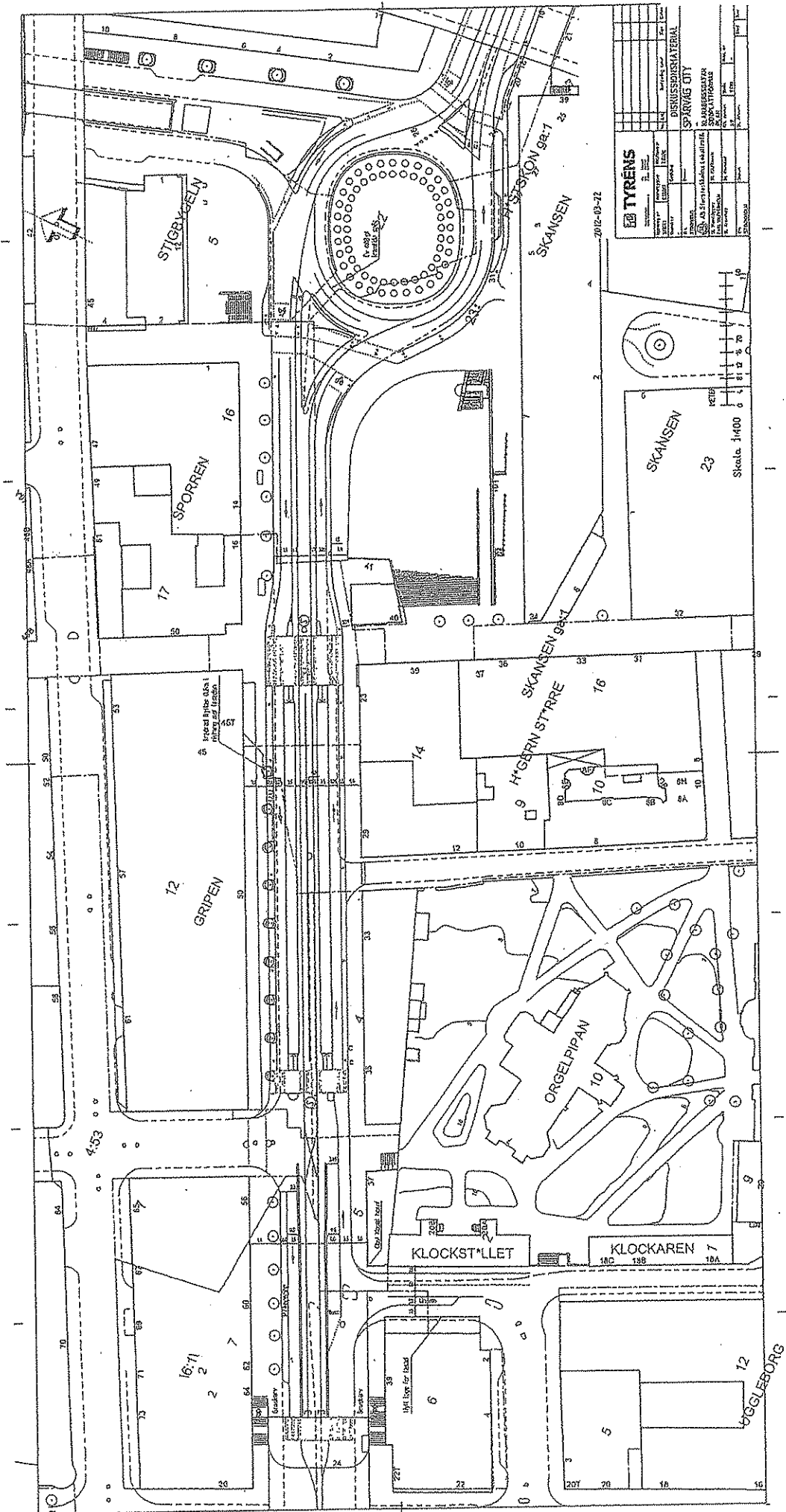
För Vasakronan Fastigheter AB (publ)

  
 ( Ronald Bäckervik )  
  
 ( Ronald Bäckervik )

## BILAGOR:

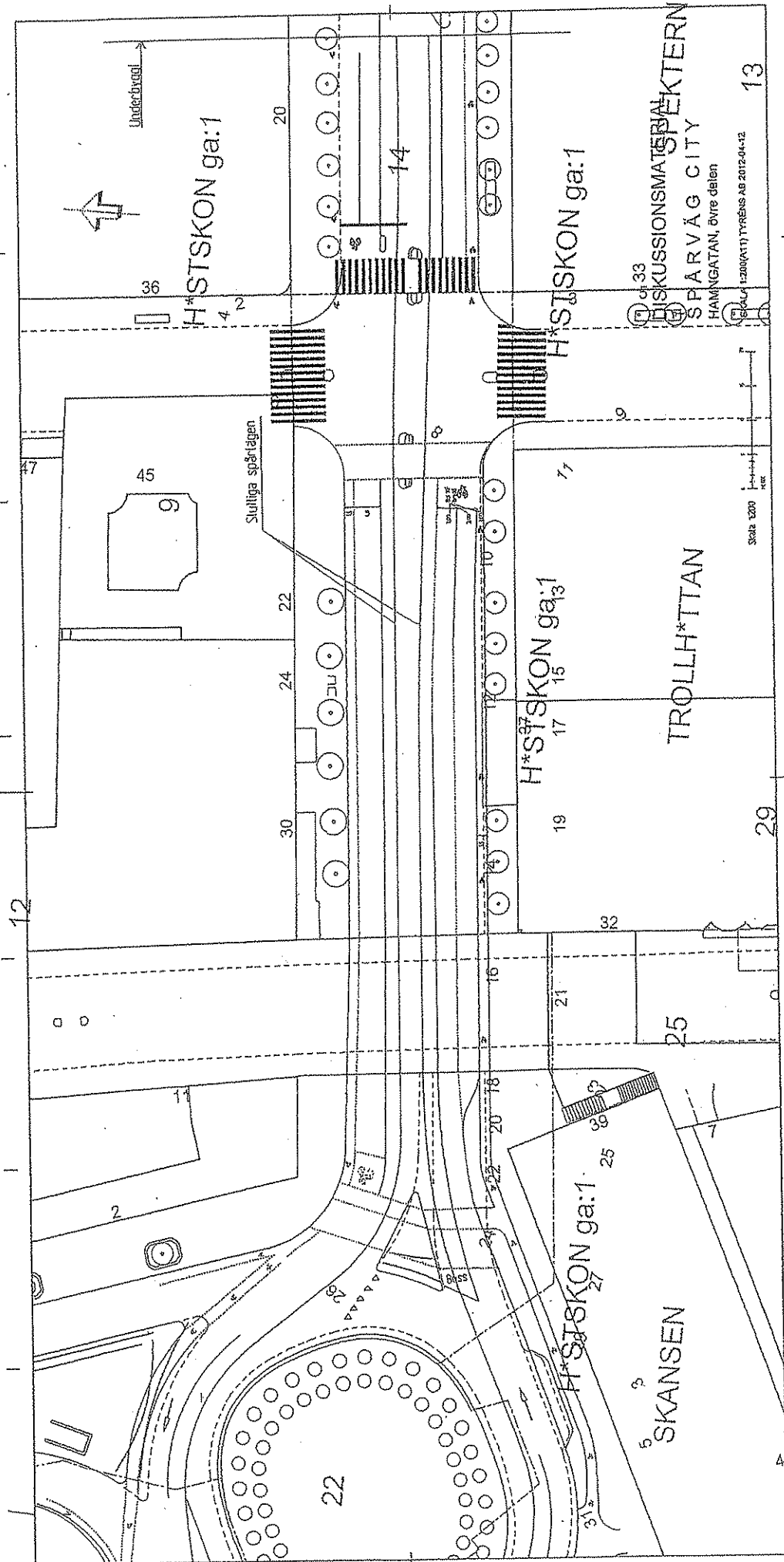
1. Förlängning av Spårväg City västerut. Planerad spårdragning samt preliminär ny gatuutformning.
2. Beskrivning av arbetsmetodik för byte av tätskikt och förstärkningsarbeten.
3. Beskrivning av skyddsåtgärder och övriga åtgärder för att vidmakthålla gångstråk.
4. Etappindelning och tidplan.





DISPOSITIONSMATERIAL			
Objekt	Yr	Bl	Bl
1	10	1	1
2	10	1	1
3	10	1	1
4	10	1	1
5	10	1	1
6	10	1	1
7	10	1	1
8	10	1	1
9	10	1	1
10	10	1	1
11	10	1	1
12	10	1	1
13	10	1	1
14	10	1	1
15	10	1	1
16	10	1	1
17	10	1	1
18	10	1	1
19	10	1	1
20	10	1	1
21	10	1	1
22	10	1	1
23	10	1	1
24	10	1	1
25	10	1	1
26	10	1	1
27	10	1	1
28	10	1	1
29	10	1	1
30	10	1	1
31	10	1	1
32	10	1	1
33	10	1	1
34	10	1	1
35	10	1	1
36	10	1	1
37	10	1	1
38	10	1	1
39	10	1	1
40	10	1	1
41	10	1	1
42	10	1	1
43	10	1	1
44	10	1	1
45	10	1	1
46	10	1	1
47	10	1	1
48	10	1	1
49	10	1	1
50	10	1	1
51	10	1	1
52	10	1	1
53	10	1	1
54	10	1	1
55	10	1	1
56	10	1	1
57	10	1	1
58	10	1	1
59	10	1	1
60	10	1	1
61	10	1	1
62	10	1	1
63	10	1	1
64	10	1	1
65	10	1	1
66	10	1	1
67	10	1	1
68	10	1	1
69	10	1	1
70	10	1	1
71	10	1	1
72	10	1	1
73	10	1	1
74	10	1	1
75	10	1	1
76	10	1	1
77	10	1	1
78	10	1	1
79	10	1	1
80	10	1	1
81	10	1	1
82	10	1	1
83	10	1	1
84	10	1	1
85	10	1	1
86	10	1	1
87	10	1	1
88	10	1	1
89	10	1	1
90	10	1	1
91	10	1	1
92	10	1	1
93	10	1	1
94	10	1	1
95	10	1	1
96	10	1	1
97	10	1	1
98	10	1	1
99	10	1	1
100	10	1	1

Handwritten notes and signatures in the top right corner, including 'AU', '10 08', and '17/8'. There are also several curved lines drawn next to the notes.



*Handwritten notes and signatures:*  
Handwritten initials and a signature are present in the top right corner of the page.

## AVTALSBILOGA 2

RENOVERING AV GATUBJÄLKLAGE SERGELS TORG – BOLINDERS PLAN  
VATTENBILNING, FÖRSTÄRKNING SAMT BYTE AV TÄTSKIKT

Vattenbilning är en metod där vatten med högt tryck används för att avlägsna betong från en betongkonstruktion. Vattenstrålen kan vara mellan en och fyra millimeter bred och strålen skapas med hjälp av pumpar som trycker ut vatten genom ett smalt munstycke.

Strålen som når betongen söker sig ner i små svagheter och spräcker loss betong, medan den betong om är lite längre bort ifrån munstycket inte kan luckras upp av strålen. Anledningen till detta är att vattenstrålen har brutits upp på sin väg genom luften.

Mekanisk bilning är som att skapa en jordbävning i betongen. En betongkonstruktion som har varit utsatt för mekanisk bilning har många mikrosprickor i kvarvarande betong. Skadorna leder till att samverkan mellan ny och gammal betong blir dålig vid pågjutning.

En väsentlig skillnad mellan vattenbilning och mekanisk bilning är också att armeringen kan skadas och få djupa jack av mekanisk bilning. Vattenbilad armering blir helt rengjord från rost och vattenbilad armering kan blänka som silverstavar omedelbart efter bilningen. Den är i övrigt helt oskadad.

Stockholms stads regler för brounderhåll är samstämmiga med Trafikverkets regler. Regelverket för att förbättra brokonstruktioner. De tillåter endast vattenbilning där man kräver fullgod samverkan mellan gammal och ny betong. Om en konstruktör föreskriver vattenbilning så är det alltså inte lämpligt att frångå föreskriften.

Stomljud är inget stort bekymmer vid vattenbilning i jämförelse med hur mycket mekanisk bilning kan störa verksamheter. Luftljud uppstår när man bilar och hörselskydd används alltid av dem som arbetar med vattenbilning. En entreprenör som arbetar i stadsmiljö strävar självfallet alltid efter att alstra så lite buller som möjligt.

En betydande nackdel med vattenbilning är det vatten som rinner längs lutande ytor och som kan sippra genom konstruktioner.

PROJEKTENGAGEMANG, TOM EKMAN, FÖR STOCKHOLMS STAD, TRAFIKKONTORET

Vattenstrålen är dessutom farlig för personer om den råkar skapa ett hål i betongen, men om man vet exakt var vattenbilning pågår så kan avspärningar av lämpliga ytor ske etappvis. En dagsetapp kan vara 20-50 m<sup>2</sup> stor. Det som avgör är hur mycket betong som skall tas bort och hur hög hållfasthet betongen har.

Vattnet från arbetsstället kan ha ett högt pH kring 11-12. Andelen cementslam i vattensuspension kan vara så hög att pH kan vara 1-2 enheter högre precis som i betongmassa. Det är olämpligt att vattnet komma i kontakt med personer därför att det är frätande. Det är en viktig anledning till att ytor är avstängda under ytor där man vattenbilar och reparerar. Allt vatten som används i processen skall omhändertagas och pumpas till en sedimenttank och där renas innan det kan släppas ut i avloppet.

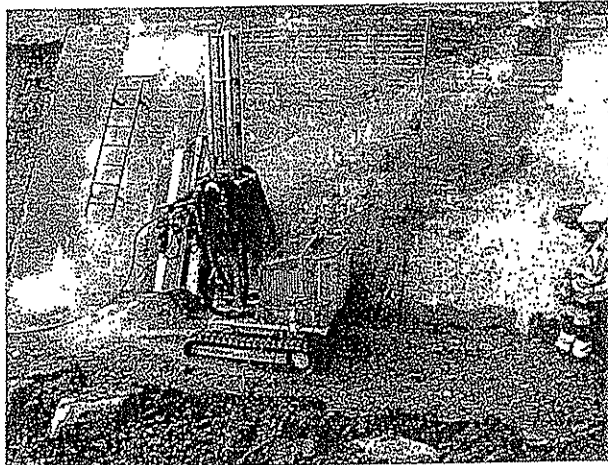
Upplöst kalciumhydroxid orsakar också skador på material som inte tål alkaliska lösningar. Glas och kvartsrika samt blanka stengolv kan skadas och bli matta samt fläckiga. Kalksten och marmor skall inte vara lika känsliga för frätskador, men nedsmutsning pga cementslam som hårdnar kan leda till att ytor förorenas och de kan bli svåra att rengöra.

Annat som kan skadas är installationer av olika slag. Dessutom kan lättväggar drabbas av så mycket fukt att gipsskivor tappar hållfasthet och form. Trots alla goda intentioner så kan olyckor inträffa så att stora mängder vatten drabbar lokaler. Då blir man tvungen att hantera problemen som man hanterat vattenskador i byggnader.

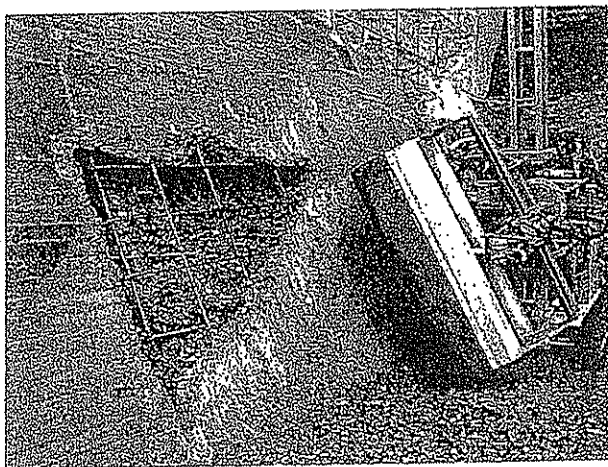
En inventering av byggdelar och installationer bör äga rum i varje enskild lokal. Denna inventering utgör underlag för bestämning av skyddsåtgärder.

Skyddsåtgärderna blir extra omfattande där man vet att man skall bilda hål i gatudäcket. Ett typiskt sådant ställe är vid fogar och hakupplag där man ser saltskador på gatudäckets undersida.

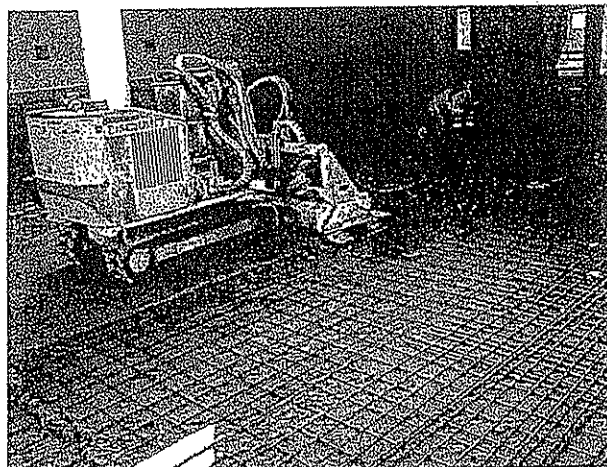
Bilderna nedan visar hur vattenbilning går till. Bilderna kommer från E-Schakt Entreprenad i Bromma.



Figur 1. Vattenbilning pågår. Operatören håller sig på avstånd från roboten. Arbetet kräver skyddskläder och hörselskydd samt annan skyddsutrustning som hör till byggnadsarbete. Robotens står i en pöl med vatten och cementslam.



Figur 2. Roboten har manövrerats så att en begränsad yta har vattenbilats. Nedanför den blilade ytan ligger en hög med bortbilad betong



Figur 3. Mycket vatten ligger kvar om man inte försöker suga bort det från plana ytor.

Ett byte av tätskikt på gatudäck i city är inte bara ett projekt som handlar om vattenbilning och gjutning av betong. Det är ett logistikprojekt.

Innan man kommer åt att riva tätskikt samt vattenbila och gjuta om betong, behöver man schakta bort stora mängder material. Då man har reparerat och förstärkt samt lagt på ett nytt tätskikt på gatudäcken så skall man köra tillbaka det som man har kört bort.

I samband med återställning skall rör för trafiksignalernas ledningar återställas. Ledningar för el och dränering skall läggas tillbaka och dessutom skall en massa rör och ledningar som hör till ett spårvagnsspår ligga i gatan. I gångbanor finns dessutom markvärmeslingor som måste rivas respektive återställas. För spårvagnen handlar det typiskt om rör för signalledningar och rör för avvattning av spår behövs. Spåren kräver även speciella konstruktioner som skall bära rälererna.

Man inleder arbetet med att stänga av arbetsställen och leda om trafiken. Därefter börjar man schakta bort asfalt och den grusfyllning som finns under asfalten. Man kan föreställa sig att det finns minst 100 mm asfalt efter år av omläggning. Mängden grus kan vara cirka 400 mm. I gruset ligger rör av olika slag med eller utan ledningar.

Då man har schaktat bort gruset så har man nått ner till en skyddsbetong som har till syfte att skydda tätskiktet. Tätskiktet måste skyddas av en skyddsbetong därför att man annars riskerar att skada tätskiktet då gatudäcket kompletteras med grusfyllning och slitlager.

Tätskiktet är den viktigaste delen på ett gatudäck och en brobana. Tätskiktet har till syfte att skydda konstruktionen mot vägsalt och vatten. Till- sammans med frost är vägsalt och vatten mycket skadliga för alla typer av betongkonstruktioner.

Se bifogad illustrationssida.

Illustrationer av genomförande, Fas 1 – 6.

Betongen vittrar då den fryser sönder och den vittrar även då armering rostar och expanderar. Armering som rostar förlorar samverkan med betongen och konstruktionen förlorar så småningom sin bärrighet. En konstruktion kan dessutom innehålla delar som är extra känsliga för korrosion i armering. En typisk sådan detalj är hakupplag, vilka finns i city.

Då det börjar läcka genom skyddsbetong och tätskikt så är det inte alltid säkert att läckan på undersidan indikerar var problemet finns i tätskiktet. Det kan läcka in under tätskiktet på en plats och vattnet kan rinna i sidled under tätskiktet till en plats där motståndet mot genomläckage är mindre. Normalt skall tätskikt sitta fast i underlaget, men HR-korsets konstruktionsritningar har en föreskrift om att tätskiktet skall vara löslagt. Det är en viktig förklaring till de bekymmer med läckage som pågår sedan lång tid tillbaka i östra ändan.

I och med att tätskikt med tiden förlorar sin vidhäftning mot brobanor så ökar problemen med läckage i sidled över tiden. Ju mera som läcker under ett tätskikt, desto sämre blir betongen i gränssnittet på grund av urlakning. Förloppet accelererar med tiden.

Vid fogar i Sergelarkaden ser man dessutom tydligt att det är extra stora bekymmer med läckage genom fogar. På gatudäckets undersida ser man

rostig armering och vittrande betong samt vita avlagringar som består av kristalliserat vägsalt.

Vid fogar är tätskiktet utsatt för extra påkänningar på grund av rörelser. Tätskikt åldras med tiden och blir spröda. Deras förmåga att uppta rörelser försämras med tiden och då brister de med genomläckage som påföljd.

Genomläckage innebär att betongkonstruktionen suger i sig allt mer fukt och att det anrikas vägsalt i delar av betongen. Då halten vägsalt intill armeringen når en viss koncentration så börjar armering rosta.

Se bifogad illustrationssida.

Illustrationer av genomförande, Fas 4.

Konstruktionsbetong (Rödmarkerad) avlägsnas.

Betong som innehåller mycket vägsalt avlägsnar man genom vattenbilning och man kan räkna med att man avlägsnar minst 60-70 mm betong från gatudäckets yta. Då kan man frilägga överkantsarmeringen så långt att man kan gjuta ny betong som tränger in under armeringen. Man kan komplettera med mera armering och man kan välja att återställa konstruktionen med mera betong än original.

En anledning till att man gör en lite tjockare konstruktion, är att man kanske vill ha tjockare täckande betongskikt som skyddar armeringen bättre i framtiden. Det kan handla om att öka täckande betongskikt från ca 35 mm till ca 55 mm. Helst vill man inte gjuta tunnare gjutningar än 100 mm, vilket man normalt minst uppnår om nya betongen har sin underkant ca 30 mm under överkantsarmeringen och överkant 55 ovanför armeringen.

Har man tagit ut prover som visar saltet har trängt djupt ner i betongen så kanske man vattenbilar bort hela däckets tjocklek på en de ställen. Vattenbilad tjocklek kan alltså variera.

Gatudäcket skall förstärkas så är huvudprincipen att man skall förstärka över hela gatudäckets yta med hjälp av en pågjuten betongplatta. I det fallet kan man också föreställa sig att man vattenbilar ner sig under befintlig armering. Därefter så armerar man en ny armering ovanför befintlig och så gjuter man ny betong på vattenbilad yta så att totala tjockleken hos gatudäcket ökar.

Se bifogad illustrationssida.  
Illustrationer av genomförande, Fas 5.  
Konstruktionsbetong (Blåmarkerad) pågjudes och armering kompletteras.

Gatudäckens kapacitet utnyttjas högt och en förstärkning över hela ytan bidrar till att däcket förstärks mot alla typer av påkänningar. En förstärkning av hela gatudäcket och inte bara där man har sett höga grader av utnyttjad kapacitet, har den fördelen att man kan lägga om trafik fritt, vilket är en fördel då man jobbar där trafiken skall kunna passera.

En förstärkning genom pågjutning kan användas som förstärkning mot genomstansning genom att man armerar pågjutningen tillräckligt mycket i överkant på en tillräckligt stor yta ovanför varje pelare. I praktiken kan det innebära att man armerar och gjuter på lika mycket överallt eftersom man även får en förstärkning för moment och tvärkraft.

Det finns ett särskilt skissförslag för att förstärka mot genomstansning över vissa pelare. I vilken grad metoden kommer att användas, är inte bestämt i nuläget.

Se bifogad illustrationssida. Skissförslag.

Förstärkning genom pågjutning på undersidan är inte en bra metod. Det är svårt att uppnå god samverkan mellan gammal och ny betong. Då man gjuter på betong på ovansidan så får man naturlig hjälp av gravitationen då man skall uppnå samverkan.

Trafikanter kan ibland reagera på att det är så gott som dött på arbetsplatser där man reparerar och förbättrar delar av broar. Trafikomläggningar och trängsel är en källa till stor irritation och det blir inte bättre av att man inte ser några gubbar på arbete.

Betong kräver härdningstid och den tiden kan vara kortare och längre beroende på klimat, krav på beständighet i hårdnad betong. Ju högre krav på beständighet och bärighet, desto längre härdningstid.

Konstruktioner som förses med nygjuten betong är det höga krav på och härdningstiden kan utan vidare vara en hel vecka. Är det kallt och svårt att hålla varmt på en arbetsplats skyddad av ett tält så krävs ännu längre tid. Skyddsbetong är inte lika krävande, men man får räkna med att den behöver hårdas i flera dagar också innan man vågar färdas på den med arbetsmaskiner.

Då man vattenbilar bort hakupplag så behöver man åtminstone stämpa på ena sidan av hakupplaget där en lång konsol sträcker sig mot fogen. Stämp behöver sitta kvar medan betong hårdnar och det kan handla om tider på en vecka eller mera.

Det finns all anledning att befara att hakupplag som renoveras kräver särskilt lång utförandetid. Först skall den undre haken formsättas, armeras, gjutas och hårdas. Därefter skall man göra samma sak med den övre haken.

Då det handlar om stämpling så gäller det att fördela laster från stämp på ett bra sätt så att inte betongbjälklaget i nivå med Plattan skadas av punktlaster.

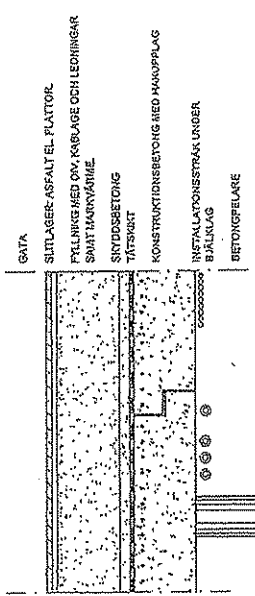
I alla anläggningsprojekt där man avlägsnar betong ur en anläggningskonstruktion och gör om den, så finns det en ansvarig konstruktör som har en nyckelroll. Konstruktören är den som bestämmer var det skall stämpas, hur lasterna från stämp skall hanteras på betongbjälklag och hur mycket som man skall bila bort där bilning krävs.

Konstruktören bestämmer också hur hög hållfasthet ny betong måste ha förrän man får riva stödjande form respektive bärande form. Konstruktören bestämmer till sist hur hög hållfasthet betongen skall ha i olika byggdelar innan tunga maskiner får trafikera på konstruktionen. Det kan alltså hända att själva härningen avslutas på ett arbetsställe, men att betongen måste vänta ett tag till på att hållfastheten skall växa.

Tillåtelse för tunga maskiner är en grundförutsättning för att man skall kunna göra slutlig återställning som inkluderar utläggning av fyllning, spårkonstruktioner och gatans slitlager.

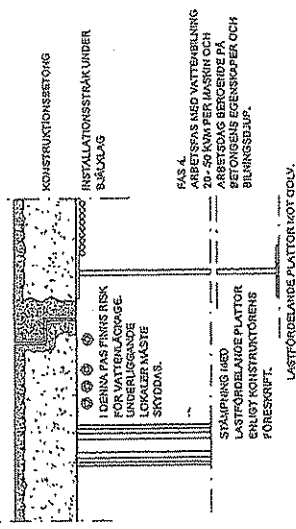


GENEJ - PRINCIP 1 - ARBETSORDNING FÖR REPARATION OCH B. - AV TÅTSK.  
ILLUSTRATIONER NEDAN ÅTERKOPPLAR TILL TEXTDOKUMENT TILL AVTALBILAGA 2.



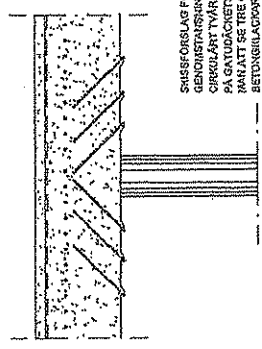
FAS 1.  
UTGÅNGSLÅSET  
BEFINTLIGT UTFÖRÅGE  
SOM DET SER UT OÄNT

VÄTTERBILNING MED OMFATTNING ENLIGT FÖRESKRIFT  
FRÅN KONSTRUKTION. DET KAN HANDLA OM CA 30 CM  
NER TILL BEFINTLIG ARMERING. ALTERNATIVT TILL  
STÖRRE DJUP PÅ FÖRÖRNINGAR MED VÄSSAD. DET  
KAN ÄVEN FINNAS TVÅT DÅR MAN AV KONSTRUKTION  
SKAL VIL GÅTTA I GÅTTA OCH ÖVERGÅTT SÄRSÄRIGT I TIT  
BETONG. VID HÄRPUPLAG ÄR SÄRSÄRIGT HELA  
BALKS PÅL BETONG BORT.



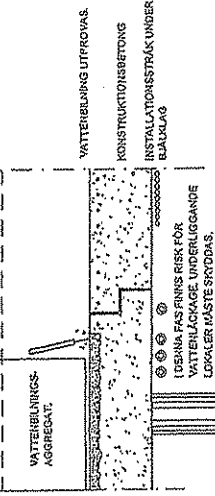
FAS 4.  
ARBETSPLAS MED VÄTTERBILNING  
20-50 CM PER MASIN OCH  
BETONGENS EGENSÄMPER OCH  
BURNINGSBUP.

STÄMPNING MED  
LASTFÖRDELNINGS PLATTOR  
ENLIGT KONSTRUKTIONENS  
FÖRESKRIFT.



SKISSFÖRSLAG FÖR FÖRSTÄRKNING MOT  
GENOMSTÄRNING OVANFÖR PELARE MED  
CIRKULÄRT TVÄRSNITT.  
PÅ GÅTTORÄRETS UNDERSIDA KOMMER  
INLÄTT SE TRE CIRCULÄR MED  
BETONGBALKAR. VILKA TÄCKER OMFATTNING  
SIS OUPPUTTAD AV GÖRÖR TREMIE WSP.

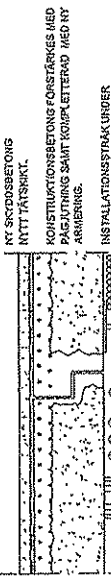
PROVNING MED VÄTTERBILNING I SYFTE ATT  
BEVISA VILKA INSTALLATIONER SOM ÄR LÄMPLIGA PÅ  
OLIKA OBLATTOR. MAN STRYK TILL  
PROVNINGSGRETTAR FRÅN BETONGPROVNING.  
VÄTTERBILNINGEN GÖR GÖRER EN STARK TUNN  
VÄTTERSTRÅLE OCH BÅR SOM SPOLAS BORT DÅLIG  
SKADAD BETONG OCH RENÖR ÅRFRÄTT ARBENING.



FAS 3.  
STARTAS MED VÄTTERBILNING  
PROVNING AV METOD.

FAS 2.  
RIVNING DEKONTERING  
FRILAGGANDEN AV BROBÄNPLATTOR.  
I DET HÄR SKEDER KÄR/ÅR/ÅR UT FÖR OCH GÖRA  
BY DEL OCH STÖRSTORLEK PROVNING I SYFTE ATT  
BEVISA BRUKSÄMPEL OCH FÖRSTÄRKNING  
FÖRSTÄRKNING AV BETONGEN OCH ÅRFRÄTT  
ÄR FÖRBEREDELSE AV VÄSSAD OCH TILL VILKET DAUF.

DESSA FAS INNEHÅLLER TIDER FÖR HÄRNING AV  
NYGITTEN BETONG. HÄRPUPLAG OCH EXTRA MKT  
OMSÖR. NEDRE PARTEN SKALL ARMERAS. FORMSÄTTAS.  
GÅTTOR OCH HÄRNAS INOM ÖVRE HÅVEN NÅN  
GENÖM EN SJUNIMA PROCEDURE. SÄNDE INOM EN  
UPPERA FÖRSTÄRKNING FÄLLAS TREHÅR/ÅR/ÅR  
NÅN HÄRNING PÅ DÄCKET OCH ÅTERPÅLLA.



FAS 5.  
REPARATION OCH GÅTTOR  
EV. FORMSÄTTNING

STÄMPNING TILLS TOHSTRUKTUR  
TILL ÅRFRÄTT SVAMP RIN  
STÄMPNING INSS I ÅRFRÄTT STORA ÅRFRÄTT  
UNDERLIGGANDE LOKALER. DET ÄR VIKTIGT ATT  
KLARGÖRA GRÄNSER FÖR ARBETSINOMÅNSVAR  
OM STAMP STÅR NÄR OCH BEHÅRE RIVS I EN  
LOKAL DÅR ANDRA ÅRFRÄTT PÅGÅR ÅR  
ENTREPRENÖRERS.

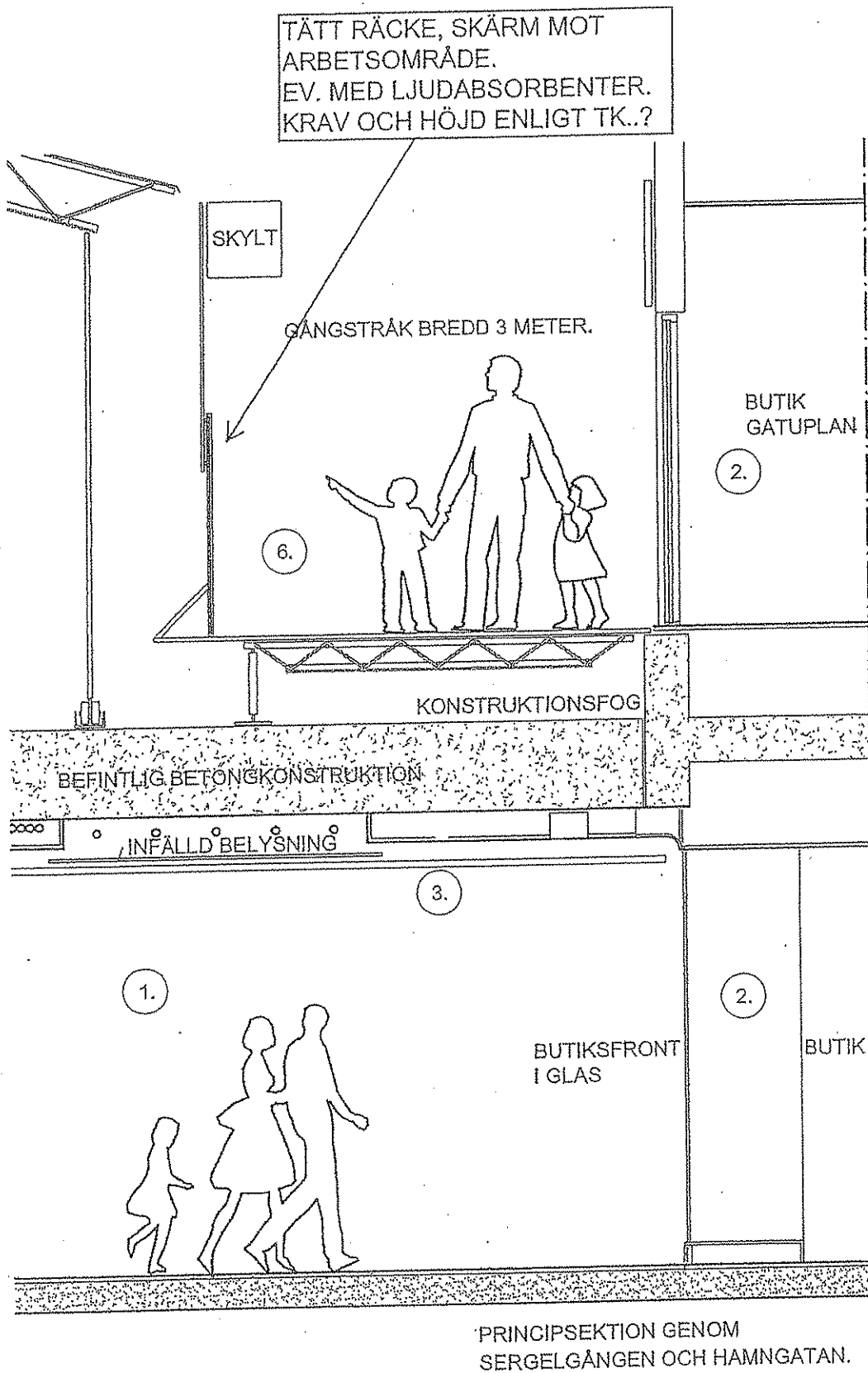
AVTALSBILAGA 2. ILLUSTRATIONER  
RENOVERING GÅTTORÄR SERGELSTORG - BOLLUNDERS PLAN.  
GENOMFÖRANDEPLANERING KONSTRUKTION, TRAFIK, EVAKUERING OCH GÅTTORÄR

WSP ERSCHEKKA

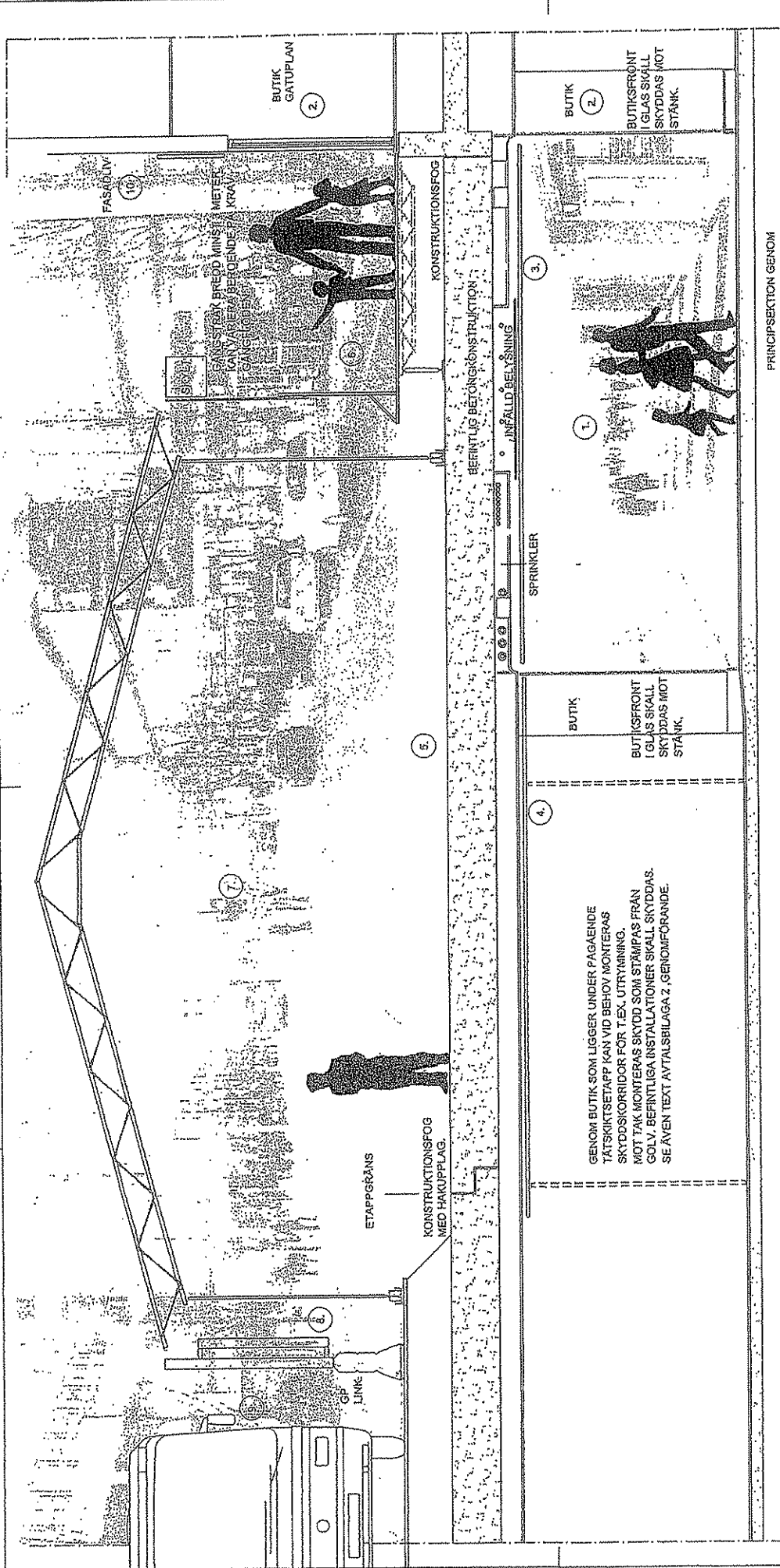
PRINCIP FÖR GENOMFÖRANDE.

10  
SKISSFÖRSLAG  
WSP ERSCHEKKA





*[Handwritten signature and notes]*



**FÖRKLARINGAR**

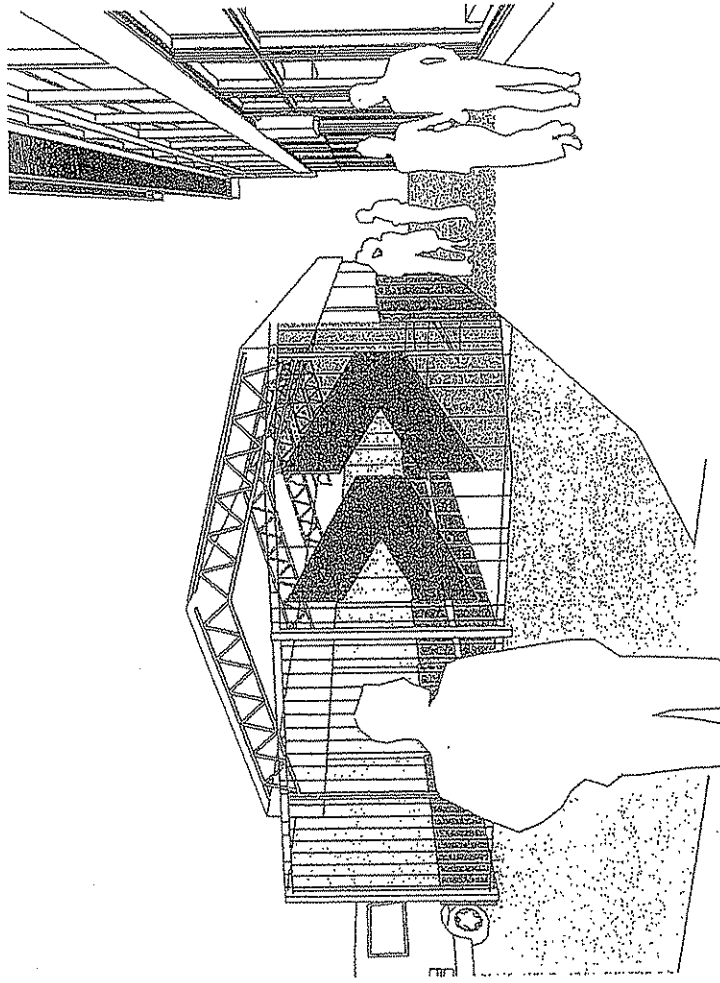
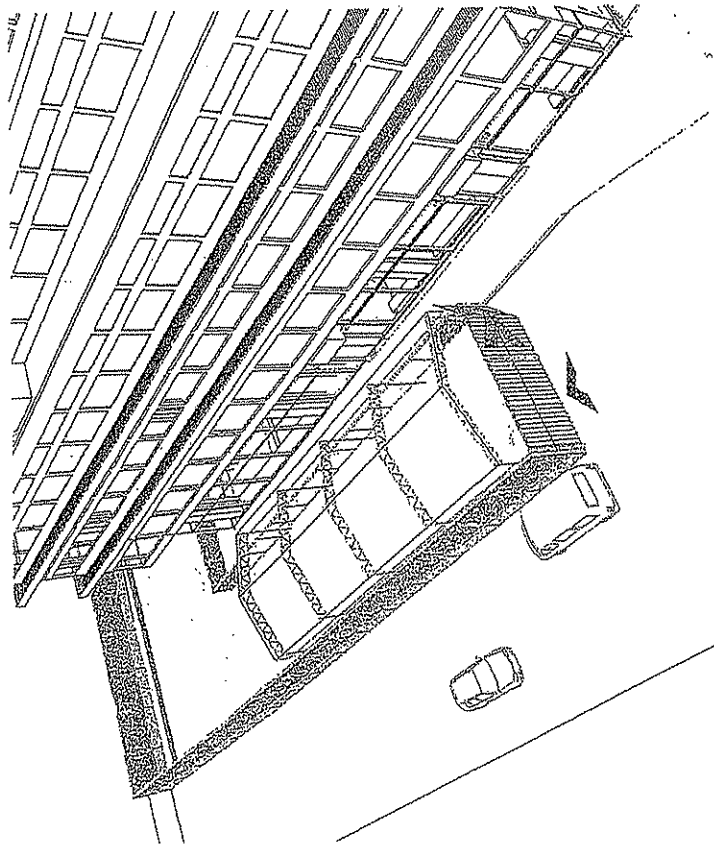
- PRINCIPER FÖR GENOMFÖRANDE OCH SKYDD AV BUTIKER SOM EJ EVAKUERAS.
1. SAMTLIGA GÅNGSTRÅK SKALL VARA TILGÅNGSUG UNDER ORDINÄRE ÖPPETTIDER.
  2. BUTIK SOM EJ EVAKUERAS SKALL VARA TILGÅNGSUG.
  3. SKYDD MONTERAS I TAK, ARMATURER OCH SPRINKLER SKYDDAS ALT. JUSTERAS.
  4. SKYDD MONTERAS I TAK I BUTIK, ALLA INSTALLATIONER SKYDDAS.
  5. FÖRLAGD KONSTRUKTIONSTYTTA.
  6. PROVISOIRSKT GÅNGBRYGGA UTFETER FASAD. BREDD MIN 3 METER. DEMONTERBAR I SEKTORIER. TÄTT RÄCKE MOT ARBETSSTA HÖJD CA. 1900 MM. EV. MED LJUDABSORBERENT. MÖJLIGT SKYTLÄGE.
  7. KLIMATSKYDD FLYTTBART. LÅNGD CA. 30 - 40 METER BREDD ANPASSAS TILL ETAPPBREDD.
  8. BETONGBARRIÄR TYP. GP-LINK MOT TRAFIKRYTTA PLACERAS MIN. 800 MM FRÅN SCHAKTKANT. PLANK ELLER LJUDABSORBERENT. TOTAL HÖJD 3 M. MÖJLIG INBYGGNAD AV KRAFTANSLUTEN SKYTLÄDA.
  9. TRAFIKREBAT GATUUM MED HASTIGHETSBEGRÄNSNING.
  10. KOMPLETTERING AV BELYSNING AV ALLA PROVISOIRSKA GÅNGTYDOR.

PRINCIPSEKTION GENOM SERGELGÅNGEN OCH HAMNGATAN. PRINCIP GÄLLER GENERELLT FÖR HELA PROJEKTOMRÅDET.

**PRELIMINÄR HANDLING 12-03-30**  
**AVTALSBILAGA 3.**

RENOVERING, GATUBÄLJUNG SERGELSTORG - BOLINDERS PLAN. GENOMFÖRANDEPLANERING KONSTRUKTION, TRAFIK, EVAKUERING OCH GATUARBETEN. SIDA 1. GENEKRELL GATUSEKTION. SIDA 2. ILLUSTRATIONER. PRINCIP FÖR PROVISOIRER OCH SKYDDSATGÄRDER.

*[Handwritten signatures and initials]*



ILLUSTRATIONSBILDER MEDR FÖRSLAG TILL INHÅNGNAD AV ARBETSOMRÅDE OCH LÖSNING MED BUTIKSENTREER.  
 FORDONSTRAFIK AVGRÄNSAS MED GP LINK BETONGELEMENT SAMT PLANK MED SAMMANLAGD TOTAL HÖJD AV 3  
 METER. PLANKET SKALL ÄVEN UTGÖRA LJUDISOLERINGSKYDD. OMFATTNING ENLIGT SÄRSKILD UTREDNING.  
 GÅNGTRAFIK SAMORDNAS UTEFTER FASAD PÅ DEMONTERBARA GÅNGBRYGGOR MINST 3 METER BREDA.  
 GÅNGBREDD ANPASSAS TILL BERÄKNADE GÅNGFLÖDEN.  
 PÅ STÅNGSEL RUNT ARBETSOMRÅDET KAN VEPOR MED GRAFISKA SYMBOLER SOM TYDLIGGÖR OCH LEDER  
 GÅNGTRAFIK MONTERAS.  
 INFART TILL ARBETSOMRÅDE ANORDNAS GENOM LÄSBAR GRIND.

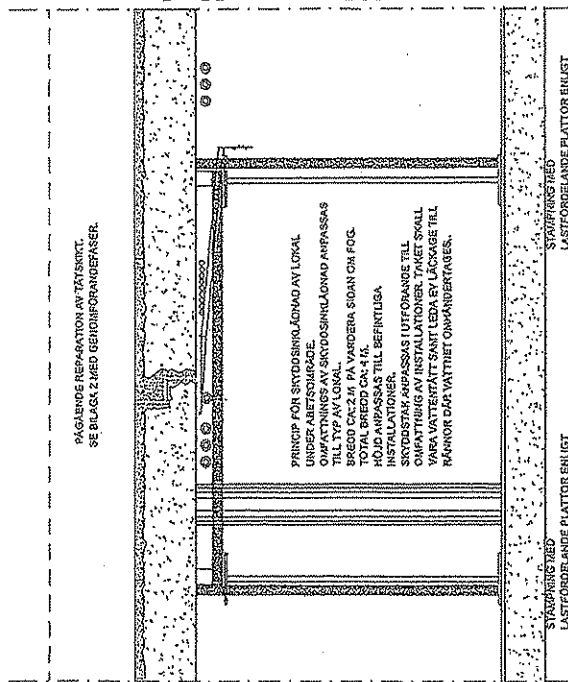
PRELIMINÄR HANDLING 12-03-30  
 AVTALSBIAGA 3.

RENOVERING GATUBJÄLKLAG SERGELSTORG - SOLINDERS PLAN  
 GENOMFÖRANDEPLANERING KONSTRUKTION, TRAFIK, EVAKUERINGS OCH GATUARBETEN.  
 SIDA 1. GENELRELL GATUSEKTION. SIDA 2. ILLUSTRATIONER.  
 PRINCIPALPROVISORIER OCH SKYDDSATGÄRDER.

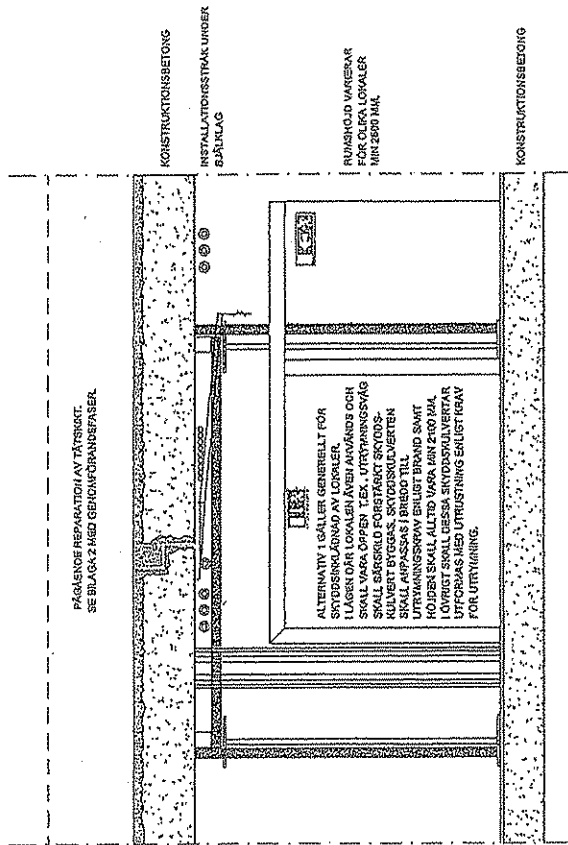
WSP ERSCHEKINET  
 arkitektteister

Handwritten signatures and initials, including a large signature that appears to be 'M. Sjö' and other smaller marks.

GENERAL PRINCIP FÖR SKYDDSATGÄRDER I LOKALER UNDER ARBETSOMRÅDE FÖR REPARATION OCH BYTJE AV TÄTSKIKT.



ALTERNATIV 1  
LOKAL ELLER BUTIK SOM LUGSER UNDER EN KONSTRUKTIONSFAS.  
I DETTA LÅGE FINNS STOR RISK FÖR LÄCKAGE.  
FÖRSLAG TILL SKYDDSATGÄRDER.



ALTERNATIV 2  
LOKAL ELLER BUTIK LÅGE SOM SKULL VARA TILGÅNGLIG OCH MED SE PASSAGE ALLA TIDER T.E.X. FÖR UTRYMNING.  
FÖRSLAG TILL SKYDDSATGÄRDER.

# PRELIMINÄR HANDLING 12-03-30 AVTALSBILAGA 3.

RENOVERING GATUBÄLKLÄG SERGELSTORG - BOLNERS PLAN.  
GENOMFÖRANDEPLANERING KONSTRUKTION, TRAFIK, EVAKUERING OCH GATUARBETEN.  
SIDA 1. GENERELL GATUSEKTION. SIDA 2. ILLUSTRATIONER. SIDA 3. SKYDDSATGÄRDSFÖRSLAG  
PRINCIP FÖR PROVISORIER OCH SKYDDSATGÄRDER.

WSP ERICSSON  
KONSTRUKTIONER

Handwritten signatures and initials at the top right of the page.

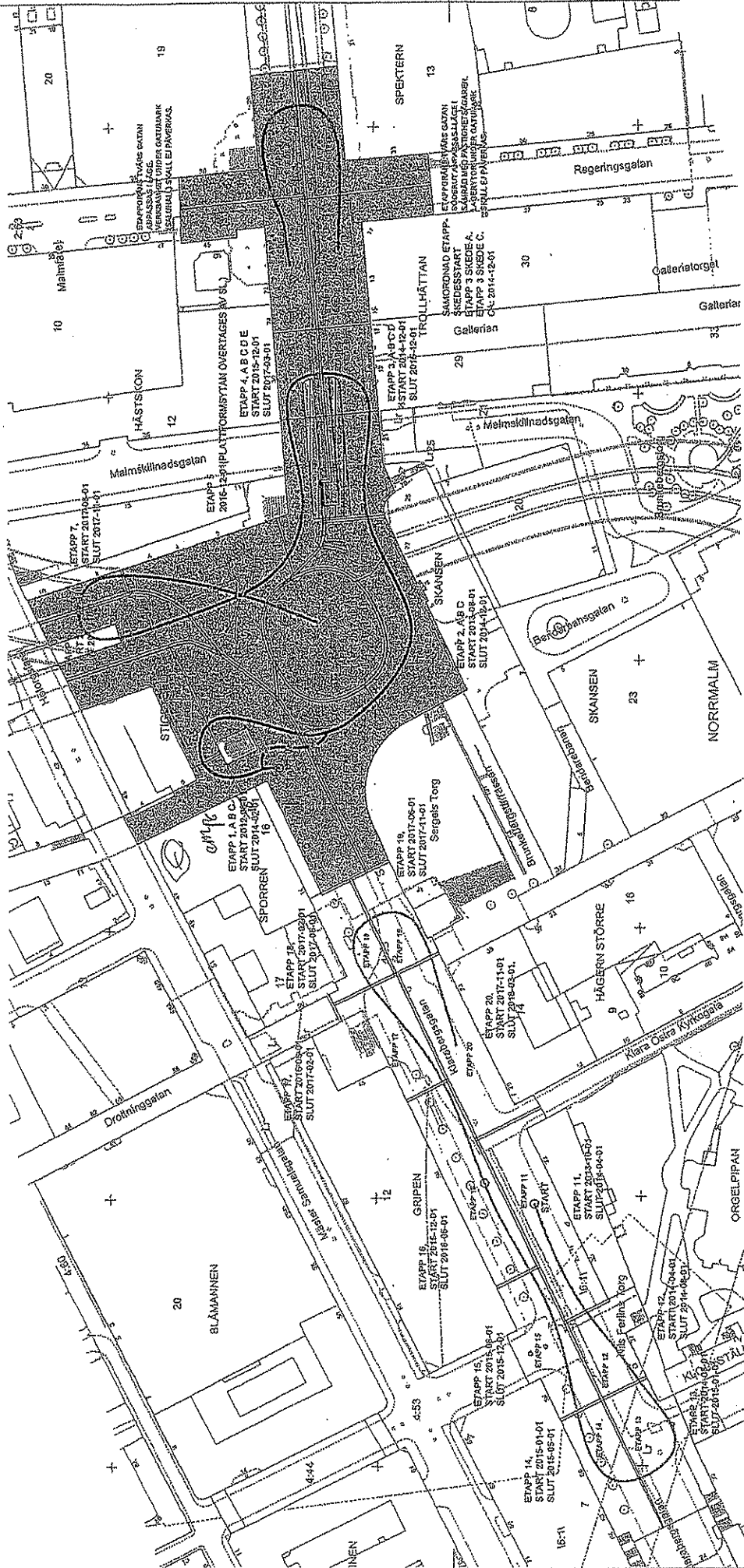


ILLUSTRATION AV GATUETAPPORNING FÖR ETAPP 1-8, RÖD MARKERING OCH 11-20 BLÅ MARKERING  
 VIOLETT LINJE MARKERAR START OCH SLUT FÖR ETAPPORNING (SERGELS TORG) ETAPP 1 - 8. VISS ÖVERLÄPPNING I TID.  
 BLÅ LINJE MARKERAR START OCH SLUT FÖR ETAPPORNINGEN (HR-KORSET, HAWINGATAN-REGERINGSGATAN) SKALL SAMORDNAS MED VIOLETT LINJE.  
 GRÖN LINJE MARKERAR START OCH SLUT FÖR ETAPPORNING (KLARBERGSGATAN) ETAPP 11 - 20.

*[Handwritten signature]*  
 SIVILARKITECTEN

**AVTALSBILAGA 4.**

RENOVERING GATUJÄLKLAG SERGELSTORG - BOUNDERS PLAN.  
 GENOMFÖRANDEPLANERING KONSTRUKTION, TRAFIK, EVAKUERING OCH GATUARBETEN.  
 GATUETAPPER ENLIGT TIDPLAN.

*[Handwritten signature]*  
 SIVILARKITECTEN

Mellan svenska staten genom Trafikverket, nedan kallat Trafikverket, Stockholms kommun genom dess exploateringsnämnd och dess trafik- och renhållningsnämnd, nedan gemensamt kallade Staden, AB Storstockholms Lokaltrafik, nedan kallat SL, och Jernhusen Stockholm R AB (org. nr. 556716-6607), såsom innehavare av tomträffen till fastigheten Orgelpipan 6, och detta bolags moderbolag Jernhusen AB (org. nr. 556584-2027), nedan gemensamt kallade Jernhusen, har, på villkor som framgår av § 4 nedan, träffats följande

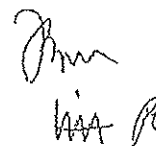
## SAMORDNINGSAVTAL avseende tätskiktsbyte på Klarabergsgatan i anslutning till Citybanans uppgång inom fastigheten Orgelpipan 6

### BAKGRUND

SL planerar att förlänga Spårväg City förbi Sergels Torg och vidare upp på Klarabergsgatan. Efter denna förlängning kommer spårvägen tills vidare att ha sin västra ändhållplats väster om Drottninggatan. Inför denna förestående förlängning av Spårväg City har Staden för avsikt att renovera tätskikten på berörda gator, dvs gatudäcken längs Hamngatan från NK, via Sergels Torg och Klarabergsgatan fram till Klarabergsviaduktens brofäste invid fastigheterna Orgelpipan 6 och Orgelpipan 7. Staden har även för avsikt att förstärka däckskonstruktionerna så att de långsiktigt klarar av den ökade belastningen som spårvägsanläggningen innebär. Stadens ambition är att arbetena inom denna första etapp skall påbörjas under hösten 2012. SL och Staden har som gemensam ambition att den förlängda Spårväg City ska kunna tas i trafik så snart som möjligt efter invigningen av Citybanan.

Dåvarande Banverket (Trafikverket), Stockholms läns landsting och Staden har i genomförandeavtal för Citybanan, daterat 2006-06-20, och kompletterat med tilläggsavtal daterade 2008-04-07 och 2010-03-26, nedan gemensamt kallade Genomförandeavtalet, kommit överens om att en av Citybanans uppgångar skall lokaliseras till fastigheten Orgelpipan 6, med entré mot Klarabergsgatan. Vidare har Jernhusen i ett projektavtal med Trafikverket 2010-03-26 åtagit sig att genomföra bland annat de delar av stationsuppgången som vetter mot Klarabergsgatan. I samband med detta har Jernhusen för avsikt att riva befintlig hotellbyggnad inom Orgelpipan 6 och ersätta denna med en ny. Dåvarande Banverket (Trafikverket), Staden och Jernhusen träffade 2010-03-26 träffat ett samarbetsavtal där dessa parter förbinder sig att aktivt verka för att en sådan utveckling av Orgelpipan 6 skall kunna ske.

Av Genomförandeavtalets § 8 framgår att samordningsavtal skall träffas för projekt som genomförs samtidigt som Citybanan, om någon av parterna i Genomförandeavtalet så begär. Det är mot bakgrund av detta som föreliggande samordningsavtal är träffat.



## § 1

## SAMORDNING AV PROJEKTENS TIDPLANER

Staden och SL har denna dag träffat en principöverenskommelse med de fastighetsägare och tomträtthavare som berörs av renoveringen och förstärkningen av gatudäcken på Klarabergsgatan m.fl. gator. Med dessa parter överenskommen tidplan och etappindelning av renoverings- och förstärkningsarbeten framgår av Bilaga 1.

Jernhusens tidplan för rivnings- och byggnadsarbeten inom Orgelpipan 6 framgår av Bilaga 2.

Parterna förbinder sig att aktivt verka för att Stadens renovering och förstärkning av gatudäcken på Klarabergsgatan m.fl. gator tidsmässigt ska kunna samordnas med Jernhusens arbeten inom Orgelpipan 6. Parternas gemensamma uppfattning är att de bilagda tidplanerna, Bilaga 1 och Bilaga 2, ger goda förutsättningar för ett sådant samordnat genomförande. Skulle Trafikverket eller Jernhusen under den fortsatta processen visa att ett sådant samordnat genomförande inverkar menligt på Jernhusens arbeten inom Orgelpipan 6 åligger det Staden att anpassa tidplan och etappindelning för renovering och förstärkning av gatudäcken, Bilaga 1, efter Jernhusen tidplan, Bilaga 2. Skulle detta visa sig först då Stadens arbeten är igång inom det område som på bifogad etappindelning och tidplan, Bilaga 1, markerats som Etapp 13, skall parterna skyndsamt uppta förhandling om hur den uppkomna situationen ska lösas. Utgångspunkten skall även i detta fall vara att Stadens arbeten inte skall orsaka någon försening av Jernhusens tidplan, Bilaga 2, eller någon annan skada av Jernhusens arbeten inom Orgelpipan 6. Staden och SL är införstådda med att ovanstående i förlängningen kan få konsekvenser för tidplanen för Spårväg City.

## § 2

## HANTERING AV BUSSAR I LINJETRAFIK

SL är medvetet om att en åtgärd som sannolikt kan komma att krävas för att uppfylla åtagandet enligt § 1 ovan, är att de busslinjer som normalt trafikerar Klarabergsgatan, Klara Västra Kyrkogata och Klara Vattugränd leds om till andra gator under den tid då arbeten med tätskikten pågår på Klarabergsgatan och/eller rivnings- och byggnadsarbeten inom Orgelpipan 6 påverkar trafikföringen på Klarabergsgatan, Klara Västra Kyrkogata och Klara Vattugränd. Staden och Jernhusen skall därvid, i egenskap av delägare av Cityterminalen, verka för att de av SL:s bussar som utgår från Klarabergsviadukten, under denna period ska erbjudas möjlighet att flytta över till Cityterminalen.

## § 3

## KOMMANDE AVTAL

Staden, å den ena sidan, och Jernhusen och/eller Trafikverket, å den andra sidan, skall, om någon av dessa parter så begär, senare träffa ett avtal som reglerar gränsdragningsfrågor och liknande mellan Stadens renovering och förstärkning av tätskikten på Klarabergsgatan och Jernhusens projekt med utveckling av Orgelpipan 6, inklusive de arbeten Jernhusen utför på

*Jernhusen*  
*SL*

uppdrag av Trafikverket. Detta avtal kan även innehålla ekonomiska regleringar, exempelvis för arbeten som parterna eventuellt utför åt varandra.

§ 4

VILLKOR

Detta samordningsavtal är till alla delar förfallet utan ersättningsrätt från någondera parten om inte

dels avtalet senast 2012-06-30 godkänns av exploateringsnämnden genom beslut som vinner laga kraft,

dels avtalet senast 2012-06-30 godkänns av trafik- och renhållningsnämnden genom beslut som vinner laga kraft,

dels avtalet senast 2012-09-30 godkänns av Stockholms kommunfullmäktige genom beslut som vinner laga kraft.

\* \* \* \* \*


*Am*  
*Witt PC*



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

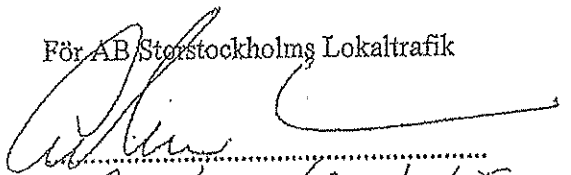
Stockholm den 13 april 2012

För Trafikverket

  
 ( Kjetil Åre Arestad )

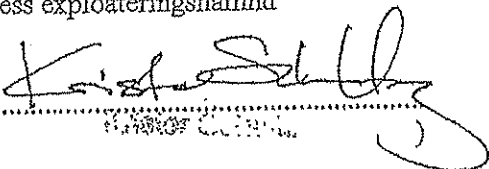
( )


För AB Storstockholms Lokaltrafik

  
 ( Anders Fredström )

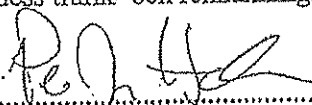
( )

För Stockholms kommun genom  
 dess exploateringsnämnd

  
 ( Kristina Schly )

  
 ( Lars Berglund )

För Stockholms kommun genom  
 dess trafik- och renhållningsnämnd

  
 ( PER ANDERS HEDKVIST )

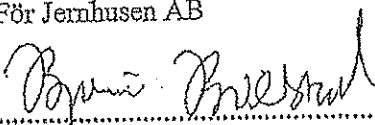
  
 ( Peter Granström )

För Jernhusen Stockholm R AB

  
 ( BJÖRN BOESTAD )

( )

För Jernhusen AB

  
 ( BJÖRN BOESTAD )

( )

#### BILAGOR:

1. Tidplan och etappindelning för renovering av tätskikt på Klarabergsgatan mfl gator
2. Tidplan för arbeten inom Orgelpipan 6

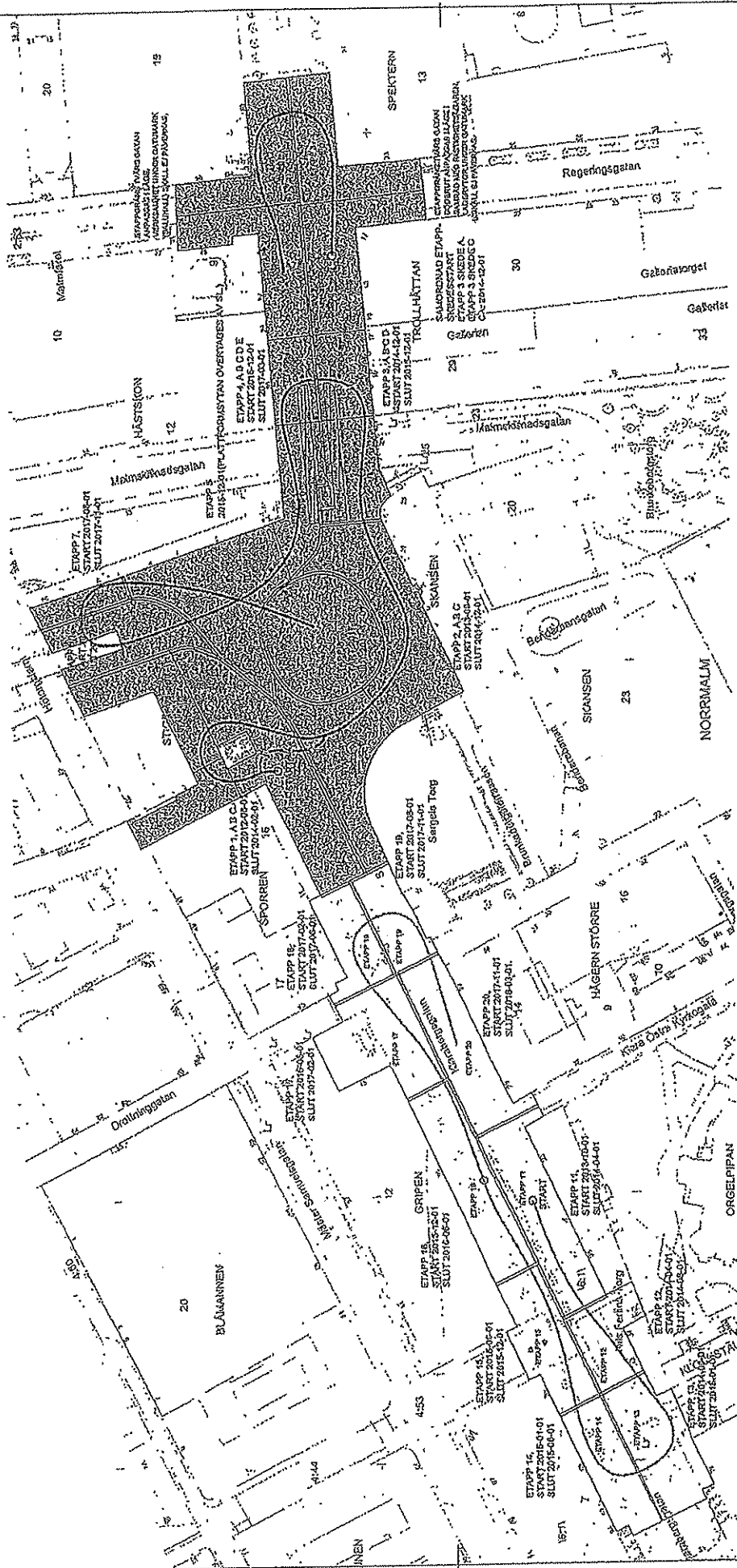


ILLUSTRATION AV GATUETAPPORDNING FÖR ETAPP 1-8, RÖD MARKERING OCH 11-20 BLÅ MARKERING.  
 VIOLETT LINJE MARKERAR START OCH SLUT FÖR ETAPPORDNING (SERGELS TORG) ETAPP 1-8. VISS ÖVERLAPPNING I TID.  
 BLÅ LINJE MARKERAR START OCH SLUT FÖR ETAPPORDNINGEN (FR-KORSET, HÄMNGATAN-REGERINGSGATAN) SKALL SAMORDNAS MED VIOLETT LINJE.  
 GRÖN LINJE MARKERAR START OCH SLUT FÖR ETAPPORDNING (KLARABERGSGATAN) ETAPP 11-20.

RENÖVERING GATURÄDLÅG SERGELSTORG - BOLLNÄRS PLAN.  
 GENOMFÖRANDEPLANERING KONSTRUKTION, TRAFIK, BEKÄNDRING OCH GATUARBETEN.  
 GATUETAPPER ENLIGT TIDPLAN.  
 SKALA 1:1500 (A3)  
 WESTER + WESTER  
 MWB MA 12



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

PA

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 Staden's 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 Staden's 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 arrendavtal 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-, stadsbilds- 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 arbetsmiljölöslagstiftning. 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.

R

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 driftsättas 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

*JK*



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 stycke inkluderar endast direkta åtgärder för förstärkning av däckskonstruktioner, såsom anläggande av ny armering och gjutning av ny konstruktionsbetong, inklusive de projekterings- och byggherrekostnader 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 spårålagen, stolplaceringar 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

PG

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,

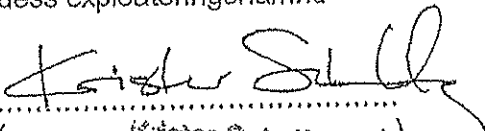
dels Stockholms kommunfullmäktige senast 2012-09-30 godkänt tilläggsavtalet genom beslut som senare vinner laga kraft.

\* \* \* \* \*

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

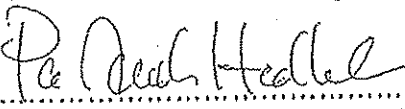
Stockholm den 13 april 2012

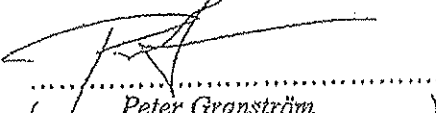
För Stockholms kommun genom  
dess exploateringsnämnd

  
.....  
( Kristor Schultz )

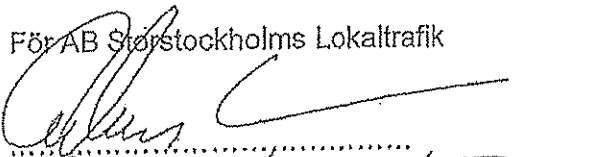
  
.....  
( Lars Berglund )

För Stockholms kommun genom  
dess trafik- och renhållningsnämnd

  
.....  
( PER ANDERS HEDQVIST )

  
.....  
( Peter Granström )

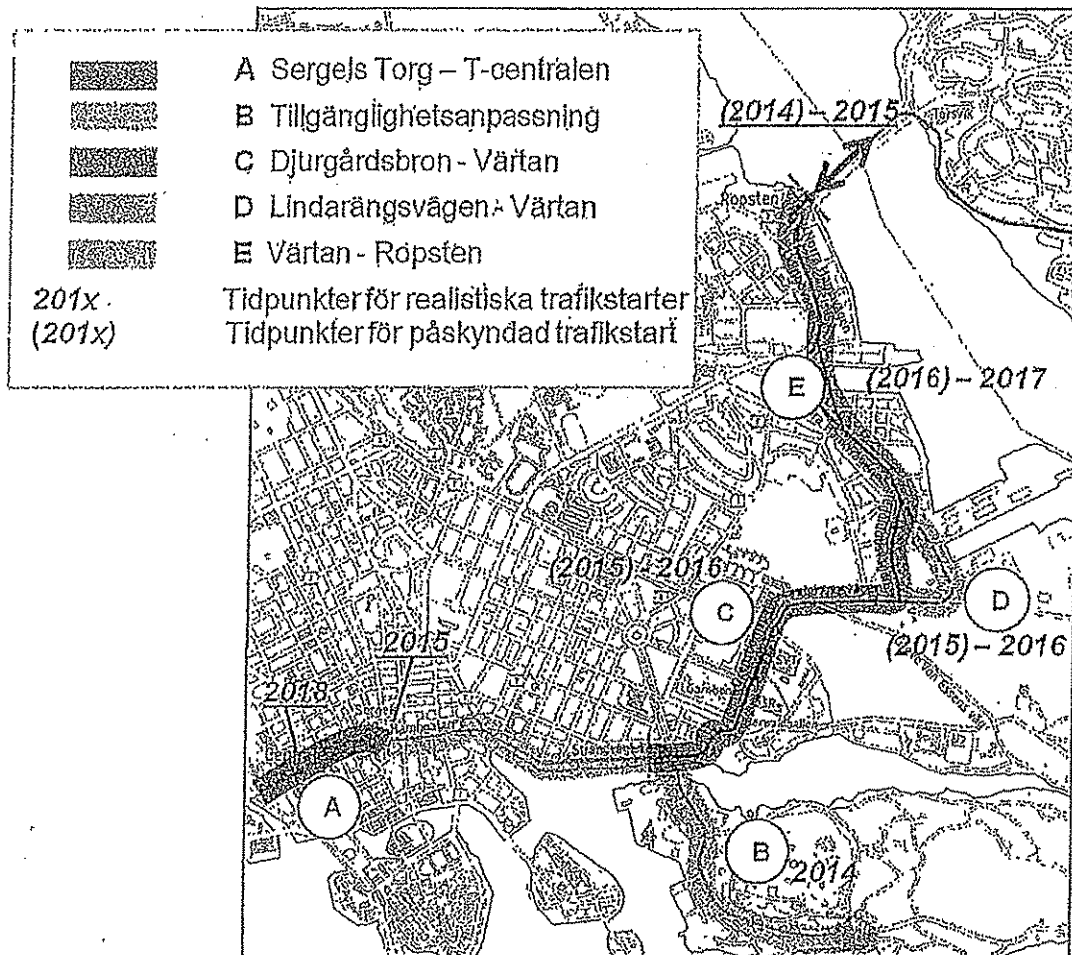
För AB Storstockholms Lokaltrafik

  
.....  
( Anders Lindstedt )

.....  
( )

BILAGOR:

3. Karta över spårdragning med preliminär tidplan



pc