

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 i § 9 nedan träffats följande

## SAMVERKANSAVTAL för Spårväg City

### BAKGRUND

SL är, på uppdrag av Stockholms läns landsting, huvudman för kollektivtrafiken i Stockholms län och svarar som sådan för förstudier och järnvägsplaner för utbyggnaden av spårsystemet och, genom upphandlade entreprenörer, för drift och underhåll av anläggningarna liksom för trafikdriften.

Spårväg City (tidigare benämnd Tvärbana City) är en planerad stadsspårväg som är tänkt att gå mellan Värtan och Kungsholmen, via cityområdet och Stockholms centralstation. Se Bilaga 1 för spårdragning. Den planerade spårvägsanläggningen, inklusive spår, stolpar för luftledningar, depå m.fl. konstruktioner benämns nedan **Spårvägen**, medan arbetet med att planera, projektera, upphandla, bygga och driftsätta Spårvägen benämns **Spårvägsprojektet**.

Parterna träffade den 3 juni 2008 en **Avsiktsförklaring** avseende utbyggnad av Spårvägen ("Avsiktsförklaring avseende utbyggnad av Tvärbana City – stadsspårväg i Stockholm"). Detta samverkansavtal fullföljer och ersätter Avsiktsförklaringen samt ger en högre detaljeringsgrad för Parternas arbete med Spårvägsprojektet.

Under hösten 2008 remitterade SL en förstudie för Spårvägen. Förstudien låg till grund för inriktningsbeslut i exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden respektive stadsbyggnadsnämnden i december 2008. Ärendet beslutades i kommunfullmäktige 2009-05-13.

Sedan inriktningsbeslutet har arbetet med förstudie, tekniskt underlag och detaljering av förutsättningar för Spårvägsprojektet fortskridit. Den 16 juni 2009 beslutade SL:s styrelse ny etappindelning samt ny tidplan för Spårvägsprojektet. SL:s avsikt är att genomföra en offentlig upphandling av Spårvägen enligt Lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster. Denna upphandling kan komma att ske i etapper. SL:s avsikt är att övertagande skall ske till, och anläggande och drift (minst 15 år) av Spårvägen skötas av, en privat aktör, nedan kallad **Konsortiet**, i form av ett s.k. OPS-projekt, d.v.s. ett projekt där en eller flera privata aktörer genom ett särskilt projektbolag åtar sig att bygga, finansiera samt driva ett projekt. SL svarar dock gentemot Staden för samtliga rättigheter och skyldigheter enligt detta samverkansavtal och kommande genomförandeavtal. För att SL skall få överföra hela eller delar av sina rättigheter och/eller skyldigheter enligt nämnda avtal på annan krävs Stadens skriftliga godkännande. Detta skall dock inte hindra SL från att låta annan nyttja SL:s rättigheter eller fullgöra SL:s skyldigheter enligt nämnda avtal.

## § 1

## MÅL OCH FÖRUTSÄTTNINGAR 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, där så är möjligt, utan allvarliga olägenheter för övriga trafikslag, ges prioritet och/eller eget utrymme i syfte att Spårvägen ska bli ett så attraktivt kollektivt färdmedel som möjligt.
- Spårvägen skall förbinda stadsdelarna Värtan och Kungsholmen med cityområdet och i synnerhet Stockholms centralstation. Preliminär sträckning framgår av bifogad karta, Bilaga 1.
- 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.
- Spårvägens depå, med uppställningsmöjligheter, tvätt- och verkstadsplatser mm för totalt 22-25 spårvägsfordon, skall ges ett läge som är lämpligt ur trafikerings-, stadsbilda- och kostnadssynpunkt. Parterna är införstådda med att delar av depån kan komma att behöva placeras under jord, om så kan medges enligt gällande arbetsmiljölagstiftning. Innan Spårvägens färdigställande kommer det att finnas behov av en tillfällig depå med kapacitet för sex st. spårvägsfordon.
- 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.

## § 2

## SÄRSKILT OM VISSA DELPROJEKT

SL är medvetet om att tätskikten under Hamngatan, Sergels Torg och Klarabergsgatan måste renoveras innan spårvägen kan dras fram på dessa gator, samt att renoveringar av berörda brokonstruktioner mfl konstruktioner kan bli nödvändigt innan spårvägen kan dras fram över dessa.

Parterna söker för närvarande ett markområde för uppförande av permanent depå. Marken skall vara lämplig ur trafikerings-, stadsbilda- och kostnadseffektivitetssynpunkt. I det fall detta markområde ägs av Staden skall exploateringsnämnden verka för och i särskilt ordning ta ställning till markanvisning av området enligt gängse regler. Parternas nuvarande inriktning



är att depån skall vara lokaliserad under Stadshagsklippan på Kungsholmen. Parallellt med Spårvägsprojektet kan Staden komma att utreda och genomföra en exploatering i anslutning till depån.

I det fall en permanent depå inte går att färdigställa i tid till Spårvägens trafikstart, skall Parterna skyndsamt utreda möjligheterna till en provisorisk depålösning. SL har huvudansvaret för detta, staden medverkar.

### § 3

#### TIDPLAN

Parternas gemensamma målsättning är att trafikstart på hela sträckan ska kunna ske 2014. 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 2.

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 första stycket ovan.

### § 4

#### DETALJPLANER, JÄRNVÄGSPLAN

Genomförandet av Spårvägsprojektet enligt § 1 ovan förutsätter att en järnvägsplan tas fram, samt att en detaljplan tas fram för en permanent depå. Beroende på Spårvägens läge kan detaljplaner längs spårsträckningen komma att behöva ändras.

Parterna skall tillsammans verka för att erforderliga detalj- och järnvägsplaner enligt första stycket ovan tas fram, antas och vinner laga kraft.

Om stadsbyggnadskontoret så önskar skall detaljplanearbetet genomföras med konsultmedverkan. Stadsbyggnadskontoret utser plankonsult.

SL skall efter samråd med stadsbyggnadskontoret utse kvalificerad arkitekt för den projektering som behöver göras i samband med detaljplanearbetet.

MB  
P  
16

## § 5

## ORGANISATION AV UTREDNINGSSARBETET

En rad frågor måste utredas och belysas under Spårvägsprojektets gång. Huvudansvaret för att dessa utredningar genomförs ligger på SL. Staden skall i erforderlig utsträckning delta i utredningsarbetet och för vissa utredningsmoment leda utredningsarbetet. Parterna har överenskommit att utrednings- och planeringsarbetet skall organiseras enligt nedan. Organisationsstrukturen kan komma att ändras om Parterna så överenskommer.

5.1 Styrgrupp

För samverkan mellan Parterna och styrning av utredningsarbetet bildas en **Styrgrupp** med representanter från respektive part. Styrgruppen skall fatta beslut, eller i den mån så krävs ombesörja att beslut fattas, om målsättning för planeringsarbetet, inriktning av utredningsarbetet, vilka utredningsmoment som skall genomföras, var i gaturummet Spårvägen föreslås placeras, kostnader mm. Styrgruppen ansvarar vidare för att genomförandeavtal enligt § 7 nedan tas fram. Styrgruppens möten skall protokollföras.

5.2 Projektledningsgrupp

Vardera Parten utser en projektledare. Projektledarna bildar tillsammans en **Projektledningsgrupp**.

Projektledningsgruppen utarbetar, följer upp och reviderar tidplaner samt rapporterar till Styrgruppen. Var och en av projektledarna ansvarar inom Projektledningsgruppen för att de åtaganden beträffande utredningar som enligt Styrgruppens beslut åvilar respektive Part fullföljs.

Projektledningsgruppen har till uppgift att svara för den kontinuerliga projektledningen och samordningen mellan de olika delutredningarna. Huvudprojektledare och sammankallande i Projektledningsgruppen är SL:s projektledare.

Parterna bedömer att följande arbetsgrupper behöver tillsättas.

	<i>Arbetsgrupp</i>	<i>Huvudansvar</i>
A	Produktionsplanering	SL
B	Gatuutformning	Staden
C	Ledningssamordning	Staden
D	Miljö	SL
E	Depå	SL
F	Konstruktion	SL
G	Kraftförsörjning	SL
H	Utformningsstöd	Staden
I	Påverkan på Nationalstadsparken	SL
J	Passagerarunderlag Trafikupplägg	SL
K	Tätskikt City	Staden

WB  
JPC



Respektive Part ansvarar för att bemanna arbetsgrupperna med nödvändiga kompetenser och mandat, så att arbetet kan bedrivas effektivt. Respektive arbetsgrupp ansvarar för att arbetsrutin tas fram för det egna arbetet. Ansvarig för respektive arbetsgrupp svarar för att arbetet bedrivs med hänsyn till krav på tid, underlagsmaterial och innehåll. Båda Parter skall få tillgång till det material som tas fram i samband med projekteringen. Material som omfattas av sekretess skall hanteras enligt gällande regler. Parterna skall gemensamt upprätta rutiner för granskning och kontroll. Parterna skall gemensamt i varje arbetsgrupp fortlöpande ta fram rapporter som skall presenteras för Styrgruppen. Parterna är överens om att båda parter åsikter skall tas i beaktande vid det fortlöpande arbetet.

Behov av ytterligare arbetsgrupper kan tillkomma som följd av att arbetet fortskrider. Det åligger Styrgruppen att fatta beslut om sådana eventuellt tillkommande arbetsgrupper.

## § 6

### EKONOMI

#### 6.1 Utredningskostnader

SL står för de utrednings- och projekteringskostnader, direkt betingade av Spårvägsprojektet, som behövs för att Parterna skall kunna träffa genomförandeavtal. Med ”direkt betingad av Spårvägsprojektet” avses i detta samverkansavtal sådana utredningar, åtgärder och kostnader mm som inte skulle behöva utföras eller uppstå om inte Spårvägen planerades eller genomfördes. Staden står dock för kostnaderna för egen personal på exploaterings- och trafikkontoren.

SL står för samtliga övriga kostnader, direkt betingade av Spårvägsprojektet, under planerings- och projekteringskedet. Även av Staden identifierat behov av underlag ska bekostas av SL. I de fall Staden behöver anlita konsultstöd faktureras SL denna kostnad, under förutsättning att Staden i förhand har inhämtat SL:s godkännande.

Staden skall på begäran till SL överlämna all offentlig information, samt vara behjälplig med att förmedla övrig information, som Staden har, eller kan få tillgång till, och som kan vara av betydelse för projektering eller genomförande av Spårvägsprojektet.

#### 6.2 Bygg- och anläggningskostnader

SL skall svara för och bekosta eventuella erforderliga evakueringar, rivningar och ledningsomläggningar, direkt betingade av Spårvägsprojektet. Parternas gemensamma målsättning är att ledningar under spårområdet i största möjliga utsträckning skall ligga kvar.

SL skall ansvara för och bekosta samtliga bygg- och anläggningsåtgärder, direkt betingade av Spårvägsprojektet.

SL skall på egen bekostnad ansvara för projektering och erforderlig ombyggnad av berörda gator och annan mark, direkt betingad av Spårvägsprojektet. Projektering och genomförande skall ske i samråd med Staden och i enlighet med Stadens riktlinjer.

MB  
PB

SL skall vidare svara för och bekosta projektering samt genomförande av de återställande- och anslutningsarbeten, som måste göras i allmän platsmark invid de blivande spår- och depåområdena, till följd av SL:s bygg- och anläggningsarbeten. Till den del återställandet avser arbeten som inte är direkt betingade av till Spårvägsprojektet och som initierats av eller genomförts på önskemål från Staden, skall Staden bekosta sådant återställande.

### 6.3 Extrakostnader för tidigareläggning av tätskiktsarbeten mm

SL är införstått med att Spårvägsprojektet, enligt gällande tidplan, Bilaga 2, innebär att renoveringen av tätskikten under Hamngatan, Sergels Torg och Klarabergsgatan tidigareläggs. SL skall stå för samtliga merkostnader som tidigareläggningen av dessa arbeten medför för Staden. Hur merkostnaderna definieras skall överenskommas mellan Parterna i de genomförandeavtal som Parterna avser träffa enligt § 7 nedan.

Vad som sägs i stycket ovan skall även gälla i det fall renovering och/eller förstärkning av Stadens övriga konstruktioner, såsom broar, stödmurar mm, behöver tidigareläggas som en följd av Spårvägsprojektet.

## § 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, trafiklösning 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. Parterna är införstådda med att genomförandeavtalen måste träffas innan SL kan skriva avtal med Konsortiet.

Separata exploaterings- eller genomförandeavtal avseende delar av spårsträckningen och/eller blivande depåområde 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 byggande och drift av 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

MB  
B  
16

ett SUA-avtal med Staden. Vidare skall de personer som får ta del av bygghandlingar och utföra arbeten som berör ledningstunnlarna registerkontrolleras.

## § 8

### INFORMATION OCH KOMMUNIKATION

Parterna är överens om att samverka kring den information till allmänheten som kommer att behövas i samband med planering och genomförande av Spårvägsprojektet. För att leda detta arbete ska ett gemensamt kommunikationsråd tillsättas och en gemensam kommunikationsplan upprättas.

## § 9

### VILLKOR

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

- dels exploateringsnämnden senast 2009-12-31 godkänt samverkansavtalet genom beslut som senare vinner laga kraft,
- dels trafik- och renhållningsnämnden senast 2009-12-31 godkänt samverkansavtalet genom beslut som senare vinner laga kraft,
- dels Stockholms kommunfullmäktige senast 2010-03-31 godkänt samverkansavtalet genom beslut som senare vinner laga kraft,
- dels SL:s styrelse senast 2009-12-31 godkänt samverkansavtalet,

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. Dock skall Samverkansavtalet upphöra att gälla senast 2012-12-31 även om sådana genomförandeavtal inte har träffats, såvida parterna inte kommer överens om att Samverkansavtalet skall förlängas. 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 regeringen samt bli föremål för rättsprövning,



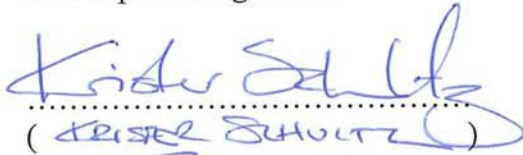
- att beslut om att fastställa järnvägsplan fattas av svenska staten, genom Banverket, och att beslutet i vissa fall kan hänskjutas till regeringen. Beslut om att fastställa järnvägsplan ska föregås av samråd med dem som berörs av planen och andra beredningsåtgärder. Parterna är även medvetna om att sakägare har rätt att anföra besvär mot beslut att fastställa järnvägsplan och att beslut om fastställande av järnvägsplan kan prövas av regeringen samt bli föremål för rättsprövning.

\* \* \* \* \*

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

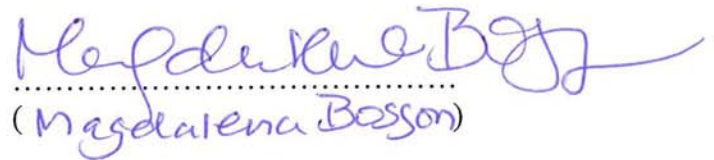
Stockholm den 18/9 2009

För Stockholms kommun genom  
dess exploateringsnämnd

  
.....  
( ~~KRISTIN SCHULTZ~~ )

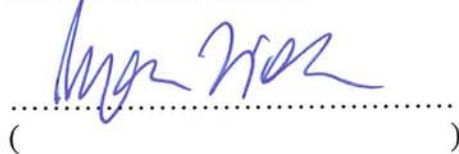
  
.....  
( Peter Granström )

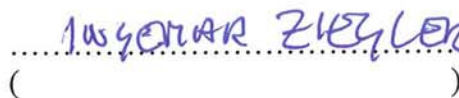
För Stockholms kommun genom  
dess trafik- och renhållningsnämnd

  
.....  
( Magdalena Bågg )

.....  
( )

För AB Storstockholms Lokaltrafik

  
.....  
( )

  
.....  
( )

#### BILAGOR

1. Karta över spårdragning
2. Preliminär tidplan







