

AVTAL avseende utredning gällande genomförbarhet av och möjligheter till önskad exploatering i Ekelund, samt eventuell tillkommande entré till tunnelbanestationen Västra Skogen i Solna kommun

Detta avtal "**Avtalet**" har denna dag träffats mellan

1. AB Storstockholms Lokaltrafik, org. nr. 556013-0683 och Trafiknämnden inom Region Stockholm, org. nr. 232100-0016, (gemensamt nedan kallat "**Regionen**")
- och
2. Solna kommun, org. nr. 212000-0183 ("**Staden**")
3. Ekelund Pampas Exploatering AB, org. nr. 559262-0784 ("**Bolaget**")

Regionen, Staden och Bolaget kallas i det följande gemensamt för "Parterna".

1 Bakgrund, syfte och omfattning

HSB Bostad ("HSB") förvärvade för cirka 10 år sedan fastigheterna Ekelund 1 och Huvudsta 4:28 som är en del av Ekelundsområdet för att tillsammans med Solna Kommun utveckla Ekelundsområdet till bostäder från nuvarande kontor och lätt industri.

I nov 2019 beslutades om planuppdrag för den första detaljplanen i området omfattande 900-1100 bostäder, 20 sociala lägenheter, två förskolor samt lokaler i bottenvåningen. Staden och HSB Bostad är överens om att under planarbetet utreda förutsättningarna för att bygga ovan och intill underliggande tunnelbana samt möjligheten att tillskapa en tillkommande entré till Västra skogen tunnelbana, se planområde bilaga 1, ("**Projektet**").

Vintern 2019-2020 beslutade HSB att söka en samarbetspartner till utvecklingsprojektet och under våren 2020 inleddes en dialog med ett fåtal aktörer där Aros Bostadsutveckling ("Aros") valdes ut. Ett samarbetsavtal skrevs sommaren 2020 där HSB och Aros tillsammans nu verkar under namnet Ekelund Pampas Exploatering ("Bolaget"). Bolaget är samägt mellan HSB och Aros. Uppdraget är att driva detaljplanen med Staden och svara för de utredningar och åtgärder som krävs för planarbetet.

Handwritten signatures and initials in blue ink at the bottom right corner.

Planområdet utgör en första utbyggnadsetapp som i förlängningen skall koppla ihop Västra Skogen, Huvudsta och Ingentingområdet med en byggrättsvolym på cirka 4 500 bostäder.

Planområdet korsas av blåa linjens tunnelbana som ligger förlagd i både bergstunnel och betongtunnel mellan Västra Skogen och Stadshagen. Risk för påverkan på tunnelbanans anläggning, trafikering samt förutsättningar för drift och underhåll bedöms vara stor. Med anledning av detta är Parterna överens om att det är nödvändigt med ett flertal utredningar och undersökningar i syfte att bedöma genomförbarhet av och möjligheter till önskad exploatering samt eventuell tillkommande entré till tunnelbanestationen Västra Skogen i Solna kommun.

Regionen har internt beställt en utredning om samhällsekonomisk analys och resultat av en ny tunnelbaneupp gång, se vidare bilaga 2. Denna samlade analys tyder på att den tillkommande entrén skulle vara samhällsekonomiskt lönsam.

I dagsläget finns dock inte det underlag som behövs för att bedöma om det är möjligt att anlägga en ny entré i önskat läge eller de eventuella arbeten som Bolaget avser utföra inom tunnelbanans servitutområde.

Regionen har inte fattat beslut om att en ny entré ska anläggas.

Syftet med detta Avtal är att reglera ansvar för och finansiering av :

- Framtagande av utredningar och kalkyler som ska läggas till grund för bedömning av projektets genomförbarhet avseende anläggandet av en tillkommande entré, bebyggelse på och intill tunnelbanetunnel samt rivning av delar av Arbetsmiljöverkets byggnad, utifrån tekniska och ekonomiska förutsättningar. Utredningar ska även läggas till grund för planarbetet.
- Regionens projektledning.
- Genomförandet av en tillkommande entré om ovanstående utredningar visar på att detta är tekniskt och ekonomiskt genomförbart.

2 Utredningar och ansvar

Regionens Riktlinje för investeringar ska följas vilket innebär att Regionens åtgärdsvals- och investeringsprocess (ÅIP) ska tillämpas även i detta fall då investeringskostnaden för en ny entré bärs helt av extern part. Regionens process för utredningar och beslut och detaljplaneprocessen måste därför samordnas och anpassas till varandra, se bilaga 3. Utredningsarbetet omfattar två skeden kopplade till ÅIP och detaljplaneprocessen.

Under första skedet tas utredningar och en kalkyl fram som läggs till grund för analys- och ställningstagande avseende genomförbarhet av en ny entré och de arbeten som ska utföras inom och i närheten av servitutsområde för tunnelbanan.

MA B W JK

Utredningarna ska bland annat visa på utformning och placering av ny entré och ny bebyggelse inom och i anslutning till tunnelbanans servitutsområde och om genomförande kan ske utan trafikpåverkan och trafikavstängningar.

Under andra skedet tas en uppdaterad kalkyl fram och fördjupade och kompletterande utredningar genomförs. Dessa läggs till grund för en ny bedömning och ett nytt ställningstagande om ny entré kan genomföras och därmed ingå i detaljplanens granskningshandlingar. Beslut ska fattas enligt ÅIP om att inleda nästkommande fas eller avbryta processen. Därefter ska Staden fatta beslut om att genomföra granskning av detaljplanen.

Staden och Bolaget ansvarar gemensamt för att ta fram och bekosta erforderliga utredningar, som ska följa Regionens kravställning. Regionen bedömer vilka utredningar som krävs och ska omfatta såväl genomförande- och driftskede. Regionen har initialt bedömt behov av utredningar redovisade i Bilaga 4. Om ytterligare utredningsbehov uppkommer för att Regionen ska kunna ta ställning till Projektet, ska Staden och Bolaget även ta fram och bekosta dessa.

Regionen ska granska och ha möjlighet att lämna synpunkter på handlingar rörande framtagna utredningar, kalkyler, arbetsförfarande, arbetsmetod och kvalitetsplaner. Regionens granskningsarbete och eventuell återkoppling till Bolaget ska vara slutfört inom 20 arbetsdagar från det att Regionen erhållit kompletta handlingar. För i de fall då handlingar inte är kompletta så skall Regionen skyndsamt återkoppla med information rörandes vilka handlingar som behöver kompletteras. För storhelger och semestertider tillkommer ytterligare skälig tid.

Synpunkter eller krav som framförs av Regionen innebär inte att Regionen påtager sig något ansvar för de åtgärder som kan föranledas därav. Regionens granskning eller godkännande av utredningar innebär inte heller att Regionen påtager sig något ansvar på grund av detta. Det ankommer på Staden och Bolaget att gemensamt ansvara för sina arbeten och sina konstruktioner och att sålunda ta ställning till om synpunkter eller krav från Regionen innebär problem eller risker för projektet, och i så fall påtala detta för Regionen för förnyad dialog i frågan.

3 Finansiering och villkor avseende genomförande av ny entré

Om parterna går vidare med ett genomförande av Projektet kommer Staden och Bolaget att finansiera genomförandet av ny entré i sin helhet.

En tillkommande entré ska uppföras av Regionen.

M. A. J. W.

I det fall Staden eller Regionen utifrån framtagna utredningar och kalkyler tar ställning till att en tillkommande entré inte bedöms vara genomförbar har parterna rätt att avbryta samverkan i denna fråga utan krav på ersättning från endera Part. Parterna är överens om att den nya entrén då inte heller ska inkluderas i detaljplanens handlingar.

4 Kommande avtal

Om Parterna går vidare med ett genomförande av Projektet är Parterna införstådda med att Avtalet ska ersättas med finansierings- och genomförandeavtal med Staden, genomförandeavtal avseende bebyggelse med exploatören och Staden samt avtal om officialservitut och, om nödvändigt, förvaltningsavtal. Samtliga avtal ska vara överenskomna innan beslut om antagande av detaljplanen sker.

Genomförandeavtalen ska reglera förutsättningarna för genomförande, ansvars- och kostnadsfördelning och förvaltningsavtalet ska reglera Parternas framtida förhållande gällande drift- och underhållsansvar.

5 Avtalstid och uppsägning

Detta Avtal gäller från undertecknandet fram till dess att det ersätts med avtal enligt punkt 4.

Endera Part kan skriftligen säga upp Avtalet som då upphör att gälla efter tre månader om Projektet inte bedöms vara genomförbart.

6 Allmänna förutsättningar

Parterna är överens om att Projektets genomförbarhet förutsätter att tunnelbanans säkerhet, bärighet, fortbestånd, underhållsförutsättningar, funktionalitet eller livslängd inte på något sätt äventyras.

Parterna är införstådda med att i samband med utformning, planering och projektering av anläggningar ska berörda delar av Regionens vid varje tid gällande riktlinjer, säkerhetsbestämmelser, föreskrifter, allmänna anvisningar och övriga berörda regler och rutiner följas.

7 Tidplan

Parterna skall överenskomma om en samordnad tidplan enligt process redovisad i punkt 2.

MA JN

8 Samordningsgrupp

En samordningsgrupp, nedan kallad Samordningsgruppen, ska bildas där respektive Partsföreträdare är representerade.

Samordningsgruppens syfte är att behandla och komma överens om frågor som rör framdriften av detaljplanen och dess innehåll och utformning, kravställning av utredningar, frågor kring resultatet av framtagna utredningar samt övriga frågor från Regionen, Staden eller Bolaget som påverkar genomförbarheten av önskad exploatering och eventuell ny entré.

Parterna utser representanter och kommer överens om organisation av arbetet och mötesformer.

Sammanställande i Samordningsgruppen är Bolaget.

9 Kostnader

Parterna är överens om att Staden och Bolaget ska bära samtliga kostnader som föranleds av Projektet och de utredningar som behöver tas fram enligt punkt 2 samt bilaga 4.

Den tid Regionens personal och dess konsulter, inklusive projektledning, lägger inom ramen för Avtalet ska Staden och Bolaget bekosta.

Faktura till Bolaget skickas till:
Ekelund Pampas Exploatering AB
FE 5048
838 77 Frösön

Ange referens: Projektnummer 70 000, Linda Scherdin

10 Ändringar och tillägg

Ändringar av och tillägg till Avtalet ska upprättas skriftligen och undertecknas av Parterna för att vara bindande.

11 Överlåtelse

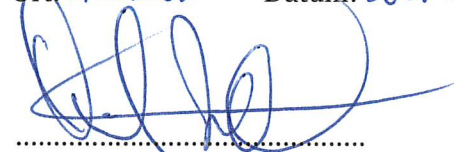
Part får inte överlåta sina rättigheter eller skyldigheter enligt detta Avtal utan övriga Parters godkännande.

MA- JBN

Detta avtal har upprättats i fyra likalydande exemplar, varav Parterna tagit
varsitt.

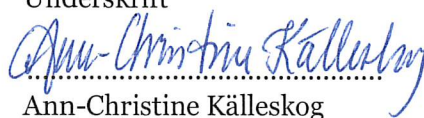
För Regionen

För, Staden

Ort: *Stockholm* Datum: *2021-07-07*Ort: *Solna* Datum: *2021-07-09*

Underskrift

Underskrift



Ann-Christine Källeskog

David Lagneholm

Förvaltningschef

Plan- och exploateringschef

För, Bolaget

För, Bolaget

Ort: *Stockholm* Datum: *2021-07-08*Ort: *Stockholm* Datum: *2021-07-08*

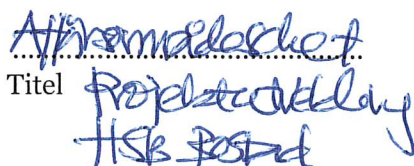
Underskrift

Underskrift

MAGNUS ANDERSSON

Magnus Andersson

Johanna Berg



Titel

*Projektsamordnare
HSB Fastid*

Titel

VD AROS BUSTAD



M
B
M
K



EKLUND PAMPAS
SITUATIONSPLAN 1:2000
2021-05-27

Bilaga 1. Planområde

Trafikförvaltningen
SU
Analys

PM
2021-02-05
Version

Ärende/Dok. id.

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Isak Rubensson
086861622
isak.jarlebring-rubensson@sll.se

Sekundärentré i Västra Skogen – Samhällsekonomisk analys

Bakgrund och sammanfattning

En ny sekundärentré i Västra Skogen förväntas korta gångtider till och från tunnelbanan för boende och arbetande vid Tomtebodavägen, Pampas Marina samt Karlberg. Föreliggande analys värderar den inbesparade gångtiden och ställer den i relation till preliminära kostnadsuppskattningar för byggande (investering) och drift av entrén. Den samlade analysen tyder på att sekundärentrén skulle vara samhällsekonomiskt lönsam.

Restidsvinster

Beräkningen av antal påverkade resenärer är gjord med hjälp av trafikförvaltningens trafikprognosverktyg, Visum (RUFS 2030 scenario) samt data över markanvändning från Solna kommun. Den intjänade gångtiden per resenär som rör sig mellan Västra Skogens station och områdena Tomtebodavägen, Pampas Marina och Karlberg antas vara i snitt 4 minuter.

För år 2030 är prognostiserat antal på- och avstigningar i Västra Skogen 26 000 per dygn. Enligt resultat från Visum är 5 449 av dessa på- och avstigningar på väg från och till områdena Pampas Marina (inkl Tomtebodavägen) och Karlbergs Slott.

Den samlade samhällsekonomiska restidsvinsten är 19 miljoner kronor per år. Sett över en 60 årig kalkylperiod blir det 641 miljoner kronor, diskonterad¹.

¹ Uppräkningsfaktorn mellan årlig kostnad och kalkylperiodkostnad är 33,58 och inkluderar kalkylränta och tänkt trafiktillväxt. Beräknat på 60 års kalkylperiod och trafikstart 2025.

Trafikförvaltningen
SU
Analys

PM
2021-02-05
Version

Ärende/Dok. id.

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Driftskostnad

Ett erfarenhetsvärde i tidig planering för drift och underhåll av en tunnelbanestation är 6,8 miljoner kronor årligen. Efter avstämning med expert på sektion Kalkyl och Analys, avdelning Verksamhetsstyrning och Ekonomi, trafikförvaltningen, ansattes driftskostnaden för ytterligare en entré till 4 miljoner kronor. Sett över en 60 årig kalkylperiod blir det 134 miljoner kronor, diskonterat.

Investeringskostnad

Här är behovet av fortsatt utredning stort. Efter avstämning med expertis på förvaltningen för utbyggd tunnelbana har ett erfarenhetsvärde på 150 miljoner eller mer antagits. Det vill säga en skattning av en nedre gräns för bedömd investeringskostnad. En investeringskostnad på 150 miljoner kronor motsvarar en annuitetskostnad på 4,5 miljoner kronor per år.

Resultat

Den samlade analysen av restidsvinster, driftskostnader och investeringskostnad för sekundärentren i Västra Skogen tyder på en samhällsekonomisk lönsamhet.

Tabell 1 Samhällsekonomisk analys, årliga kostnader och nyttor (annuitetsberäknat) samt för en hel kalkylperiod

	Annuitetsberäknat, miljoner kronor	Kalkylperiod (60 år), miljoner kronor
Restidsvinst	19,1	641
Driftskostnad ny entre	-4,0	-134
Investeringskostnad	-4,5	-150
Netto	10,6	356

Den årliga samhällsekonomiska lönsamheten är ungefär 11 miljoner, över hela kalkylperioden 356 miljoner kronor. Det bör påpekas att investeringskostnaden på 150 miljoner kronor är en uppskattad undre kostnad för investeringen. Observera att de 150 mkr är en schablon för en entré, det är inte utrett vad en ny entré vid Västra skogens tunnelbana skulle kosta i det här läget. Om kostnaden stiger till 500 miljoner kronor byts lönsamheten till olönsamhet.

Mr
D

Bilaga 3. Samordnade processer

Utredningsavtal, skeden



Kommunens planprocess



Regionens åtgärdsvals- och investeringsprocess (ÅIP)



* Start Samråd ej beroende av beslut

Utredningar

Regionen har initialt bedömt behov av nedanstående utredningar. Om ytterligare utredningsbehov uppkommer för att Regionen ska kunna ta ställning till Projektet, ska Staden/Bolaget även ta fram dessa.

- Identifiera och utreda eventuella försvarsarbeten som kan bli aktuella att genomföra (ex behov av förstärkning av befintlig betongkonstruktion ovan tunnelbana)
- Utredning av genomförbarhet och utformning ny entré – systemhandling.
- Visa tänkta grundläggnings- och anläggningsarbeten, exempelvis byggnation av fundament för nytt betongbjälklag.
- Identifiera och utreda eventuella försvarsarbeten som kan bli aktuella att genomföra.
- Utredning av befintliga och tillkommande laster på och intill tunnelbanans konstruktion
- Grund- och dagvattenutredning
 - Utredning kapacitet VA-ledningsnät – Hundraårsregn, gränsdragningslista för anläggningsdelar och ansvar (t ex, vatten kommer ner i SLs anläggning, pumpstationer krävs. Vem äger pumpstationer, dränering/infiltrationsanläggningar mm?)
- Utrednings PM Geoteknik, markförhållanden och grundläggning
- Riskanalys och riskbedömning avseende befintlig anläggning och ny entré/ombyggnation station/spåranläggning (TSFS 2017:119)
 - Systembeskrivning
 - Möjlighet till anpassning för nya fordon C20 C30 plattformslängd mm
 - Riskanalys (ex haverier)
 - Identifiering av olycksscenarioer
 - Scenariebeskrivning
 - Ursårning och kollision
- Trafikering och framkomlighet för bussar.
- Kostnads kalkyl för tillkommande entré.
- Utredning elektrisk separerade anläggningar
- Utredning vagabonderande strömmar utifrån gällande standarder för anpassning av projektering i enlighet med:
 - SS EN 50 122-1 - Elsäkerhet, jordning och returströmkrets - Del 1: Åtgärder till skydd mot elchock
 - SS EN 50 122-2 - Elsäkerhet, jordning och returströmkrets - Del 2: Åtgärder för att motverka inverkan från läckströmmar orsakade av likströmsbanor
 - SS EN 50 122-3 - Elsäkerhet, jordning och returströmkrets - Del 3: Ömsesidig påverkan mellan växelströmsbanor och likströmsbanor (TRV har växelström SL likström)
 - SS EN 50 162 - Skydd mot korrosion förorsakad av läckströmmar från likströmsanläggningar
 - ELSÄK-FS 2008:1 - Elsäkerhetsverkets Föreskrifter
 - Elsäkerhetslagen - Svensk författningssamling 2016:732

VR
MT
Bw