Stockholms läns landsting

Landstingsrådsberedningen

SKRIVELSE
2016-11-09

LS 2016-1034

Landstingsstyrelsen

Genomförandeavtal mellan Stockholms stad och Stockholms läns landsting avseende ny- och ombyggnadsarbeten i anslutning till Slussen

Föredragande landstingsråd: Paul Lindquist

Ärendebeskrivning

Ärendet behandlar beslut om att godkänna genomförandeavtal mellan Stockholms stad och Stockholms läns landsting avseende ny- och ombyggnadsarbeten i anslutning till Slussen.

Förslag till beslut

Landstingsrådsberedningen föreslår landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta

att godkänna genomförandeavtal mellan Stockholms stad och Stockholms läns landsting avseende ny- och ombyggnadsarbeten i anslutning till Slussen till en total utgift på 1 891 000 000 kronor inklusive index.

Landstingsrådsberedningens motivering

Stockholms stad driver stadsombyggnadsprojektet Nya Slussen som medför förändring av Slussen som plats och bytespunkt för kollektivtrafikresenärerna. Som en del i projektet ingår att en ny bussterminal byggs i Katarinaberget.

Genomförandeavtalet utgår från överenskommelsen från 2014 om finansiering av bussterminallösning för Ostsektorn. Avtalet fördjupar och förtydligar överenskommelsen på flera områden vad gäller parternas samverkan och ansvarsfördelning. I avtalet regleras även förutsättningarna för Saltsjöbanans återläggning och förhållandet till angränsande verksamheter såsom tunnelbanan.

Det övergripande syftet med avtalet är att implementera respektive parts åtaganden genom en mer detaljerad ansvars- och uppgiftsfördelning för de

nödvändiga åtgärderna för projektets genomförande. Enligt avtalet tar Stockholms stad ett byggherreansvar för byggandet av bussterminalen och därmed angränsande projekt samt ansvaret för detaljplansfrågor, fastighetsreglering och fastighetsbildning, medan Stockholms läns landsting ansvarar för de delar som berör trafiken och därmed angränsande projekt, samt ansvaret för drift och underhåll av bussterminalen. Eftersom landstinget kommer att äga terminalen betraktas investeringens totala som landstingets investering och ingår i landstingets investeringsplan 2017-2021.

Beslut föreslås att godkänna genomförandeavtal mellan Stockholms stad och Stockholms läns landsting avseende ny- och ombyggnadsarbeten i anslutning till Slussen. Inga ytterligare genomförandebeslut behöver fattas.

Beslutsunderlag

Arbetsutskottets protokollsutdrag den 25 oktober 2016 med (MP)-ledamotens särskilda uttalande
Fastighets- och investeringsberedningens protokollsutdrag den 20 oktober 2016 med (MP)-ledamotens särskilda uttalande
Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 14 oktober 2016
Trafiknämndens protokollsutdrag den 23 augusti 2016, med MP-ledamöternas särskilda uttalande
Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 14 juli 2016
Genomförandeavtal för ny- och ombyggnadsarbeten i anslutning till Slussen med bilagor, slutversion 2016-07-07
Investerings- och driftkostnadskalkyl

Torbjörn Rosdahl

Paul Lindquist

Carl Rydingstam

§ 113
Genomförandeavtal mellan Stockholms stad och Stockholms läns landsting avseende ny- och ombyggnadsarbeten i anslutning till Slussen
LS 2016-1034

Ärendebeskrivning

Ärendet behandlar beslut om att godkänna genomförandeavtal mellan Stockholms stad och Stockholms läns landsting avseende ny- och ombyggnadsarbeten i anslutning till Slussen

Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 14 oktober 2016
Trafiknämndens protokollsutdrag den 23 augusti 2016, med MP-ledamöternas särskilda uttalande
Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 14 juli 2016
Genomförandeavtal för ny- och ombyggnadsarbeten i anslutning till Slussen med bilagor, slutversion 2016-07-07
Investerings- och driftkostnadskalkyl
Fastighets- och investeringsberedningens protokollsutdrag den 20 oktober 2016

Förslag och yrkande

Ordförandens förslag om bifall till landstingsdirektörens förslag.

Proposition

Ordföranden ställer propositioner om bifall respektive avslag till landstingsdirektörens förslag och finner att utskottet bifallit förslaget.

Arbetsutskottets beslut

Arbetsutskottet beslutar föreslå landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta

att godkänna genomförandeavtal mellan Stockholms stad och Stockholms läns landsting avseende ny- och ombyggnadsarbeten i anslutning till Slussen till en total utgift på 1 891 000 000 kronor inklusive index.

Särskilt uttalande
Susanne Nordling (MP) lämnar ett särskilt uttalande till protokollet (bilaga).

Stockholms läns landsting

LANDSTINGSSTYRELSENS
ARBETSUTSKOTT
Miljöpartiet de gröna

SÄRSKILT UTTALANDE

2016-10-25

LS 2016-1034 Ärende 14

Genomförandeavtal mellan Stockholms stad och Stockholms läns landsting avseende ny- och ombyggnadsarbeten i anslutning till Slussen

Miljöpartiet vill lyfta behovet av en god dialog mellan Stockholms stad och Stockholms läns landsting under ny- och ombyggnadsarbeten i anslutning till Slussen. Behovet av samverkan är särskild tydlig i förhållande till de ekonomiska riskerna som förefaller, men även för att minimera att kollektivtrafiken påverkas i alla skeden av arbetet.

§ 54
Beslut att godkänna genomförandeavtal mellan Stockholms stad och Stockholms läns landsting avseende ny- och ombyggnadsarbeten i anslutning till Slussen
LS 2016-1034

Föredragande: Torbjörn Bodin

Ärendebeskrivning

Ärendet behandlar beslut om att godkänna genomförandeavtal mellan Stockholms stad och Stockholms läns landsting avseende ny- och ombyggnadsarbeten i anslutning till Slussen.

Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 14 oktober 2016
Trafiknämndens protokollsutdrag den 23 augusti 2016, med MP-ledamöternas särskilda uttalande
Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 14 juli 2016
Genomförandeavtal för ny- och ombyggnadsarbeten i anslutning till Slussen med bilagor, slutversion 2016-07-07
Investerings- och driftkostnadskalkyl

Förslag och yrkande

Ordförandens förslag om bifall till landstingsdirektörens förslag.

Proposition

Ordföranden ställde propositioner om bifall respektive avslag till landstingsdirektörens förslag och fann att beredningen bifallit förslaget.

Förslag till beslut

Fastighets- och investeringsberedningen föreslår arbetsutskottet föreslå landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta

att godkänna genomförandeavtal mellan Stockholms stad och Stockholms läns landsting avseende ny- och ombyggnadsarbeten i anslutning till Slussen till en total utgift på 1 891 000 000 kronor inklusive index.

Särskilt uttalande
MP-ledamoten lät till protokollet anteckna särskilt uttalande, bilaga 1.

Stockholms läns landsting

SÄRSKILT UTTALANDE

Fastighets- och investeringsberedningen
Miljöpartiet de gröna

Bilaga 1

2016-10-20

LS 2016-1034
Ärende 4

Beslut att godkänna genomförandeavtal mellan Stockholms stad och Stockholms läns landsting avseende ny- och ombyggnadsarbeten i anslutning till Slussen

Miljöpartiet vill lyfta behovet av en god dialog mellan Stockholms stad och Stockholms läns landsting under ny- och ombyggnadsarbeten i anslutning till Slussen. Behovet av samverkan är särskild tydlig i förhållande till de ekonomiska riskerna som förefaller, men även för att minimera att kollektivtrafiken påverkas i alla skeden av arbetet.

Landstingsstyrelsens förvaltning
SLL Styrning och ekonomi

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2016-10-14

LS 2016-1034

Landstingsstyrelsens
fastighets- och
investeringsberedningen

Genomförandeavtal mellan Stockholms stad och Stockholms läns landsting avseende ny- och ombyggnadsarbeten i anslutning till Slussen

Ärendebeskrivning

Ärendet behandlar beslut om att godkänna genomförandeavtal mellan Stockholms stad och Stockholms läns landsting avseende ny- och ombyggnadsarbeten i anslutning till Slussen.

Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 14 oktober 2016
Trafiknämndens protokollsutdrag den 23 augusti 2016, med
MP-ledamöternas särskilda uttalande
Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 14 juli 2016
Genomförandeavtal för ny- och ombyggnadsarbeten i anslutning till Slussen med bilagor, slutversion 2016-07-07
Investerings- och driftkostnadskalkyl

Förslag till beslut

Fastighets- och investeringsberedningen föreslår arbetsutskottet föreslå landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta

att godkänna genomförandeavtal mellan Stockholms stad och Stockholms läns landsting avseende ny- och ombyggnadsarbeten i anslutning till Slussen till en total utgift på 1 891 000 000 kronor inklusive index.

Förvaltningens förslag och motivering

Sammanfattning
Stockholms stad driver stadsombyggnadsprojektet Nya Slussen som medför förändring av Slussen som plats och bytespunkt för

kollektivtrafikresenärerna. Som en del i projektet ingår att en ny bussterminal byggs i Katarinaberget.

Trafiknämnden har beslutat att föreslå landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige att godkänna genomförandeavtal mellan Stockholms stad och Stockholms läns landsting avseende ny- och ombyggnadsarbeten i anslutning till Slussen till en total utgift på 1 891 miljoner kronor.

Genomförandeavtalet utgår från överenskommelsen från 2014 om finansiering av bussterminallösning för Ostsektorn. Avtalet fördjupar och förtydligar överenskommelsen på flera områden vad gäller parternas samverkan och ansvarsfördelning. I avtalet regleras även förutsättningarna för Saltsjöbanans återläggning och förhållandet till angränsande verksamheter såsom tunnelbanan.

Den nya bussterminalen ska planeras, projekteras och genomföras av Stockholms stad som byggherre, på uppdrag av Stockholms läns landsting. Eftersom landstinget kommer att äga terminalen betraktas investeringens totala utgift på 1 891 miljoner kronor som landstingets investering och ingår i landstingets investeringsplan 2017-2021. Bussterminalen är kostnadsberäknad till 1 430 miljoner kronor i prisnivå februari 2014. Staten bidrar med 50 procent, motsvarande 715 miljoner kronor, staden och landstinget står för respektive 25 procent motsvarande 357,5 miljoner kronor. Överstiger totalkostnaden för projektet 1 430 miljoner kronor, omräknat med hänsyn till konsumentprisindex, bekostas det av landstinget till 60 procent och staden till 40 procent.

Bakgrund
Stockholms stad driver stadsombyggnadsprojektet Nya Slussen som medför förändring av Slussen som plats och bytespunkt för kollektivtrafikresenärerna. Som en del i projektet ingår att en ny bussterminal byggs i Katarinaberget.

Principerna för utbyggnad och finansiering av den nya bussterminalen har angetts i Överenskommelse om finansiering av bussterminallösning för Ostsektorn. Överenskommelsen har godkänts vid landstingsfullmäktiges sammanträde den 18 november 2014, LS 1407-0880. I överenskommelsen angavs att ett genomförandeavtal, som närmare reglerar byggandet av bussterminalen och övriga Slussen i de delar som påverkar kollektivtrafiken, ska utarbetas mellan Stockholms stad och Stockholms läns landsting.

Genomförandeavtalet har förhandlats fram och utarbetats som ett led i genomförandet av överenskommelsens direktiv. Avtalet fördjupar och förtydligar överenskommelsen på flera områden, i första hand avseende parternas samverkan och ansvarsfördelning rörande projektering, utförande, kostnader, ägande och drift. Det övergripande syftet med avtalet är att implementera respektive parts åtaganden genom en mer detaljerad ansvars- och uppgiftsfördelning för de nödvändiga åtgärderna för projektets genomförande. Enligt avtalet tar Stockholms stad ett byggherreansvar för byggandet av bussterminalen och därmed angränsande projekt samt ansvaret för detaljplansfrågor, fastighetsreglering och fastighetsbildning, medan Stockholms läns landsting ansvarar för de delar som berör trafiken och därmed angränsande projekt, samt ansvaret för drift och underhåll av bussterminalen.

Avtalet omfattar flera projekt som parterna gemensamt eller ensamt kommer utföra i anslutning till Slussen. Bland annat rör det sig om projekt för en ny bussterminal, en ny slutstation för Saltsjöbanan, vissa gemensamma kommunikationsytor samt andra angränsande projekt. Avtalet beskriver bland annat hanteringen av ersättningstrafik och provisorier, kostnader och finansiering, organisation och tidplan, påverkan på tunnelbanan och annan kollektivtrafik samt påverkan på stadens eller av staden ägt bolags anläggningar.

I avtalet regleras hur övergripande samordning ska ske mellan de olika projekten som parallellt pågår i Slussen. Avtalet är giltigt under förutsättning att landstingsfullmäktige i Stockholms läns landsting senast den 31 december 2016 godkänt avtalet genom beslut som senare vinner laga kraft.

Överväganden
Genomförandeavtalet är ett resultat av förhandlingar mellan Stockholms stad och Stockholms läns landsting, där parternas projektorganisationer på ett mer detaljerat sätt har preciserat och närmare beskrivit respektive parts åtagande, delsteg och angränsande nödvändiga följduppgifter, nära förknippade med uppdragets genomförande.

Avtalet följer den principiella uppgiftsbeskrivningen i överenskommelsen och den kostnads- och ansvarsfördelning som anges där. I överenskommelsen anges att bussterminalen är kostnadsberäknad till 1 430 miljoner kronor i prisnivå februari 2014. Staten bidrar med 50 procent, motsvarande 715 miljoner kronor, staden och landstinget står för respektive 25 procent motsvarande 357,5 miljoner kronor I genomförandeavtalet har

förtydligats att landstinget, eller det av landstingets helägda bolag som landstinget anvisar, ska äga både anläggningen och den nya fastighet som bildas för denna.

Inklusive merkostnad för ersättningstrafik och index uppgår den totala investeringen till 1 891 miljoner kronor. Eftersom landstinget kommer att äga terminalen betraktas investeringens totala utgift på 1 8 91 miljoner kronor som landstingets investering och ingår i landstingets investeringsplan 2017-2021. Genomförande av investeringen förutsätter godkännande av detta genomförandeavtal. Inga ytterligare genomförandebeslut behöver att tas.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

I avtalet - § 8 Kostnader och ansvar med mera - anges bland annat att enligt överenskommelsen har den nya bussterminalen preliminärt beräknats till 1 430 miljoner kronor i prisnivå februari 2014. Staten står för 50 procent motsvarande 715 miljoner kronor, staden och landstinget står för respektive 25 procent motsvarande 357,5 miljoner kronor.

Överstiger totalkostnaden för projektet 1 430 miljoner kronor, omräknat med hänsyn till konsumentprisindex, bekostas det av landstinget till 60 procent och staden till 40 procent. Ställer någon part högre krav på funktion och utformning för bussterminalen jämfört med detta avtal svarar den parten ensam för eventuella kostnadsökningar.

Erforderliga kalkyler har upprättats för objektet.

Miljökonsekvenser av beslutet

Slussenprojektet har erhållit en miljödom som även omfattar bussterminalen. Miljökonsekvensbeskrivning för bussterminalen har tagits fram i samband med detaljplaneprocessen under 2016. Enligt miljökonsekvensbeskrivningen är det sammantaget mer fördelaktigt ur miljösynpunkt att bygga bussterminalen i Katarinaberget än de alternativ som har diskuterats. Alternativen skulle innebära att busstrafiken behöver spridas ut över Södermalm vilket ger längre körtider, avgasutsläpp och minskad attraktivitet för kollektivtrafiken.

Resenärsmiljön jämfört med dagens bussterminal blir bättre då resenärernas exponering för buller och avgaser blir betydligt lägre än idag. Terminalens utformning ger en väderskyddad och trafiksäker miljö.

Anne Rundquist
Tillförordnad landstingsdirektör

Henrik Gaunitz
Ekonomidirektör

Stockholms läns landsting

Trafiknämnden

PROTOKOLLSUTDRAG

Nr 5/2016

Sammanträdesdatum
2016-08-23

Ankom
Stockholms läns landsting
2016 -09- 01
Dnr LS 2016-1034

Datum för justering: 2016-08-30

Datum för anslag: 2016-08-30

Kristoffer Tamsons (M)
Talla Alkurdi (S)

---

§ 106

Beslut att godkänna genomförandeavtal mellan Stockholms Stad och Stockholms läns landsting avseende ny- och ombyggnadsarbeten i anslutning till Slussen
(SL 2013-1569)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande den 14 juli 2016 från förvaltningschefen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

dels föreslå landstingsstyrelsen besluta att föreslå landstingsfullmäktige besluta

att godkänna genomförandeavtal mellan Stockholms stad och Stockholms läns landsting avseende ny- och ombyggnadsarbeten i anslutning till Slussen och därmed godkänna genomförande av investeringen till en total utgift på 1 891 miljoner kronor inkl. index

dels, under förutsättning av landstingsfullmäktiges beslut enligt ovan och i förekommande fall med stöd av och inom ramen för nämndens förvaltningsuppdrag avseende AB Storstockholms Lokaltrafik, att ge förvaltningschefen i uppdrag

att inom ramarna för genomförandeavtalet, i förekommande fall, teckna nödvändiga ytterligare avtal som krävs för att uppfylla innehållet i genomförandeavtalet

att inom ramarna för genomförandeavtalet, i förekommande fall, genomföra erforderliga upphandlingar, inklusive att fastställa förfrågningsunderlag, tilldela kontrakt samt förvalta kontrakten, varvid ändringar av och tillägg till kontrakten ska beslutas enligt gällande beslutsordning.

UTTALANDEN

MP-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande, bilaga 9.

Vid protokollet

Daniela Eriksson

Stockholms läns landsting

Trafiknämnden
SL 2013-1569

MILJÖPARTIET DE GRÖNA

SÄRSKILT UTTALANDE

2016-08-23
Ärende nr 11

Beslut att godkänna genomförandeavtal mellan Stockholms stad och Stockholms läns landsting avseende ny- och ombyggnadsarbeten i anslutning till Slussen

Miljöpartiet vill lyfta behovet av en god dialog mellan Stockholms stad och Stockholms läns landsting under ny- och ombyggnadsarbeten i anslutning till Slussen. Behovet av samverkan är särskild tydlig i förhållande till de ekonomiska riskerna som förefaller, men även för att minimera att kollektivtrafiken påverkas i alla skeden av arbetet.

Projekt och upphandling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2016-07-14

Ärende
SL 2013-1569

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Ragna Forslund
08-686 19 59
ragna.forslund@sll.se

Trafiknämnden
2016-08-23, punkt 11

Ankom
Stockholms läns landsting
2016 -09- 01
Dnr LS 2016-1034

Beslut att godkänna genomförandeavtal mellan Stockholms stad och Stockholms läns landsting avseende ny- och ombyggnadsarbeten i anslutning till Slussen

Ärendebeskrivning

Ärendet avser godkännande av genomförandeavtalet, bilaga 1, mellan Stockholms stad och Stockholms läns landsting (SLL) avseende ny- och ombyggnadsarbeten i anslutning till Slussen. Godkännande av genomförandeavtalet innebär även beslut om genomförande av investeringen i bussterminalen i Slussen i enlighet med mellan parterna tidigare träffad överenskommelse om finansiering av bussterminallösning för Ostsektorn.

Beslutsunderlag

Detta förvaltningschefens tjänsteutlåtande inkl. bilaga 1, översikt av bussterminalen, bilaga 2 genomförandeavtalet och bilaga 3 investeringskalkyl samt:

- Protokoll från Landstingsfullmäktiges möte 2014-11-18 Överenskommelse om finansiering av bussterminallösning för Ostsektorn, LS 1407-0880 daterad 2014-07-01
- SLL budget 2017 den 14-15 juni (LS 2016-0257)

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås *dels* besluta föreslå landstingsstyrelsen besluta att föreslå landstingsfullmäktige besluta

att godkänna genomförandeavtal mellan Stockholms stad och Stockholms läns landsting avseende ny- och ombyggnadsarbeten i anslutning till Slussen och därmed godkänna genomförande av investeringen till en total utgift på 1 891 miljoner kronor inkl. index

dels besluta, under förutsättning av landstingsfullmäktiges beslut enligt ovan och i förekommande fall med stöd av och inom ramen för nämndens förvaltningsuppdrag avseende AB Storstockholms Lokaltrafik, att ge förvaltningschefen i uppdrag

att inom ramarna för genomförandeavtalet, i förekommande fall, teckna nödvändiga ytterligare avtal som krävs för att uppfylla innehållet i genomförandeavtalet

att inom ramarna för genomförandeavtalet, i förekommande fall, genomföra erforderliga upphandlingar, inklusive att fastställa förfrågningsunderlag, tilldela kontrakt samt förvalta kontrakten, varvid ändringar av och tillägg till kontrakten ska beslutas enligt gällande beslutsordning.

Förslag och motivering

Bakgrund

Stockholms stad driver stadsombyggnadsprojektet Nya Slussen som medför en förändring av Slussen som plats och bytespunkt för kollektivtrafikresenärerna. De befintliga slitna konstruktionerna för vägtrafiken rivs och ersätts med nya, anpassade för nya trafiklösningar. Som en del i projektet ingår att en ny bussterminal byggs i Katarinaberget, samt att Saltsjöbanan återläggs med en tvåspårslösning för hållplatsen Slussen.

Den 1 juli 2014 träffade Stockholms stad, SLL, Nacka kommun och Värmdö kommun "Överenskommelse om finansiering av bussterminallösning för Ostsektorn" som därefter har godkänts av respektive parts högsta beslutande organ. I överenskommelsen har bl.a. reglerats fördelningen av kostnader för uppförandet av bussterminalen, provisorier och ersättningstrafik.
I överenskommelsen stipuleras också att ett särskilt genomförandeavtal ska utarbetas mellan Stockholms stad och SLL som närmare reglerar byggandet av bussterminalen och övriga Slussen, i de delar som påverkar kollektivtrafiken.

Överenskommelsen godkändes vid fullmäktiges sammanträde den 18 november 2014, LS 1407-0880.

Överenskommelsen anger 20 stycken avgångs- resp. reglerplatser samt 8 stycken ankomstplatser för bussarna i bussterminalen. De 8 platserna är dock en felskrivning och ska istället vara 6 platser, vilket också framgår av genomförandeavtalet, bilaga 2. Denna skillnad innebär ingenting i sak då dessa 6 platser ges av de dimensioneringsförutsättningar som låg till grund för överenskommelsen.

Det mellan Stockholms stad och SLL utarbetade genomförandeavtalet, bilaga 2, fördjupar och förtydligar överenskommelsen på flera områden, i första hand avseende parternas samverkan och ansvarsfördelning rörande projektering, utförande, kostnader, ägande och drift. Utöver den nya bussterminalen regleras bl.a. förutsättningarna för Saltsjöbanans återläggning och förhållandet till angränsande verksamheter såsom tunnelbanan.

Den nya bussterminalen i Katarinaberget är den bästa avvägningen mellan attraktiva byten för resenärerna och möjliga platser. Terminalen byggs som en dockningsterminal där bussarna angör en plattform (docka) där resenärerna stiger på och sedan backar bussen ut för att lämna terminalen. Resenärer som stiger av gör det vid en annan plattform. Lösningen ger hög trafiksäkerhet för resenärerna då de inte behöver korsa trafikerade ytor vid förflyttning till sin hållplats. Den nya bussterminalen medför att bytena mellan bussterminal och tunnelbana flyttas från den norra entrén, där det idag uppstår trängsel i högtrafiktid, till södra respektive mellersta entrén, Södermalms torg. De nya anslutningarna till tunnelbanan medför längre gångvägar än idag men också bättre komfort avseende utrymme.

Se bilaga 1, för illustrationer av bussterminalen.

I samband med Stockholmsöverenskommelsen 2013 fattades ett beslut om utbyggnad av tunnelbana till Nacka Centrum. Utbyggnaden av tunnelbana till Nacka och den bussterminal som planeras där kan inte ersätta Slussen som knutpunkt för resande från Ostsektorn. Istället kompletterar de varandra och behövs båda två för att hantera expansionen i Ostsektorn och bibehålla kollektivtrafikens attraktivitet.

Medan Nya Slussen och bussterminalen i Katarinaberget byggs kommer en tillfällig bussterminal att finnas på Stadsgårdsleden. Efter det att terminalen i Katarinaberget är färdigställd och tagen i trafik så rivs den tillfälliga bussterminalen.

Överväganden och motivering

SLL har kommit överens med Stockholms stad, Nacka kommun och Värmdö kommun om utbyggnad och finansiering av framtida bussterminallösning för Ostsektorn, d.v.s. överenskommelse om finansiering av bussterminallösning för Ostsektorn, den 1 juli 2014. Lösningen innebär att en bussterminal byggs vid Slussen i Katarinaberget och att en bussterminal byggs i Nacka i anslutning till den nya tunnelbanan. Finansieringslösningen presenterades och godkändes vid landstingsfullmäktiges sammanträde den 18 november 2014.
Trafikförvaltningen gör i samråd med landstingsstyrelsens förvaltning bedömningen att överenskommelsens godkännande bör likställas med ett inriktningsbeslut enligt SLL:s investeringsstrategi och att ett godkännande av genomförandeavtalet därmed blir att likställa med ett genomförandebeslut.

Ekonomiska konsekvenser
De ekonomiska konsekvenserna för SLL är reglerade i överenskommelsen. Där anges att bussterminalen vid Slussen är kostnadsberäknad till 1 430 miljoner kronor i prisnivå februari 2014. SLL står för 25 procent, motsvarande 357,5 miljoner kronor under förutsättning att staten via Länsplanen bidrar med 50 procent (715 miljoner kronor). I senast reviderad länsplan finns 350 miljoner kronor upptagna för bussterminalen. Stockholms stad står för 25 procent, motsvarande 357,5 miljoner kronor. Eftersom SLL kommer att äga terminalen betraktas den totala utgiften som landstingets investering och medfinansiering från avtalsparter som ett investeringsbidrag.

Under förhandlingar med Stockholms stad har SLL åtagit sig att stå för vissa åtgärder förknippade med Saltsjöbanan. De investeringsutgifter som är förknippade med dessa är en följd av stadens ombyggnad av Nya Slussen och kommer att behöva inarbetas i den beräknade totala investeringsutgift som finns avsatta för objektet Program Slussen i beslutad investeringsbudget för år 2017 med planår 2018-2021, (LS 2016-0257).

Enligt överenskommelsen kommer SLL att äga bussterminalanläggningen och ansvara för drift och underhåll. Kostnaden för drift och underhåll kan bedömas till cirka 15 miljoner kronor per år, se bilaga 3. I genomförandeavtalet har förtydligats att SLL, eller det av SLL helägda bolag som SLL anvisar, ska äga både anläggningen och den nya fastighet som bildas för denna.

Under byggtiden svarar SLL för utökad buss-ersättningstrafik för Nacka/Värmdötrafiken, innerstadsbusstrafiken samt för utökad båttrafik för Waxholmsbolaget. Kostnaderna för ersättningstrafiken preciseras inte i överenskommelsen, men är bedömda till cirka 100 mnkr.

Summering av ekonomiska konsekvenser
Den totala investeringens värde ligger på 1 891 miljoner kronor inklusive merkostnad för ersättningstrafik och index, vilket ryms inom objektet Bussterminal Slussen i beslutad investeringsbudget för år 2017 med planår 2018-2021, (LS 2016-0257). Efter inräknad medfinansiering enligt överenskommelsen blir finansieringsansvaret för SLL 357,5 miljoner kronor i 2014 års nivå.

Till detta kommer finansieringsansvar avseende kostnader för ersättningstrafik under byggandet av Slussen: 100 mnkr, 2014 års nivå och index utöver KPI.

Driftskostnader för bussterminalen: 15 miljoner kronor per år, 2016 års nivå.

Kapitalkostnader uppgår till 2 874 miljoner kronor efter medfinansieringen. Den totala årliga kostnaden uppgår i genomsnitt till cirka 28 miljoner kronor.

Riskbedömning
Ekonomiska risker
Det finns en risk att den statliga medfinansieringen blir mindre än vad som förutsatts i överenskommelsen. I den senaste revideringen av Länsplanen anges en medfinansiering på 350 miljoner kronor att jämföra med 715 miljoner kronor som beskrivs i överenskommelsen. I överenskommelsen anges riskfördelningen mellan parterna. Vid lägre andel statlig medfinansiering ökar SLL:s del till 40 procent av investeringsutgiften.

För att minska risken har i överenskommelsen identifierat att landshövdingen i en avsiktsförklaring den 18 juni 2014 uttryckt att statlig medfinansiering i kollektivtrafikinvesteringar kan uppgå till 50 procent varför länsstyrelsen sagt sig att verka för en ökad statlig medfinansiering av bussterminalen i Slussen. Trafikförvaltningen avser att i det fortsatta arbetet med årliga revideringar av Länsplanen bevaka denna fråga.

Det finns även risker för kostnadsökningar som orsakas av ökad omfattning. Kalkyler som upprättats i ett relativt tidigt skede riskerar att inte omfatta all utrustning som krävs för bussterminalen. Överstiger kostnaden för bussterminalen 1 430 miljoner kronor uppräknad med KPI, finansieras denna av SLL till 60 procent och av Stockholms stad till 40 procent.

Dessutom finns en risk för att kostnadsökningarna kopplade till Saltsjöbanan inte fullt ut kan inarbetas i redan existerande beslut.

För att minska risken kommer trafikförvaltningen arbeta i mycket nära samverkan med Stockholms stad för att därigenom uppnå en stark uppföljning

av omfattningen under projektering och byggandet av bussterminalen. Förutsättningarna för detta har tydliggjorts i genomförandeavtalet.

Risker för kollektivtrafikens funktion och attraktivitet
Om bussterminalen inte byggs kommer busstrafiken från Ostsektorn behöva fördelas på flera olika platser i staden för att kunna ansluta till tunnelbanan då Stadsgårdskajen och Saltsjöbanan ska färdigställas. Det minskar tydligheten för resenärerna och möjligheten till hög turtäthet och sänker därmed kollektivtrafikens attraktivitet.

Under ombyggnationen av Slussen kommer oundvikligen kollektivtrafiken att påverkas. SLL kommer dock tillsammans med Stockholms stad att arbeta intensivt med provisoriska lösningar i syfte att minska denna påverkan i så stor utsträckning som möjligt. Förutsättningarna för detta har tydliggjorts i genomförandeavtalet.

Övriga osäkerheter
Bussterminalen är säkerhetsmässigt dimensionerad för bussar med flera olika typer av förnyelsebara bränslen, både biogas, biodiesel och el. Det finns indikationer på att biogas i framtiden kan komma att fasas ut som förnybart bränsle till förmån för biodiesel och eldrift ungefär vid samma tid som terminalen beräknas kunna tas i drift. Gas kräver mer omfattande säkerhetssystem än vätskeformiga bränslen och eldrift vilket ger en högre investering och driftskostnad. Beslut avseende inriktning för bränslen kan ge en sänkning av den totala investeringsutgiften motsvarande cirka 50 miljoner kronor.

Fortsatt arbete kommer att genomföras för att se om det är rimligt att begränsa användningen av bränslen för bussarna i terminalen till vätskeformiga bränslen och el. Hänsyn behöver tas till utvecklingen av fordon och marknad för förnybara bränslen och tidsaspekter i genomförandet, projektering och byggande av bussterminalen.

Konsekvenser för miljön
Stockholms stad är byggherre för den nya bussterminalen och SLL eller det av SLL helägda dotterbolaget som SLL anvisar kommer att överta fastigheten och anläggningen för drift och underhåll.

Stockholm stads Slussenprojekt har erhållit en miljödom som även inbegriper bussterminalen. Miljökonsekvensbeskrivning för bussterminalen har tagits fram i samband med detaljplaneprocessen under 2016. Enligt miljökonsekvensbeskrivningen är det sammantaget mer fördelaktigt ur miljösynpunkt att bygga bussterminalen i Katarinaberget än de alternativ som

har diskuterats. Alternativen innebär att busstrafiken behöver spridas ut över Södermalm vilket ger längre körtider, avgasutsläpp och minskad attraktivitet för kollektivtrafiken.

Resenärsmiljön jämfört med dagens bussterminal blir väsentligt bättre då resenärernas exponering för buller och avgaser blir betydligt lägre än idag.

Sociala konsekvenser
Bussterminalen i Katarinaberget projekteras med utgångspunkt ifrån trafikförvaltningens riktlinjer, t.ex. Riktlinje för social hållbarhet och Riktlinje för tillgänglighet. Terminalens utformning ger en väderskyddad och trafiksäker miljö med så effektiva byten mellan buss och tunnelbana som det är möjligt med hänsyn till platsen som helhet.

Björn Holmberg
Tf. förvaltningschef

John Fredlund
Tf. avdelningschef
Projekt och upphandling

Bilagor

Bilaga 1, Översikter av bussterminal, interört och exteriört

Bilaga 2, Genomförandeavtal, daterad 2016-07-07

Bilaga 3, Investeringskalkyl daterad 2016-07-14

Mellan Stockholms kommun genom dess exploateringsnämnd och trafiknämnd, nedan gemensamt kallad **Staden**, och Stockholms läns landsting, nedan kallat **SLL**, har enligt villkor som anges i § 23 nedan träffats följande

GENOMFÖRANDEAVTAL

för ny- och ombyggnadsarbeten i anslutning till Slussen

§ 1 BAKGRUND

I juli 2014 tecknade Stockholms stad, Stockholms Läns Landsting, Nacka K:n samt Värmdö K:n *Överenskommelse om utbyggnad och finansiering av framtida bussterminallösning för Ostsektorn*, nedan kallad *Överenskommelsen*. Lösningen innebär att en bussterminal byggs vid Slussen i Katarinaberget samt att en bussterminal byggs vid Nacka C.

Utbyggnaden av dessa två bussterminaler innebär att kapacitetsbehovet för busstrafiken inom Ostsektorn är säkrad till 2050. Tillsammans med en utbyggd tunnelbana till Nacka C blir kollektivtrafiken än mer konkurrenskraftig och möjliggör en fortsatt positiv bebyggelseutveckling för samtliga inblandade kommuner. *Överenskommelsen* innebär ett långsiktigt ansvarstagande för en fungerande och attraktiv helhetslösning för kollektivtrafiken i Ostsektorn.

Samordnat med utbyggnaden av kollektivtrafiken i Ostsektorn planerar Stockholms Kommun och Stockholms läns landsting för omfattande ombyggnationer inom och av Slussenområdet. Slussen är efter nästan 80 år tekniskt uttjänt och behöver rivas och byggas upp från grunden. Samtidigt ska området anpassas för att möta behoven hos dagens och morgondagens stockholmare. Framtidens Slussen blir en effektiv och trygg knutpunkt för gående, cyklister och kollektivtrafik. Staden äger merparten av fastigheterna i Slussenområdet som berörs. Staden har i tidigare avtal upplåtit mark till SLL för olika former av kollektivtrafik i området. Som en del i helhetslösningen för Slussenområdet ska den befintliga bussterminalen flyttas varvid en placering i Katarinaberget förordats, beaktat nya tunnelbanan till Nacka, nya Slussens innehåll av funktioner och anläggningar samt den nya bussterminalens bidrag till nya Slussens effektmål rörande trafik och stadsliv.

Det är av största vikt att utbyggnaden av kollektivtrafiken i Ostsektorn och Slussenområdets ombyggnader samordnas och att helhetssynen på Slussen, som en mötesplats med tillgänglighet för alla och som bytespunkt för kollektivtrafiken i både staden som länet, beaktas i den gemensamma planeringen. Slussen är en av Storstockholms viktigaste knutpunkter.

Överenskommelsen reglerar också vissa övergripande principer för parternas samarbete avseende byggandet av den nya bussterminalen, men också vissa övergripande principer med anledning av Stadens och SLLs övriga arbeten i Slussenområdet som har en direkt påverkan på bl. a. kollektivtrafiken och allmänna anläggningar. *Överenskommelsen* anger vidare att Parterna ska utarbeta ett särskilt genomförandeavtal som närmare ska reglera utbyggnaden av den nya bussterminalen och övriga Slussen.

Utifrån ovanstående är Stockholms Kommun och Stockholms läns landsting ense om att teckna detta genomförandeavtal och förklarar sig också, enligt vad som sägs i detta avtal, vara beredda att gemensamt samverka aktivt i planeringen och genomförandet av de olika Slussenprojekten.

§ 2 SYFTE OCH OMFATTNING

SYFTE

Syftet med detta avtal är att på en övergripande nivå dels beskriva omfattningen av de olika Slussenprojekten, dels reglera Parternas gemensamma och enskilda ansvar och åtaganden för planering, projektering och genomförande av de olika projekten, samt utifrån Överenskommelsen förtydliga vissa delar och göra dem mer praktiskt tillämpabara.

Syftet med avtalet är också att översiktligt beskriva Parternas gemensamma ambition om att Slussenprojekten genomförs kostnads- och tidseffektivt samordnat med att erbjuda bästa möjliga utbud och kvalitet i kollektivtrafiken.

OMFATTNING

Avtalet omfattar flera projekt som Parterna gemensamt eller ensamt kommer utföra i anslutning till Slussen. Bland annat rör det sig om projekt för en ny bussterminal, en ny slutstation för Saltsjöbanan, vissa gemensamma kommunikationsytor samt andra angränsande projekt som parterna planerar att utföra i anslutning till Slussen. Avtalet beskriver bland annat hanteringen av ersättningstrafik och provisorier, kostnader och finansiering, organisation och tidplan, påverkan på tunnelbanan och annan kollektivtrafik samt påverkan på Stadens eller av Staden ägt bolags anläggningar. Vidare regleras i detta avtal hur övergripande samordning ska ske mellan de olika projekten som parallellt pågår i Slussen.

Till detta avtal finns bifogat gränsdragningslista, bilaga 3. Parterna kommer att inom ramen för Parternas samverkan successivt att förtydliga listan avseende ansvar och gränssnitt, i syfte att åstadkomma ett så effektivt genomförande som möjligt.

§ 3 DEFINITIONER

Parterna:	Avser SLL och Staden tillsammans
Slussen X:et:	Avser entré till tunnelbana och biljetthall Krysset/Rysstorget samt Katarinavägen på torgplan, se ritning bilaga 3
Slussen N:a:	Avse norra entrén till tunnelbanan på kajplan, se ritning bilaga 3
Slussen S:a:	Avser södra entrén och biljetthallen till tunnelbanan från Götgatan.
Atriet:	Avser yta mellan Saltsjöbanans slutstation, Slussen Norra samt passager mot norra kajen, se ritning bilaga 3
Arkad:	Avser yta mellan atriet och entréhall Slussen X:et, ny bussterminal, se ritning bilaga 3

Ny bussterminal:	Avser projektet Ny bussterminal omfattande 17 st avgångs- respektive reglerplatser samt 6 st ankomstplatser i Katarinabergetenligt Bilaga 1. Projektet omfattas i stort av in- och utfart till terminalen inkl. bro för Saltsjöbanan över in- och utfarten, terminalanläggningen inklusive tillhörande teknikutrymmen i Katarinaberget, utrymningsvägar, erforderliga entréer och anslutningar (gång- och kommunikationsytor, hissar, rulltrappor, spärrlinjer, dörrpartier mm) till tunnelbanestation Slussens biljetthallar och plattformar för bussterminalens fulla funktion samt i anslutning till dessa arbeten erforderliga anläggningar och försvarsåtgärder.
Saltsjöbanan:	Avser projektet Saltsjöbanan enligt omfattning i Bilaga 3. Projektet omfattas i stort av rivning och återläggning av banan från och med slutstation i Slussen till Erstaberget samt uppbyggnad av ny slutstation med två spår i Slussen enligt bl.a. ny detaljplan Dnr 2005-08976-54.
Gemensamma ytor:	Avser ny eller ombyggnation av vissa andra ytor i Slussen där Parterna samverkar. Här i innefattas arbeten med Slussen N:a, Slussen X:et, Atriet, Arkad samt ny terminal för Djurgårdsfärjan.
Slussenprojekten:	Avser projekten Ny bussterminal, Saltsjöbanan samt Gemensamma ytor.
Angränsande projekt:	Avser till Slussenprojekten angränsande projekt som utförs av SLL respektive Staden. Projekten omfattas av ett antal egna sidoordnade projekt exempelvis Stadens övriga ombyggnad av Slussen, SLL:s upprustning av Söderströmsbron, SLL:s upprustning av Saltsjöbanan öster om Henriksdal ochSLL:s uppgradering av Röda linjen (SLL) och Utbyte av Danviksbron (Staden/SLL)
Detaljplan för Slussen:	Avser Detaljplan Dnr 2005-08976-54 som gäller för stora delar av Slussenområdet och som påverkar bland annat projekten Gemensamma ytor och Saltsjöbanan.
Detaljplan för ny bussterminal:	Avser kommande detaljplan för projekt Ny bussterminal benämnd ”Detaljplan för Bussterminal vid Slussen del av Södermalm 7:87 m.fl. i stadsdelen Södermalm” S-Dp/TDp 2014-12434 .
Överenskommelsen:	Avser *Överenskommelse om finansiering av bussterminallösning för Ostsektorn*, daterat 2014-07-01.
Huvudavtalet:	Avser *Avtal mellan Staden och SLL samt AB Storstockholms Lokaltrafik*, daterat 2008-01-15.
Systemhandling 2014:	Avser systemhandling för bussterminal i Katarinaberget, dat 2014-08-29

§ 4 ÖVERENSKOMMELSER OCH AVTAL

Till grund för detta avtal finns sedan tidigare ett antal tecknade och övergripande avtal såsom *Överenskommelsen* samt *Huvudavtalet* med tillhörande avtal.

I samband med förberedande arbeten, undersökningar, mätningar mm för Slussenprojekten och Angränsande projekt har Parterna sedan tidigare tagit fram ett antal avtal:

- Avtal angående undersökningsarbeten vid Slussen, daterat 2011-06-28.
- Avtal om tidiga ledningsomläggningar, daterat 2014-03-05.

Därtill pågår slutförande av ingående av genomförandeavtal avseende Saltsjöbanans tillfälliga hållplats i Henriksdal samt tilläggsavtal om tidiga ledningsomläggningar.

Sedan tidigare gäller även följande avtal:

- Markupplåtelseavtal (anläggningsarrende) för Saltsjöbanan.
- Markupplåtelse (allmän nyttjanderätt) för nuvarande bussterminal vid Slussen.

Inför och i samband med genomförandet av Slussenprojekten och Angränsande projekt behöver det också tecknas ett antal kompletterande avtal till detta avtal innefattande bl a:

- Genomförandeavtal enligt Huvudavtalets mall G1 eller G2 som reglerar intrång i, påverkan på, störning och återställning av SLLs tunnelbaneanläggning, i enlighet med vad som anges under § 10.
- Avtal om överlåtelse av 2D-fastighet inklusive 3D-utrymme för Ny bussterminal
- Nyttjanderättsavtal för Saltsjöbanans anläggningar på Stadens mark i Slussen
- Ändring av ritningsbilagor och antagande av nya ritningsbilagor till *Huvudavtalet* (Mullvadsavtalet) avseende ägande, drift- och underhåll för tunnelbanans biljetthallar Slussen N:a, X:et och S:a i huvudsak enligt skisser i bilaga 3
- Drift- och underhållsavtal för gemensamma ytor i Atriet, Arkad samt ny entré till tunnelbana/bussterminal från Katarinavägen.

§ 5 ORGANISATION OCH ARBETSSÄTT

Det är Parternas gemensamma ambition att Slussenprojekten, baserat på nuvarande avtals- och ansvarsförhållanden, ska genomföras på ett sätt som gagnar såväl Staden som SLL och som bidrar till att uppfylla parternas övergripande mål för kollektivtrafiken och för Slussen. Parterna skall samverka och samråda i alla väsentliga frågor som rör planering, projektering, genomförande, påverkan, återställande samt överlämning.

För att möjliggöra en samordnad utbyggnad av Slussenprojekten, i tid och till överenskommen kostnad krävs att Parterna bemannar sig med resurser i den omfattning som erfordras för att genomföra respektive projekt. Parternas samverkan kommer att beskrivas mer detaljerat i det kommande samarbetet, men den gemensamma styrningen kommer huvudsakligen att ske med utgångspunkt från detta avtal enligt nedanstående:

- Partsgemensam styrgrupp med representanter från respektive parts förvaltningschefsnivå för styrning och uppföljning av principiella frågor
- Projektstyrgrupp, med representanter från båda parter på lämplig chefsnivå samt projektchef/programledningsnivå. Projektstyrgruppen bereder ärenden till den partsgemensamma styrgruppen.

- A-möten, gemensamt forum på projektchef/program- och projektledarnivå
- B-möten, gemensamma samordningsforum inom exempelvis områdena projektering, produktion, kommunikation, detaljplan
- C-möten, gemensamma teknik/arbetsmöten

§ 6 DETALJPLAN, BYGGLOV OCH TILLSTÅND

Om inte annat sägs i detta avtal gäller att respektive part ansvarar för framtagande av undersökningar, förberedande arbeten och handlingar för erforderliga lov och tillstånd samt ansöker om och administrerar de myndighetsbeslut, lov och tillstånd som erfordras för att genomföra de arbeten vilka Parten, enligt gränsdragningslistan i bilaga 3, är ansvarig att projektera.

Parterna svarar för att hålla varandra informerade om pågående lov- och tillståndsprocesser, egna eller gemensamma.

DETALJPLAN NY BUSSTERMINAL
Staden ansvarar för att leda, samordna och planera arbetet med att ta fram planhandlingar samt erforderliga undersökningar och underlag i arbetet med framtagande av detaljplan för Ny bussterminal.

SLL deltar genom Trafikförvaltningen i planarbetet i frågor rörande kollektivtrafik samt bidrar i övrigt till arbetet med att tillhandahålla erforderliga uppgifter/besked för bussterminalen, tunnelbanan och Saltsjöbanan med avseende på utformning, detaljplan, fastighetsbildning, andra rättigheter och tillstånd samt miljödom och framtida drift.

Framtagande av ny detaljplan och samtliga därmed sammanhängande kostnader, interna som externa, inklusive tillhörande avgifter bekostas av projekt Ny bussterminal.

BYGGLOV M.M.
Vardera Part ansvarar ensam för framtagande av handlingar och ansökan samt bekostande av dito för mark- och bygglov som erfordras för sina egna Angränsande projekt.

Staden ansvarar för upprättande, ansökan och administrering av erforderliga mark- och bygglov för arbeten/byggnader/anläggningar ingående i Ny bussterminal, samt för ansökningarna erforderliga undersökningar och handlingar. Arbetet avseende Ny bussterminal, internt som externt, inklusive tillhörande undersökningar och handlingar samt avgifter bekostas av Ny bussterminal.

SLL deltar i arbetet rörande kollektivtrafik samt bidrar i övrigt med att tillhandahålla relevanta uppgifter/besked för bussterminalen, tunnelbanan och Saltsjöbanan med avseende på aktuella lov.

MILJÖTILLSTÅND, TILLSTÅND ENLIGT KULTURMINNESLAGEN, ÖVRIGA TILLSTÅND OCH ANMÄLNINGAR
Vardera Part ansvarar ensam för framtagande av handlingar och ansökan samt bekostande av dito för eventuella tillstånd och anmälningar som erfordras för sina egna Angränsande projekt.

Staden ansvarar för ansökan om miljötillstånd och övriga erforderliga tillstånd och anmälningar som erfordras för byggnationen av Ny bussterminal. Arbetet avseende Ny bussterminal, internt som externt, inklusive tillhörande undersökningar och handlingar samt avgifter bekostas av Ny bussterminal.

Krävs tillstånd av t.ex. tillsynsmyndighet för kollektivtrafik och/eller järnvägstrafik, som SLL i egenskap av framtida ägare och verksamhetsutövare av bussterminal, tunnelbana och Saltsjöbana är skyldiga att inneha, ska SLL ansvara för att ansöka om och bekosta sådana tillstånd.

Staden har inför genomförandet av Ny bussterminal hos Mark och miljödomstolen ansökt om och erhållit miljötillstånd för bl.a. vattenverksamhet avseende grundvattenbortledning samt skyddsinfiltration under utbyggnaden och framtid drift. Parterna är införstådda med att detta miljötillstånd och eventuella framtida miljötillstånd för Ny bussterminal, med dess rättigheter och skyldigheter, kommer att följa med bussterminalens verksamhet och anläggningar vid en överlåtelse av bussterminalfastigheten till SLL. I driftskedet ansvarar SLL för kostnader avseende den del av miljötillståndet som avser Ny bussterminal.

§ 7 MARKÅTKOMST OCH FASTIGHETSBILDNING

Parterna är överens om att genomföra de fastighetsregleringsåtgärder som följer av Detaljplan för Slussen och Detaljplan för ny bussterminal.

Bussterminal
Ny bussterminal ska fastighetsbildas till en 2D-fastighet med vidhängande 3D-utrymme som innehåller bergutrymme och erforderlig skyddszon, enligt fastighetsindelningsbestämmelser i Detaljplan för ny bussterminal. Staden ansvarar för all erforderlig fastighetsbildning. SLL deltar i det arbetet, bl.a. inom ramen för samarbetet avseende detaljplanen.

Kostnader till följd av fastighetsbildningen för Ny bussterminal såsom t ex permanent markåtkomst och eventuell annan ersättning till nyttjanderättshavare och tredje man respektive vardera partens kostnader, interna som externa, för deltagande i fastighetsbildningen ingår i kostnaden för Ny bussterminal. I kostnaden för Ny bussterminal ingår också kostnader inklusive avgifter för eventuell tillfällig markåtkomst avseende etablering, upplag mm under genomförandet.

Avtalet för nuvarande bussterminal vid Slussen upphör att gälla utan föregående uppsägning vid den tidpunkt som den provisoriska bussterminalen på Stadsgården tas i bruk samt när parternas ekonomiska mellanhavanden och andra åtaganden i nyttjanderättsavtalet är reglerade.

För kommunikationsytor/-vägar för trafikanter, vilka omfattas av Detaljplan för bussterminal, mellan den nya bussterminalen och övriga kollektivtrafikanläggningar ska erforderliga servitut upplåtas till förmån för bussterminalfastigheten i enlighet med fastighetsindelningsbestämmelser i Detaljplan för ny bussterminal.

Atriet och Arkad
För kommunikationsytor/-vägar för trafikanter mellan Saltsjöbanan, den nya bussterminalen och tunnelbanans entréer genom Atriet och Arkad ska erforderliga markupplåtelseavtal, tecknas. Upplåtelsen ska vara vederlagsfri, men omfattar även fördelning av drift- och underhållskostnader, se § 18. Omfattning och avgränsning av ytor och vägar framgår av gränsdragningslista, bilaga3.
Det åligger Staden att i förhållande till eventuell ny ägare av Atriet och Arkad göra förbehåll avseende nyttjanderätten och dess villkor.

Slussen X:et och Slussen N:a
Parterna är överens om att ändra omfattningen för SLLs nyttjanderätt för tunnelbana vid Slussen X:et och Slussen N:a. SLLs nyttjanderättsområde minskas i Slussen X:et och utökas i Slussen N:a, ny

fördelning redovisas i bilaga 3. Syftet är, dels att vid Slussen X:et möjiggöra en ny gemensam entré från Katarinavägen och bussterminal samt nya handelsplatsen, dels i direkt anslutning till Slussen N:a utöka med nya utrymmen för SLLs tekniska installationer. Ingen ersättning ska utgå mellan Parterna med anledning av den ändrade omfattningen av nyttjanderätten.

Saltsjöbanan
SLLs rättighet till mark för Saltsjöbanans anläggningar på Stadens mark, i enlighet med Detaljplan för Slussen och Detaljplan för ny bussterminal, ska säkras via ett vederlagsfritt nyttjanderättsavtal. Nyttjanderätten, som avser ett område i huvudsak enligt bilaga 3, regleras i ett separat avtal för vilket ska gälla följande principer: För att motsvara SLL och Saltsjöbanans långsiktighet är nyttjanderättens avtalstid 25 år, uppsägningstiden är 5 år och om nyttjanderätten inte sägs upp förlängs den automatiskt med 25 år åt gången. Vid uppsägning av nyttjanderätten med vägrad förlängning eller på annat än väsentligen oförändrade villkor ska Staden ersätta SLL med det bokförda restvärdet på den ursprungliga investeringen i Saltsjöbanans slutstation inom detaljplan Slussen. I samband med förlängning av nyttjanderättsavtalet kan parterna gemensamt definiera ett nytt restvärde för slutstationen att gälla för kommande avtalsperiod och inkludera under perioden tillförda investeringar.

Arrendeavtal för Saltsjöbanan (Stadens nr 2086 och SLLs nr 5001622 (fd 00300019) upphörde att gälla den 21 dec 2015. Staden har genom Fastighetsnämnden medgivit SLL anstånd med avflyttning till den 11 juni 2016. Parterna är överens om att SLL inte har någon rätt till ersättning enligt 11 kap. 4-6a§§ jordabalken eller av någon annan orsak med anledning av att avtalet upphör.

Terminal för Djurgårdsfärjan
SLLs rättighet till färjetrafikens nya anläggningar på Stadsgårdskajen enligt Detaljplan för Slussen behöver regleras i ett avtal mellan SLL/WÅAB och Stockholms hamn AB. Parterna åtar sig att verka för att ett sådant avtal kommer till stånd, på villkor som i huvudsak motsvarar dem som gällde den tidigare terminalen, med beaktande av standardhöjning.

SLLs behov av etableringsytor
I enlighet med *Huvudavtalet* utgår ingen upplåtelse- eller nyttjanderättsavgift till Staden för upplåtelse av Stadens mark till SLL för etablering, upplag mm som SLL behöver nyttja för egna entreprenadarbeten. SLL ska i god tid anmäla behov av etableringsytor och ansöka om tillstånd enligt Stadens ordinarie rutiner som Huvudavtalet hänvisar till.

§ 8 KOSTNADER OCH ANSVAR FÖR PLANERING, PROJEKTERING, GENOMFÖRANDE M.M.

ALLMÄNT
Om inte annat sägs i detta avtal gäller att respektive Part ensam bekostar och ansvarar för planering, projektering och genomförande, inklusive erforderliga provisorier, återställningsarbeten, ledningsomläggningar, eventuella åtgärder relaterade till miljöföroreningar och vad som krävs av myndighet till följd av markens användning, som följer av Parts ansvar för Angränsande projekt.

Parternas redan nedlagda kostnader avseende planering, projektering, bygg- och anläggningsarbeten, tillstånd, projekt- och byggledning, planarbete, skadeförebyggande åtgärder, markåtkomst, fastighetsbildning och konst avseende respektive objekt såsom Ny bussterminal, Saltsjöbanan,

Spårväg samt Gemensamma ytor ingår i den totala kostnaden för respektive projekt och utgör grund för kostnadsfördelning.

Stadens byggherrekostnader är 46 % av entreprenadkostnaden.
De delar av byggherrekostnader som på ett rimligt sätt kan särskiljas ur det generella påslaget skall regleras mot verklig kostnad och avräknas från det generella påslaget.

NY BUSSTERMINAL
Om inte annat sägs i detta avtal så genomför och bekostar Ny bussterminal de skyddsåtgärder, försvarsarbeten, återställningsarbeten etc. som projektet orsakar för omkringliggande, befintliga som planerade, verksamheter och anläggningar.

Planering, projektering och genomförande
Enligt *Överenskommelsen* ska Ny bussterminal planeras, projekteras och genomförs av Staden som byggherre, på uppdrag av SLL.

Definitionen av bussterminalens slutliga funktion och utformning är ett samarbetsprojekt mellan Parterna, där utgångspunkten är Systemhandling 2014 samt Detaljplan för ny bussterminal, se omfattningsbeskrivning bilaga 1. Det fortsatta projekteringsarbetet syftar till att inarbeta gällande och tillämpliga myndighetskrav och riktlinjer enligt SLL respektive Staden på sätt som bidrar till att uppfylla parternas övergripande mål för kollektivtrafiken och för Slussen. Avgränsningen gentemot de övriga Slussenprojekten definieras i Bilaga 3.

Arbeten för anslutning till och återställning av anläggningar och funktioner i Slussen S:a till följd av genomförandet av Ny bussterminal ingår i projekt Ny bussterminal.

SLL ska godkänna, av staden upprättade handlingar och förfrågningsunderlag enligt separat framtagen granskningsrutin Bilaga 4. Motsvarande gäller att Staden ska godkänna handlingar som SLL upprättar.

Staden ska vid genomförandet kvalitetssäkra arbetet enligt gällande normer och rutiner samt utföra arbetet i samråd med SLL och enligt SLL:s gällande säkerhetsföreskrifter.

Kostnader
Ny bussterminal enligt Systemhandling 2014 är gemensamt kostnadsberäknad till totalt 1 430 mkr (prisnivå februari 2014). Totalkostnaden baseras på omfattningen som redovisas i Bilaga 1. Samtliga intäkter och kostnader ska räknas om med KPI.

Totalkostnaden om 1430 mkr fördelas på SLL 25 procent, Staden 25 procent (Stadens del är en sk evakueringsersättning) samt staten (genom Länsstyrelsen och Länsplan) 50 procent. Överstiger totalkostnaden för Projekt Ny bussterminal 1 430 mnkr, omräknat med hänsyn till KPI, bekostas det av SLL till 60 procent och Staden till 40 procent.

Ställer någon part högre krav på funktion och utformning för bussterminalen jämfört med detta avtal svarar den parten ensam för eventuella kostnadsökningar.

Parterna har efter fastställande av totalkostnaden för Ny bussterminal 2014 gemensamt definierat att vissa anläggningsdelar, bl.a. nödutrymning från Ny bussterminal vid Lokattens trappor, anpassning av VA-ledning inklusive nödutrymning på Stadsgårdsleden, bro för Saltsjöbanan över infart till Ny bussterminal och vissa anpassningar i Slussen X:et, inte har omfattats av den tidigare gemensamt

framtagna totalkostnaden, se omfattning i bilagda gränsdragningslistor. Parterna är ense om att dessa delar skall inkluderas i Ny bussterminal, i nuläget kostnadsbedömt till 74 mnkr. Parternas bestämda målsättning är trots detta att innehålla den avtalade totalkostnaden om 1 430 mnkr. Om så inte är möjligt hanteras eventuellt överskridande enligt *Överenskommelsen*.

Länsstyrelsen har i den nyligen beslutade Länsplanen avsatt 350 mnkr mellan åren 2014-2018 för objektet bussterminal Slussen. Länsstyrelsen avser dessutom att verka för en ytterligare statlig medfinansiering av objekt ny bussterminal Slussen upp till 715 mnkr. Om Länsplanen inte kan inrymma en ökad finansiering till objekt bussterminal Slussen upp till 715 mnkr kronor, behöver Parterna öka sin delfinansiering där SLL står för 40 procent, Staden 40 procent samt Värmdö kommun 20 procent av den del som inte finansieras av Länsplanen.

Enligt gällande nyttjanderättsavtal åligger det SLL att vid avflyttning från den befintliga bussterminalen lämna området fritt från uppförda byggnader, stängsel, stolpar och dylikt ovanför gatuplanet. Parterna är överens om att Staden utför detta åtagande på SLLs bekostnad, dock att SLL genomför och bekostar demontering och bortforsling av trafikspecifika installationer och annan lös egendom som önskas behållas av SLL.

GEMENSAMMA YTOR

Planering, projektering, genomförande, kostnader m.m.
Gemensamma ytor avser de platser, se nedan, där Parterna gemensamt anpassar Stadens allmänna utrymmen samt SLLs tunnelbaneanläggning och där Parterna kommit överens om en fördelning av ansvar för projektering, genomförande, ägande, kostnader och drift.

Slussen N:a
Ansvar för projektering, genomförande, kostnader, ägande och drift avseende Slussen N:a fördelas mellan parterna enligt bifogad gränsdragningsglista, bilaga 3.

Parterna kan senare vid lämpligt tillfälle inom ramen för samverkan komma överens om annan fördelning av ansvar för projektering och genomförandet i dessa delar, utifrån vad som bedöms mest ändamålsenligt.

Slussen X:et
Ansvar för projektering, genomförande, kostnader, ägande och drift avseende Slussen X:et fördelas enligt bifogad gränsdragningslista, Bilaga 3.

Parterna kan senare vid lämpligt tillfälle inom ramen för samverkan komma överens om annan fördelning av ansvar för projektering och genomförandet i dessa delar, utifrån vad som bedöms mest ändamålsenligt.

Atriet och Arkad
Ansvar för projektering, genomförande, kostnader, ägande och drift avseende Atriet och Arkad fördelas mellan parterna enligt bifogad gränsdragningslista, Bilaga 3.

Parterna kan senare vid lämpligt tillfälle inom ramen för samverkan komma överens om annan fördelning av ansvar för projektering och genomförandet i dessa delar, utifrån vad som bedöms mest ändamålsenligt.

Ny terminal för Djurgårdsfärjan på Skeppbron
I Detaljplan för Slussen finns en yta utpekad för den nya terminalen för Djurgårdsfärjan. Terminalen byggs av Stockholm hamn AB med WÅAB som tilltänkt hyresgäst. Staden och SLL ska verka för att Stockholm hamn AB och WÅAB ingår ett hyresavtal för den nya terminalen, på villkor som i huvudsak motsvarar dem som gällde den tidigare terminalen, med beaktande av standardhöjning.

SALTSJÖBANAN

Saltsjöbanan ska som en del av Slussenprojekten återläggas till ett delvis nytt läge med ett extra spår vid slutstationen, vilket möjliggör en trafikering med ökad turtäthet. Slutlig definition av funktion och utformning är ett samarbetsprojekt mellan parterna med utgångspunkt från gällande detaljplan för Slussen och ska ske på ett sätt som bidrar till att uppfylla parternas övergripande mål för kollektivtrafiken och för Slussen.

Planering, projektering och genomförande

Återläggningen av Saltsjöbanan exklusive BEST-arbeten (Bana, El, Signal, Tele) planeras, projekteras och genomförs av Staden som byggherre på uppdrag av SLL. Staden utför även rivning av stommar för lokaler och anläggningar invid Saltsjöbanan, vilka SLL idag äger inom tidigare arrendeområde för Saltsjöbanans slutstation, samt river BEST-anläggning fram till Erstaberget.
SLL planerar, projekterar och genomför Saltsjöbanans samtliga BEST-arbeten själva såsom byggherre. Dessa arbeten ska koordineras med Stadens övriga arbeten i Slussen så att sluttider kan hållas.

Gränssnittet mellan SLL och Stadens ansvar avseende planering, projektering, rivning och genomförande för projekt Saltsjöbanan framgår översiktligt av Bilaga 3. Gränssnitten kan komma att ändras i samband med att fördjupade utredningar/projektering är genomförd och där båda parter ser optimeringsfördelar av att fördela gränssnitten på annat sätt.

Kostnader

Återläggningen av Saltsjöbanan är i nuläget gemensamt kostnadsuppskattad. Övergripande poster i totalkostnaden framgår av Bilaga 3. Ansvar för kostnader avseende Saltsjöbanan fördelas mellan Ny bussterminal och SLL enligt bifogad gränsdragningslista, Bilaga 3.

Kostnaderna för sanering av föroreningar i mark och vatten orsakade av järnvägsverksamheten på Saltsjöbanan samt omhändertagande av sådant miljöfarligt avfall ska bekostas av SLL.

FRAMTIDA SPÅRVÄG PÅ KATARINAVÄGEN

Enligt Överenskommelsen står SLL för eventuella kostnader för förberedelse för spårväg över Slussens övre plan.

Staden har visat att det med hänsyn till bärighet och yta är möjligt att bygga en spårväg på torgplan i nya Slussen och Parterna är överens om att presenterad lösning i systemhandling inte omöjliggör en framtida spårväg. SLL har meddelat att en spårväg inte är aktuell inom ramen för Slussens ombyggnadsperiod. För det fall SLL vill bygga spårvägen i framtiden måste markytorna inklusive kanalisation mm projekteras om och byggas om.

Mot ovan beskrivna bakgrund är Parterna överens om att SLL ska bekosta Stadens nedlagda kostnader för förberedelse för spårvägen, med totalt 5 miljoner kronor.

ANGRÄNSANDE PROJEKT
Parterna svarar för att samordna egna Angränsande projekt med Slussenprojekten.

Parterna bekostar planering, projektering och genomförande av sina egna Angränsande projekt inklusive skyddsåtgärder, försvarsarbeten, återställningsarbeten etc. som erfordras mot omkringliggande verksamheter och anläggningar med anledning av genomförandet av dessa projekt.

§ 9 PROVISORIER OCH ERSÄTTNINGSTRAFIK

PROVISORIER
Staden bekostar och ansvarar enligt *Överenskommelsen* för erforderliga provisorier för Nacka/Värmdötrafiken, innerstadsbusstrafiken, Saltsjöbanan och Waxholmsbolagets båttrafik som genomförandet av Slussenprojekten och Stadens övriga ombyggnad av Slussen orsakar inför och i samband med genomförandet.

Vid detta avtals ingående har i huvudsak följande provisorier identifierats:

- Terminal för Djurgårdsfärjan
- Slutstation för Saltsjöbanan i Henriksdal
- Bussterminal på Stadsgården för Nacka/Värmdö bussar
- Busshållplatser för stadsbussar på Södermalmstorg samt Folkungagatan

Eventuella ytterligare mer omfattande provisorier som ensidigt begärs av SLL ska behandlas av projektets styrgrupp för utredning om provisoriet ska anses ingå i Stadens ansvar enligt *Överenskommelsen* eller inte.

Ett mellan Parterna gemensamt beslut om planering, projektering och genomförande av ett provisorium ska alltid föregås av en beredande ordning som dels säkerställer provisoriernas syfte och dels beskriver processen med byggande av provisoriet, SLLs flytt till provisoriet, färdigställande av ny anläggning som provisoriet ersätter samt flytt av SLL från provisoriet till ny anläggning t ex Ny bussterminal.

I övrigt gäller för Stadens ansvar om provisorier:

- Staden ansvarar för att utföra provisorier så att de motsvarar den befintliga anläggningens funktion och, så långt som det är skäligt, vid tiden för bygghandlingsprojekteringen uppfyller tillämpliga riktlinjer enligt SLL och myndighetskrav. Kräver SLL en högre standard än dagens funktion ska SLL bekosta standardhöjningen.

- Om Parterna skulle komma överens om att hela eller delar av ett provisorium ska permanentas och nyttjas av SLL även efter det att behovet av provisoriet har upphört, ska SLL bekosta de delar av provisoriet som medför en förbättrad standard eller funktion jämfört med den befintliga anläggningen eller funktionen.

- Separata nyttjanderättsavtal ska upprättas mellan parterna avseende tillfällig bussterminal på Stadsgården och för tillfällig slutstation för Saltsjöbanan i Henriksdal. Upplåtelserna ska vara vederlagsfria.
-

ERSÄTTNINGSTRAFIK
SLL bekostar och ansvarar enligt *Överenskommelsen* för utökad busstrafik för Nacka/Värmdötrafiken, innerstadsbusstrafiken och Saltsjöbanan samt för utökad båttrafik för Waxholmsbolaget under genomförandet av Slussenprojekten och Stadens övriga ombyggnad av Slussen. Med utökad trafik avses också s.k. ersättningstrafik.

SLL avgör själva, efter samråd med Staden, behovet av och omfattningen på den utökade trafiken. Eventuellt behov av utökad trafik vid påverkan av tunnelbanans trafik i samband med byggande av Slussenprojekten regleras under § 10.

Staden och SLL ska i samtliga fall som medför ett behov av en utökad trafik till följd av genomförandet av Slussenprojekten och Angränsande projekt samråda om utökningen av den aktuella trafiken istället kan ersättas och/eller kompletteras med en annan lösning i annan form, t ex byggandet av ett provisorium. Exempelvis möjligheten till att bygga en provisorisk ändhållplats för Saltsjöbanan vid Lokattens trappor och periodvis låta Saltsjöbanans trafik gå ända in till Slussen.

§ 10 PÅVERKAN

PÅVERKAN PÅ TUNNELBANANS TRAFIK OCH KONSTRUKTIONER
Parterna ska samordna de arbeten i Slussenprojekten och Angränsande projekt som berör tunnelbanan för att uppnå ett kostnadseffektivt genomförande och minimera påverkan på tunnelbanans trafik och konstruktioner samt tunnelbanans trafikanter. Parterna är ense om att det är av största vikt att tunnelbanestation Slussen med tillhörande entréer, förbindelsegångar etc under genomförande av Slussenprojekten och Angränsande projekt, utan inskränkningar som inte skäligen kan tålas av SLL, ska vara öppen för trafikanter.

SLL avgör om planerad påverkan på tunnelbanans trafik och konstruktioner är möjlig att acceptera. SLLs bedömning ska alltid göras med hänsyn tagen till den totalt sett största nyttan för respektive projekt – ur ett funktionellt, kostnads-, säkerhets- och/eller tidsperspektiv, samt med hänsyn till omfattningen av påverkan på tunnelbanans trafik och konstruktioner.

Parterna ansvarar för påverkan på tunnelbanans trafik och konstruktion enligt följande:

1. SLL bekostar och ansvarar för den påverkan på tunnelbanans trafik och konstruktion som uppstår till följd av genomförandet av projekt Ny bussterminal.

2. Staden respektive SLL bekostar och ansvarar för den påverkan på tunnelbanans trafik och konstruktion som uppstår till följd av respektive Parts ansvar för genomförandet av Saltsjöbanan och Gemensamma ytor.

3. Respektive Part bekostar och ansvarar för den påverkan på tunnelbanans trafik och konstruktion som uppstår till följd av Partens Angränsade projekt.

Planerad påverkan på tunnelbanans trafik och konstruktioner ska regleras i detalj i separat upprättade intrångsavtal enligt Huvudavtalets G1- eller G2-mall. Vid upprättande av sådana avtal ska vad som stadgas i detta avtal äga tillämpning och ligga till grund för detaljregleringen. Detta innebär bland annat att de principer som gäller för ansvarsfördelning i Huvudavtalet och dess mallar kan komma att frångås och ersättas med vad som sägs i detta avtal.

PÅVERKAN PÅ ÖVRIGA ANLÄGGNINGAR INOM SLUSSENOMRÅDET
Parterna ska samordna de arbeten i Slussenprojekten och Angränsande projekt som berör Parternas övriga anläggningar inom Slussenområdet för att uppnå ett kostnadseffektivt genomförande och minimera påverkan på dessa anläggningar.

Vardera Part svarar för den skada som tillfogas den andre Partens anläggningar i enighet med vad som framgår av gällande lagstiftning på skadeståndsrättens område. Detta gäller även påverkan på anläggningar som ägs av andra förvaltningar i Stockholms kommun eller av bolag ägda av kommunen, liksom på anläggningar som ägs av bolag ägda av SLL.

§ 11 SÄKERHETSFÖRESKRIFTER

Inför och vid genomförande av Slussenprojekten och Angränsande projekt ska tillämpliga säkerhetsföreskrifter eller andra anvisningar, säkerhets- och planeringsrutiner mm gälla.

Vid akut säkerhetsrisk eller om de enskilda projekten i Slussenprojekten och Angränsande projekt ej hörsammar SLLs anvisningar äger SLL på det enskilda projektets bekostnad stoppa arbetena och åtgärda uppkomna fel för att återställa anläggningar eller utrymmen samt upprätthålla trafiksäkerheten.

§ 12 BYGGMÖTEN, BESIKTNINGAR MM

Parterna ska bjuda in varandra till relevanta byggmöten, kvalitetsrevisioner eller liknande, syn, förbesiktningar, slutbesiktningar mm för de anläggningar den andre parten ska äga, är beroende av eller på annat sätt berörs av.

§ 13 TIDPLAN

Parterna är ense om att planering, projektering och genomförande av Slussenprojekten i huvudsak ska genomföras enligt gemensamt framtagen tidplan, Bilaga 2.

Förändringar i tidplan ska redovisas och i de fall den andre parten på något sätt påverkas beslutas i enlighet med av parterna upprättad beslutsrutin och hanteras på projektstyrgruppsmöten.

§ 14 STATLIG MEDFINANSIERING

SLL har ansökt om statlig medfinansiering för Ny bussterminal och ansvarar för att hantera den fortsatta processen inklusive ytterligare ansökningar inom ramen för *Överenskommelsen*.

§ 15 FAKTURERING

Staden fakturerar SLL, eller det av SLL helägda bolaget som SLL anvisar, för kostnaderna för Ny bussterminal samt de kostnader SLL ska står för enligt detta avtal löpande två gånger per år (och vice

versa om SLL utför arbeten åt Staden). Parterna avser att överenskomma om separat betalningsplan, med målet att så långt som möjligt hitta ett för båda Parter optimalt betalningsflöde.

Vid fakturering ska det med fakturan framgå utförda arbeten (specificerat med relevanta verifikat från leverantör, tidrapport m.m.). Eventuell indexuppräkning faktureras löpande. Faktureringsavgifter eller andra expeditionsavgifter utgår ej.

§ 16 ÄGANDE

SLL, eller det av SLL helägda bolaget som SLL anvisar, ska äga anläggningen och den nya fastighet som bildas för Ny bussterminal samt anläggningar för Saltsjöbanan. Gränssnitten mellan dessa och Stadens anläggningar framgår i huvudsak av bifogade handlingar, Bilaga 3. Tidpunkt för förvärvet av fastigheten fastställs senare.
Övriga anläggningar ska i huvudsak ägas av Staden (eller av annan part utsedd av Staden), enligt tidigare gällande principer.

ÖVERGÅNG AV ÄGANDE
SLLs övertagande av ägande för anläggningar som utförs av Staden, bl a Ny bussterminal samt delar av Saltsjöbanan, övergår vid särskild övertagandebesiktning, det vill säga i samband med besiktning av utförandet och funktionsprovning av anläggningen. I samband med övertagandebesiktning ska också relevanta relationshandlingar, förvaltningsdata etc. överlämnas.

När SLL övertar anläggning enligt förra stycket ska Staden överlämna en jämkningshandling till SLL avseende den mervärdesskatt som utgått för uppförandet. SLL ska samtidigt erlägga en ersättning till Staden motsvarande denna mervärdesskatt. I övrigt ska SLL inte erlägga någon ersättning för busterminalfastigheten

Vid överlåtelse av fastigheter mellan Parterna ska separata överlåtelseavtal tecknas.

§ 17 GARANTIÅTAGANDE

Om Staden låter uppföra en anläggning som sedermera ska ägas av SLL har Staden ett garantiansvar för anläggningen i förhållande till SLL motsvarande det ansvar entreprenör respektive konsult har mot Staden, och som fastställts i avtal eller dom. Staden är skyldig att driva ansvarsfrågor mot entreprenör respektive konsult om fel uppstår om SLL så begär. Parterna ska samråda och träffa överenskommelse om hur eventuella ansvarsfrågor ska drivas. Härvid gäller att Staden ska hållas skadeslös gentemot SLL i ansvarstvist mot entreprenör eller konsult. Ovanstående gäller vise versa för det fall SLL uppför en anläggning som ska ägas av Staden.

§ 18 DRIFT, UNDERHÅLL OCH FÖRNYELSE

DRIFT OCH UNDERHÅLL UNDER GENOMFÖRANDET AV SLUSSENPROJEKTEN
Huvudprincipen är att vardera Part ansvarar för att sköta drift och underhåll av egna anläggningar. För trafikprovisorier, enligt 9 §, ska separat avtal för drift och underhåll tecknas. Principen är att befintliga och liknande drift- och underhållsåtagande t ex nuvarande bussterminal också gäller för det aktuella provisoriet.

DRIFT, UNDERHÅLL OCH FÖRNYELSE EFTER GENOMFÖRANDET AV SLUSSENPROJEKTEN

Huvudprincipen är att vardera parten ansvarar för drift-, underhålls- och förnyelsearbeten av egna anläggningar inom egen fastighet eller enligt servitut, nyttjanderätt mm.

Parterna är överens om att, förutom ovanstående princip, fördela kostnader för drift, underhåll och förnyelse av kommunikationsytor i Atriet och Arkad i enlighet med vad som anges i gränsdragningslistan, bilaga 3. Staden kan överlåta detta ansvar på en blivande ägare av handelsplatsen.

Där huvudprincipen enligt ovan inte är praktiskt genomförbar kan särskild överenskommelse träffas. Överenskommelser av detta slag ska följa Parternas principer för dylika förhållanden enligt *Huvudavtalet*.

I övrigt gäller att vardera parten alltid ska ge den andre parten möjlighet att utföra sådant tillsyns- och underhållsarbeten som den andre parten ansvarar för. Underhållsarbete av part ska utföras så att det inte stör den andre partens verksamhet.

§ 19 SKADOR PÅ TREDJE MAN MM

Med skador gentemot tredje man (fastighetsägare, tomträttshavare, nyttjanderättshavare eller annan) avses exempelvis evakuering, störning, intrång etc. i byggnader, anläggningar och verksamheter enligt gällande lagstiftning inom bland annat skadeståndsrättens och miljörättens område.

Ny bussterminal ansvarar för, hanterar samt bekostar eventuella skador gentemot tredje man till följd av byggandet av Ny bussterminal.

Staden respektive SLL ansvarar för, hanterar samt bekostar eventuella skador gentemot tredje man till följd av respektive parts delansvar som byggherre vid Gemensamma ytor.

Staden respektive SLL ansvarar för, hanterar samt bekostar eventuella skador gentemot tredje man till följd av respektive parts delansvar som byggherre vid genomförandet av projekt Saltsjöbanan.

Parterna ansvarar enskilt för, hanterar samt bekostar eventuella skador gentemot tredje man till följd av egna Angränsande projekt.

§ 20 INFORMATION OCH KOMMUNIKATION

Parterna ska i samband med planering, framtagande av planer och tillstånd, projektering och genomförande kontinuerligt informera varandra om ställningstaganden, beslut mm i respektive organisation.

Parterna är överens om att samverka kring information till allmänheten och övriga intressenter som kommer att behövas i samband med planering och genomförande av Slussenprojekten enligt detta avtal. För att leda detta arbete ska ett gemensamt kommunikationsforum tillsättas och en gemensam kommunikationsplan upprättas.

Av kommunikationsplanen ska framgå hur ansvaret är fördelat mellan Parterna, dels för utförande av aktiviteterna i kommunikationsplanen, dels vem som bekostar vad avseende kommunikationsaktiviteterna i planen. I huvudsak gäller dock följande kostnadsfördelning:

- Ny bussterminal bekostar och ansvarar för kommunikations- och informationsaktiviteter som kan hänföras till projektet.

- Staden bekostar och ansvarar för kommunikations- och informationsaktiviteter som kan hänföras till Gemensamma ytor, Stadens byggnation av trafikprovisorier och egna angränsande projekt.

- SLL bekostar och ansvarar för kommunikations- och informationsaktiviteter som kan hänföras till Saltsjöbanan, egna angränsande projekt, ersättningstrafik samt för drift av trafikprovisorier för kollektivtrafiken.

§ 21 ÖVERLÅTELSE AV AVTAL

Part äger inte rätt att överlåta sina rättigheter och skyldigheter enligt detta avtal utan motpartens skriftliga medgivande.

Ändringar av eller tillägg till detta avtal ska överenskommas skriftligt och undertecknas av båda parter.

§ 22 TVIST

Tvist rörande tolkning eller tillämpning av detta avtal ska avgöras av allmän domstol om Parterna inte kommer överens om annat.

§ 23 AVTALETS GILTIGHET

Detta avtal är till alla delar förfallet utan ersättningsrätt för någondera parten om inte

dels exploateringsnämnden i Stockholms kommun senast 2016-12-31 godkänt avtalet genom beslut som senare vinner laga kraft,
dels trafik- och renhållningsnämnden i Stockholms kommun senast 2016-12-31 godkänt avtalet genom beslut som senare vinner laga kraft,
dels landstingsfullmäktige i Stockholms läns landsting senast 2016-12-31 godkänt avtalet genom beslut som senare vinner laga kraft.

Genomförandet av Ny bussterminal förutsätter att Detaljplan för bussterminal, bygglov för bussterminalen samt beslut om tillträde till utrymme för den nya bussterminalen vinner laga kraft. Om detta inte uppfylls senast 2020-12-31 förfaller detta avtal i de delar som rör Ny bussterminal och avtalet behöver då förhandlas om i dessa delar.

Parterna är också medvetna om

- att beslut om att anta detaljplan meddelas av 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 enligt plan- och bygglagen samt bli föremål för rättsprövning,

* * * * * * * *

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

Stockholm den

För Stockholms kommun genom
dess exploateringsnämnd

……
( )

För Stockholms kommun genom
dess trafiknämnd

……
( )

För Stockholms läns landsting

……
( )

BILAGOR

1. PM Omfattning av ny bussterminal i Katarinaberget
2. Gemensam tidplan för Slussen
3. Gränsdragning för genomförandeavtal inkl ritningar
4. Granskningsrutin