

Trafikförvaltningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-12-08Ärende
TN 2023-0121Handläggare
John SöderbergTrafiknämnden
2026-01-20Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

john.w.soderberg@regionstockholm.se

Beslut om att ingå tilläggsavtal till Genomförandeavtal för ny- och ombyggnadsarbeten i anslutning till Slussen avseende Ny färjeterminal Skeppsbrokajen

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar att föreslå regionstyrelsen besluta att föreslå regionfullmäktige besluta följande.

1. Trafiknämnden får i uppdrag att ingå ett tilläggsavtal till Genomförandeavtal för ny- och ombyggnadsarbeten i anslutning till Slussen med Stockholm stad på så sätt att Region Stockholm genom Waxholms Ångfartygs AB uppför, bekostar och äger terminalanläggningen på Skeppsbrokajen.

Trafiknämnden beslutar för egen del följande.

2. Förvaltningschefen får, under förutsättning att regionfullmäktige beslutar enligt beslutspunkt 1 ovan, i uppdrag att ingå tilläggsavtal med Stockholms stad i enlighet med beslutspunkten 1.
3. Paragrafen justeras omedelbart.

Sammanfattning

I samband med ombyggnadsarbeten vid Slussen ska en ny färjeterminal på Skeppsbrokajen byggas.

I *Genomförandeavtal för ny- och ombyggnadsarbeten i anslutning till Slussen* (GFA) framgår att terminalen för Djurgårdsfärjan ska byggas av Stockholms Hamn AB med Waxholms Ångfartygs AB (WÅAB) som tilltänkt hyresgäst. Trafikförvaltningen genom WÅAB vill äga terminalanläggningen vilket går i linje med trafikförvaltningens strategier om att äga terminaler i strategiska lägen. Detta är en förändring från GFA och kräver ett tilläggsavtal för att förtydliga ägarskapet. Ingående av tilläggsavtalet behöver beslutas av Regionfullmäktige.

Trafikförvaltningens motiv till att inneha ägandet av färjeterminalen är att WÅAB får egen rådighet avseende utformning, drift och förnyelse av anläggningen så att terminalen inklusive tillhöriga anläggningar kan anpassas på bästa möjliga sätt till den egna verksamheten. En välplanerad färjeterminal med fyra anlöpsplatser istället för tidigare två anlöpsplatser, vilken samlar Djurgårdstrafik, SL-pendelbåtar och WÅAB:s trafik till en plats, bidrar positivt till verksamheten och främjar ett ökat kollektivt resande med båt.

Bakgrund

Region Stockholm (tidigare Stockholms läns landsting) samverkar genom trafikförvaltningen med Stockholms stad vid ny- och ombyggnation i och omkring Slussen. Genom detaljplan för nya Slussen (dp 2005-08976-54), som vann laga kraft 2013-09-27, har beslut fattats om att Djurgårdsfärjans terminal ska flyttas till ett nytt läge på Skeppsbrokajen.

Den 21 december 2016 undertecknade Stockholms stad och Stockholms läns landsting GFA (SL 2013 -1569-1965 *Genomförandeavtal för ny- och ombyggnadsarbeten i anslutning till Slussen*), som beslutats av dåvarande Landstingsfullmäktige 2016-12-13, (Protokoll Landstingsfullmäktige 2016-12-13, § 206, TN 2016-07-14 SL 2013-1569).

I GFA § 8, framgår att terminalen för Djurgårdsfärjan ska byggas av Stockholms Hamn AB med WÅAB som tilltänkt hyresgäst. Efter genomförandeavtalets tecknande 2016 har samtal ägt rum mellan Region Stockholm, Stockholms stad och Stockholms Hamn AB. Trafikförvaltningen vill genom WÅAB äga terminalanläggningen och inneha arrende för mark- och vattenområdet från Stockholm Hamn AB, vilket går i linje med trafikförvaltningens strategier om att äga terminaler i strategiska lägen, Trafikförvaltningens affärsstrategi, ((TN-2013-00543).

Trafikförvaltningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-12-08Ärende
TN 2023-0121Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Ägandet av färjeterminalanläggningen innebär att ansvaret som byggherre övergår till WÅAB. Även den tidigare färjeterminalen på Skeppsbrokajen ägdes av WÅAB innan den revs 2018.

Trafiknämnden beslutade vid sammanträdet den 21 november 2017 (SL 2013-1569-552-Protokollsutdrag § 233-färjeterminalen - 2017-12-07) att genomföra en utredning för ny färjeterminal vid Skeppsbrokajen. Av tjänsteutlåtandet inför beslutet framgår att en "optimal färjeterminal främjar ett ökat kollektivt resande med båt. Genom att TF ansvarar för och bygger terminalen har TF möjlighet att ta höjd för framtida planering och utveckling av den kollektiva båttrafiken med planeringshorisont år 2050. Genom att TF själva står som beställare av terminalbyggnad och ponton finns möjligheter att anpassa terminalens standard mot tillgängligt budgetutrymme samt ha kontroll över samtliga kostnader för byggnationen."

Utredningen behandlades i trafiknämnden den 17 december 2019, där ett inriktningsbeslut (Protokoll Trafiknämnden 2019-12-17 § 262 SL 2013-1569-2230) fattades om att påbörja planeringsfasen för det i utredningen förordade alternativet. Av tjänsteutlåtandet inför beslutet anges att utredningens "utgångspunkt är att Region Stockholm, i likhet med terminalen på Allmänna Gränd, ska uppföra terminalen i egen regi med mark- och vattenarrende från Stockholms Hamnar. Vidare ska terminalanläggningen i enlighet med utredningsbeslutet dimensioneras för behoven i ett 2050-perspektiv i likhet med övriga kollektivtrafikanläggningar inom bytespunkt Slussen."

Vid tiden påbörjades även ett arbete med att ta fram arrendeavtalet som skall tecknas mellan Region Stockholm genom WÅAB tillsammans med Stockholms Hamn AB.

Under budgetarbetet hösten 2020 framgick det att besparingskraven inom Region Stockholm föranlett att objektet Ny färjeterminal Skeppsbrokajen tagits bort ur investeringsplanen och budgeten 2021. Mot bakgrund av detta fanns inga medel avsatta för vidare arbete och det pågående arbetet med projektering pausades i avvaktan på ett beslut om fortsatt hantering.

Trafiknämnden beslutade vid sammanträdet den 21 juni 2022 (SL 2013-1569-2270, Trafiknämndens protokollsutdrag 2022-06-21 §139 Beslut om att fortsätta planeringsfasen avseende Ny färjeterminal vid Skeppsbron) att fortsätta planeringsfasen för ny färjeterminal Skeppsbrokajen. I samband med detta återupptogs bland annat avtalsarbetet med arrendeavtalet. Projektet uppmärksammade även att ett tilläggsavtal till GFA behöver tecknas för att reglera ägandet. Projektet ingick förhandlingar med Stockholm stad respektive Stockholm Hamn AB avseende tilläggsavtal till genomförandeavtalet respektive arrendeavtal, men parterna lyckades inte nå samsyn. Frågorna avseende avtal

lyftes till partsgemensamma styrgruppen för projekt Slussen för vidare hantering.

Med anledning av en utdragen bygglovsprocess krävdes ett förnyat planeringsbeslut som fattades av Sjötrafikutskottet 2024-04-16, (TN 2023-0121-199 Sjötrafikutskottets protokollsutdrag 2024-04-16 §16 Förnyat planeringsbeslut avseende ny färjeterminal Skeppsbrokajen). I tjänsteutlåtandet (TN 2023-0121-200) framgår att ett tilläggsavtal till GFA skall tas fram och godkännas av regionfullmäktige innan eller i samband med kommande genomförandebeslut.

Förvaltningens förslag och motivering

En välplanerad färjeterminal främjar ett ökat kollektivt resande med båt. Region Stockholm genom WÅAB ansvarar för och bygger terminalanläggningen, vilket ger möjlighet att ta höjd för framtida planering av den kollektiva båttrafiken med planeringshorisont 2050.

Trafikförvaltningens motiv till att inneha ägandet av färjeterminalen är att WÅAB får egen rådighet avseende utformning, drift och förnyelse av anläggningen så att terminalen inklusive tillhöriga anläggningar kan anpassas på bästa möjliga sätt till den egna verksamheten. Ägandet av färjeterminalen innebär också kontroll över kostnader knutna till driften av anläggningen.

Region Stockholm har sommaren 2025 erhållit bygglov för en färjeterminal på Skeppsbrokajen med fyra angöringsplatser istället för tidigare två angöringsplatser, vilket samlar Djurgårdstrafik, SL-pendelbåtar och WÅAB:s trafik till en plats och bidrar positivt till verksamheten. Den nya terminalanläggningen innefattar också en kommersiell verksamhet i form av en kiosk som kommer att bidra till attraktivare bytespunkt för resenärer samt generera hyresintäkter till Region Stockholm.

Färjeterminalen är unik för trafikförvaltningens verksamhet och är fysiskt knuten till platsen på Skeppsbrokajen. Trafikförvaltningen ska eftersträva rådighet över strategiskt viktiga tillgångar så som färjeterminalen. Utifrån Region Stockholms förmånliga finansiella upplåningsvillkor ska utgångspunkten vara egen finansiering för strategiskt viktiga tillgångar, enligt sjätte affärsprincipen.

GFA är beslutat av dåvarande Landstingsfullmäktige och därför skall ändringar och tillägg normalt beslutas av samma instans. Innehållet i GFA definierar ansvar och funktioner på en övergripande nivå och är en ekonomisk uppgörelse som också reglerar parternas investeringsansvar. Vid förändring av parternas ansvar för investering i en ny färjeterminal krävs ett tilläggsavtal som förklarar

parternas förändrade ekonomiska åtagande. Tilläggsavtalet ska även förtydliga att ägarskapet förändras på så sätt att Region Stockholm genom WÅAB ska äga terminalen.

Ekonomiska konsekvenser

Vid tecknande av GFA var den ursprungliga avsikten att färjeterminalen skulle tillhandahållas genom ett hyresupplägg, där WÅAB skulle erläggas en löpande hyreskostnad. Det nu föreslagna avtalsförhållandet innebär en förändring av detta upplägg. I stället för att hyra terminalen kommer WÅAB själva uppföra och äga terminalen. I det nya avtalet utgår därmed ingen hyra för terminalen och WÅAB betalar i stället ett arrende för mark- och vattenområdet. Ett arrende blir sannolikt en billigare upplåtelseform för WÅAB över tid. Genom att WÅAB själva står som byggherre av terminalanläggningen finns möjlighet att anpassa anläggningens standard mot fastlagt budget.

Enligt GFA skulle hyran vara enligt villkor som motsvarade den tidigare terminalen som revs 2018. Eftersom det inte finns något direkt jämförbart hyresupplägg inom verksamheten idag, är det svårt att med säkerhet fastställa vad Stockholm Hamn AB:s marknadsmässiga hyra skulle ha varit. Det är dock rimligt att anta att en sådan hyra, om den hade tillämpats, skulle ha motsvarat Stockholms Hamnars beräknade avskrivnings- och kapitalkostnader för terminalen, inklusive vinst för Stockholms Hamn AB:s räkning. Stockholm Hamn AB är ett kommunalt bolag med avkastningskrav och behöver ta ut marknadsmässig hyra för att täcka sina kostnader för att bygga färjeterminalen åt WÅAB.

Förhandlingar med Stockholm Hamn AB har förts avseende ett arrende för färjeterminalen. Region Stockholm och Stockholm Hamn AB är, under förutsättning av tilläggsavtalets ingående, överens om ett 25-årigt anläggningsarrende med förlängning om 10 år i sänder. Arrendavgiften är överenskommen till 870 000 kr/år jämte index.

Befintligt planeringsbeslut för Ny färjeterminal Skeppsbrokajen uppgår till 31 miljoner kronor, varav 28 miljoner kronor avser investering och 3 miljoner kronor drift. Uppskattad totalprognos för projektet uppgår till 171 miljoner kronor, varav 151 miljoner kronor avser investering och 20 miljoner kronor drift.

Ny färjeterminal Skeppsbrokajen är medtagen som objekt i trafikförvaltningens investeringsplan 2026 med planår 2027-2035 med en total investeringsutgift om 151 miljoner kronor. Trafiknämnden avser att återkomma med ett genomförandebeslut avseende investering i ny färjeterminal på Skeppsbrokajen.

Sammanlagda driftskostnader beräknas uppgå till cirka 1 miljon kronor per år, exklusive indexreglering. Driftskostnaderna omfattar bland annat arrende, elkostnader, städning samt drift- och underhållsåtgärder. Vidare förväntas en årlig intäkt om cirka tvåhundra tusen kronor tillkomma genom uthyrning av lokal.

Avskrivningskostnaderna beräknas, över en period om tio år, uppgå till cirka 56 miljoner kronor. Under samma period bedöms räntekostnaderna uppgå till totalt 36 miljoner kronor. Samtliga belopp är preliminära uppskattningar och kommer att preciseras i samband med det kommande genomförandebeslutet.

Riskbedömning

Om ägandet ej övergår till Region Stockholm kommer eventuellt ansvaret att uppföra terminalanläggningen att falla tillbaka på Stockholm Hamn AB så som avtalsförhållandena är ursprungligen. Detta skulle medföra ytterligare en förgävesinvestering för Region Stockholm avseende den planering och projektering som redan utförts inom projektet.

Vid det fallet att Stockholm Hamn AB skulle bygga terminalen skulle eventuellt utformningen inte motsvara WÅAB:s förväntningar och behov. Detta skulle i sin tur kunna ha en negativ påverkan på båtresenärernas kundnöjdhet.

Säkerhetskonsekvenser

Avseende projektets säkerhetskonsekvenser, se förnyat planeringsbeslut, Tjut TN 2023-0121

Konsekvenser för miljön

Avseende projektets konsekvenser för miljön se förnyat planeringsbeslut, Tjut TN 2023-0121

Sociala konsekvenser

Avseende projektets sociala konsekvenser, se förnyat planeringsbeslut, Tjut TN 2023-0121

Funktionsrättsbeskrivning

Avseende projektets funktionsbeskrivning, se förnyat planeringsbeslut, Tjut TN 2023-0121

Trafikförvaltningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-12-08Ärende
TN 2023-0121Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)**Beslutsunderlag**

- Förvaltningschefens tjänsteutlåtande SL 2013 -1569-1965
- Genomförandeavtal för ny- och ombyggnadsarbeten i anslutning till Slussen

Skickas till

Regionledningskontoret

Erik Norling
FörvaltningschefJohn Söderberg
Avdelningschef, Investeringsprojekt

Mellan Stockholms kommun genom dess exploateringsnämnd och trafikenämnd, 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 tillämpbara.

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 Katarinaberget enligt <u>Bilaga 1</u> . 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 <u>Bilaga 3</u> . 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.
Slussenprojektet:	Avser projektet Ny bussterminal, Saltsjöbanan samt Gemensamma ytor.
Angränsande projekt:	Avser till Slussenprojektet 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 och SLL: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 projektet 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 <i>Överenskommelse om finansiering av bussterminallösning för Ostsektorn</i> , daterat 2014-07-01.
Huvudavtalet:	Avser <i>Avtal mellan Staden och SLL samt AB Storstockholms Lokaltrafik</i> , 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 tillståndprocesser, 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 framtidig 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, bilaga 3. 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

7/3/17

fördelning redovisas i bilaga 3. Syftet är, dels att vid Slussen X:et möjliggöra 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 miljöföröroreningar 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 framtagna 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 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.

Atriet och Arkad

Ansvar för projektering, genomförande, kostnader, ägande och drift avseende Atriet och Arkad 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.

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.

7/10-THW

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 byggbehandlingsprojekteringen 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. Upplåtelseerna 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 öppna 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 ifrågasättas 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 framtagna 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 stå 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 indexuppräknings 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 jämningshandling 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 underhållsarbete 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

Twist 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



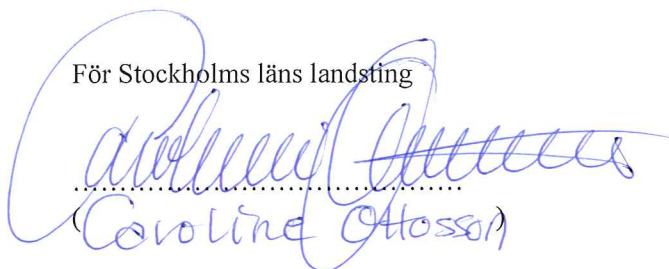
(Håkan Falk)

För Stockholms kommun genom
dess trafiknämnd



(Jonas Blåsson)

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