

I de centrala delarna av Stockholm pågår och planeras ett flertal stora byggnadsprojekt, vilka är av olika karaktär och i olika skeden. Stockholm kommun bygger om Slussenområdet, planerar för ett färdigställande av Fatbursparken på Södermalm samt planerar en stor ombyggnad av Tegelbacken inkluderande Klara Mälarstrand och Klarasjörampen. Stockholms Läns Landsting planerar att reinvestera sina broar över Söderström. Statens fastighetsverk har tagit fram program för att rusta upp marken och utveckla Riddarholmen. Trafikverket ska reinvestera järnvägen mellan Stockholm Centralstation och Stockholms södra, den så kallade Getingmidjan. Alla projekt påverkar varandra på olika sätt.

Mot bakgrund av detta har mellan Stockholms Läns Landsting genom dess Trafikförvaltning, nedan kallat SLL, (org. nr 232100-0016) Stockholms kommun, genom dess trafik- och renhållningsnämnd och exploateringsnämnd, nedan kallade Staden, (org. nr 212000-0142), Stockholms hamn AB, nedan kallad Hamnen, (org. nr 556008-1647), Statens fastighetsverk, nedan kallad SFV, (org. nr 202100-4474), och Trafikverket, nedan kallat Trafikverket (org. nr 202100-6297) träffats följande

SAMARBETSAVTAL

avseende gemensamma frågor kring projekt och verksamheter i området som avgränsas och innefattas av Tegelbacken vid Stockholms Centralstation, Riddarholmen, Slussen till Fatbursparken och Stockholms Södra station. Avtalsparterna kallas gemensamt Parterna.

1. Mål och syfte

Syftet med detta avtal är att fastställa gemensamma målsättningar för ett gott samarbete mellan Parterna. Grunden för detta är samverkan mellan de olika projekten och verksamheterna.

Målet är att respektive part aktivt ska samverka och effektivt bidra till att lösa gemensamma frågor så att alla projekt kan löpa enligt tidsplaner med minsta möjliga inverkan på respektive parts verksamhet/projekt. Parterna ska samråda med varandra i syfte att optimala lösningar erhålls, respektive parts olägenheter vad beträffar miljö, arbetsmiljö och störningar begränsas, skador och kostnader minimeras samt att kvaliteten bibehålls.

Parterna är medvetna om svårigheterna att i ett tidigt skede kunna fastställa omfattning och svårighetsgrad av alla ingående arbeten. Förändringar som sker avseende detta förutsätts ske i samråd mellan Parterna.

Handwritten signatures and initials: CA, 104, 98, 99.

2. Berörda projekt och verksamheter

Vid avtalets tecknande berörs följande projekt och verksamheter av detta avtal. Ytterligare kan tillkomma.

Stadens verksamhet

Exploateringskontoret har det samlade ansvaret för förvaltning och exploatering av Stockholm kommuns mark. Detta innefattar bland annat att förvalta, utveckla och exploatera marken, att sälja eller upplåta mark samt att ansvara för Stadens investeringar i gator, vägar, torg, parker och andra allmänna ytor inom exploateringsområden.

Stadens projekt

Projekt Slussen: Slussen är efter 75 år utsliten och behöver byggas upp från grunden. Samtidigt ska området anpassas för att möta behoven hos dagens och morgondagens stockholmare. Stockholms stad har påbörjat en omfattande ombyggnation av Slussenområdet innefattande om- och nybyggnation av kajer, broar, avbördningsanläggning, trafiklösningar, torg, park, handelsplats, kontorshus mm. Exploateringsnämnden ansvarar för genomförandet av projekt Slussen. Trafik- och Renhållningsnämnden ansvarar för drift av befintliga anläggningar inom Slussenområdet.

Resval sydost: Sydostsektorns trafiksystem påverkas under de kommande åren av ett tjugotal ombyggnads- och stadsutvecklingsprojekt. För att ta ett helhetsgrepp startade trafikkontoret under hösten år 2013 projektet *Resval sydost* tillsammans med Trafikverket. Projektet syftar till att minimera negativa effekter för resenärerna i sydostsektorn. Resval sydost omfattar åtgärder inom hela trafiksystemet och hela trafikplaneringskedjan.

Vision för City 2030: Stockholms kommunfullmäktige fattade år 2012 beslut om Vision för City 2030. Visionen omfattar ett helhetsgrepp för cityområdet och har sju delmål. En trygg och levande stadskärna som är ett europeiskt nav för näringslivet och en attraktiv boendemiljö eftersträvas. City ska vara en tillgänglig regionkärna med ett vitalt kulturliv. Planeringen av staden ska ge området mer grönska och en ökad tillgänglighet till stadens vattenfronter.

Projekt runt Tegelbacken: I de delar som berörs av detta avtal finns kv. Snäckan och Tegelbacken. Tomträttshavaren till Snäckan 8 har begärt ny detaljplan, befintligt hus avses rivas, ett nytt hus med kontor och bostäder uppföras. I samband med projektet avser Staden bygga om Tegelbackens trafikområde och frigöra mark mot Klara Mälarstrand för parkändamål. Planerad byggstart år 2016/2017.

Ett projekt väster om Stockholm Waterfront: Projektet kommer innebära att trafiklederna söder om Blekholmstunneln flyttas och att området bebyggs med ett hus med i huvudsak kommersiellt innehåll. Blekholmsstranden rustas upp i denna del och knyts samman med Klara Mälarstrand. Planerad start för trafikarbeten år 2016/2017.

Vasagatan: Gatan avses rustas upp i samarbete med fastighetsägare och tomträttshavare i samband med att byggnadsarbetena runt Orgelpipan avslutas år 2016/2017.

Nordsydaxeln (Cityleden, Trafiksäkerhetsprojekt): Projektet innebär att inom Cityleden (från Tomtebodavägen till Sofielundsplan) bygga ett sammanhängande trafikstyrningssystem för att öka säkerheten, förbättra framkomligheten och minska miljöpåverkan. Detta innebär ett införande av motorvägskontrollsystem (MCS), med videoövervakning, fjärrmanövrerade bommar och informationsskyltar med mera inom Cityleden inklusive Klaratunneln. Projektet beräknas pågå åren 2014-2017.

Fatbursparken: Den västra delen av dagens avskärande järnvägsdike däckas över och det blir en sammanhängande parkyta. Upprustningen av parken planeras starta under åren 2016-2017, snarast efter det att Citybanan är färdigställd.

J H Romans park: Som en förutsättning för överdäckningen vid Mariagårdstjärnan pågår planering inom staden för att tillskapa byggrätter för bostadsändamål i intilliggande J H Romans park. Tidsplanen för genomförandet är osäker, men om projektet genomförs samtidigt med andra projekt kommer behovet av transporter och samordning inom området att öka.

Göta Ark: Detaljplanen för fastigheten Göta Ark 18 vann laga kraft 2012-11-08. Detaljplanen möjliggör en till- och påbyggnad av fastigheten med bostäder, motsvarande ca 50 lägenheter samt nya kontorslokaler. Detaljplanen medger också att befintliga kontorsytor omvandlas för handelsändamål. Det är osäkert när ett genomförande kan påbörjas. Uppskattad byggtid är ca 30 månader.

Hamnens verksamhet

Hamnen erbjuder kajplatser, anläggningar samt service och tjänster åt färjekryssnings- och godstrafik. I uppdraget ingår även ett ansvar för underhåll, samordning och utveckling av innerstadskajerna samt service till skärgårdstrafik och sjöburen lokaltrafik.

Hamnen har i dagsläget inga egna projekt förutom en renovering av delar av Söder Mälarstrand som kommer att beröras av detta avtal. Hamnens verksamhet kommer dock till viss del att påverkas av vissa i detta avtal nämnda projekt.

SLL:s projekt

SLL planerar för åtgärder på Söderströmsbroarna, vilka består av sex sammanhängande broar; fyra betongbroar på Södermalmssidan och två stålbroar i vattnet och mot Gamla Stan. I den Idéstudie som Trafikförvaltningen genomförde år 2011 om Söderströmsbroarnas överbyggnad påvisades behovet av mer omfattande och långsiktiga åtgärder. Flera tidigare utredningar visar att stålöverbyggnaden på broarna gällande utmattning inte uppfyller dagens normkrav och att dess tekniska livslängd därmed är uttömd. Detta betyder att broarnas bärighet i dagsläget inte är tillfredsställande och att det på kort sikt måste utföras åtgärder.

SLL genomför under år 2015 en upphandling för nya pendelbåtslinjer i det aktuella området. Tidsplanen är att Riddarfjärdslinjen (som för närvarande består av sträckningen Kungsholmstorg-Söder Mälarstrand-Klara Mälarstrand) kommer igång i

januari år 2016 och Ekerölinjen (som förnärvarande består av sträckningen Ekerö-Gamla stan-Klara Mälarstrand) något senare.

SFV:s verksamhet och projekt

SFV förvaltar all mark och alla byggnader utom Norstedtshuset på Riddarholmen. Stora delar av marken har idag stort underhållsbehov. Kajerna och gatorna längs kajerna har kvar mycket av en trafikprovisorieutformning från 1960-talet. Tillgängligheten i den yttre miljön bör förbättras. SFV har därför tagit fram ett förvaltningsprogram och ett handlingsprogram för Riddarholmens yttre miljö.

Genomförandet, som avvaktade Citybanans färdigställande, påbörjades under år 2014 och är uppdelat på 4-6 olika projekt. Det övergripande syftet med alla projekten är att på bästa sätt vårda och underhålla Riddarholmen för befintliga verksamheter samt göra Riddarholmen till en mer öppen och tillgänglig del av staden. Projekten ska också ge en hållbar teknisk uppgradering.

Trafikverkets projekt

Trafikverket planerar att reinvestera järnvägen mellan Stockholms Central och Stockholms Södra. Sträckan kallas Getingmidjan. Många anläggningsdelar har snart nått sin tekniska livslängd varför behovet av att renovera järnvägen är stort. Broar, tunnlar och andra konstruktioner behöver åtgärdas. Både Norrströmsbrons och Söderströmsbrons överbyggnader är planerade att bytas ut. Parallella gång- och cykelbroar rivs och ersätts med nya.

När Citybanan tagits i drift flyttas pendeltågstrafiken från Getingmidjan. Det blir då mer lämpligt att genomföra planerade åtgärder. Totalavstängningar planeras ske under åtta sommarveckor tre år i rad med början tidigast år 2018.

3. Samverkan

För att nå mål och syfte enligt punkt 1 ovan är Parterna ense om vikten av att samverka kring följande:

1. **Granskning** av parternas respektive dokument när behov uppstår från någon part.
2. **Information och kommunikation mot tredje man:** Samverkan ska ske kring den information till allmänheten och tredje man som krävs för respektive parts planering och genomförande.
3. **Arbetsområde:** Parterna behöver samarbeta och samplanera om de arbetsområden som erfordras för genomförande av de olika projekten.
4. **Erosionsskydd:** Projekt Slussen har sedan tidigare fått medgivande från Parterna att anlägga erosionsskydd i avtalsområdet, d.nr. MMD 1425-12.
5. **Trafikstörningar:** Det är grundläggande att stor vikt läggs vid samordning av trafikstörande arbeten på land, i luft och i vatten för att minimera påverkan för tredje man. Parterna ska samverka för att minimera trafikstörningar.
6. **Arbetsmiljö:** Det är av vikt att samråda för att ge varje part de bästa förutsättningarna för en trygg och säker arbetsmiljö.

7. **Gestaltning:** En dialog ska föras för att uppnå samsyn om gestaltning.
8. **Konstruktioner, byggnader och övriga anläggningar:** Arbeten skall bedrivas med minsta möjliga påverkan på omgivande anläggningar och byggnader.
9. **Planer och myndighetsbeslut**

4. Organisation, ansvarsfördelning mm

Parterna ska träffas kontinuerligt i enlighet med den mötesserie, Partsmöten, som upprättas där Trafikverket är sammankallande. Varje projekt eller verksamhet bevakar och ansvarar för att på dessa möten ta upp gemensamma beröringspunkter och annan viktig information. Varje partsmöte ska bemannas med företrädare som har beslutanderätt för part eller som kan ombesörja att beslut fattas. För åtagande enligt detta avtal ska respektive part bemanna sin organisation med resurser i den omfattning som krävs för genomförande av respektive projekt enligt deras tidsplaner. Parterna ska verka för att tillämpligt material, såsom projekteringshandlingar, kan göras tillgängligt för berörda parter.

Parterna har olika ansvarsområden och avtalet inskränker inte Parternas rättigheter och skyldigheter att bevaka sina intressen och fullfölja sina uppdrag på det sätt part finner lämpligt.

Varje part ska informera sina konsulter och entreprenörer att de arbetar inom ett samverkansområde som eventuellt kan innebära begränsningar och förändringar. I den mån det anses nödvändigt ska detta framgå av förfrågningsunderlag i upphandlingar. Samverkansområdet är tänkt att inkludera de verksamheter som kan tänkas påverkas-, arbetsområden samt övriga geografiska områden som berörs av parternas projekt eller verksamhet enligt punkt 2 ovan. Exempelvis kommer intilliggande kulturmiljö och trafikeringen i området att påverkas.

Parterna är medvetna om att part kan vara bunden av åtaganden och skyldigheter i redan ingångna avtal som berör de projekt eller verksamheter som omfattas av detta samarbetsavtal.

5. Tidsplaner

Parternas målsättning är att planering och genomförande kan ske i takt med fastställda tidsplaner. Respektive parts tidsplan ska samordnas så att minsta möjliga störningar uppstår för övriga parter. Det är av stor vikt att Parterna är medvetna om varandras tidsplaner och planerar sina arbeten så att respektives parts arbeten kan färdigställas i tid. För det fall Parternas tidsplaner krockar bör dessa samordnas mellan berörda parter. En övergripande gemensam redovisning av tidsplanerna kommer att tas fram av Trafikverket

Trafikverket samordnar samtliga tidsplanerna fram till tidpunkt när projekt Getingmidjan avslutas. Den part vars tidsplan förändras i sådan omfattning att det kan påverka annan part ansvarar för att kommunicera detta till övriga berörda.

6. Skyddande av kulturmiljö

Parternas arbets- och förvaltningsområden som berörs av detta avtal ligger i centrala Stockholms äldsta delar som är att betrakta som kulturmiljö i sin helhet. Områdena är belägna inom det område som är utpekad som riksintresse för kulturmiljövården "Stockholms innerstad". Områdena ingår också i fornlämningsområde RAÅ 103:1 och alla schaktarbeten är tillståndspliktiga hos Länsstyrelsen.

Hela Riddarholmen inklusive den yttre miljön frånsett Norstedtshuset, utgör statligt byggnadsminne för vilket skyddsföreskrifter finns. Alla ändringar i strid med skyddsföreskrifterna kräver tillstånd hos Riksantikvarieämbetet. I skyddsföreskrifterna framhålls särskilt att "yttskikt i form av dekorativt måleri eller annan utsmyckning är skyddade". Extra värdefullt måleri finns såväl från medeltidens kloster och kyrkobygge som 1600-talets palatsbyggnader. Måleriet och utsmyckningarna går inte att reparera och är därför oersättliga. Väggmålningar på puts och andra utsmyckningar tar mycket lätt skada av vibrationer och belastningar varför begränsningar finns för t.ex. sprängningar och för tung trafik i vissa delar. Huvudregeln är att dessa åtgärder ska betalas av den part som "orsakat behovet" samt regleras i särskilt avtal enligt punkten 8 nedan.

Parterna är medvetna om ovan och att det kan fordras särskilda åtgärder för att skydda byggnader, arkitekturbunden utsmyckningar och kulturhistoriska föremål.

7. Ekonomi

Varje part står för de utrednings- och projekteringskostnader, bygg- och anläggningskostnader som är direkt betingade av det egna projektet. Vilket inkluderar att granskning av annan parts handlingar görs på egen bekostnad. Med "direkt betingad av det egna projektet" avses i detta avtal kostnader för sådana arbeten som endast respektive part har nytta av.

Om det visar sig att två parter har nytta av samma åtgärd eller där annan parts förvaltningsområde och konstruktion påverkas, ska kostnader fördelas efter vad som är skäligt med hänsyn till respektive parts nytta och teckna särskilt avtal om detta enligt punkt 8 nedan.

8. Kommande avtal

Avsikten är att särskilda avtal, exempelvis genomförandeavtal, ska upprättas mellan parter där arbeten behöver samordnas eller där parts förvaltningsområde och konstruktioner påverkas. Avtalen kan omfatta bland annat kostnader, arbetsmiljö, störningar, tidsplaner, servitut, tillfälliga markupplåtelser, behov av ledningsomläggningar, rutiner för granskning och kontroll, ansvarsfördelning, kommunikation etc. Parterna verkar för att avtal upprättas och tecknas i god tid.

Upplysning: Stadens hemliga anläggningar är säkerhetsklassade och omfattas av bestämmelser i Säkerhetsskyddslag (1996:627) inklusive ändringar. Vid arbeten som

berör hemliga anläggningar ska part teckna säkerhetsskyddsavtal (SUA-avtal) med Staden. Vidare skall de parter som får ta del av bygghandlingar och utför arbeten som berör ledningstunnarna registerkontrolleras.

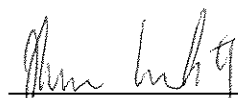
9. Avtalstid

Detta avtal gäller till dess att alla projekt som berörs eller kommer att beröras av detta avtal avslutats eller längst till 31 december år 2023, såvida Parterna inte kommer överens om att det ska förlängas.

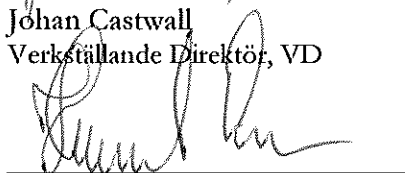
Detta avtal är upprättat i sex exemplar, varav parterna tagit var sitt.

Stockholm 2015-03-25

För Stockholms Hamn AB



Johan Castwall
Verkställande Direktör, VD



Henrik Cars
Hamnkapten

Stockholm 2015-04-10

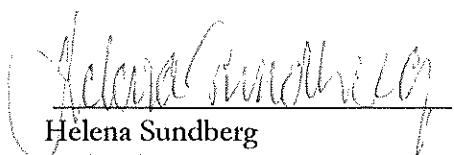
För Statens Fastighetsverk



Charlotta Andersson
Avdelningschef

Stockholm 2015-03-23

För Trafikverket



Helena Sundberg
Regionchef

Stockholm 2015-04-07

För Trafikförvaltningen/SLJ



Jens Palmbeck
Chef Strategisk utveckling

Stockholm 2015-

För Stockholm Kommun
genom dess exploateringsnämnd

Krister Schultz
Förvaltningsdirektör

Stockholm 2015-

För Stockholms Kommun genom dess
Trafik- och renhållningsnämnd

Per Anders Hedkvist
Förvaltningschef