

Datum
2008-02-04

Vår referens
Christer Hallberg
08-686 4014

Styrelsen

Överenskommelse mellan AB SL, Stockholms läns landsting och Stockholm stad angående förvaltning och utbyggnad av kollektivtrafikanläggningar samt bostäder och arbetsplatser

Sammanfattning

Under ett stort antal år har diskussioner förts mellan AB SL, landstinget och Stockholm stad om olika frågor som berör tunnelbanan och dess anläggningar samt utveckling och omvandling av bussdepåer i Stockholm. De frågor som har diskuterats innefattar förvaltning av gemensamma stationsytor, byggnad över tunnelbanan, miljöfrågor samt möjligheter att effektivare nyttja mark för befintliga bussdepåer.

Parterna har nu träffat en överenskommelse om ett stort antal frågor. Överenskommelsen omfattar ett huvudavtal med bilagor. Avtalet innebär i huvudsak följande:

- Staden äger efter samråd med SLL/SL rätten till påbyggnader på tunnelbanan. Genomförandeavtal om miljöåtgärder och övriga frågor för påbyggnaden skall träffas.
- SLL/SL tar det huvudsakliga ansvaret för de gemensamma ytor inom tunnelbaneanläggningarna, vilka enligt tidigare avtal är oreglerade
- SL friköper ett antal tomträtter för befintliga spårdepåer.
- SL erhåller mark för nya bussdepåer i Värtan/Frihamnen, Gubbängen och Lunda
- Parterna är ense om omvandling av befintliga bussdepåer i innerstaden, vilket innefattar överlåtelse av mark till staden för utbyggnad av upp till 2 000 bostäder och 3 000 arbetsplatser
- SL erhåller en fastighet i Hjorthagen för spårvägmuseet samt ersättning för ombyggnadskostnader med 100 Mkr.
- SLL/SL erhåller en kontant ersättning om 760 Mkr

Genom denna uppgörelse skapas möjlighet att utforma tre nya moderna depåer i innerstaden samt två nya i ytterstaden med bra förutsättningar för en rationell utsättning av trafik. I AB SL's investeringsbudget har medel avsatts för utbyggnad av bussdepåer i Stockholm med 732 Mkr för åren 2008-2013. Dessa medel avser en nettokostnad där hänsyn har tagits till de intäkter som uppkommer genom försäljning av mark för bostads- och arbetsplatsutbyggnad.



Uppgårelsen innehåller sett ur ekonomisk synpunkt ett antal svårbedömbara parametrar, men sammantaget bedöms resultatet som rimligt för båda parter. Styrelsen föreslås godkänna föreliggande huvudavtal med bilagor.

Bakgrund

Under ett stort antal år har diskussioner förts mellan AB SL, landstinget och Stockholm stad om olika frågor som berör tunnelbaneanläggningarna och utveckling och omvandling av bussdepåer. Alltsedan Hörjelöverenskommelsen träffades om Stockholms läns kollektivtrafik med därefter kompletterande avtal under 60- och 70-talen har mycket förändrats och en rad frågor med anknytning till avtalen har diskuterats. Frågorna har varit av både mindre ekonomisk betydelse såväl som av större principiell och ekonomisk vikt. I det s k Regleringsavtalet från 1981 har t ex frågan om förvaltning av gemensamma delar av tunnelbanan lämnats öppen. En annan diskussionspunkt ha gällt förutsättningar för utbyggnad av bostäder och arbetsplatser över och invid tunnelbanan.

Diskussioner för att hitta en totallösning har pågått sedan hösten 2004. En del frågor i den nu föreslagna uppgörelsen, tvister om avtalstolkningar mm har dock varit föremål för diskussioner i många år. Utomstående "medlare" har anlåtats för att få en allsidig belysning av konsekvensen för parterna. Ett förslag till överenskommelse föreligger nu. Överenskommelsen omfattar ett huvudavtal med bilagor.

SL's styrelse godkände våren 2003 ett samarbetsavtal med staden angående utveckling och omvandling av bussdepåer inom Stockholm. Dessa frågor har även inarbetats i överenskommelsen.

Överenskommelsens huvudsakliga innehåll

Föreliggande överenskommelse innebär i huvudsak följande för parterna.

SLL/SL erhåller

Staden ersätter SLL/SL genom överlåtelse av tomträttsfastigheter och mark för nya bussdepåer, genom avstående från vissa intäkter samt kontant betalning enligt nedan.

1. Spårdepåfastigheterna del av Åstorp 2 och Åstorp 4 (Hammarbydepån), Herbariet 3 (Nybodadepån), Räcksta 1:10 (Vällingbydepån) samt mark för nya bussdepåer inom del av Gubbängen 1:1, Skebo 8 och 9 samt Domnarvet 5 och 48 (Lunda) jämte tre stycken 3D-fastigheter i innerstaden överläts till SL.
2. SLL/SL får rätt att i samband med arbeten för kollektivtrafiken erhålla markupplåtelse för etableringar utan ersättning, uppbära alla reklamintäkter i tunnelbanan samt inte erlägga ersättning för upplåtelse av mark för likriktarstationer.



3. SLL/SL får rätt att använda nyttjanderättsutrymmen för tunnelbanan inom stadens fastigheter för kommersiella ändamål och får även förtur att, till marknadsmässiga villkor, utveckla projekt för kommersiella ändamål
4. SL erhåller en fastighet i Hjorthagen för nya lokaler för spårvägmuseet samt ersättning för ombyggnadskostnader med 100 Mkr.
5. SLL/SL skall från staden erhålla 760 Mkr som skall utbetalas med 300 Mkr 2010-01-15 och 460 Mkr 2012-01-15.

Staden erhåller

Staden erhåller bl a fastigheter/tomträtter som idag ägs av AB SL och som efter planläggning ger möjligheter till utbyggnad av bostäder och arbetsplatser enligt följande:

1. Tomträttsfastigheten Persikan 5, vilken idag bl a inrymmer bussdepå Söderhallen och spårvägmuseet överläts till staden. Staden står för evakuering av hyresgäster som inte är knutna till SL och spårvägmuseet. Upp till 800 lgh kan inrymmas i området.
2. Inom Hornsbergsområdet erhåller staden mark inom nuvarande Hornsbergsdepån, vilket ger möjligheter till utbyggnad av ca 750 lgh och ca 90 000 kvm kontor och lokaler.
3. SL lämnar del av Åstorp 2 (Hammarbydepån), som ger möjlighet att bygga ca 250 lgh.
4. Staden erhåller några smärre byggnader, som inte behövs för SLL/SL's verksamhet.
5. Stadens rätt att bygga på och invid tunnelbanan med ansvar för miljöåtgärder regleras och en samarbetsgrupp för sådana projekt skapas mellan parterna.

Byggande på och invid tunnelbanan

På senare år har diskussioner om stadens möjlighet till påbyggnad av tunnelbanan samt ansvar rörande miljöfrågor mm förts i samband med bostadsprojekt på och invid tunnelbanan. I huvudavtalet läggs fast att staden har rätt till påbyggnad av tunnelbanan under förutsättning att tunnelbanans funktioner inte påverkas. SLL/SL skall hållas skadeslösa och inför utbyggnaden skall ett genomförandeavtal träffas mellan parterna. Mall för sådana avtal är bifogat till huvudavtalet.

En viktig fråga för SLL/SL har varit hur ansvar för eventuella miljöstörningar för ny bebyggelse skall fördelas. Förslaget innebär att staden/byggherren ansvarar för miljöåtgärder, vilka skall säkerställs i detaljplanebestämmelser och exploateringsavtal.

SLL/SL ges en rätt att inom befintliga nyttjanderätter för tunnelbanan utveckla den kommersiella servicen för trafikanterna, ex SL mötesplats. SLL/SL ges också företräde till möjligheten att utveckla kommersiell service i anslutning till kollektivtrafikanläggningarna på marknadsmässiga villkor.



I syfte att förbättra samarbetet mellan parterna i dessa projekt skall en samarbetsgrupp bildas, som kontinuerligt skall diskutera och analysera förutsättningar för pågående och nya projekt.

Förvaltning av tunnelbaneanläggningarna

SLL's äganderätt till tunnelbaneanläggningarna och nyttjanderätt till denna lades fast i det s k Regleringsavtalet från 1981. I avtalet konstaterades också att delar av anläggningarna även nyttjas för ändamål som staden skall tillgodose, exempelvis gångtunnlar under gator o dyl. Ansvar för skötsel och underhåll av dessa anläggningsdelar reglerades dock inte i avtalet. Diskussion om en mer entydig förvaltning har förts under ett stort antal år.

Parterna har nu kunnat enas om ett avtal som definierar ansvaret, det s k Mullvadsavtalet, vilket bilägges föreliggande huvudavtal. Överenskommelsen innebär i huvudsak att SLL/SL ensam får skötselansvar för en stor del av anläggningarna, i totalt 84 stationer. Ansvaret definieras på till Mullvadsavtalet bifogade ritningar över tunnelbanestationerna. Dessa ritningar skall också utgöra ett underlag för kommande fastighetsbildningar för tunnelbanan. För de ökade åtagandena erhåller SLL/SL en engångsersättning inom ramen för överenskommelsen.

Bussdepåprojektet och fastighetsöverlåtelse

Utifrån det samarbetsavtal som träffades mellan AB SL och staden år 2004 rörande omvandling och utbyggnad av bussdepåer inom staden har arbetet med projekten fortskridit planerligt. De två innerstadsdepåerna Hornsberg respektive Söderhallen har stora behov av omfattande upprustningsåtgärder och möjligheterna att i samband med en omvandling av depåerna tillskapa nya byggrätter för bostäder och lokaler har därför utretts tillsammans med staden.

Förslaget innebär att nya depåer byggs ut i dels kv Fredriksdal i Hammarby Sjöstad som ersättning för Söderhallen och dels inom mindre del av nuvarande depå i Hornsberg och under anslutande Kristinebergs IP. Utrymme för dessa depåer överläts till AB SL i form av 3D-fastigheter. Då de nya depåerna inte kommer att kunna inrymma samtliga innerstadsbussar på längre sikt tar staden på sig att överlåta mark för en 3D-fastighet för en tredje innerstadsdepå inom Värtan/Frihamnen. På detta sätt kommer mark både på Södermalm och i Hornsberg att frigöras för utbyggnad av ca 1500 lägenheter och ca 3000 arbetsplatser.

Överenskommelsen innebär vidare att staden förvärvar tomträtten till Persikan 5 (Söderhallen) och även tomträtterna till Kristinebergs Slott 11 och Kristineberg 1:3 samt huvuddelen av fastigheten Kristinebergs Slott 10. Staden ansvarar för evakuering av verksamheterna inom Persikan 5, förutom SL-anknutna verksamheter. Staden överlåter enligt avtalet en byggnad inom gasverksamhetsområdet i Hjorthagen till SL i vilken spårvägsstationen kan inrymmas. SL



får en ersättning om 100 Mkr för ombyggnadskostnader och staden står därutöver för flyttkostnaderna.

SL's styrelse godkände i december 2006 köp av mark från staden för nya depåer i dels Lunda och dels Gubbängen. Avsikten är att staden skall godkänna köpeavtal i februari 2008, i anslutning till godkännandeprocessen av huvudavtalet. Ersättningen skall anses erlagd genom att huvudavtalet godkänns.

Avtalet innefattar även överlåtelse från SL till staden av anläggningar inom fastigheterna Södermalm 7:5 m fl samt Södermalm 3:21. Den förstnämnda anläggningen omfattar Saltsjöbanans gamla station vid Katarinavägen och den andra en byggnad med kontorslokaler mm vid Hornsbruksgatan (station Hornstull), vilka inte längre behövs för SL's verksamhet.

Huvudavtalet innehåller även ett antal avtalsbilagor, vilka omfattar ovan redovisade överlåtelser. Dessa avtal skall tecknas så snart huvudavtalet har godkänts av respektive part. Bilagorna bilägges inte denna styrelsepromemoria, men finns tillgängliga hos fastighetsutvecklingsenheten.

Övrigt

Utöver de ovan redovisade viktigare överenskommelserna har ett antal oklara mindre frågor lösts i avtalet. Dessa omfattar klargöranden om reklam vid kollektivtrafikanläggningar, etableringar på stadens mark vid byggprojekt för tunnelbanan, markupplåtelse för likriktarstationer och ledningar mm.

Ekonomiska konsekvenser

Avtalet innebär ett ställningstagande rörande omvandling av nuvarande bussdepåer i innerstaden. Det kan konstateras att dessa depåer har ett stort behov av upprustning och skulle kräva totala ombyggnader under de närmaste åren. Genom denna uppgörelse skapas istället möjlighet att utforma tre nya moderna depåer i innerstaden med bra förutsättningar för en rationell utsättning av trafik. Investeringskostnaderna för de två nya depåerna i kv Fredriksdal respektive i Hornsberg bedöms till 1,1 – 1,2 miljarder kr. Därtill kommer på kort sikt kostnad för en provisorisk depå i Frihamnen i avvaktan på att en permanent kan byggas inom 10 år. I AB SL's investeringsbudget har medel avsatts för utbyggnad av bussdepåer i Stockholm med 732 Mkr för åren 2008-2013. Dessa medel avser en nettokostnad där hänsyn har tagits till de intäkter som kan uppkomma genom försäljning av mark för bostads- och arbetsplatsutbyggnad. Vid bestämmande av tidpunkt för utbetalning av kontantersättningen enligt avtalet har hänsyn tagits till utbyggnaden av nya depåer. Budgeten omfattar förutom depåer i innerstaden även de nya depåerna i Gubbängen respektive Lunda.

Fastighetsutvecklingsenhetens synpunkter

Förslaget till överenskommelse med staden omfattar ett stort antal frågeställningar. Förhandlingar med staden om innehållet har skett under en lång



tid. Uppgårelsen innehåller sett ur ekonomisk synpunkt ett antal svårbedömbara parametrar där enheten sammantaget bedömer att resultatet är rimligt för båda parter. Avtalet ger nödvändiga förutsättningar för att kunna genomföra den förnyelse och utveckling av bussdepåer inom Stockholm som är nödvändig på sikt samtidigt som landstinget kan bidra med mark för Stockholms bostads- och arbetsplatsförsörjning.

Klargörande av rättigheter och skyldigheter vid byggande på och invid tunnelbanan bör också förenkla framtida utbyggnadsprojekt. Det samarbetsorgan som skall tillskapas ger goda möjligheter till en bra dialog mellan parterna. Styrelsen föreslås godkänna föreliggande huvudavtal med bilagor.

Förslag till beslut

Styrelsen föreslås besluta

- att för sin del godkänna huvudavtal med bilagor mellan AB SL, Stockholms läns landsting och Stockholm stad
- att hemställa att Landstingsfullmäktige för sin del godkänner huvudavtalet med bilagor senast 2008-10-01 samt
- att när godkännande från Landstingsfullmäktige föreligger uppdra åt VD att vidta alla erforderliga åtgärder för att möjliggöra fullföljandet av huvudavtalet med bilagor, inklusive underteckna och förvalta såväl huvudavtalet som samtliga avtal och överenskommelser enligt bilageförteckning.

Lars Nordstrand
Verkställande direktör
T f

Ulf Brandt
Enhetschef

Bilagor

1. A. Huvudavtal upprättat 2008-01-15
B. Bilageförteckning till huvudavtal
2. Mullvadsavtalet
3. Mall för genomförandeavtal 1
4. Mall för genomförandeavtal 2

Mellan Stockholms kommun genom dess exploateringsnämnd (org nr 212000-0142), nedan staden, Stockholms läns landsting (org nr 232100-0016), nedan SLL samt AB Storstockholms Lokaltrafik (org nr 556013-0683), nedan SL, har träffats olika avtal avseende tunnelbanan mm. Som komplettering till, och förtydligande av, dessa avtal har parterna träffat följande

HUVUDAVTAL
Upprättat 2008-01-15

§ 1

BAKGRUND OCH DEFINITIONER

1.1 Bakgrund

Genom den s k Hörjelöverenskommelsen övertog SLL ansvaret för kollektivtrafiken i Stockholm. Till fullföljande av överenskommelsen har SLL och Staden träffat olika avtal, såsom Trafikavtalet mellan Staden och Kommunalförbundet för Stockholms läns kommunala och regionala frågor (KSL), 1967-08-29/1968-03-18, T-marksavtalet mellan Staden och Kommunalförbundet för Stockholms läns kommunala och regionala frågor (KSL), 1969-03-25/1969-05-28, Regleringsavtalet mellan Staden och Stockholms läns landsting (SLL), 1981-10-19, Principöverenskommelsen om samarbete och villkor avseende tvärbanan, 1993-06-24 och Principöverenskommelsen för Tvärbana Syd, 1995-05-29/1996-03-06. Avtalen reglerar bland annat det inbördes ansvaret för kollektivtrafiken och dess anläggningar.

Parterna är överens om att ovan nämnda avtal behöver kompletteras i vissa avseenden. Ett av skälen till behovet av kompletteringar är att nybebyggelse i inner- och ytterstaden numera ofta sker på eller i nära anslutning till tunnelbanan. Ett annat skäl är behovet av översyn av parternas ansvar för drift och underhåll av utrymmen i anslutning till tunnelbanestationer. Ytterligare skäl till behovet av ett nytt avtal är SLs behov av mark för nya bussdepåer.

Mot ovanstående bakgrund har parterna kommit överens om att ingå detta huvudavtal.

1.2 Nya avtal

Till detta huvudavtal bifogas mallar för genomförandeavtal, vilka ska träffas när staden genomför nybebyggelse som tar tunnelbaneanläggning i anspråk eller utför arbeten som tar tunnelbanans skyddszon i anspråk. Dessutom läggs till detta huvudavtal 20 bilagor avseende bland annat SLL:s förvärv av fastigheter från staden, stadens förvärv av fastigheter och tomt-rätter från SLL samt avtal om ansvarsfördelning mellan parterna för drift och underhåll av till tunnelbanan hörande och anslutande anläggningar/ytor; det s k ”Mullvadsavtalet”; se bilageförteckning på sidan 12 i detta avtal.

1.3 Definitioner

Följande begrepp skall i huvudavtalet ha den betydelse som anges nedan, såvida inte annat framgår av omständigheterna eller särskilt anges.

Kollektivtrafikanläggningar

Med kollektivtrafikanläggningar avses tunnelbaneanläggningar, anläggningar för Tvärbanan, bussterminaler, busshållplatser, stationer för lokalbanor och pendeltåg samt andra anläggningar för kollektivtrafiken.

Miljöstörning

Med miljöstörning avses sådan olägenhet för omgivningen eller för människors hälsa som avses i miljöbalken eller i författning som följer av miljöbalken och som direkt eller indirekt uppstår eller har uppstått genom verksamheter inom eller vid kollektivtrafikanläggningar.

Miljöskyddsåtgärd

Med miljöskyddsåtgärd avses en åtgärd för att förebygga, hindra eller motverka miljöstörning. Syftet med åtgärden är att göra den för bebyggelse avsedda marken från allmän synpunkt lämplig för den planerade markanvändningen.

Tunnelbana

Med tunnelbana avses anläggning för sådan spårbunden allmän trafik av lokal karaktär som avser personbefordran och framgår i tunnel eller på egen banvall fri från korsning i samma plan med annan trafik.

Tunnelbaneanläggning

Med tunnelbaneanläggning avses bananläggningar med stationer och uppgångar samt tillhörande anläggningar för kollektivtrafiken.

Tvårbaneanläggning

Med tvårbaneanläggning avses bananläggningar med stationer och uppgångar samt tillhörande anläggningar för kollektivtrafiken.

Tunnelbanans skyddszon

Med skyddszon avses det område kring en tunnelbaneanläggning där ingrepp som äventyrar anläggningens bestånd och fulla användbarhet inte får genomföras. Skydds-zonen ska ha den definition som anges i regleringsavtalet 1981-10-19 jämte tillhörande promemorior

Påbyggnad

Med påbyggnad avses byggnadsprojekt som tar tunnelbane- eller tvårbaneanläggning i anspråk.

När detta huvudavtal anger att endera parten ”**svarar för**” viss åtgärd, innefattar detta att nämnda part även ska bekosta sådan åtgärd.

§ 2

FRAMTIDA SAMARBETE

Det är parternas ambition att samhällsutbyggnaden inom staden vad gäller byggnation av bostäder och kommersiella lokaler samt den utbyggnad av kollektivtrafiken som erfordras för att tillhandahålla en god service till medborgarna, skall samordnas på ett sätt som gagnar såväl staden som SLL/SL. Varje projekt som startas är oftast unikt och varierande förutsättningar gäller. Att på förhand i detalj reglera de olika möjligheter som kan finnas i enskilda projekt låter sig svårligen göras. Det är därför parternas avsikt att struktur för och detaljer kring projekt/samarbeten avseende samhällsutbyggnaden skall överenskommas efter hand, med beaktande av förutsättningarna i det aktuella projektet. Staden och SL/SLL skall noggrant utvärdera och söka genomföra idéer och förslag till nybyggnation på och i anslutning till av SL/SLL ägda eller med nyttjanderätt disponerade fastigheter. Principfrågorna läggs fast i detta huvudavtal.

Vid projekt som avser påbyggnad skall SLLs och SLs möjligheter att förbättra kollektivtrafikens och trafikanternas villkor ha samma prioritet som utformningen av påbyggnaden har.

När SLL och SL har önskemål om att upprusta och utveckla bussterminaler och andra kollektivtrafikpunkter ska staden i enlighet med § 7 medverka och om möjligt bidra till att skapa möjligheter att även utveckla kommersiella lösningar.

Parterna skall bilda en särskild samarbetsgrupp där staden och SLL/SL likvärdigt skall representeras av minst två tjänstemän vardera. Sammanträden skall hållas vid minst två tillfällen per år, vid behov fler. Vid mötena skall en genomgång av pågående och eventuellt nya projekt göras. Ambitionen är att parterna efter mötena skall vara fullt informerade om såväl pågående som kommande projekt som berör dem. Frågor av särskild vikt skall hänskjutas till stadens Exploateringsdirektör och SLs verkställande direktör. Det noteras att samarbetsgruppen har en rådgivande funktion och att beslut fattas i enlighet med respektive parts beslutsordning.

§ 3

PRINCIPIELLA FRÅGOR

3.1 Tvärbanan

Parterna är överens om att bestämmelserna i detta huvudavtal skall äga tillämplighet på Tvärbanan, och vad som sägs om tunnelbana och tunnelbaneanläggningar skall således i tillämpliga delar även gälla för Tvärbanan och Tvärbanans anläggningar.

3.2 Överlåtelse

Staden förbinder sig att tillse att SLL:s och SL:s rättigheter och skyldigheter som anläggningsinnehavare skyddas genom servitut eller på annat sätt som parterna enas om innan ny fastighet, som bildas enligt §§ 4 och 5 nedan överläts eller upplåts. Vid eventuell ägarförändring skall överlåtande part tillse att åtaganden och ansvar, som åläggs sådan part i detta huvudavtal, säkerställs i förhållande till varje ny ägare.

Staden skall i god tid innan överlåtelse eller upplåtelse sker underrätta övriga parter om den planerade överlåtelsen eller upplåtelsen samt, sedan överlåtelsen eller upplåtelsen skett, snarast översända en bestyrkt avskrift av överlåtelsehandlingen eller upplåtelsekontraktet.

§ 4

PÅBYGGNAD

4.1 Allmänt

Till uppfyllande av parternas ambition enligt § 2 att samhällsutbyggnaden vad gäller byggande av bostäder och lokaler samt utbyggnad av kollektivtrafiken skall gagna båda parter skall genomförandet av påbyggnadsprojekt planeras gemensamt i parternas samarbetsgrupp. Utgångspunkten vid planeringen skall därvid vara att projektet skall medföra största möjliga nytta och minsta möjliga intrång för båda parter och för stadsmiljön.

Påbyggnad skall vara möjlig om staden under planeringen av påbyggnaden kan visa SLL och SL att villkoren i § 4 och § 5 kan uppfyllas samt att en eventuell förändring av anläggningens utformning inte försämrar dess funktion och kapacitet jämfört med dess tidigare utformning.

I samarbetsgruppen skall även frågan om lämplig upplåtelseform för den fastighet som bildas genom påbyggnaden diskuteras. Staden har dock avgörandet om vilken upplåtelseform som slutligen väljs.

Staden har rätt att sätta annan i sitt ställe på sätt som framgår av § 4.3 om inte SLL eller SL har skälig anledning att motsätta sig det. Skälig anledning att motsätta sig detta enligt § 4.3,

1:a och 2:a styckena, ska anses föreligga om SLL eller SL kan visa att den nya parten inte besitter erforderligt kunnande och/eller erforderlig ekonomisk och finansiell ställning för uppgiften.

4.2 Planering av påbyggnad

Projekt med påbyggnader blir till sin natur komplicerade och kostsamma. För att möjliggöra framtida gemensamma projekt skall villkoren diskuteras i samarbetsgruppen. Vid diskussion om villkoren skall särskilt beaktas nyttan av påbyggnaden såväl ur stadens som SLL:s och SL:s synvinkel, det intrång i kollektivtrafikanläggningen som görs samt den förbättring av stadsmiljön som följer av projektets genomförande. Staden har dock det slutliga avgörandet om hur stadens intäkter från markförsäljning eller tomträttsupplåtelse används.

4.3 Stadens åtaganden

Staden, eller den staden sätter i sitt ställe, åtar sig att utföra samtliga arbeten hänförliga till påbyggnaden så att de inte äventyrar tunnelbanans och tunnelbaneanläggningarnas bärighet, fortbestånd eller livslängd och så att de i möjligaste mån inte negativt påverkar resenärers tillgänglighet till och nyttjande av tunnelbanan och tunnelbaneanläggningarna.

Staden, eller den staden sätter i sitt ställe, utför och bekostar de åtgärder som krävs för att återställa tunnelbaneanläggningar och tunnelbanans trafikrelaterade funktioner till en standard likvärdig med den som fanns vid arbetenas påbörjande. Från stadens kostnadsansvar skall avräkning göras för åtgärder som SLL och SL begärt i samband med planeringen av påbyggnaden och som innebär förbättringar för SLL och SL.

I den mån byggherre, som staden satt i sitt ställe, inte uppfyller de åtaganden gentemot SLL och SL, som följer av exploateringsavtal, genomförandeavtal eller detta huvudavtal, skall staden gentemot SLL och SL ha kvar ett ansvar för dessa åtaganden under projekterings- och genomförandetiden och därefter under påbyggnadens garantitid eller längst två år efter slutbesiktning. Den staden satt i sitt ställe, övertar därefter allt ansvar för drift och underhåll av de delar av tunnelbaneanläggningen som utnyttjas som bärande konstruktion för den nya bebyggelsen.

4.4 SLL:s och SL:s åtaganden

SLL och SL medger att staden, på de villkor som anges i detta huvudavtal, utan ersättning får utnyttja befintliga tunnelbaneanläggningar som bärande konstruktioner för påbyggnaden.

Drift och underhåll av eventuella ytskikt samt anläggningsdelar som inte påverkas av påbyggnaden på dessa tunnelbaneanläggningar svarar SLL och SL för.

SLL och SL bekostar alla eventuella förbättringar som SLL och SL begär i samband med planeringen och genomförandet av påbyggnaden. Detta ska regleras i genomförandeavtalet enligt punkt 4.6 nedan.

4.5 Skador

I den mån inte annat framgår av parternas genomförandeavtal svarar part för den skada som tillfogas annan part i enlighet med vad som framgår av gällande lagstiftning på skadeståndsrättens område.

4.6 Genomförandeavtal

Parterna förbinder sig att vid varje enskilt projekt innefattande påbyggnad träffa genomförandeavtal i huvudsak enligt bifogad mall G1, upprättad 2008-01-15, **bilaga 1**. Staden har, på sätt som framgår av § 4.3, rätt att överföra sina rättigheter och förpliktelser enligt genomförandeavtalet på byggherren för den nya bebyggelsen.

§ 5

MILJÖSKYDDSÅTGÄRDER VID DETALJPLANEANLÄGGNING FÖR NY BEBYGGELSE

5.1 Detaljplan

Parterna förbinder sig att verka för att krav på miljöskyddsåtgärder införs i detaljplaner där miljöstörningar hänförliga till tunnelbanan i annat fall förhindrar planerad bebyggelse. Parterna är skyldiga att, under projekteringsarbete inför framtagande av detaljplan, hålla varandra underrättade om de utredningar som görs och om olika myndigheters ställningstaganden, så att de miljöskyddsåtgärder som införs i detaljplan blir relevanta och genomförbara. Parterna skall därvid verka för att miljöskyddsåtgärderna inte får negativa konsekvenser för verksamheten på eller vid tunnelbanan.

5.2 Överenskommelse om exploatering, exploateringsavtal

Staden förbinder sig att tillse att detaljplanens miljöskyddsåtgärder för den nya bebyggelsen/fastigheten införlivas i exploateringsavtal mellan staden och byggherren för den nya bebyggelsen. I detta avtal skall också byggherrens skyldighet att svara för utförande och underhållet för dessa åtgärder regleras. I avtalet ska staden dessutom tillförbinda byggherren att fortlöpande under byggnadsskedet kontrollera åtgärderna och hålla resultatet av sådan kontroll tillgänglig för SLL och SL. Underhållet av åtgärderna skall ske på ett sådant sätt att de vid utförandet gällande kraven i detaljplan vidmakthålls.

Eventuellt framtida krav från myndighet om ytterligare miljöskyddsåtgärder utöver de som anges i detaljplanen skall SLL och SL ensamma svara för.

5.3 Genomförandeavtal

Parterna förbinder sig att i förekommande fall träffa genomförandeavtal enligt bifogad mall, G 2, upprättad 2008-01-15, **bilaga 2**, i det fall ny bebyggelse i enlighet med denna § 5 berör tunnelbanans skyddszon.

§ 6

ETABLERING

SLL och SL medges rätt att underhålla, utveckla och bygga ut kollektivtrafikanläggningar på av staden ägda fastigheter varvid SLL och SL svarar för alla kostnader avseende intrång, skada och begränsningar i av staden ägda fastigheter och anläggningar samt av staden innehavda nyttjanderätter.

Staden förbinder sig vid upplåtelse av yta för etablering avseende arbeten enligt föregående stycke, att inte ta ut upplåtelse- eller nyttjanderättsavgift. Parterna är ense om att slutlig omfattning av etableringsområde avgörs i samband med beslut om bygglov och trafikanordningar. SLL och SL är medvetna om att upplåtelse av offentlig plats för byggetablering kräver polistillstånd, och att stadens medgivande enligt detta stycke är underordnat de eventuella krav som kan uppkomma i samband med att polistillstånd söks för upplåtelse på offentlig plats eller där bygglov erfordras.

Genom detta huvudavtal skall stadens fordringar på SLL och SL avseende obetalda etableringsavgifter anses slutligt reglerade.

§ 7

KOMMERSIELL SERVICE

7.1 Service inom befintliga nyttjanderätter

Staden medger för sin del SLL och SL inom befintliga nyttjanderätter för tunnelbaneanläggningar på stadens mark rätt att anlägga och utveckla kommersiell service avsedd i huvudsak för kollektivtrafikanterna. Denna rättighet begränsas i höjd och sida av servitut i förekommande fall eller av område inom byggnad avsedd för tunnelbana och avser inte skyddszon.

7.2 Nyetablering av service

Staden medger att SLL och SL på av staden ägda fastigheter i anslutning till tunnelbanestationer och terminaler får företräde att utveckla nyetablering av kommersiell service i huvudsak avsedd för kollektivtrafikanterna.

Staden förbinder sig att samråda med SLL och SL inför exploateringar på av staden ägda fastigheter intill tunnelbanestationer i de delar som avser kommersiell service för i huvudsak andra ändamål än för kollektivtrafikanter och där SLL och SL kan ha intresse att komma med synpunkter på utformningen.

7.3 Villkor

För utveckling av kommersiell service enligt 7.2, första stycket, ovan gäller följande:

- SLL och SL ska, i frågor som avses här, ha ett företräde avseende nyttjandet, men i ekonomiskt avseende jämföras med övriga byggintressenter som staden förhandlar med i markfrågor. SLL och SL har möjlighet att initiera nya projekt och ska då delta i utredningar för eventuella planändringar på det sätt som anges i stadens gällande policy för markanvisningar.
- Ianspråktagen mark ska i första hand överlåtas med äganderätt eller tomträtt till SL. Staden avgör upplåtelseform.
- SL ska ersätta staden med ett marknadsvärde.

§ 8

DRIFT, UNDERHÅLL, REINVESTERINGAR MM; ”MULLVADSAVTALET”

Parterna träffar, i samband med detta huvudavtal, ett separat avtal om avgränsning samt ansvarsfördelning mellan parterna för reinvesteringar, drift och underhåll av till tunnelbanan hörande och anslutande anläggningar; det ska kallas ”Mullvadsavtalet”, **bilaga 3**.

§ 9

REKLAM

SLL och SL har rätt att uppbära intäkter av all reklam på kollektivtrafikanläggningar och trafikordningar som drivs av SLL och SL, oavsett belägenhet, i Stockholm.

§ 10

LIKRIKTARSTATIONER OCH LEDNINGAR

10.1 Likriktarstationer

SL har från Fortum övertagit tunnelbanans likriktarstationer. Parterna är ense om att mark i stadens ägo som nyttjas för befintliga och tillkommande likriktarstationer ska upplåtas till SL genom servitut eller nyttjanderätt utan ersättning.

Parternas krav på varandra för obetalda arrenden respektive för retroaktiv återbetalning av tidigare betalda arrenden skall genom detta avtal anses slutligt reglerade.

10.2 Ledningar

SL:s rätt till förläggning av ledningar för tunnelbanan på allmän platsmark och i tunnlar ska regleras via markupplåtelseavtal.

Staden upplåter rätt till markförlagda ledningar i gator och parkmark, allmän platsmark utan ersättning. Hittillsvarande ej betalda avgifter ska anses slutreglerade då detta avtal blivit gällande mellan parterna.

SL erlägger ersättning för ledningar i tunnlar enligt vid varje tidpunkt gällande taxa.

§ 11

FASTIGHETSÖVERLÅTELSE

11.1 Stadens överlåtelser till SL

11.1.1 Allmänt

Staden överlåter till SL fastigheterna Herbariet 3, Råcksta 1:10, Åstorp 4, del av Åstorp 2 samt 2 st 3 D-fastigheter i kv Fredriksdal/Hammarby Gård respektive Kristinebergs Slott. Överlåtelserna ska ske i huvudsak på de villkor som framgår av bilagda koncept till avtal, **bilaga 4, 5, 6, 7, 8 och 9**. Överlåtelserna ska ske vid tidpunkter som framgår av bilagorna.

11.1.2 Åstorp

Parterna är ense om att en förutsättning för överlåtelserna av Åstorp 4 är att detaljplanens ändamål ändras till "trafikändamål".

Parterna är ense om att SL, från den tidpunkt del av fastigheten Åstorp 2 överlåts till SL, skall arrendera den del som inte överlåts på villkor som framgår av bilagda arrendeavtal, **bilaga 10**. SL är medvetet om att staden avser att använda denna del av Åstorp 2 för bostadsändamål och SL skall verka för att ny detaljplan med detta ändamål tas fram.

11.1.3 Fredriksdal

Staden förbinder sig att i samband med exploatering av fastigheterna Fredriksdal 8 och Hammarby Gård 10 tillse att en 3D-fastighet bildas för ny bussdepå. Denna fastighet skall överlåtas till SL enligt § 11.1.1 ovan och bilaga 8. Till fastigheten skall knytas 3D-fastighetsutrymmen inom intilliggande fastigheter för bussuppställning, parkering mm. Den planerade depåns omfattning redovisas på bilagda skiss, tillsammans med planerad tidplan, **bilaga 11**. SL svarar för samtliga kostnader för uppförande av depån i samverkan med staden och byggherren för övrig exploatering inom fastigheterna Fredriksdal 8 och Hammarby Gård 10.

Eventuellt tak över verkstadsplanet bekostas av staden. Staden väljer därvid standard på och utförande av taket. Önskar SL en annan standard ska SL bekosta mellanskillnaden. SL blir ägare av taket och ska svara för framtida drift och underhåll.

Staden har genom den ekonomiska uppgörelsen i detta huvudavtal bidragit till den gemensamma stommen för depån och övrig bebyggelse i kvarteret och har därför ekonomisk rätt till den nytta ovanförliggande bebyggelse kan ha av stommen. Genom detta avtal har staden också bidragit till de ökade driftskostnader för busstrafiken SLL/SL får genom flytten från kv Persikan till kv Fredriksdal.

11.2 SL:s överlåtelse till staden

11.2.1 Allmänt

SL överlåter till staden tomträtterna Persikan 5, Kristinebergs Slott 11 och Kristineberg 1:3. Vidare överlåter SL till staden del av fastigheten Kristinebergs Slott 10, bebyggelse och anläggningar för Saltsjöbanans gamla station på fastigheterna Södermalm 7:5, 7:6 och del av 7:84 samt bebyggelse och anläggningar på stadens fastighet Södermalm 3:21. Överlåtelse ska ske i huvudsak på villkor som framgår av bilagda koncept till avtal **bilaga 12, 13, 14 och 15** Överlåtelse ska ske vid tidpunkter som framgår av bilagorna.

11.2.2 Kristinebergs Slott

Parterna är ense om att del av SL:s fastighet och tomträtter i kv Kristinebergs Slott ska överlåtas till staden enligt 11.2.1 ovan. SL skall uppföra en ny bussdepå inom återstående del av Kristinebergs Slott 10 samt under Kristinebergs idrottsplats mm. Den planerade depåns utrymmesbehov redovisas i huvudsak på bilagd skiss **bilaga 16**. Staden skall överlåta ett utrymme för en 3D-fastighet enligt § 11.1.1 ovan och bilaga 9. Depån planeras för ca 120 bussar samt ca 100 bilparkeringsplatser.

SL ska svara för samtliga kostnader för evakuering, rivning av befintlig bebyggelse och sanering av markföroreningar inom de fastigheter och tomträtter SL överlåter i kv Kristinebergs Slott. Åtgärderna ska utföras i huvudsak enligt bilagda tidplan, **bilaga 17**. Arbetena ska vidare ske på ett sådant sätt att stadens arbeten för uppförande av nybebyggelse och genomförande av exploateringen kan ske i enlighet med tidplanen och så snart ny detaljplan för området vunnit laga kraft.

Staden å sin sida förbinder sig att evakuera verksamhet på Kristinebergs idrottsplats så att SL kan påbörja uppförande av den nya bussdepån så snart ny detaljplan vunnit laga kraft. SL svarar för återställande av idrottsplatsen i ursprunglig standard. Staden svarar för eventuella standardökningar

11.2.3 Persikan

Parterna är ense om att SL:s tomträtt Persikan 5 övergår i stadens ägo enligt 11.2.1 ovan senast då depån i kv Fredriksdal, eller på annat ställe som parterna enats om, är färdigställd och bussarna i kv Persikan flyttats dit.

SL svarar för samtliga evakueringskostnader för utrymmen SL, SLL samt anknutna bolag och verksamheter har. SL ska ha flyttat all sin verksamhet senast 3 månader efter att ny bussdepå i kv Fredriksdal är färdigställd.

Staden svarar för evakuering av spårvägsbusset enligt § 13 nedan jämte evakuering av alla verksamheter som inte är knutna till SL eller SLL.

EVAKUERING AV SPÅRVÄGSMUSÉET I KV PERSIKAN

Staden överlåter till SL med äganderätt en nybildad fastighet i Hjorthagen enligt bilagda skiss, **bilaga 18**. Staden erlägger till SL 100 mnkr vid tidpunkter som framgår av **bilaga 19** nedan samt svarar för de kostnader som följer av muséets flytt från kv Persikan till Hjorthagen. SL svarar därefter på egen bekostnad för all sanering och ombyggnad som krävs för muséets behov i de nya lokalerna.

Särskilt köpeavtal ska träffas enligt bilagda koncept, **bilaga 19**.

Parterna är ense om att utgångspunkten för muséets evakuering är att verksamheten inte ska få större avbrott än vad som är absolut nödvändigt i samband med flytten till de nya lokalerna.

Om parterna bedömer att det inte är möjligt att på rimliga villkor fullfölja en evakuering till Hjorthagen eller om parterna av andra anledningar enas om att det är fördelaktigare med evakuering till annan plats ska stadens åtagande begränsas till totalt 100 mnkr, vartill kommer flyttkostnaden.

§ 13

PROVISORISK OCH PERMANENT BUSSDEPÅ I VÄRTAN/FRIHAMNEN

13.1 Provisorisk depå

Staden ska tillse att SLL och SL får förfoga över mark inom Frihamnen för en provisorisk bussdepå avsedd för ca 80 bussar i huvudsak enligt skiss, som biläggs arrendeavtalet nedan. SLL och SL tillträder marken tidigast 2009-07-01. SLL och SL svarar för samtliga kostnader för evakuering av befintliga hyresgäster, rivning och anläggande av den provisoriska depån samt för uppförande av erforderliga byggnader. Staden ska verka för att SLL:s och SL:s kostnader i möjligaste mån minimeras.

SLL och SL förbinder sig att teckna särskilt arrendeavtal med staden i enlighet med bilagda mall till avtal, **bilaga 20**. Arrendet ska längst gälla till dess att staden genomför exploatering inom Frihamnsområdet. Kräver exploateringen att den provisoriska depån behöver flyttas i avvaktan på att en permanent depå enligt 13.2 nedan färdigställts skall parterna gemensamt eftersträva minimering av kostnaderna, vilka skall delas lika av parterna.

13.2 Ny permanent depå

Staden skall verka för att SL inom en 10-årsperiod, i samband med att staden exploaterar Frihamnsområdet, erhåller en 3D-fastighet för en permanent bussdepå. Depån skall rymma depåfunktioner och uppställning för ca 80-100 bussar samt 100 bilparkeringsplatser. Platsen för den nya depån skall lokaliseras och planeras med en gemensam ambition att söka lägsta möjliga kostnad för projektet. Skulle stadens exploatering av Frihamnen dröja längre än 10 år svarar staden för att arrendeavtalet för den provisoriska depån enligt 14.1 ovan förlängs i motsvarande mån.

Marken skall tillhandahållas SL kostnadsfritt. Fördelningen av kostnader för depån samt minskade intäkter från byggrätter till följd av depån skall regleras mellan parterna i samband med att platsen för depån har bestämts. Grundprincipen skall härvid vara att, SL svarar för anläggandet av depån, Staden bidrar till merkostnader i grund och stomme med det erlagda bidraget för nyttan av tillhandahållen grund och stomme vid eventuell påbyggnad och Staden

erhåller ersättning för eventuella oundvikligt minskad mängd byggrätter. Utgångspunkt skall här vara det betraktelsesätt som användes vid bestämmandet av ersättningen i Fredriksdal

§ 14

RÄNTOR AVSEENDE RÄTTSLIGA PRÖVNINGAR VID AVGÄLDSREGLERINGAR

Stadens krav på SL för upplupna räntor i samband med tidigare fullföljda rättsliga prövningar av avgäldsregleringar ska i och med detta avtal anses vara slutreglerade.

För de tomträttsfastigheter som skall överlåtas enligt §11 skall oförändrad avgäld utgå till tillträdestidpunkterna oavsett om avgäldsregleringstidpunkten inträffar innan tillträde har skett. Skulle detta huvudavtal inte bli gällande mellan parterna ska uppgörelse om ny avgäld gälla från avgäldsregleringstidpunkten.

§ 15

ERSÄTTNINGAR

15.1 Kontant ersättning

Staden erlägger till SL/SLL 760.000.000 kr (760 miljoner kronor). Betalning sker med 300 mnkr 2010-01-15 och med 460 mnkr 2012-01-15.

15.2 Övrigt

Utöver vad som framgår av §§11, 12, 13 och 15.1 i detta avtal ska inga ersättningar växlas mellan parterna.

§ 16

OMFÖRHANDLING

Parterna är medvetna om att delar av detta avtal för sitt fullföljande är beroende av myndighetsbeslut. Detta gäller t ex fastställande av detaljplaner inom kv Kristinebergs Slott, Persikan, Fredriksdal, Hjorthagen och Frihamnen.

Parterna är ense om att detta avtal inte till alla delar faller med automatik om det till en del inte kan fullföljas på grund av vad som sägs i föregående stycke. I stället ska en omförhandling ske. Utgångspunkten därvid ska vara att genomförda fastighetsöverlåtelser inte ska återgå. Däremot ska en ekonomisk reglering ske på ett sätt så att intentionerna och de bakomliggande värderingarna i detta avtal fullföljs i möjligaste mån.

§ 17

VILLKOR

Detta avtal är till alla delar förfallet, utan rätt till ersättning för någondera parten, om inte

- Stockholms läns landstingsfullmäktige genom beslut som senare vinner laga kraft godkänner avtalet senast 2008-10-01
- Stockholms kommunfullmäktige genom beslut som senare vinner laga kraft godkänner avtalet senast 2008-10-01

Av detta avtal har tre likalydande exemplar upprättats varav parterna tagit var sitt.

Stockholm den

Stockholms kommun genom
Exploateringsnämnden

AB Storstockholms Lokaltrafik

Stockholms läns landsting

BILAGEFÖRTECKNING

Bilaga	Innehåll
1	Genomförandeavtal, G1
2	Genomförandeavtal, G2
3	Avtal om ansvar för drift, underhåll, reinvesteringar mm i anslutning till tunnelbanan, det sk "Mullvadsavtalet"
4	Köpeavtal Herbariet 3
5	Köpeavtal Råcksta 1:10
6	Köpeavtal Åstorp 4
7	Överenskommelse om fastighetsreglering, Åstorp 2 och Åstorp 4
8	Köpeavtal 3D-fastighet Fredriksdal/Hammarby Gård
9	Överenskommelse om fastighetsreglering, 3D Kristinebergs Slott
10	Arrendeavtal Åstorp 2
11	Skiss bussdepå Fredriksdal samt tidplan
12	Köp byggnader Persikan 5 samt dödning tomträtt
13	Avtal, dödning tomträtter Kristinebergs Slott 11 och 1:3 samt fastighetsreglering Kristinebergs Slott 10
14	Köp byggnader och anläggningar Tranbodarna, Södermalm 7:5 och 7:6

- 15 Köp byggnader och anläggningar Södermalm 3:21 vid Hornsbruksgatan
- 16 Skiss bussdepå Kristinebergs Slott
- 17 Tidplan Kristinebergs Slott
- 18 Skiss spårvägmuseum, Hjorthagen 1:3
- 19 Köpeavtal spårvägmuseum Hjorthagen 1:3
- 20 Arrendeavtal provisorisk bussdepå, Frihamnen

BILAGEFÖRTECKNING

Bilaga	Innehåll
1	Genomförandeavtal, G1
2	Genomförandeavtal, G2
3	Avtal om ansvar för drift, underhåll, reinvesteringar mm i anslutning till tunnelbanan, det sk ”Mullvadsavtalet”
4	Köpeavtal Herbariet 3
5	Köpeavtal Råcksta 1:10
6	Köpeavtal Åstorp 4
7	Överenskommelse om fastighetsreglering, Åstorp 2 och Åstorp 4
8	Köpeavtal 3D-fastighet Fredriksdal/Hammarby Gård
9	Överenskommelse om fastighetsreglering, 3D Kristinebergs Slott
10	Arrendeavtal Åstorp 2
11	Skiss bussdepå Fredriksdal samt tidplan
12	Köp byggnader Persikan 5 samt dödning tomträtt
13	Avtal, dödning tomträtter Kristinebergs Slott 11 och 1:3 samt fastighetsreglering Kristinebergs Slott 10
14	Köp byggnader och anläggningar Tranbodarna, Södermalm 7:5 och 7:6
15	Köp byggnader och anläggningar Södermalm 3:21 vid Hornsbruksgatan
16	Skiss bussdepå Kristinebergs Slott
17	Tidplan Kristinebergs Slott
18	Skiss spårvägsmuseum, Hjorthagen 1:3
19	Köpeavtal spårvägsmuseum Hjorthagen 1:3
20	Arrendeavtal provisorisk bussdepå, Frihamnen

Bilaga 3 till huvudavtal upprättat 2008-01-15

Stockholms kommun genom storstockholmsberedningen och Stockholms läns landsting genom förvaltningsutskottets förhandlingskommitté träffade den 19 oktober 1981 ett avtal om reglering av ägande- och nyttjanderätter avseende tunnelbanan i Stockholm (regleringsavtalet). Enligt 1 § regleringsavtalet överlät kommunen till landstinget all rätt kommunen har till underbyggnad och övriga delar av tunnelbanesystemet enligt en såsom bilaga till avtalet fogad förteckning. Enligt 2 § regleringsavtalet gav kommunen landstinget rätt att nyttja erforderlig mark och erforderliga utrymmen för de enligt 1 § överlåtna anläggningarna. De delar av kommunens tunnelbaneanläggningar som inte övergick till landstinget enligt 1 § upplät kommunen till landstinget enligt 4 § samma avtal.

I 5 § tredje stycket regleringsavtalet stadgas att kommunen och landstinget skall träffa särskild överenskommelse beträffande handhavandet och bekostandet av förvaltning, underhåll, belysning och renhållning för det till tunnelbanan hörande anläggningarna, vilka jämväl nyttjas till annat ändamål. I en av parterna i anslutning till regleringsavtalet gemensamt utarbetad promemoria den 7 oktober 1981 uttalas att parterna i samband med den särskilda överenskommelsen skall bestämma den fysiska avgränsningen av den enligt regleringsavtalet 1 och 4 §§ överlåtna respektive upplåtta egendomen.

I enlighet härmed har Stockholms kommun genom dess trafik- och renhållningsnämnd, nedan kallad staden samt AB Storstockholms Lokaltrafik och Stockholms läns landsting, nedan kallat landstinget, träffat följande

AVTAL

om handhavandet och bekostandet av förvaltning, underhåll, belysning, renhållning samt förnyelse av de till tunnelbanan hörande anläggningarna, vilka jämväl nyttjas till annat ändamål.

§ 1 Avgränsning

Avgränsningen av i denna överenskommelse avseende tunnelbaneanläggningar och de utrymmen inom tunnelbaneanläggningarna som nyttjas jämväl för andra ändamål som kommunene har att tillgodose framgår i huvudsak av bifogad förteckning med ritningsbilagor, bilaga 1. Den exakta avgränsningen av tunnelbaneanläggningarna sker i enlighet med regleringsavtalet mellan Stockholms kommun (staden) och Stockholms läns landsting (landstinget).

§ 2 Ansvarsfördelning

De anläggningar/ytor som avtalet avser är belägna inom och anslutning till de i bilaga 1 förtecknade tunnelbanestationerna. Ritningar över landstingets anläggningar har upprättats och bilagts avtalet. På ritningarna anges den ansvarsfördelning som skall gälla mellan parterna inom landstingets anläggningar och på till dessa anläggningar anslutande anläggningar/ytor med delat nyttjande.

I tabell nedan definieras de begrepp som används i ritningarna.

Anläggningsansvar	<p>Ansvarar för all fast och lös egendom innefattande bl.a. bärande konstruktioner och stommar inklusive tätskikt. Part med anläggningsansvar bekostar investeringar och reinvesteringar för egna delar.</p> <p>I anläggningsansvaret ingår också förvaltningsansvar och skötselansvar om inte annat regleras i de objektsspecifika ritningsbilagorna.</p>
Förvaltningsansvar	<p>Ansvarar för och bekostar drift och underhåll av stomkompletteringar inklusive beläggningar, belysning, värme, vatten och el. Ansvaret innebär också att part ansvarar för upplåtelse och uppbär samtliga intäkter.</p>
Skötselansvar	<p>Ansvarar för och bekostar vinterväghållning, städning och barmarksrenhållning. Krav på samråd med anläggningsansvarig part.</p> <p>Ansvarar för och bekostar sanering av klotter och illegal affischering.</p> <p>Saneringsmetod och använda medel skall godkännas av anläggningsansvarig part.</p>

§ 3 Servitut mm

I enlighet med Regleringsavtalet medger staden - såvitt det tillkommer staden - landstinget rätt att nyttja mark och utrymmen som erfordras för de till landstinget överlåtna/upplåtna och på ritningsbilagorna avgränsade anläggningarna. Parterna är överens om att landstingets rätt i första hand skall säkras genom fastighetsbildningsservitut. Parterna skall i den planerade samarbetsgruppen från fall till fall undersöka möjligheten att alternativt bilda 3D-fastighet. I de fall dessa åtgärder ger upphov till förrättningskostnader skall landstinget i enlighet med Regleringsavtalet svara för dessa.

Inför landstingets ansökan om fastighetsbildningsservitut skall parterna gemensamt slutligen fastställa gränssnittet för bärande konstruktioner och stommar inklusive tätskikt mellan parternas anläggningar. Detta gränssnitt skall sedan ligga till grund för omfattningen av landstingets servitut men inte påverka ansvarsfördelningen mellan parterna enligt ritningsbilagorna. Parterna förbinder sig att, om inte annat överenskoms, tillse att omfattningen av servitut inte strider mot ritningsbilagorna. Föranleder det fastställda gränssnittet en påverkan av betydelse för ansvarsfördelningen mellan parterna för en anläggning skall dock ritningsbilagan för anläggningen justeras i motsvarande mån.

Part skall ha rätt att bibehålla, inspektera och utföra erforderliga underhållsarbeten för sådana part tillhöriga ledningar eller kablar, som är placerade eller efter överenskommelse med motparten kan komma att placeras i de anläggningar/ytor som omfattas av avtalet.

§ 4 Skrapgaller

För dörrpartier med intilliggande skrapgaller i gränsen mellan parternas anläggningar svarar landstinget.

§ 5 Övertagande av avtal

Parterna är överens om att med ansvaret för en anläggning/yta skall följa de nyttjanderätts-, drift- och skötselavtal som är att hänföra till anläggningen/ytan. Part övertar därvid rättigheter och skyldigheter enligt avtalen fr o m detta avtals ikraftträdande. Parterna skall snarast efter avtalets ikraftträdande gemensamt inhämta samtycke till partsbyte.

För den händelse någon motpart inte skulle medge partbytet, skall, intill dess att avtalet ifråga upphör att gälla, landstinget eller staden kvarstå som part i avtalet. Den part, staden eller landstinget, som är ansvarig för den anläggning som avtalet ifråga är att hänföra till, skall dock svara för den kvarstående partens förpliktelser enligt avtalet samt överta samtliga där- emot korresponderade rättigheter.

§ 6 Energiförsörjning

Med anläggningsansvar i § 2 följer ansvar för kostnader för elabonnemang och kostnader för elförbrukning.

Medför ansvarsfördelningen enligt § 2 att en ny part skall svara för ett befintligt abonnemang skall den parten svara för eventuella omkopplingskostnader.

§ 7 Förändrade förhållanden

Föranleder ny-, till- eller ombyggnad eller andra ändrade förhållanden en påverkan av betydelse för ansvarsfördelningen mellan parterna för en anläggning skall ritningsbilagan för anläggningen justeras. Den nya ritningen skall för att gälla vara skriftligen godkänd av båda parter.

För framtida anläggningar skall avtalet kompletteras med nya av båda parter godkända ritningsbilagor.

§ 8 Ekonomisk reglering

Med undantag av landstingets ansvar för förrättningskostnader enligt § 3 är parternas samtliga ekonomiska mellanhavanden hänförliga till de frågor som detta avtal avser slutligen reglerade genom parternas Huvudavtal upprättat 2008-01-15.

§ 9 Ikraftträdande m m

Detta avtal som är bilaga till parternas Huvudavtal upprättat 2008-01-15 träder ikraft samtidigt med ikraftträdandet av parternas Huvudavtal.

Genom detta avtals ikraftträdande upphör samtliga parternas avtal och överenskommelser om ansvar för underhåll m m av de anläggningar som omfattas av avtalet att gälla. De avtal och överenskommelser som upphör att gälla anges i bilaga 2.

Part får inte överlåta sina rättigheter eller skyldigheter på annan utan den andra partens skriftliga godkännande.

Om förutsättningarna för detta avtal väsentligen förändras äger part uppta förhandlingar om ändring av avtalet.

Detta avtal har upprättats i 3 exemplar varav parterna tagit varsitt.

Stockholm den

Stockholms kommun genom
trafik- och renhållningsnämnden

.....

Stockholm den

Stockholms läns landsting

.....

AB Storstockholms Lokaltrafik

.....

Bilaga 1 till huvudavtal upprättat 2008-01-15

Staden avser att.... (*beskrivning av projektet*). Projektet kommer bl a att beröra befintlig tunnelbaneanläggning genom(*beskrivning av hur tunnelbaneanläggningen påverkas, överdäckningar eller liknande*)

För projektet har framtagits detaljplan för kv xx, Dp 0000/skall framtas detaljplan för kv xx.

Den befintliga tunnelbaneanläggningen ägs av Stockholms läns landsting.

Mellan Stockholms kommun genom dess xxxnämnd, nedan kallad Staden, och Stockholms läns landsting/AB Storstockholms Lokaltrafik, nedan kallat Landstinget, har träffats följande

GENOMFÖRANDEAVTAL G1

Medgivande

§ 1

Landstinget medger, på de villkor som framgår av detta avtal, staden rätt att ta i anspråk del av tunnelbaneanläggningen för att anlägga, bibehålla, nyttja och underhålla den i bilaga 1 redovisade*ex grundläggningen med konstruktioner för de överdäckningar som staden avser att anlägga.*

Stadens anläggnings- och installationsarbeten skall utföras på så sätt att dessa inte äventyrar tunnelbaneanläggningarnas bärighet, fortbestånd eller livslängd.

§ 2

Landstingets rätt att disponera stadens mark för tunnelbaneanläggningen regleras i ett mellan staden och landstinget den 19 oktober 1981 särskilt träffat avtal, det s k Regleringsavtalet.

Staden förbinder sig att i samband med upplåtelse eller överlåtelse av fastigheter inom planområdet säkerställa innehållet i Regleringsavtalet i överlåtelse- eller upplåtelsehandlingen för respektive fastighet.

Detta avtal skall gemensamt med Regleringsavtalet och det mellan parterna den....2007 träffade Mullvadsavtalet ligga till grund för och fogas till förrättningshandlingarna vid en blivande lantmåteriförrättning som säkerställer tunnelbaneanläggningarna inklusive skyddszon inom planområdet.

Landstinget skall genom förrättningen tillförsäkras rätt att i erforderlig omfattning anlägga, bibehålla, nyttja och underhålla installationer, infästningar o dyl för tunnelbaneverksamheten i omgivande konstruktioner.

Utförande och granskning

§ 3

Staden förbinder sig att följa landstingets säkerhets- och planeringsrutiner för spåranläggningar samt att bedriva anläggnings- och byggnadsarbetena enligt de allmänna föreskrifter som gäller för arbeten inom och invid tunnelbaneanläggningar. *(vilka föreskrifter m m som åsyftas måste preciseras)*

Där trafikantutrymmena, som exempelvis plattformarna o dyl, påverkas av anläggnings- och byggnadsarbetena förbinder sig staden att tillse att återställning sker av dessa utrymmen till en standard likvärdig med den som gällde vid arbetenas påbörjande.

§ 4

Landstinget skall innan anbudsinfordran sker beredas tillfälle att ta del av förfrågningshandlingar, ritningar, arbetsförfarande, arbetsmetod och material för de arbeten som skall utföras enligt detta avtal. Landstingets eventuella synpunkter skall lämnas inom 2 veckor från det att landstinget erhållit handlingarna. För det fall arbetena innebär bestående påverkan på tunnelbanans trafik- och trafikantfunktioner skall handlingarna godkännas av landstinget.

Kontroll, beredskap, samråd och besiktningar

§ 5

Arbetena skall för de delar som berör tunnelbaneanläggningarna kvalitetssäkras av staden enligt gällande normer och utföras efter samråd med landstinget, som också äger att på egen bekostnad kontrollera arbetena. Den dagliga kontrollen skall utföras av staden genom en byggledare som bekostas av staden och som skäligen kan godkännas av landstinget. Landstinget skall kallas till byggmöten, kvalitetsrevisioner och liknande.

Landstinget skall delta i syn-, del- och slutbesiktningar av de delar av entreprenaderna som skall överlämnas till landstinget eller landstinget i övrigt är berörd av. Innan besiktningar m m sker skall staden i skälig tid dock senast fjorton dagar innan skriftligen underrätta landstinget härom.

För de delar av entreprenaderna som skall överlämnas till landstinget eller landstinget i övrigt är berört av lämnar staden en tvåårig garanti.

Provisorier under byggnadstiden m m

§ 6

Tunnelbanestation xx skall under hela utbyggnadstiden vara öppen för trafikanter.

Staden svarar vid sina arbeten för att framkomligheten för trafikanterna säkerställs och att för trafikanterna erforderliga informationer och hänvisningsskyltar anordnas.

Provisorier för att bibehålla tunnelbanestationens funktion under arbetstiden skall anordnas och bekostas av staden.

Staden svarar även för att arbetena utförs på ett sådant sätt att i trafikutrymmena pågående verksamheter inte störs av buller och damm på ett sådant sätt att de inte kan nyttjas på ett ur arbetsmiljösynpunkt samt för trafikanterna avsett sätt.

Trafik under entreprenadtiden

§ 7

Tillåtligheten av trafikinskränkning under entreprenadtiden bestäms av landstinget med hänsyn till landstingets behov av egna arbetsinsatser och tidtabellsutrymme.

Landstinget förbehåller sig rätten, att om behov uppstår under ovanstående tidsperiod, prioritera åtgärder för att upprätthålla tunnelbanedriften före utförande av stadens anläggningsarbeten. Ersättning för försenings- eller stilleståndskostnader liksom följdkostnader föranledd av att landstinget inte kunnat tillhandhålla bevakningspersonal eller medge trafikinskränkning kommer inte att utgå från landstinget. Landstinget förbinder sig dock att verka för att störningar i Stadens arbeten inte uppstår

Dokument och arkiv

§ 8

Staden skall (dokumentera och) arkivera samtliga för projektet framtagna relationshandlingar.

Vid slutbesiktningen skall en omgång av relevanta relationshandlingar överlämnas till landstinget. Landstinget anger vilka handlingar som skall tillhandahållas av staden.

Säkerhet

§ 9

Staden har skyldighet att inhämta säkerhetsföreskrifter och ansvarar för att samtliga skyddsåtgärder vidtages som erfordras för att utföra arbeten inom tunnelbanans område. Med tunnelbanans område avses ett område på och invid tunnelbaneanläggning där arbeten kan föranleda störningar i tunnelbanetrafiken. Vid arbetenas utförande skall största försiktighet iakttas. Säkerheten i tunnelbanetrafiken får icke i något avseende äventyras. Alla arbeten skall därför utföras och bedrivs i enlighet med av landstinget lämnade anvisningar. Samråd om anpassning av tider m m kommer att ske mellan parterna.

Vid akut säkerhetsrisk eller om staden ej hör sammar landstingets anvisningar äger landstinget på stadens bekostnad åtgärda uppkomna fel för att återställa trafiksäkerheten.

Kostnader m m

§ 10

Samtliga verifierade, faktiska kostnader som uppkommer för landstinget med anledning av stadens utbyggnad skall bestridas av staden. Dessa kostnader inkluderar – men är icke

begränsade till – avhjälpande av uppkomna skador på landstingets egendom förorsakade av stadens vållande, besiktningar, bevakningar, kontroller och ersättningstrafik.

Landstinget skall för utförda arbeten redovisa och fakturera nedlagd tid och till timpriser etc enligt prislista (bilaga 1.).

Eventuella kostnadsbesparingar som uppkommer för staden genom nyttjande av tunnelbanans konstruktioner i samband med utbyggnaden tillfaller staden.

Trafikstörningar

§ 11

Om stadens arbeten orsakar trafikstörningar i tunnelbanetrafiken skall staden utge ersättning härför med ett belopp motsvarande för landstinget uppkommen och styrkt skada. Med trafikstörning skall även förstås planerat tågstopp i tunnelbanetrafiken överstigande 10 minuter vid varje tillfälle.

Drift och underhåll av stomkonstruktioner

§ 13

Då Staden skall vidta drift- och underhållsåtgärder eller reinvesteringar av utförda anläggningar enligt § 1 gäller detta avtal i tillämpliga delar.

Då landstinget påkallar sådan drifts- och underhållsåtgärd eller reinvestering av spåranläggningen som påverkar stadens anläggningar förbinder sig parterna att träffa avtal om genomförandet, varvid samråd skall ske senast tre månader före aktuell åtgärd.

Skador

§ 14

I den mån annat inte framgår av detta avtal svarar part för den skada som tillfogas annan part i enlighet med vad som framgår av gällande lagstiftning på skadeståndsrättens område.

Överlåtelse m m

§ 15

Vid överlåtelse eller upplåtelse med tomträtt av fastigheterna inom detaljplaneområdena skall staden tillförbinda ägaren eller tomträtthavaren att iakttaga bestämmelserna i detta avtal, inbegripet denna paragraf, varvid åsyftas den effekten att varje överlåtare i en framtida kedja av överlåtelser blir förpliktigad ålägga efterföljande ägare eller tomträtthavare att iakttaga bestämmelserna. Överlåtaren skall fullgöra åtagandet enligt detta stycke genom att intaga stycket med i sak oförändrad text i avtalet om överlåtelse av fastigheten eller tomträdden.

Staden skall i god tid innan överlåtelse eller tomträttsupplåtelse sker underrätta landstinget och landstinget om den planerade överlåtelser eller tomträttsupplåtelsen samt, sedan överlåtelser eller tomträttsupplåtelsen skett, snarast översända en bestyrkt avskrift av överlåtelsehandlingen eller tomträtskontraktet.

Tvist

§ 16

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

Giltighet

§ 17

Detta avtal är förfallet utan ersättningsrätt för någondera part om utbyggnaden inte

Detta avtal har upprättats och utväxlats i tre likalydande exemplar.

Stockholm den
Stockholms kommun genom
xxxxxxxxx-nämnden

Stockholm den
Stockholms läns landsting

.....

.....

Stockholm den
AB Storstockholms Lokaltrafik

.....

Bilaga 2 till huvudavtal upprättat 2008-01-15

Staden avser att anlägga (*beskrivning av arbetena*). Arbetena kan bl a komma att beröra tunnelbanans skyddszon. Med skyddszon avses det område kring en tunnelbaneanläggning där ingrepp som äventyrar anläggningens bestånd och fulla användbarhet inte får genomföras.

Den befintliga tunnelbaneanläggningen ägs av Stockholms läns landsting.

Mellan Stockholms kommun genom dess xxxnämnd, nedan kallad Staden, och Stockholms läns landsting/AB Storstockholms Lokaltrafik, nedan kallat Landstinget, har träffats följande

GENOMFÖRANDEAVTAL G2

Medgivande

§ 1

Landstinget medger, på de villkor som framgår av detta avtal, staden rätt att ta i anspråk del av tunnelbaneanläggningens skyddszon för att anlägga, bibehålla, nyttja och underhålla den i bilaga 1 redovisade*ex på arbete*

Stadens anläggnings- och installationsarbeten skall utföras på så sätt att dessa inte äventyrar tunnelbaneanläggningarnas bärighet, fortbestånd eller livslängd.

Utförande och granskning

§ 2

Staden förbinder sig att följa landstingets säkerhets- och planeringsrutiner för spåranläggningar samt att bedriva anläggnings- och byggnadsarbetena enligt de allmänna föreskrifter som gäller för arbeten inom och invid tunnelbaneanläggningar. (*vilka föreskrifter m m som avses måste preciseras*)

Landstinget skall innan anbudsinfordran sker beredas tillfälle att ta del av ritningar, arbetsförfarande, arbetsmetod och material för de arbeten som skall utföras enligt detta avtal. Landstingets eventuella synpunkter skall lämnas inom 2 veckor från det att landstinget erhållit handlingarna.

Kontroll, beredskap, samråd och besiktningar

§ 3

Arbetena skall för de delar som berör tunnelbaneanläggningarna kvalitetssäkras av staden enligt gällande normer och utföras efter samråd med landstinget, som också äger att på egen bekostnad kontrollera arbetena. Den dagliga kontrollen skall utföras av staden genom en

byggledare som bekostas av staden och som skäligen kan godtas av landstinget. Landstinget skall kallas till byggmöten, kvalitetsrevisioner och liknande.

Landstinget skall delta i slutbesiktning så snart arbeten som berör landstinget är avslutade. Kallelse skall ske skriftligen till landstinget minst fjorton dagar före slutbesiktning.

Trafik under entreprenadtiden

§ 4

Tillåtligheten av trafikinskränkning under entreprenadtiden bestäms av landstinget med hänsyn till landstingets behov av egna arbetsinsatser och tidtabellsutrymme.

Landstinget förbehåller sig rätten, att om behov uppstår under ovanstående tidsperiod, prioritera åtgärder för att upprätthålla tunnelbanedriften före utförande av stadens anläggningsarbeten. Ersättning för försenings- eller stilleståndskostnader liksom följdkostnader föranledd av att landstinget inte kunnat tillhandhålla bevakningspersonal eller medge trafikinskränkning kommer inte att utgå från landstinget. Landstinget förbinder sig dock att verka för att störningar i Stadens arbeten inte uppstår

Dokument och arkiv

§ 5

Staden skall (dokumentera och) arkivera samtliga för projektet framtagna relationshandlingar.

Vid slutbesiktningen skall en omgång av relevanta relationshandlingar överlämnas till Landstinget. Landstinget anger vilka handlingar som skall tillhandahållas av staden.

Säkerhet

§ 6

Staden har skyldighet att inhämta säkerhetsföreskrifter och ansvarar för att samtliga skyddsåtgärder vidtages som erfordras för att utföra arbeten inom skyddszonen. Vid arbetenas utförande skall största försiktighet iakttagas. Säkerheten i tunnelbanetrafiken får icke i något avseende äventyras. Alla arbeten skall därför utföras och bedrivas i enlighet med av landstinget lämnade anvisningar. Samråd om anpassning av tider m m kommer att ske mellan parterna.

Vid akut säkerhetsrisk eller om staden ej hör sammar landstingets anvisningar äger landstinget på stadens bekostnad åtgärda uppkomna fel för att återställa trafiksäkerheten.

Kostnader m m

§ 7

Vardera part skall bära sina kostnader som är hänförliga till utbyggnaden/projektet enligt detta avtal.

I den mån landstingets föreskrifter medför ett för staden dyrbarare utförande av anläggningen än annars hade varit fallet skall landstinget svara för den fördyringen.

Trafikstörningar

§ 8

Om stadens arbeten orsakar trafikstörningar i tunnelbanetrafiken skall staden utge ersättning härför med ett belopp motsvarande för landstinget uppkommen och styrkt skada. Med trafikstörning skall även förstås planerat tågstopp i tunnelbanetrafiken överstigande 10 minuter vid varje tillfälle.

Drift och underhåll

§ 9

Då Staden skall vidta drift- och underhållsåtgärder eller reinvesteringar av utförda anläggningar enligt § 1 gäller detta avtal i tillämpliga delar.

Då landstinget påkallar sådan drifts- och underhållsåtgärd eller reinvestering av spåranläggningen som påverkar stadens anläggningar förbinder sig parterna att träffa avtal om genomförandet, varvid samråd skall ske senast tre månader före aktuell åtgärd.

Skador

§ 10

I den mån annat inte framgår av detta avtal svarar part för den skada som tillfogas annan part i enlighet med vad som framgår av gällande lagstiftning på skadeståndsrättens område.

Tvist

§ 11

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

Giltighet

§ 12

Detta avtal är förfallet utan ersättningsrätt för någondera part om arbetena inte påbörjas senast.....

Detta avtal har upprättats och utväxlats i tre likalydande exemplar.

Stockholm den
Stockholms kommun genom
xxxxxxxxxnämnden

Stockholm den
Stockholms läns landsting

.....

.....

Stockholm den
AB Storstockholms Lokaltrafik

.....