

*Handläggare:
Anne Rundquist*

Landstingsstyrelsen

Överenskommelse mellan Stockholms läns landsting, AB Storstockholms lokaltrafik och Stockholms stad angående förvaltning och utbyggnad av kollektivtrafik-läggningar samt bostäder och arbetsplatser

Ärendet

AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) begär att landstingsfullmäktige godkänner huvudavtal med mellan landstinget, SL och Stockholms stad som reglerar förvaltning av kollektivtrafikanläggningar, utbyggnad av bostäder och arbetsplatser i anslutning till kollektivtrafikanläggningar samt köp och försäljning av fastigheter. Huvudavtalet reglerar övergripande överenskommelsen mellan parterna och de närmare förutsättningarna för överenskommelsens olika delar framgår av till huvudavtalet bifogade avtal. Avtalet går ofta under benämningen Medlingsavtalet.

Ärendet har beretts av LSF Juridik i samråd med LSF Ekonomi.

Förslag till beslut

Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta

att godkänna huvudavtal mellan Stockholms läns landsting, AB Storstockholms Lokaltrafik och Stockholms stad angående förvaltning av kollektivtrafikanläggningar, utbyggnad i anslutning till kollektivtrafikanläggningar och köp och försäljning av fastigheter

Bakgrund

SL:s beslut

Vid SL:s styrelsemöte den 19 februari 2008 beslutade SL för sin del att godkänna huvudavtal med bilagor mellan AB SL, Stockholms läns landsting och Stockholms stad och att hemställa att landstingsfullmäktige för egen del godkänner huvudavtalet. Vidare beslutade styrelsen att när

Bilagor

1. Protokollsutdrag, beslut i styrelsen för AB Storstockholms Lokaltrafik, 2008-02-19, § 23
2. Huvudavtal mellan Stockholms kommun, Stockholms läns landsting och AB Storstockholms lokaltrafik

godkännande från landstingsfullmäktige föreligger uppdra åt VD att vidta alla erforderliga åtgärder för att möjliggöra fullföljandet av huvudavtalet med bilagor inklusive underteckna och förvalta huvudavtalet som samtliga avtal och överenskommelser enligt bilageförteckningen.

Tidigare överenskommelser avseende tunnelbanan

Det finns ett flertal avtal och överenskommelser som reglerar ansvaret för kollektiv trafikanläggningarna fram till idag. Det viktigaste av dessa är Hörjelöverenskommelsen och Trafikavtalet från 1964, T-marksavtalet från 1967 och Regleringsavtalet från 1981.

Hörjelöverenskommelsen och Trafikavtalet gav landstinget den juridiska rätten att nyttja den anläggning som överfördes från staden för trafikändamål, d.v.s. rätt att bedriva tunnelbane-, spårvägs- och annan kollektivtrafik inom staden. Sammanfattningsvis reglerar avtalen ägande- och nyttjanderättsfördelning mellan staden och landstinget på följande sätt

- Staden äger alla fastigheter.
- Förvärv av nya fastigheter som helt eller delvis erfordras för trafiksystemet verkställs av staden i samråd med landstinget.
- Staden upplåter till landstinget dispositionsrätt för kollektivtrafikanläggningar.

Dessa tre avtal utgör den historiska grunden för hur kommun och landstinget ska samverka kring kollektivtrafiken inom Stockholm.

Redan vid tidpunkten för Trafikavtalet var parterna medvetna om att regleringen skulle bli svår att genomföra i praktiken. Orsaken till detta var att den fastighetsrättsliga lagstiftningen inte kunde erbjuda en godtagbar lösning på frågor som uppstod vid en sådan ägande- och nyttjanderättsreglering som det här var fråga om. 1981, inför förlängningen av Hörjelöverenskommelsen, togs därför beslut om ett gemensamt utredningsarbete för att hantera detta. Utredningsarbetet utmynnade i ett avtal mellan staden och landstinget om reglering av ägande- och nyttjanderätter avseende tunnelbana, mm – med giltighet från 1982. Regleringsavtalet avser enbart det gamla tunnelbanesystemet och syftade till att säkerställa att landstinget blir faktisk ägare av tunnelbanan - också juridiskt gentemot tredje man. Efter en lag som tillkom i början av 2000-talet möjliggjordes emellertid att även anläggningar formellt kunde överföras. För att möjliggöra den formella överföringen av den gamla tunnelbanan var det nödvändigt att först precisera vad som ingår i de olika anläggningarna. Utomstående medlare utarbetade 2005 ett förslag till gränsdragning mellan landstinget och staden genom det så kallade

Mullvadsavtalet. Förslaget innefattade en reglering av ansvaret för skötseln och underhållet av tunnelbanestationerna och utrymmen i anslutning till stationerna. Något slutlig överenskommelse kom aldrig till stånd med staden.

I nuvarande överenskommelse ingår det så kallade Mullvadsavtalet som en del i huvudavtalet.

Arbetet med att ta fram ett nytt avtal som reglerar förutsättningarna för byggnation i anslutning till tunnelbaneanläggningarna och gränsdragning och förvaltning av anläggningarna har pågått under många år. Diskussioner har även pågått mellan staden och SL om utveckling och omvandling av bussdepåer inom Stockholm. Ett samarbetsavtal avseende bussdepåerna godkändes av SL:s styrelse 2003. Detta har nu inarbetats i huvudavtalet.

Bakgrund och motiv till tidsutdräkten är att det i olika sammanhang uppstått oklarheter om ansvarsfördelningen mellan landsstinget, SL och staden. Genom att nu träffa avtal om ett flertal utestående frågor har parterna kunnat enas om villkoren på sätt som reglerats i huvudavtalet med bilagor.

Nedan beskrivs först de olika frågorna som reglerats och därefter redogörs för avtalets ekonomiska konsekvenser.

Huvudavtalet

Huvudavtalet behandlar de generella principer som ska gälla mellan parterna i de olika delarna. De närmare förutsättningarna för det fortsatta samarbetet och detaljer i övrigt som bestämmer parternas mellanhavanden som t.ex. köpeskillingar för fastighetstransaktioner framgår av bilagorna till avtalet.

Avtalsparterna är å ena sidan landstinget och SL och å andra sidan staden. Nedan anges för enkelhetens skull enbart landstinget som part i de delar som avser byggnationer och förvaltningsansvar. I fråga om fastighetsöverlåtelse är det i huvudsak SL som är avtalspart.

Parterna har kommit överens om att bilda en särskild samarbetsgrupp som har till uppgift att minst två gånger om året informera varandra om pågående och nya projekt som berör parterna. Gruppen har enbart rådgivande funktion.

Byggande på och invid tunnelbanan

Behovet av mark för byggnation av bostäder och arbetsplatser ökar i takt med utvecklingen av näringslivet i och kring Stockholm. Därmed ställs också krav på att byggnation ska kunna ske på och i anslutning till den mark som används för tunnelbanans själva linjesträckningen liksom vid stationer och angränsande utrymmen. För att kunna bygga i anslutning till tunnelbanan krävs att byggnationen, under själva byggprocessen och efter färdigställandet, inte påverkar anläggningarna så att trafiken inte kan upprätthållas. Vidare måste byggnationerna ske på ett sätt så att den anpassas till den påverkan som tunnelbanan ofrånkomligt medför i form av buller vibrationer mm. För att åstadkomma detta har nu staden och landstinget kommit överens om hur ett sådant samarbete ska kunna tillgodose stadens behov av mark för utveckling av Stockholm och landstingets ansvar för befintliga anläggningar för att säkerställa medborgarnas behov av kollektivtrafik.

Enligt avtalet ska i parternas samarbetsgrupp informeras om behov av påbyggnad i anslutning till tunnelbanan dvs sådana byggprojekt som bedöms ta tunnelbaneanläggningar¹ i anspråk dvs. när man bygger nära eller på tunnelbanans konstruktioner. Staden har enligt huvudavtalet rätt till sådana byggnationer under förutsättning att tunnelbanans funktioner inte påverkas och landstinget hålls skadeslös. Landstinget medger att staden får utan ersättning bygga på tunnelbaneanläggningarna.

För att reglera förutsättningarna för hur byggnationens ska utföras ska i varje enskilt byggprojekt parterna teckna ett särskilt - genomförandavtal. Av huvudavtalet framgår vidare att staden, eller ansvarig byggherre, ska ansvara och bekosta de åtgärder som krävs för att säkerställa tunnelbaneanläggningarna. Eventuella förbättringsåtgärder som samtidigt utförs är dock landstinget ansvarigt för.

Vid byggnationer kan det alltid uppstå konsekvenser som inte varit förutsebara vilka genererar ytterligare kostnader som måste regleras. I huvudavtalet har parterna kommit överens om följande. Om den byggherre som staden satt i sitt ställe inte följer vad man kommit överens om i exploateringsavtal, genomförandavtal eller huvudavtalet ska staden ansvara för det. Detta ansvar gäller under projekteringstiden och längst under två år efter slutbesiktningen. Byggherren övertar därefter allt ansvar

¹ Med tunnelbaneanläggning avses bananläggningar med stationer och uppgångar samt tillhörande anläggningar för kollektivtrafiken

för drift och underhåll av de delar av tunnelbaneanläggningen som utnyttjas som bärande konstruktion för den nya bebyggelsen.

Särskilt viktigt är att reglera miljöansvaret vid byggnationer invid tunnelbaneanläggningar. Enligt miljöbalken har SL som verksamhetsutövare att vidta skyddsåtgärder för att nedbringa störningar från kollektivtrafiken till godtagbara nivåer. Detta ansvar bortfaller inte bara för att tunnelbaneanläggningen var först på plats eller en ny bostadsbebyggelse placerats eller utformats på ett olämpligt sätt ur störningssynpunkt.

Huvudavtalet syftar till att få till stånd en ordning där förebyggande åtgärder ska vidtas så att inte ny bebyggelse ska drabbas av olika miljöstörningar som tex. buller och vibrationer. Identifieras risker ska de beaktas och åtgärdas i planen för bebyggelsen. Genom att man i avtalet reglerat samarbetet mellan staden och landstinget, samarbetsgruppen, är avsikten att riskerna identifieras i ett tidigt skede och förebyggande åtgärder blir därigenom ett krav och en förutsättning för byggnationen. Syftet är alltså att krav inte ska uppkomma i efterhand men om så skulle ske är ansvaret för tillkommande åtgärder enligt avtalet enbart landstingets. Vid byggnationen gällande normer för t.ex. godtagbara störningsnivåer för buller kan med tiden förändras. Krav på åtgärder kan därför komma att riktas både mot fastighetsägaren och landstinget. SL som verksamhetsutövare och landstinget har ett särskilt ansvar för detta vilket kan påverka förutsättningarna för att bedriva tågtrafik.

Förvaltning av tunnelbaneanläggningar

Som inledningsvis angivits ingår i huvudavtalet det så kallade Mullvadsavtalet. Mullvadsavtalet reglerar övergripande ansvarsfördelningen mellan staden och landstinget för förvaltning, underhåll, renhållning och förnyelse av de till tunnelbanan hörande anläggningarna. Med anläggningar avses de till tunnelbaneanläggningarna hörande stationerna med angränsande utrymmen som gångtunnlar och uppgångar. Det är 84 stationer som berörs. Huvudavtalet innebär att landstinget och SL ensamt får ansvaret för skötsel, förvaltning och förnyelse för dessa utrymmen. För de ökade ekonomiska åtagandena erhåller landstinget en engångsersättning inom ramen för huvudavtalet.

Ytmässigt definieras landstingets ansvar på till avtalet bifogade ritningar. Dessa ritningar är dock inte så detaljerade så att de kan läggas till grund för en juridiskt godtagbar gränsdragning. Därför har sedan några år tillbaka en

genomgång av anläggningarna skett inkluderande både stationer och gränsdragningar för linjesträckningen för tunnelbaneanläggningar i övrigt. Detta arbete är nu nästan slutfört. Materialet ska när bearbetningen är slutförd skickas in för fastighetsrättsliga förrättningar. När förrättningarna är genomförda, vilket bedöms ta ett par år, blir landstinget registrerad i offentliga fastighetsregister som innehavare av här aktuella nyttjanderätter och eller äganderätter avseende det gamla tunnelbanesystemet.

Utveckling av service till trafikanterna

Landstinget ges enligt huvudavtalet en rätt att utnyttja tunnelbaneanläggningarna för att utveckla den kommersiella servicen till trafikanterna. Exempel på detta är det arbete som pågår i anslutning till flera stationer och som beskrivs som SL Mötesplats. För detta utgår ingen särskild ersättning till staden enligt huvudavtalet utan är en del av totalöverenskommelsen.

Fastighetsöverlåtelse och bussdepåer

Landstinget förvärvar från staden följande

- spårdepåerna i Vällingby, Nyboda och Hammarby (fastigheterna Åstorp, Herbariet, Räcksta)
- mark för bussdepåer i Lunda och Gubbängen (fastigheterna Skebo, Domnarvet)
- en fastighet i Hjorthagen för spårvägmuseet
- en 3D-fastighet² för ny depå i Hammarbyhamnen (fastigheten Fredriksdal)
- en 3D-fastighet för ny depå under Kristinebergs IP (fastigheterna Kristinebergs slott)
- mark för ny bussdepå i Värtan/Frihamnen

Staden förvärvar av landstinget

- Söderhallen (fastigheten Persikan)
- Hornsbergsdepån (fastigheterna Kristinebergs slott)
- anläggningar på Stadsgården och Hornsbruksgatan (fastigheterna Södermalm)

Genom förvärven och överlåtelseerna mellan staden och landstinget kan staden tillskapa nya byggrätter för ca 2000 bostäder och arbetsplatser för ca 3000 personer vid de nuvarande depåerna i Hornsberg och

² 3D-fastighet är en juridiskt bestämd del av en fastighet som finns idag tex. under jorden eller i luftrummet ovanför en byggnad på fastigheten och som innehavaren av en 3D-fastigheten äger.

Söderhallarna. SL ska som en del av huvudavtalet svara för samtliga kostnader som krävs för evakuering och sanering av markföroreningar vid Hornsbergsdepån.

Landstinget kommer att ersätta dessa depåer genom att bygga nya depåer i Södra Hammarbyhamnen och under Kristinebergs IP samt i Gubbängen och Lunda. Genom ett arrendeavtal får landstinget även rätt till en provisorisk depå och på sikt kommer en permanent depå att tillskapas i Värtan/Frihamnen.

Staden överläter en byggnad i Hjorthagen till spårvägmuseet som flyttas från Söderhallen. För ändamålet tillskapas en fastighet som kommer att inrymma byggnaden. Landstinget får av staden ersättning för ombyggnadskostnader liksom flyttkostnader. Därutöver svarar SL för de åtgärder som krävs för museets behov.

Anläggningar som i övrigt överläts till staden är den gamla stationen för Saltsjöbanan samt en kontorslokal vid Hornsbruksgatan vilka inte längre behövs för SL:s verksamheter.

Övrigt

Utöver ovan angivna överenskommelser regleras i huvudavtalet klagoranden om rätt att uppbära intäkter av reklam vid kollektivtrafikanläggningar, rätt till mark för likriktarstationer och ledningar i marken.

Avtalet kräver godkännande

Avtalet kräver godkännande av landstingsfullmäktige och kommunfullmäktige i Stockholms stad senast den 1 oktober för att bli giltigt mellan parterna.

Ekonomiska konsekvenser

Avtalets ekonomiska konsekvenser förknippas i allt väsentligt med reglering av fastighetsinnehav mellan Stockholms stad och SL, i första hand genom § 11 FASTIGHETSÖVERLÅTELSE, samt ersättning på 760 mkr enligt

§ 15 ERSÄTTNINGAR.

Genom avtalet överläter staden fastigheter till ett sammanlagt bedömt värde av 360 mkr enligt följande

- | | |
|------------------------------------|--------|
| • Herbariet 3 | 95 mkr |
| • Räcksta 1:10 | 70 mkr |
| • Åstorp 2, del av | 65 mkr |
| • Åstorp 4 | 15 mkr |
| • 3D-fastighet Fredriksdal | 80 mkr |
| • 3D-fastighet Kristinebergs Slott | 35 mkr |

Dessutom erlägger staden 760 mkr. Betalning sker med 300 mkr 2010-01-15 och 460 mkr 2012-01-15.

Samtidigt erhåller staden fastigheter till ett sammanlagt bokfört värde av 107 mkr enligt följande

- | | |
|--|--------|
| • Persikan 5 | 68 mkr |
| • Kristinebergs Slott 10 och 11 samt
Kristineberg 1:3 | 34 mkr |
| • Södermalm 7:5, 7:6 del av 7:84, 3:21 | 5 mkr |

Fastigheternas bedömda marknadsvärden uppgår sammanlagt till 1120 mkr: Persikan 190 mkr, Kristineberg 925 mkr samt Södermalm 5 mkr.

Som framgår av beskrivningen ovan uppstår realisationsvinster i samband med avyttring av fastigheterna till staden. Det beräknade överskottet uppgår till 1 013 mkr före reserveringar för miljöätgärder enligt § 11, såsom saneringskostnader med mera, vilka har beräknats till cirka 115 mkr. När i tiden realisationsvinsten uppstår är svårbedömt och avhängigt av planfrågor, fastighetsbildningsfrågor med mera.

Fastighetsöverlåtelse för övrigt framgår av § 12, vars ekonomiska effekter bedöms i allt väsentligt vara värdeneutralt, och § 13 som bedöms medföra positiva ekonomiska effekter på längre sikt.

Enligt § 12 EVAKUERING AV SPÅRVÄGSMUSÉET I KV PERSIKAN överläter staden en nybildad fastighet i Hjorthagen för Spårvägmuseets verksamhet till ett bedömt värde av 15 mkr samt erlägger 100 mkr för ombyggnad och upprustning av fastigheten i samband med anpassning till museets verksamhet.

I § 13 PROVISORISK OCH PERMANENT BUSSDEPÅ I VÄRTAN/FRIHAMNEN anges att staden ska verka för att SL inom en 10-årsperiod erhåller en 3D-fastighet för en permanent bussdepå. Marken ska tillhandahållas SL kostnadsfritt. Det bedömda värdet av fastigheten uppgår till 55 mkr.

Förutom de ovan beskrivna realisationsvinsterna medför avtalet en rad resultatmässiga effekter som sammantaget medför cirka 11 mkr/år i ökade kostnader. Beräkningen är dock preliminär och i vissa fall baseras på en försiktig bedömning av ekonomiska effekter enligt nedan.

§ 6 ETABLERING avser reglering av dels obetalda etableringsavgifter, dels framtida kostnadsfria upplåtelse- och nyttjanderätter i samband med kommande investeringar, vilket beräknas medföra minskade kostnader med 3 mkr/år.

I § 8 "MULLVADSAVTALET" regleras ansvarsfördelningen mellan parterna för reinvesteringar, drift och underhåll av tunnelbanans 84 stationer. Tidigare fakturerade SL staden för del av kostnaden. Dessa intäkter på cirka 10 mkr/år bortfaller.

Enligt § 9 REKLAM erhåller SLL och SL rätten att uppbära intäkter, preliminärt beräknade till cirka 2 mkr/år, av all reklam på kollektivtrafikanläggningar i Stockholm.

Av § 10 LIKRIKTARSTATIONER OCH LEDNINGAR följer att marken i stadens ägo som nyttjas för befintliga och tillkommande likriktarstationer upplåts till SL genom servitut eller nyttjanderätt utan ersättning vilket medför minskade kostnader med 1 mkr/år. Därutöver avskrivs krav avseende tidigare oreglerade arrenden.

§ 11 FASTIGHETSÖVERLÅTELSE medför att tomträttsavgälden på cirka 5,5 mkr upphör i och med att staden överläter fastigheter till SL.

Kostnaden för anläggandet av den provisoriska bussdepån som nämns i § 13 har preliminärt beräknats till cirka 12,5 mkr/år förutsatt att avskrivningstiden är 10 år.

Ytterligare smärre kostnader av engångskaraktär, såsom evakueringskostnader med mera, bedöms kunna tillkomma dock utan märkbara resultat effekter.

Beaktat de tidigare nämnda väsentliga realisationsvinsterna gör förvaltningen en sammanfattande positiv bedömning av avtalets ekonomiska konsekvenser.

Slutligen vill förvaltningen nämna att huvudavtalets godkännande medför att beslut i SL:s styrelse i december 2006 om köp av mark från staden för nya depåer i Lunda och Gubbängen kan realiseras. Ersättningen anses vara erlagd genom att huvudavtalet godkänns. Det bedömda värdet för fastigheten Gubbängen 1:1 är 38 mkr och 37 mkr för Domnarvet5/Skebo8. De sistnämnda är numera uppdelade i Domnarvet 5 och 48 samt Skebo 8 och 9.

Förvaltningens synpunkter

Överenskommelsen innebär att landstinget, SL och staden har kunnat klarlägga ett antal frågor som inte reglerats i samband med tunnelbanans tillkomst och i de flertal avtal som upprättats i samband med detta. Det gäller framförallt gränsdragningar och överenskommelser vid byggnationer på och invid tunnelbaneanläggningar och förvaltning och skötsel av stationer och angränsande utrymmen. Arbete kvarstår dock för att fastighetsrättsligt bestämma gränserna mellan staden och landstingets ansvar.

För att begränsa och förutse skadliga och kostsamma konsekvenser av byggnationer på och invid tunnelbaneanläggningar liksom miljöstörningar till följd av spårtrafiken är det mycket viktigt att arbetet i samverkansgruppen säkerställs. Samverkansgruppens syfte är att staden och landstinget gemensamt ska verka för att begränsa kostnadskrävande effekter av byggnationer. Rätt kompetens i gruppen är en nödvändig förutsättning för att efterleva intentionerna i huvudavtalet. Om inte nödvändiga förebyggande åtgärder för byggnationens anpassning till närheten till kollektivtrafikanläggningen förutses och blir en del av exploateringsavtal, detaljplan och genomförandeavtal trots att det visar sig i efterhand att så borde ha skett, ansvarar landstinget för nödvändiga åtgärder. Landstingets och SL:s intressen måste alltså noggrant bevakas. Av samma skäl måste stor vikt läggas vid utformandet av genomförandeavtalet som ska upprättas i varje enskilt fall. Risken för att normer ändras över tid och därmed kan generera nya krav som innebär att förutsättningarna för kollektivtrafiken kommer att påverkas är något som är svårt att förutse och som inte heller regleras i huvudavtalet.

Mot denna bakgrund och utifrån den sammanfattande bedömningen av de ekonomiska konsekvenserna som redogjorts för bör huvudavtalet med bilagor godkännas.

Mona Boström
Landstingsdirektör

Anne Rundquist
Chefsjurist