

*Handläggare:  
Anne Rundquist*

Landstingsstyrelsen

## **Uppdrag till AB Storstockholms Lokaltrafik angående förvaltningen av landstingsägda kollektivtrafik-anläggningar**

### **Ärendet**

Uppdrag till AB Storstockholms Lokaltrafik om att svara för förvaltningen av de landstingsägda kollektivtrafikanläggningarna.

### **Förslag till beslut**

Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta

*att* uppdra åt AB Storstockholms Lokaltrafik att svara för förvaltningen av de landstingsägda kollektivtrafikanläggningarna

*att* lägga AB Storstockholms Lokaltrafik ansvar att bekosta nödvändigt underhåll samt ny-, till- och ombyggnader av kollektivtrafikanläggningarna

*att* uppdra åt landstingsstyrelsen och AB Storstockholms Lokaltrafik att separat ta fram ett tilläggsavtal till avtalet från 1990 mellan Stockholms läns landsting och AB Storstockholms Lokaltrafik angående samordning, utbyggnad och drift av det kollektiva trafiksystemet inom Stockholms län m m och att ett sådant tilläggsavtal skall bygga på de principer som framgår av utkastet till "Avtal om kollektivtrafikanläggningar" i enlighet med bilaga 1

*att* uppdra åt landstingsstyrelsen att utreda om specifika ägardirektiv eller om konsekvensändringar ska göras i avtalet från 1990 mellan landstinget och AB Storstockholms Lokaltrafik för att reglera ansvaret för kollektivtrafikanläggningarna

*att* uppdra åt AB Storstockholms Lokaltrafik att med medverkan från landstingsstyrelsen där så erfordras tillse att nödvändiga ändringar och tillägg görs i dokument och bolagshandlingar – däribland bolagsordningen för AB Storstockholms Lokaltrafik – för att AB Storstockholms Lokaltrafik skall kunna svara för förvaltningen av de landstingsägda kollektivtrafikanläggningarna

#### Bilagor

1. Utkast till "Avtal om kollektivtrafikanläggningar"
2. Utredning kollektivtrafikanläggningar, rapport 2008-04-15 från Cepro AB

*att* uppdra åt landstingsstyrelsen att till AB Storstockholms Lokaltrafik utfärda fullmakt att företräda landstinget som ägare av kollektivtrafikanläggningarna

Landstingsstyrelsen beslutar för egen del under förutsättning av fullmäktiges beslut

*att* landstingsdirektören ges i uppdrag att utfärda en fullmakt för AB Storstockholms Lokaltrafik att företräda landstinget som ägare av kollektivtrafikanläggningar

### **Bakgrund**

Allt sedan det s k storlandstingets tillkomst i början av 1970-talet disponerar landstinget ett stort antal nyttjanderätter/fastigheter (fortsättningsvis används begreppen "anläggningar" och "kollektivtrafikanläggningar") som används för den kollektivtrafik, i första hand tunnelbanan, som AB Storstockholms Lokaltrafik bedriver på uppdrag av landstinget. Ansvaret omfattar också några få fastigheter (fortsättningsvis omnämns även dessa som "anläggningar" och "kollektivtrafikanläggningar"). Det praktiska förvaltningsarbetet med dessa anläggningar är idag uppdelat mellan landstinget och SL vilket ibland lett till oklarheter och ifrågasättande av om det ansvars- och arbetsmässiga gränssnittet är definierat på ett ändamålsenligt sätt. Landstingsstyrelsens förvaltning har därför, efter samråd med SL, genomfört en utredning med uppgift att kartlägga verksamheten, identifiera de problem som kan finnas och presentera förslag till förändringar. Utredningen har gjorts av Cepro AB i nära samverkan med landstingsstyrelsens förvaltning och SL (se [bilaga](#)).

För landstingets del består "ägandet" av kollektivtrafikanläggningar nästan uteslutande av nyttjanderätter, dvs rätt att nyttja en annan fastighetsägares mark för att bedriva kollektivtrafik. Landstingsägande av fastigheter i form av mark/byggnader är däremot sällsynt när det gäller de här aktuella anläggningarna. Det förekommer endast i ett fåtal fall. Nyttjanderätter utgörs av servitut (official- eller avtalsservitut) eller – när frivilliga överenskommelser inte har kunnat träffas med berörda fastighetsägare - av exproprierade nyttjanderätter. Det finns också exempel på att mark disponeras utan att det finns någon form av juridisk reglering. Eftersom det saknas en systematisk översikt eller register över landstingets kollektivtrafikanläggningar går det för närvarande inte att säga hur många de är men sannolikt handlar det om ca 2 000 st.

De kollektivtrafikanläggningar som landstinget disponerar eller "äger" avser i första hand tunnelbanan men även Nockebybanan och Tvärbanan. När det

gäller Citybanan ska stationerna ägas av landstinget.

Kollektivtrafikanläggningarna för Roslagsbanan, Lidingöbanan, Saltsjöbanan ägs samtliga av SL medan pendeltågsanläggningarna ägs av staten genom Banverket eller Jernhusen AB. SL äger pendeltågsdepån i Södertälje och Upplands-Bro. När det gäller busstrafiken äger landstinget inga anläggningar vilket däremot SL gör t.ex. fastigheter för bussdepåer.

Landstingets "ägande" av kollektivtrafikanläggningarna finns dokumenterat i antal överenskommelser och avtal med början i mitten av 1960-talet. En närmare beskrivning av dessa överenskommelser och avtal, vars huvudsakliga syfte är att reglera gränsdragningsfrågor gentemot i första hand Stockholms stad, återfinns i den bilagda konsultrapporten.

Den formella grunden för ansvars- och uppgiftsfördelningen mellan landstinget och SL vad gäller mark- och fastighetsfrågor är det avtal som tecknades 1976 på vilket 1990 års nu gällande avtal bygger. Avtalets syfte är tydliggöra det ansvarsmässiga gränssnittet, generellt sett, mellan landstinget och SL vad gäller samordning, utbyggnad och drift av det kollektiva trafiksystemet. Det är således fler frågor än de som gäller mark och fastigheter som tas upp i avtalet.

Enligt avtalet ska landstinget ombesörja anskaffning av mark vid utbyggnad av tunnelbana och andra fasta anläggningar för kollektiv trafik samt att biträda SL vid anskaffande av mark för SLs fasta driftanläggningar, exempelvis depåer och verkstäder. SL ska, efter beslut av landstinget, projektera och bygga tunnelbana, anskaffa material och utrustning för kollektivtrafiken, handha och bekosta planläggning, projektering och utförande samt att anskaffa mark för fasta driftanläggningar.

Av avtalet framgår också att landstinget, utan ersättning, till SL ska upplåta, *"dels till landstinget upplåtna tunnelbane-, spårvägs- och övriga trafikanläggningar, dels de anläggningar landstinget utfört, förvärvat eller eljest innehar för den i detta avtal omfattande kollektiva trafiken, dels ock all den rätt till mark i övrigt erforderlig för SL:s verksamhet som landstinget anskaffat eller enligt detta avtal skall anskaffa för SL:s verksamhet"*.

Av sammanställningen nedan framgår översiktligt hur ansvaret fördelar sig mellan landstinget och SL vad gäller arbetet med anläggningarna. Avsteg från denna fördelning kan dock förekomma i enskilda fall.

<u>Huvudprocesser</u>	<u>Landstingets ansvar</u>	<u>SLs ansvar</u>
<i>Utbyggnad av kollektivtrafikanläggningar</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Anskaffning av erforderlig mark samt andra rättigheter och tillstånd</li> <li>- Tillhandahålla olika former av stöd t.ex. i arbetet med detaljplaner och i samband med löpande uppföljning av arbetet</li> <li>- Delta vid slutbesiktning</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Projektering av utbyggnader</li> <li>- Genomförande av utbyggnader efter anskaffning av mark, tillstånd, mm</li> <li>- Delta vid slutbesiktning</li> </ul>
<i>Utveckling/modernisering av befintliga kollektivtrafikanläggningar</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Medverka i de fall markanskaffning eller ändring av ändamål i nyttjanderätt erfordras</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Arbetet genomförs av SL från projektering till genomförande och slutbesiktning</li> </ul>
<i>Om- eller utbyggnad i kollektivtrafikanläggnings närområde på initiativ av annan part</i>	<p>Ägaransvar och fastighetsjuridiska frågor avseende</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Precisering av stadens och byggherrens ansvar för påverkan på anläggning och trafik – enligt särskild avtalsmall</li> <li>- Regelbunden uppföljning av genomförandearbetet</li> <li>- Slutbesiktning</li> </ul>	<p>Tekniska frågor avseende</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Precisering av stadens/byggherres ansvar för påverkan på anläggning och trafik (enligt särskild avtalsmall)</li> <li>- Regelbunden uppföljning av genomförandearbetet</li> <li>- Slutbesiktning</li> </ul>
<i>Drift- och underhåll av befintliga kollektivtrafik-anläggningar</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- I detta arbete deltar normalt inte landstinget</li> </ul>	<p>Arbetet genomförs av SL och avser i huvudsak:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- förebyggande underhåll enligt särskild underhållsplan</li> <li>- avhjälpande underhåll</li> </ul>

Hos landstinget hanteras frågor rörande kollektivtrafikanläggningarna av landstingsstyrelsens förvaltning. Arbetet sköts av en (1) person som har följande huvudsakliga arbetsuppgifter.

- Företräda landstinget som ägare av kollektivtrafikanläggningar – t.ex. i samband med olika kontakter med externa intressenter
- Ombesörja anskaffning av erforderlig mark samt andra rättigheter och tillstånd
- Ansvara för servitutssäkring av anläggningar i den gamla tunnelbanan
- Kontroll av grundvattennivån i tunnelbaneanläggningarnas närområde
- Svara på remisser angående detaljplaner
- Företräda landstinget i lantmåteriförrättningar
- Utforma och förhandla samtliga i detta sammanhang relevanta avtal

Inom SL är flera enheter/avdelningar involverade i arbetet med kollektivtrafikanläggningarna. I första hand gäller det fastighetsavdelningen, banavdelningen och inte minst den direkt under VD inrättade nya enheten som ansvarar för fastighetsutveckling. Den sistnämnda enheten, som f n består av sju personer, ska framför allt arbeta med strategisk fastighetsplanering i tidiga skeden, kommersiell utveckling av fastigheter, plan-, lantmåteri-, avtals- och tillståndsfrågor samt köp och försäljning av fastigheter. Enheten är i en etableringsfas vilket innebär att dess närmare roll och inriktning kommer att formas successivt.

### **Förvaltningens förslag**

#### *Problembeskrivning*

Vid de intervjuer som gjorts av konsulterna har ett antal problem framkommit som är förknippade med nuvarande organisation och ansvarsfördelning mellan landstinget och SL. Problembeskrivningen i sin helhet framgår av bilagd rapport. Några av synpunkterna som förts fram sammanfattas nedan.

- Avtalet mellan SL och SLL är tänkt att tydliggöra respektive parts ansvar för kollektivtrafiken. Flera av intervjupersonerna nämnde dock att denna i praxis har förändrats.
- Det tudelade ansvaret skapar otydlighet gentemot aktörer i omvärlden. Exempelvis är det inte klart vem kommunernas representanter eller en byggherre ska vända sig till i olika frågor.
- Det finns olika uppfattningar i ett antal viktiga frågor relaterade till vad arbetet med kollektivtrafikanläggningar ska inriktas på. Detta gäller t.ex. synen på hur anläggningarna bör utvecklas, t ex vad gäller utbudet av olika slags service till resenärerna.

- Det saknas en samlad bild av vilka anläggningar som landstinget och SL äger eller disponerar.
- Dagens situationen präglas av tröga processer. En av orsakerna är det delade ansvaret. Även andra faktorer såsom resursbrist medför att vissa saker kan dra ut på tiden.
- Det är ett problem att endast en person inom landstingsstyrelsens förvaltning står för landstingets kompetens på området och ansvarar för de förhållandevis omfattande åtgärder som krävs från landstingets sida. Sårbarheten blir därmed betydande.

#### *Förändrad ansvars/arbetsfördelning för kollektivtrafikanläggningarna*

Probleminventeringen bekräftar behovet av att förändra nuvarande arbets/ansvarsfördelning mellan landstinget och SL. Däremot har inga skäl framkommit som motiverar ändring vad gäller det formella ägandet av kollektivtrafikanläggningarna. Det formella ägandet är inte av avgörande betydelse för att lösa de problem som påvisats under kartläggningsfasen och motiverar därför inte det omfattande och tidsödande arbete som en ägarförändring skulle kräva. Förvaltningen föreslår därför att kollektivtrafikanläggningarna som idag ägs av landstinget även i fortsättningen formellt ska ägas av landstinget.

I den utredning som utförts har tre olika alternativ studerats avseende ansvars- och arbetsfördelningen mellan landstinget och SL. Det alternativ som förvaltningen förordar innebär en långtgående decentralisering till SL. Bolaget övertar hela det operativa ansvaret för de förvaltningsåtgärder som kollektivtrafikanläggningarna kräver och SL får också i uppdrag att i landstingets namn agera som ägare av anläggningarna. De konkreta arbetsuppgifter som landstingsstyrelsens förvaltning för närvarande ansvarar för – och som har beskrivits ovan – övergår således till SL.

I frågor som av landstinget bedöms som strategiskt viktiga ska dock landstinget även i fortsättningen ges insyn och ska också – om så bedöms lämpligt – kunna ha en mer aktiv roll t ex i samband med större förhandlingar. Exempel på sådana strategiska frågor är stora projekt som Citybanan, utbyggnad av tvärbanor och nya tunnelbanesträckningar. Ett konkret fall på den sistnämnda punkten är den planerade tunnelbaneförlängningen från Odenplan mot Solna som har direkta samband med uppförandet av det nya universitetssjukhuset, NKS. Strategiska frågor kan även avse projekt som landstinget av olika skäl bedömer som särskilt "risktunga". Större investeringar är ett annat exempel och för dessa finns redan en etablerad berednings- och beslutsprocess. I frågor av här exemplifierad art är det viktigt att landstinget kan delta ur såväl ekonomisk verksamhetsfokus. Detta gäller inte enbart i slutskedet inför t ex ett politiskt beslut utan löpande under hela den aktuella frågans beredning.

Exakt i vilka frågor landstinget ska ha insyn och en mer aktiv roll i förhandlings- och/eller beredningsprocessen får avgöras löpande och förvaltningen föreslår att dessa diskussioner förs i en särskild för ändamålet inrättad samverkansgrupp mellan landstinget och SL. Samverkansgruppen bör dessutom vara det forum varifrån det praktiska arbetet i aktuella frågor leds och ibland även utförs. Gruppen bör bestå av chefstjänstemän (totalt 4-6 personer) från landstinget och SL.

Förvaltningen delar konsultrapportens bedömning att den ovan beskrivna nya ansvars- och arbetsfördelningen mellan landstinget och SL ger förutsättningar för en mer effektiv hantering av olika frågor rörande kollektivtrafikanläggningarna. De operativa frågorna integreras med andra i sammanhanget relevanta spörsmål rörande kollektivtrafiken som SL ansvarar för. Dessutom kommer sårbarheten att minska och den delvis bristande samsyn som rått mellan landstinget och bolaget bör kunna elimineras dels genom att landstinget klart uttrycker sina ambitioner i olika frågor (se nedan om styrformer) och genom den löpande dialog som ska ske i samverkansgruppen.

Den nya ansvars- och arbetsfördelningen föreslås införas fr o m den 1 januari 2009. Några skattemässiga effekter bedöms inte uppstå och inte heller några ekonomiska konsekvenser som behöver påverka landstingets tillskott till SL eller budgeten för landstingsstyrelsen.

#### *Kompetens och resursbehov*

Den här föreslagna modellen för arbetet med kollektivtrafikanläggningarna innebär att landstinget även fortsättningsvis bör ha tillgång till viss generell kompetens i frågor som kan bli aktuella rörande kollektivtrafikanläggningarna. All specialistkompetens koncentreras till SL. Det gäller bl.a. riskanalyser i samband med ut- eller ombyggnad av kollektivtrafikanläggningar, trafikanläggningarnas miljöpåverkan, lagar och regler som styr i samband med byggande av nya anläggningar samt olika fastighetsrättsliga regleringar som gäller för kollektivtrafikanläggningarna.

Förvaltningens bedömning är att det behövs resurser motsvarande en (1) person med uppgift att vara "verksamhetscontroller" rörande kollektivtrafikanläggningarna. Av i första hand sårbarhetsskäl är det lämpligt att arbetsuppgifterna fördelas på ett par personer. Den controllerkompetens inom ekonomi och investeringar som redan finns inom förvaltningen är väsentlig som komplement.

I och med att SL kommer att hantera den stora merparten av arbetet med kollektivtrafikanläggningarna krävs att bolaget har specialistkunskap inom ett

antal områden (se bilagd rapport). Denna kompetens finns i stor utsträckning redan idag och i vad mån kompletteringar måste ske får bedömas av SL.

### *Anpassning av styrformer*

Uppdraget till SL att förvalta de landstingsägda kollektivtrafik-anläggningarna föreslås bli reglerat i ett tillägg till avtalet från 1990 mellan landstinget och SL.

Även om förvaltningen nu inte gjort någon heltäckande genomgång av 1990 års avtal kan konstateras att avtalet inte längre är relevant i alla delar, vilket inte är så märkligt med tanke på att det gått mer än 30 år sedan det ursprungliga avtalet upprättades 1976 på vilket 1990 års avtal bygger. Avtalets bristande "modernitet" gör det, enligt förvaltningen, olämpligt att ta in frågan om förvaltningen av kollektivtrafikanläggningarna där. I valet mellan ett helt nytt avtal som endast berör anläggningarna eller tillägg till avtalet förordar förvaltningen att tillägg till 1990 års avtal görs. Sedan en tid tillbaka är det dock inte den form av styrning av sina bolag som landstinget använt sig av utan avtalsformen har i princip övergivits. Istället regleras förhållandena mellan bolagen och landstinget genom generella och specifika ägardirektiv. En utredning förordas därför av förvaltningen för att anpassa innehållet i 1990 års avtal, inkluderande nu föreslaget utkast till tilläggsavtal, till vad som är väsentligt för förhållandena mellan landstinget och SL idag. Utgångspunkten bör vara att avtalet, om inte särskilda skäl talat däremot, ska ersättas av specifika ägardirektiv. Av särskild betydelse är att beakta det beslut som fattats av landstingsfullmäktige den 7 oktober 2008 om specifika ägardirektiv för SL (LS 0509-1609).

### **Utkast till tillägg till 1990 års avtal avseende kollektivtrafikanläggningar**

Inledningsvis bör i avtalet fastställas att tilläggsavtalet reglerar ansvar och förvaltning av de kollektivtrafikanläggningar som landstinget idag har juridiskt ansvar för. Även om uppdraget omfattar ett fåtal av landstingets ägda registerfastigheter anges i rubriken till avtalet att det gäller kollektivtrafikanläggningar eftersom de är av störst betydelse och omfattning. För landstingets del består "ägandet" av kollektivtrafikanläggningar nästan uteslutande av nyttjanderätter, dvs rätt att nyttja en annan fastighetsägares mark för att bedriva kollektivtrafik. Landstingsägande av fastigheter i form av mark/byggnader är däremot sällsynt när det gäller de här aktuella anläggningarna. Det förekommer endast i ett fåtal fall. Nyttjanderätter utgörs av servitut (official- eller avtals servitut) eller – när frivilliga överenskommelser inte har kunnat träffas med berörda fastighetsägare - av exproprierade nyttjanderätter. Det finns också exempel på att mark disponeras utan att det finns någon form av juridisk reglering.



I de delar som frågor regleras i tilläggsavtalet kommer 1990 års avtal inte längre att gälla. I övrigt gäller 1990 års avtal även för förvaltningen av fastigheter och kollektivtrafikanläggningar. Vid tveksamheter i tolkningen har det ursprungliga avtalet företräde. Den översyn som föreslås ske av avtalet från 1990 bör närmare utreda och beakta om tydligare reglering krävs av gränsdragningsfrågor mellan SL:s och landstingets ansvar.

Utkastet till tilläggsavtalet innehåller i huvudsak följande komponenter.

- Inledningsvis fastställs landstingets syn på inriktning och ambitioner vad gäller kollektivtrafikanläggningarna.
- Därefter beskrivs under vilka villkor arbetet ska genomföras samt ansvars- och arbetsfördelning. De arbetsuppgifter som är av mer återkommande slag har SL ansvaret för. När det ska beslutas om en mer omfattande, kostsam åtgärd eller om det berör för kollektivtrafiken nödvändiga anläggningar är beslutet av strategisk betydelse och ska beslutas landstinget. Med omfattande åtgärd menas också att åtgärden kan komma att väsentligt påverka olika former av kollektivtrafik tex. bussar och pendeltåg.
- Fullmakt från landstinget till SL för genomförande av uppdraget att utöva ägar- och förvaltarens ansvar av landstingets kollektivtrafikanläggningar. Fullmakten krävs för att SL ska kunna agera som ägare av anläggningarna trots att detta formellt ligger kvar hos landstinget
- I avtalet föreskrivs att en samverkansgrupp ska planera, informera och bereda beslut som gäller fastighetsfrågor av strategisk betydelse. Samverkansgruppen ska ha minst fyra och högst åtta ledamöter att fördelas lika mellan parterna. Landstingsdirektören respektive verkställande direktör utser ledamöterna. Samverkansgruppen ska sammanträda minst två gånger om året på kallelse av SL.

Dessa principer ska gälla för innehållet i tilläggsavtalet men ytterligare utredning krävs innan överlämnandet av uppgifterna till SL för att säkerställa att regleringen av de aktuella nyttjanderätterna inte behöver ändras. Det kan vara fråga bl.a. om att erhålla nödvändiga tillstånd samt samtycken från myndigheter och eventuellt berörda markägare för att AB Storstockholms Lokaltrafik skall kunna svara för förvaltningen av de landstingsägda kollektivtrafikanläggningarna.

## **Register över kollektivtrafikanläggningarna**

Som nämnts finns det idag inte något register över de i det här sammanhanget aktuella kollektivtrafikanläggningarna. Det gäller såväl de landstings- som SL-ägda anläggningarna. Behovet av att bygga upp ett register har framförts under utredningsarbetet varför förvaltningen föreslår att ett sådant arbete nu sätts igång.

Det primära syftet är att underlätta olika aktörernas arbete vid frågor relaterade till anläggningarna. Det ska exempelvis vid en utbyggnad eller underhållsåtgärd enkelt kunna gå att få fram information om vad som gäller beträffande ägarstatus, särskilda miljöhänsyn, kontaktpersoner samt var ritningar och handlingar finns. Vidare kan krävas att man snabbt kan få tillgång till nyckeldata om anläggningen exempelvis vid remissvar på detaljplaner. I den interna och externa kommunikationen kommer inte minst SL att ha ett behov av att kunna ge överblick av beståndet vid extern kommunikation, t.ex. i årsredovisningar. Avsikten är således att ha ett gemensamt register som är tillgängligt för alla relevanta befattningshavare inom såväl SLL som SL.

Beträffande informationsstrukturen i registret förordar konsultrapporten att informationen delas in i två grupper. Den första handlar om information som identifierar en viss anläggning. Det kan t.ex. handla om var den finns eller vilket trafikslag den berör. Den andra handlar om mer kompletterande information som exempelvis areal/yta, kontaktpersoner och var ritningar finns. Förvaltningen delar i allt väsentligt förslaget till informationsstruktur för registret men anser att frågan får prövas närmare i det kommande arbetet. Då får också studeras om det är möjligt och lämpligt att använda något av de IT-baserade system som redan finns inom landstingskoncernen för denna typ av information eller om ett nytt system bör anskaffas.

Ett register över kollektivtrafikanläggningarna kommer inte att i alla delar vara klart då SL tar över ansvaret. Men målet måste vara att en första kartläggning är genomförd så att såväl landstinget som SL har en bild över vilka anläggningar som ingår i förvaltningsuppdraget.

### **Fortsatt arbete**

Förvaltningens förslag är att fullmäktige nu fattar beslut om utkast av tilläggsavtalet avseende förvaltningen av de landstingsägda kollektivtrafikanläggningarna och registerfastigheterna som innebär att ansvaret övertas av SL fr o m den 1 januari 2009.

Fullmäktige bör även besluta att landstingsstyrelsen tillsammans med SL utreder nödvändiga konsekvensändringar avseende de förhållanden som regleras i 1990 års avtal samt möjligheten att fastsälla detta i specifika ägardirektiv. I arbetet bör en samordning med redan fastställda specifika ägardirektiv beaktas.

Samverkansgruppen mellan landstinget och SL bör inrättas snarast och ges ansvaret för det fortsatta arbetet med samordningen av arbetet med kollektivtrafikanläggningarna.

Detta tjänsteutlåtande har utarbetats i samråd med juridiska enheten och enheten för fastighetsutveckling hos SL.

*Miljökonsekvenser av beslutet*

Beslutet medför inga konsekvenser för miljön.

Mona Boström  
Landstingsdirektör

Anne Rundquist  
Chefsjurist