

Utlåtande 2008: RI+II (Dnr 314-604/2008)

Uppgörelse mellan Stockholms läns landsting (SLL) och Storstockholms Lokaltrafik AB (SL) och staden om förvaltning och utbyggnad av kollektivtrafikanläggningar samt bostäder och arbetsplatser

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Huvudavtal, omfattande bl.a. ansvarsfördelning och fastighetsköp respektive försäljningar med Stockholms läns landsting (SLL) och Storstockholms Lokaltrafik AB (SL) godkänns, *bilaga 1*.
2. Trafik- och renhållningsnämnden och exploateringsnämnden bemyndigas att vidta erforderliga åtgärder för avtalets genomförande.
3. Exploateringsnämnden medges utökad investeringsplan för år 2008 med 128,0 mnkr. Finansiering sker genom utökad finansieringsbeting under Finansförvaltningen. Konsekvenser för åren därefter får beaktas i kommande budgetarbete.

Föredragande borgarråden Sten Nordin och Mikael Söderlund anför följande.

Ärendet

Sedan Hörjelöverenskommelsen om Stockholms läns kollektivtrafik träffades under 1960-talet har mycket förändrats och en rad frågor har blivit föremål för ”onödiga” konflikter mellan parterna. Detta avser frågor av något mindre ekonomisk betydelse, som t.ex. vem som ska ha intäkter av reklam i busskiosker,

betalning vid etablering på gatumark i samband med arbeten i T-banan och ersättning för mark för likriktarstationer. Det avser även stora frågor som t.ex. vem som ska betala för drift och reinvesteringar avseende gångförbindelser m.m. vid T-baneuppgångar samt uppgörelser om utbyggnader av bostäder och arbetsplatser över och intill T-banor.

Diskussioner för att hitta en totallösning har pågått sedan hösten 2004, men delar av den nu föreslagna uppgörelsen, liksom tvister om avtalstolkningar, har pågått i många år. Utomstående ”medlare” har anlitats för att få en allsidig belysning av konsekvensen för parterna. Ett förslag till uppgörelse föreligger nu.

Huvudavtalet har godkänts av trafik- och renhållningsnämnden den 12 februari 2008 och exploateringsnämnden den 13 mars 2008. Stadens expertråd för fastighetsfrågor har vid sitt sammanträde den 6 februari 2008 bedömt uppgörelsen som godtagbar. Huvudavtalet skall godkännas av kommunfullmäktige senast den 1 oktober 2008 och inför beslutet har ärendet remitterats till stadsledningskontoret. Inom stadsledningskontoret har ärendet beretts av staben i samråd med finansavdelningen.

Beslut om Mullvadsavtalet togs av trafik- och renhållningsnämnden den 12 februari 2008.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret anser det positivt att avtalet är klart efter många år av förhandlingar. Det blir en större tydlighet mellan stadens och SLL/SL:s ansvar och staden erhåller flera områden för exploatering. Stadsledningskontoret bedömer dock att det även framledes med det nya avtalet kommer att kvarstå vissa förhandlingsfrågor och tolkningsfrågor.

Våra synpunkter

Att medverka till att lösa problem som hämmat bostadsbyggande i årtionden är en rolig uppgift. Det föreliggande avtalet mellan Stockholms läns landsting, Storstockholms Lokaltrafik AB och Stockholms stad kommer att skapa betydande förbättringar för alla parter. Stockholms stad får tillgång till nya byggrätter på mark som SL hittills disponerat, byggrätter som gör det möjligt att uppföra mer än 1 800 lägenheter och 90 000 m² kontor i centrala lägen. Avtalet reder också ut oklarheter om ansvarsfördelningen mellan Stockholms stad, SLL och SL. Villkoren för att staden ska kunna bygga över och intill tunnel-

banan klargörs, något som under en rad av år var föremål för konflikt mellan parterna. Den mångåriga otydligheten mellan SL och staden beträffande förvaltning och reinvesteringar för gångförbindelser i anslutning till tunnelbanan regleras.

Samtidigt som tusentals människor nu kan beredas nya hem, åstadkommer också flyttningarna och ombyggnaderna av SL:s bussdepåer efterlängtade möjligheter att laga stora hål i stadsväven, vilket ger oss möjlighet att fortsätta bygga den täta och miljövänliga stad som vi eftersträvar.

Bilagor

1. Huvudavtal
2. Avtal om den s.k. "Mullvadsuppgörelsen"
3. Köpeavtal Skebo 8
4. Köpeavtal Domnarvet 5
5. Överenskommelse om exploatering, Gubbängen 1:1
6. Reservationer m.m.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådens förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet *Yvonne Ruwaida* (mp) enligt följande.

Vid omlokalisering av bussterminalen i Kristineberg bör man se till att idrottsplatsen och parken intill inte störs. Det är inte acceptabelt att stänga idrottsplatsen under byggtiden, istället får man se till att placera det nya underjordiska bussgaraget under Essingeleden.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Huvudavtal, omfattande bl.a. ansvarsfördelning och fastighetsköp respektive försäljningar med Stockholms läns landsting (SLL) och Storstockholms Lokaltrafik AB (SL) godkänns, *bilaga 1*.
2. Trafik- och renhållningsnämnden och exploateringsnämnden bemyndigas att vidta erforderliga åtgärder för avtalets genomförande.

3. Exploateringsnämnden medges utökad investeringsplan för år 2008 med 128,0 mnkr. Finansiering sker genom utökad finansieringsbeting under Finansförvaltningen. Konsekvenser för åren därefter får beaktas i kommande budgetarbete.

Stockholm den

På kommunstyrelsens vägnar:
STEN NORDIN

Mikael Söderlund

Anette Otteborn

ÄRENDET

Sedan Hörjelöverenskommelsen om Stockholms läns kollektivtrafik träffades i slutet av 1960-talet har mycket förändrats och en rad frågor har blivit föremål för "onödiga" konflikter mellan parterna. Detta avser frågor av något mindre ekonomisk betydelse, som t.ex. vem som ska ha intäkter av reklam i busskiosker, betalning vid etablering på gatumark i samband med arbeten i T-banan och ersättning för mark för likriktarstationer. Det avser även stora frågor som t.ex. vem som ska betala för drift och reinvesteringar avseende gångförbindelser m.m. vid T-baneppgångar samt uppgörelser om utbyggnader av bostäder och arbetsplatser över och intill T-banor.

Diskussioner för att hitta en totallösning har pågått sedan hösten 2004, men delar av den nu föreslagna uppgörelsen, liksom tvister om avtalstolkningar, har pågått i många år. Utomstående "medlare" har anlitats för att få en allsidig belysning av konsekvensen för parterna. Ett förslag till uppgörelse föreligger nu.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 12 februari 2008 enligt följande:

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner för sin del föreliggande huvudavtal med SLL och SL samt uppdrar åt kontoret att vidta erforderliga åtgärder för avtalets genomförande.
2. Nämnden underställer beslutet enligt punkt 1 ovan för kommunfullmäktiges godkännande senast 2008-10-01.
3. Nämnden godkänner avtal avseende den s.k. "Mullvadsuppgörelsen".

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Jan Valeskog m.fl. (s), *bilaga 6*.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 13 mars 2008 enligt följande:

1. Exploateringsnämnden för sin del godkänner föreliggande huvudavtal med SLL och SL samt uppdrar åt exploateringskontoret att vidta erforderliga åtgärder för avtalets genomförande.
2. Nämnden underställer beslutet enligt punkt 1 ovan för kommunfullmäkti-

ges godkännande senast 2008-10-01.

3. Nämnden godkänner köpeavtal och exploateringsavtal avseende fastigheterna Skebo 8 och 9 samt Domnarvet 5 och 48.

4. Nämnden godkänner genomförandebeslut av exploateringen inom Gubbängen 1:1 omfattande investeringsutgifter på 17,5 mnkr och ger kontoret i uppdrag att genomföra projektet.

5. Nämnden begär hos kommunfullmäktige om en utökad investeringsplan för år 2008 med 128 mnkr. Budgetkonsekvenser för åren därefter får beaktas i kommande budgetarbete.

6. Nämnden förklarar beslutet enligt punkt 3 och 4 ovan omedelbart justerat.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordförande Mirja Räihä Järvinen m.fl. (s), bilaga 6.

Trafikkontorets och exploateringskontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 25 januari 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

Sedan Hörjelöverenskommelsen om förvaltning av kollektivtrafikanläggningar i Stockholm träffades under 1960-talet har det vid åtskilliga tillfällen uppstått oklarheter om ansvarsfördelningen mellan Stockholms stad, Stockholms Läns Landsting och SL, vilket lett till omfattande diskussioner och fördröjningar av planerade projekt. I detta ärende föreslås en uppgörelse, som reglerar förutsättningarna för byggande i anslutning till tunnelbanan samt förvaltningsansvaret för gångförbindelser i anslutning till tunnelbaneingångar ("Mullvadsavtalet"). Vidare regleras överlåtelse av ett antal fastigheter mellan Stockholms stad och Landstinget samt föreslås genomförande av en ny bussterminal i Gubbängen.

För exploateringsnämnden betyder avtalet först och främst att staden får tillgång till nya byggrätter på mark som SL tidigare disponerat. Totalt kan ca 1 800 lgh och ca 90 000 m² kontor byggas på den marken. Därutöver klargörs nu på vilka villkor staden kan bygga över och intill tunnelbanan, vilket under en rad av år varit föremål för konflikt mellan parterna. Staden betalar för byggrätterna dels med 760 mnkr kontant dels genom att överföra fastigheter till ett värde av ca 250 mnkr.

För trafik- och renhållningsnämnden betyder avtalet att den mångåriga otydligheten mellan SL och staden beträffande gångförbindelser i anslutning till tunnelbanan äntligen regleras. Avtalet bedöms av kontoret som kostnadsneutralt för trafiknämndens räkning.

Slutligen innebär avtalet att SL och staden enas om hur det framtida samarbetet ska ske vad avser alla frågor där parterna har gemensamma intressen.

Huvudavtalet skall godkännas av kommunfullmäktige medan Mullvadsavtalet beslutas av Trafik- och renhållningsnämnden.

Expertrådet kommer att behandla ärendet 2008-02-06; dnr E 08 – 385 – 124.

Bakgrund

Sedan Hörjelöverenskommelsen om Stockholms läns kollektivtrafik träffades i slutet av 1960-talet har mycket förändrats och en rad frågor har blivit föremål för ”onödiga” konflikter mellan parterna. Detta avser både frågor av något mindre ekonomisk betydelse som t ex vem som ska ha intäkter av reklam i busskiosker, betalning vid etablering på gatumark i samband med arbeten i T-banan och ersättning för mark för likriktarstationer till mycket stora frågor som t ex vem som ska betala för drift och reinvesteringar avseende gångförbindelser mm vid T-baneuppgångar till uppgörelser om utbyggnader av bostäder och arbetsplatser över och intill T-banor.

Diskussioner för att hitta en totallösning har pågått sedan hösten 2004, men delar av den nu föreslagna uppgörelsen, liksom tvister om avtalstolkningar, har pågått i många år. Utomstående ”medlare” har anlitats för att få en allsidig belysning av konsekvensen för parterna. Ett förslag till uppgörelse föreligger nu.

Analys och konsekvenser/exploateringskontorets och trafikkontorets synpunkter

Uppgörelsens innehåll i översikt

A. Vad får Stockholm

Den uppgörelse som är skisserad innebär i huvudsak följande:

1. Möjligheter att bygga ca 800 lgh i kv. Persikan på mark som i dag är upplåten till SL med tomträtt och som SL lämnar. Staden står för evakuering (av hyresgäster som inte är knutna till SL) och rivning.
2. Möjligheter att bygga ca 750 lgh samt ca 90 000 kvm kontor och lokaler i kv. Kristinebergs Slott på mark som staden erhåller. SL står för evakuering, rivning och sanering.
3. Möjligheter att bygga ca 250 lgh i kv. Åstorp vid Blåsut på mark som i dag är upplåten till SL med tomträtt och som SL lämnar.
4. Därutöver får Stockholm några smärre fastigheter, som kan ge begränsade utbyggnader av bostäder.
5. Stockholm får också möjlighet att exploatera fastigheter över och i anslutning till T-banan med SLL:s och SL:s samtycke, med begränsat ansvar för staden vad avser miljökonsekvenser.
6. Vidare får staden ett minskat ansvar för drift och underhåll samt reinvestering av gångstråk, rulltrappor mm i anslutning till T-banan (den s.k. Mullvadsuppgörelsen”).

B. Vad ger Stockholm

Stockholm ersätter SLL med betalning kontant och överlåtelse av tomträttsfastigheter samt överlåtelser av fastigheter för nya bussterminaler jämte avstående från vissa intäkter:

1. 760 mnkr ska utbetalas i samband med att fastigheter enligt ovan exploateras. Där-

utöver ska staden ersätta SL för evakuering av spårvägmuseet i kv. Persikan med 100 mnkr.

2. Fastigheter för spår- och bussterminaler överläts till SLL; värde ca 250 mnkr enligt stadens bedömning (Åstorp 4, del av Åstorp 2, Herbariet 3, Råcksta 1:10, del av Gubbängen 1:1, Skebo 8 och 9 samt Domnarvet 5 och 48 jämte 3 st 3D-fastigheter för nya bussdepåer).

3. Staden får exploateringskostnader i samband med utbyggnaden av bussdepån i Gubbängen 1:1 med 17,5 mnkr. Idrottsnämnden anslår 20 mnkr för åtgärder i samband med evakuering från området.

4. Staden avstår från reklamintäkter, etableringsintäkter och upplåtelseavgifter för likriktarstationer. Värdet av detta uppskattar kontoren till ungefär samma belopp som värdet av det minskade ansvaret enligt A.6 ovan.

5. Staden medger SLL/SL förtur att till marknadspris få tillgång till viss mark som i framtiden kan tas i anspråk för kommersiellt ändamål i anslutning till tunnelbanan.

Avtalets ideella innehåll

En för staden viktig del av uppgörelsen är att parterna nu enas om ett förfarande som ska tillämpas när bebyggelse sker i anslutning till tunnelbanan eller över tunnelbanan. Hittills har SL och staden hävdat olika tolkningar av de gamla avtalen och resultatet har ibland blivit att SLL och SL ansett sig tvingade att överklaga detaljplaner varvid för staden viktiga byggnadsprojekt blivit försenade eller stoppade. Nu enas man om ett generellt förfarande som ansluter till vad som överenskoms vid ett par projekt i Hammarbyhöjden. Innebörden är att staden tar på sig att tillse att byggherren utför och vidmakthåller de åtgärder som detaljplanen kan komma att kräva för att störningar från tunnelbanan inte ska förhindra bebyggelsen. Staden ligger kvar med visst "andrahandsansvar" gentemot SL till dess den nya bebyggelsen uppförts och garantibesiktning ägt rum. Exploateringskontoret avser att hantera detta på ett sätt så att staden inte exponeras ekonomiskt.

Staden avstår från att ta ut avgifter för SL:s byggetableringar vid underhåll mm, för upplåtelser avseende likriktarstationer samt för reklam på busskurer mm. SLL, SL och staden gör upp om underhåll och reinvesteringar av gångvägar, rulltrappor mm i anslutning till tunnelbanan. I detta ärende föreslås en uppgörelse, som reglerar förvaltningsansvaret för gångförbindelser i anslutning till tunnelbanestationer, "Mullvadsavtalet" (bilaga 2).

För trafik- och renhållningsnämnden betyder avtalet att den mångåriga otydligheten mellan SL och staden beträffande förvaltning och reinvesteringar för gångförbindelser i anslutning till tunnelbanan äntligen regleras genom den s.k. "Mullvadsuppgörelsen". Det ska noteras att vissa revideringar till följd av gjorda ombyggnader återstår i de ritningsbilagor som hör till uppgörelsen.

Det är kontorens uppfattning att uppgörelserna är kostnadsneutrala även om det får budgetkonsekvenser (se nedan).

Slutligen innebär avtalet att SL och staden enas om formerna för hur det framtida samarbetet ska ske vad avser frågor där parterna har ett gemensamt intresse.

Fastighetsförsäljningarna och fastighetsköpen

I och med uppgörelsen överlåter staden till SL spårdepåerna i fastigheterna Åstorp 2 (del av), Herbariet 3 och Råcksta 1:10, som SL i dag innehar med tomträtt, samt fastigheten Åstorp 4. Dessa fastigheter har hittills inte gett ekonomiska förutsättningar för staden till utveckling eller påbyggnad. Uppkommer sådana möjligheter i framtiden ska SLL/SL och staden enligt uppgörelsen tillsammans diskutera förslag till sådan utveckling. SL ska tillträda fastigheterna så snart nuvarande tomträttsavtal löper ut; Råcksta 1:10 år 2008, Herbariet 3 år 2009 och del av Åstorp 2 år 2010. Under tiden från 60-talet har parterna fört mål i domstol vid regleringar av avgälderna och en slutuppgörelse nu enligt huvudavtalet anser exploateringskontoret vara skälig för staden.

Dessutom överläts 3D-fastigheter i Fredriksdal, Kristineberg och i Frihamnen. Tillträde ska ske när nya detaljplaner vinner laga kraft.

Utöver spårdepåerna och 3D-fastigheterna överlåter staden som en del i avtalspaketet till SL med äganderätt fastigheterna Skebo 8 och 9, Domnarvet 5 och 48 samt del av Gubbängen 1:1. Överlåtelse sker för att tillmötesgå SL:s behov av bussdepåer för utökad kollektivtrafik. Dessa överlåtelser sker med stöd av exploateringsnämndens bemyndigande och kräver inte KF:s godkännande. Tillträde avses ske direkt efter exploateringsnämndens godkännande av detta tjänsteutlåtande. SL betalar vid tillträdet med en revers som löper tills respektive fullmäktige godkänt huvudavtalet. Skulle huvudavtalet inte bli giltigt mellan parterna förfaller reversen omedelbart till betalning.

Staden övertar mark i kvarteret Kristinebergs Slott med en förväntad byggrätt för bostäder om ca 750 lgh samt för kontor om ca 90 000 m² BTA. Vidare övertar staden SL:s tomträtt i kvarteret Persikan med en förväntad byggrätt om ca 800 lgh samt del av SL:s tomträtt i kvarteret Åstorp med en förväntad byggrätt om ca 250 lgh. Stadens övertagande av dessa fastigheter sker som köp av byggnader, dödande av tomträtter och fastighetsreglering varför inga lagfartskostnader uppstår.

De exploateringar staden kan göra bedöms ge intäkter som dels täcker stadens utgifter enligt ovan dels också täcker stadens risk och de exploateringskostnader staden kommer att ha.

Genomförandebeslut Gubbängen

Detaljplan 2004-18413-54 har upprättats för att SL ska kunna anlägga en bussdepå i Gubbängen vid Målkurvan som en del av den paketuppgörelse som redovisas i detta ärende. Ett område som tidigare varit idrottsmark, avsedd för förråd och upplag för idrottsförvaltningen, omvandlas till bussdepå för SL och en mindre yta förblir idrottsmark för förrådsverksamhet m m. Idrottsnämnden kommer att med hänvisning till detta projekt kunna anslå 20 mnkr för rivning, evakuering och nybyggnad inom idrottsområdet.

Exploateringskontoret kommer att flytta ledningar och anlägga infartsgata vilket beräknas kosta 17,5 mnkr.

Avsikten är att byggstart ska ske under våren 2008, men detaljplanen är överklagad till regeringen. Därmed är det svårt att ange en tidpunkt när planen vinner laga kraft och fastighetsbildning kan ske.

En separat överenskommelse om exploatering med sedvanliga villkor har upprättats och är en del av den markbytesaffär som redovisas i detta tjänsteutlåtande. Marken överläts till SL för 38 mnkr. Kontoret anser att överenskommelsen är acceptabel för staden som helhet, även med beaktande av idrottsförvaltningens kostnader. Vid den bedömningen måste hänsyn tas dels till den sammantagna uppgörelsen med SL och SLL dels till att fastighetsvärdena i uppgörelsen satts försiktigt.

Kontoret bedömer att stadens utgifter för exploateringen kan finansieras via exploateringsnämndens budget år 2008.

Driftskostnaderna beräknas minska eftersom idrottsnämndens nya byggnader kräver mindre underhåll än dagens förrådsbyggnader.

Exploateringskontoret föreslår att exploateringsnämnden godkänner genomförandet av exploateringen inom Gubbängen 1:1 som omfattar investeringsutgifter på 17,5 mnkr och ger exploateringskontoret i uppdrag att genomföra projektet.

Budgetkonsekvenser

Uppgörelsen innebär att staden till SL överläter fastigheter till ett värde av 250 mnkr. Enligt avtalet ska staden vidare erlægga 760 mnkr kontant till SL/SLL samt 100 mnkr avseende spårvägmuseet. Staden övertar fastigheter till ett värde om 1 110 mnkr. Betalningarna och fastighetsöverlåtelseerna görs i en takt som motsvarar när staden kan få rådighet över exploateringsmarken. Fastighetsaffären är ett byte och mellanskillnaden ska betalas 2010-01-15 med 300 mnkr och 2012-01-15 med 460 mnkr. Avtalet ger budgetkonsekvenser under åren 2008 till 2012.

Enligt stadens redovisningsprinciper vid försäljning eller förvärv av fastigheter ska dessa normalt bokföras det år beslutet vinner laga kraft. Kontoret bedömer dock att försiktighetsprincipen ska tillämpas då uppgörelsen bygger på att ett antal antaganden ska uppfyllas. Om dessa ej kommer att uppfyllas finns risk att uppgörelsen måste omförhandlas. Budgetkonsekvenserna uppstår därför de år då händelserna inträffar.

För åren 2008 – 2016 medför uppgörelsen i denna del följande konsekvenser:

År	Försäljningsinkomst (mnkr)	Investeringsutgift mark (mnkr)
2008	128	128
2009	76	76
2010	50	350
2011		100
2012		460
2013		
2014		
2015		
2016		

Utgifterna kommer att belasta exploateringsprojekten Kristinebergs Slott, Persikan och Åstorp. Beslut om dessa projekt har inte fattats, men övriga utgifter för projekten bedöms komma att uppgå till följande belopp:

År	Övriga investeringsutgifter (mnkr)
2008	7
2009	38
2010	70
2011	105
2012	170
2013	40
2014	45
2015	55
2016	5

Utgifterna för åren 2008 finns inte inrymda i nämndens investeringsplan 2008, varför exploateringskontoret föreslår att exploateringsnämnden begär en utökad investeringsplan med 128 mnkr för år 2008. För åren 2009 – 2011 får budgetkonsekvenserna inarbetas i nämndens kommande underlag till budget 2009 – 2011. Budgetkonsekvenser för år 2012 får beaktas i kommande budgetarbete.

Inom driftbudgeten får fastighetsöverlåtelseerna till innebörd att staden från det att SL tillträder respektive fastighet samt från det att staden tillträder Persikan 5 får minskade intäkter av avgälder. Minskningen blir med 2 mnkr från år 2008, 2,3 mnkr från år 2009, 0,1 mnkr från år 2010 och 1,1 mnkr från år 2012. Sammanlagt får alltså staden från år 2012 minskade avgäldsintäkter om 5,5 mnkr per år. Det ideella innehållet i avtalet, avseende fri upplåtelse till SL av reklam, byggetablering och mark för likriktarstationer jämte uppgörelsen om den s.k. mullvaden är kostnads- och intäktsneutralt men får vissa konsekvenser på driftbudgeten; minskade intäkter men motsvarande minskade utgifter.

Expertrådet kommer att behandla ärendet 2008-02-06; dnr 08 – 385 – 124.

Övriga konsekvenser

Ekonomi

Kontoren bedömer att värdet för staden av uppgörelsen om den s.k. Mullvaden, re-
gleringen av underhåll och reinvesteringar i anslutning till tunnelbanan, motsvarar
värdet av att SL nu får fri byggetablering, fri mark för likriktarstationer samt rätten till

reklam. Tillträde ska enligt avtalet bli i samband att detaljplan är klar för respektive markområde.

Enligt avtalet ska staden erlægga 760 mnkr till SL med 300 mnkr år 2010 och 460 mnkr år 2012. Vidare är värdet av de fastigheter staden överlåter till SL 250 mnkr. Därutöver ska staden evakuera spårvägmuseet till en beräknad kostnad av ca 100 mnkr. Det uppskattade diskonterade värdet av stadens avstående av vissa årliga intäkter (se under rubrik "Uppgörelsens innehåll i översikt", B 4) är ca 100 mnkr. Staden avstår alltså värden för totalt 1 110 mnkr. Betalningen och fastighetsöverlåtelseerna görs enligt avtalet i en takt som motsvarar när staden kan få rådighet över exploateringsmarken. Avsikten har varit ränteneutralitet.

Miljö

De delvis öppna bussdepåerna i kv. Kristinebergs Slott och kv. Persikan ersätts med moderna anläggningar som är helt anpassade för alternativbränslen.

Måluppfyllelse

Uppgåelsen ger förutsättningar för en kraftig utbyggnad av kollektivtrafiken.

Vidare kommer ca 2 000 lägenheter jämte byggnader för kontor motsvarande ca 4 500 arbetsplatser att kunna uppföras.

De nya depåerna samt bostads- och kontorsexploateringarna sker på redan ianspråktagen mark. Den exakta utformningen kommer att prövas i samband med detaljplanerna.

Exploateringskontorets och trafikkontorets förslag

Kontoren har under lång tid arbetat med uppgöelsen och bedömer att den sammantaget är godtagbar. Kontoren föreslår därför att nämnderna godkänner avtalen i enlighet med detta tjänsteutlåtande.

Slut

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret. Inom stadsledningskontoret har ärendet beretts av staben i samråd med finansavdelningen.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 14 mars 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

Avtalet avser reglera oklarheter om ansvarsfördelningen mellan Stockholms stad (staden), Stockholms Läns Landsting (SLL) och Stockholms Lokaltrafik AB (SL).

I det aktuella ärendet föreslås en uppgörelse, som reglerar förutsättningarna för byggande i anslutning till tunnelbanan samt förvaltningsansvaret för gångförbindelser i anslutning till tunnelbaneingångar ("Mullvadsavtalet"). Staden får tillgång till nya byggrätter på mark som SL tidigare disponerat. Uppgårelsen innebär att mellanskillnaden mellan stadens försäljningsinkomst och köpeskilling, 760,0 mnkr, ska erläggas kontant till SL/SLL år 2010 respektive 2012 samt 100,0 mnkr avseende evakuering och iordningställande av spårvägs museet som ska utbetalas 2011. Beloppen är angivna i löpande prisnivå. Vidare regleras överlåtelse av ett antal fastigheter mellan Stockholms stad och SLL samt genomförandet av en ny bussterminal i Gubbängen där beslut fattades av exploateringsnämnden den 13 mars 2008.

Slutligen innebär avtalet att SL och staden enas om hur det framtida samarbetet ska ske vad avser frågor där parterna har gemensamma intressen.

Bakgrund

Sedan Hörjelöverenskommelsen om Stockholms läns kollektivtrafik träffades i slutet av 1960-talet har mycket förändrats och en rad frågor har blivit föremål för "onödiga" konflikter mellan parterna. Detta avser frågor av något mindre ekonomisk betydelse, som t ex vem som ska ha intäkter av reklam i busskiosker, betalning vid etablering på gatumark i samband med arbeten i T-banan och ersättning för mark för likriktarstationer. Det avser även stora frågor som t ex vem som ska betala för drift och reinvesteringar avseende gångförbindelser mm vid T-banepågångar samt uppgörelser om utbyggnader av bostäder och arbetsplatser över och intill T-banor.

Diskussioner för att hitta en totallösning har pågått sedan hösten 2004, men delar av den nu föreslagna uppgörelsen, liksom tvister om avtalstolkningar, har pågått i många år. Utomstående "medlare" har anlitats för att få en allsidig belysning av konsekvensen för parterna. Ett förslag till uppgörelse föreligger nu.

Ärendet

Uppgårelsens innehåll i stort

Oklarheten om ansvarsfördelningen mellan Stockholms stad, SLL och SL, har lett till omfattande diskussioner och fördröjningar av planerade projekt. Avtalet avser att eliminera dessa oklarheter och reglera fortsatt samarbete. Se huvudavtalet (bilaga 1).

I det aktuella ärendet föreslås en uppgörelse, som reglerar förutsättningarna för byggande i anslutning till tunnelbanan samt förvaltningsansvaret för gångförbindelser i anslutning till tunnelbaneingångar ("Mullvadsavtalet"). Vidare regleras överlåtelse av ett antal fastigheter mellan Stockholms stad och Stockholms Läns Landsting samt föreslås genomförande av en ny bussterminal i Gubbängen.

För exploateringsnämnden betyder avtalet först och främst att staden får tillgång till nya byggrätter på mark som SL hittills disponerat. Totalt kan ca 1 800 lgh och ca 90 000 m² kontor byggas på den marken. Därutöver klargörs på vilka villkor staden kan bygga över och intill tunnelbanan, vilket under en rad av år varit föremål för konflikt mellan parterna.

För trafik- och renhållningsnämnden betyder avtalet att den mångåriga otydligheten mellan SL och staden beträffande ansvaret för gångförbindelser i anslutning till tunnelbanan äntligen regleras. Avtalet bedöms som kostnadsneutralt för nämndens

räkning.

Slutligen innebär avtalet att SL och staden enas om hur det framtida samarbetet ska ske vad avser alla frågor där parterna har gemensamma intressen.

Uppgörelsens betydelse för parterna

A. Vad får staden

Uppgörelse innebär i huvudsak följande:

1. Möjligheter att bygga ca 800 lgh i kv. Persikan, Södermalm, på mark som i dag är upplåten till SL med tomträtt och som staden erhåller. Staden står för evakuering (av hyresgäster som inte är knutna till SL) och rivning.
2. Möjligheter att bygga ca 750 lgh samt ca 90 000 kvm kontor och lokaler i kv. Kristinebergs Slott på mark som staden erhåller. SL står för evakuering, rivning och sanering.
3. Möjligheter att bygga ca 250 lgh i kv. Åstorp vid Blåsut på mark som i dag är upplåten till SL med tomträtt och som staden erhåller.
4. Därutöver får staden några smärre fastigheter, som kan ge begränsade utbyggnader av bostäder.
5. Staden får också möjlighet att exploatera fastigheter över och i anslutning till T-banan med SLL:s och SL:s samtycke, med begränsat ansvar för staden vad avser miljökonsekvenser.
6. Vidare får staden ett minskat ansvar för drift och underhåll samt reinvestering av gångstråk, rulltrappor mm i anslutning till tunnelbaneingångar (den s.k. Mullvads-uppgörelsen”).

B. Vad ger staden

Staden ersätter SLL genom överlåtelse av tomträttsfastigheter och överlåtelser av fastigheter för nya bussterminaler jämte avstående från vissa intäkter samt kontant betalning:

1. Kontant ersättning med 760,0 mnkr ska utbetalas i samband med att fastigheter enligt ovan exploateras. Därutöver ska staden ersätta SL för evakuering av spårvägmuseet i kv. Persikan, Södermalm, och dess iordningställande i Hjorthagen med 100,0 mnkr.
2. Följande fastigheter för spår- och bussterminaler överläts till SLL: Åstorp 4, del av Åstorp 2, Herbariet 3, Räcksta 1:10, del av Gubbängen 1:1, Skebo 8 och 9 samt Domnarvet 5 och 48 jämte 3 st 3D-fastigheter för nya bussdepåer.
3. Staden avstår från reklamintäkter, etableringsintäkter och upplåtelseavgifter för likriktarstationer. Värdet av detta uppskattar kontoren till ungefär samma belopp som värdet av det minskade ansvaret enligt A.6 ovan.

4. Staden medger SLL/SL förtur att till marknadspris få tillgång till viss mark som i framtiden kan tas i anspråk för kommersiellt ändamål i anslutning till tunnelbanan.

Staden får dessutom exploateringsutgifter i samband med utbyggnad av bussdepå i Gubbängen 1:1 med 17,5 mnkr. Idrottsnämnden får investeringsutgifter om 20,0 mnkr för åtgärder i samband med evakuering från området. Beslut om detta har tagits i respektive nämnd.

Budgetkonsekvenser

Uppgårelsen innebär att mellanskillnad mellan försäljningsinkomst och köpeskilling för stadens uppgår till 760 mnkr som ska utgå till SL/SLL. Den ersättning staden utbetalar uppvägs av det staden erhåller i form av byggrätter genom fastighetsaffärerna. Betalningarna och fastighetsöverlåtelseerna görs i en takt som motsvarar när staden kan få rådighet över exploateringsmarken. Fastighetsaffären är ett byte och mellanskillnaden ska betalas 2010-01-15 med 300 mnkr och 2012-01-15 med 460 mnkr. Härutöver ska staden ersätta SLL/SL med 100,0 mnkr avseende evakuering och iordningställande av spårvägs museet. Avtalet ger budgetkonsekvenser under åren 2008 till 2012. Beloppen anges i löpande prisnivå.

Enligt stadens redovisningsprinciper vid försäljning eller förvärv av fastigheter ska dessa normalt bokföras det år avtalet skrivs på, under förutsättning av kommunfullmäktiges beslut. Exploateringsnämnden bedömer dock att försiktighetsprincipen ska tillämpas då uppgörelsen bygger på att ett antal antaganden ska uppfyllas. Om dessa ej kommer att uppfyllas finns risk att uppgörelsen måste omförhandlas. Budgetkonsekvenserna uppstår därför de år då händelserna inträffar.

För åren 2008 – 2016 medför uppgörelsen i denna del följande investeringskonsekvenser:

År	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Inv.utgift mark (mnkr)	128	76	300	100	460				

Större delen av investeringsutgifterna, som avser förvärv av tomträtterna för Kristinebergs Slott, Persikan och Åstorp, kommer att belasta motsvarande exploateringsprojekt. Beslut om dessa projekt har inte fattats.

Utgifterna för år 2008 finns inte inrymda i nämndens investeringsplan 2008, varför exploateringsnämnden har begärt en utökad investeringsplan med 128,0 mnkr för år 2008. För åren 2009 – 2011 får budgetkonsekvenserna inarbetas i nämndens kommande underlag till budget 2009 – 2011. Budgetkonsekvenser för år 2012 får

beaktas i kommande budgetarbete.

Inom driftbudgeten får fastighetsöverlåtelseerna till innebörd att staden får minskade intäkter från det att SL tillträder respektive fastighet samt från det att staden tillträder Persikan 5. Minskningen blir med 2 mnkr från år 2008, med 2,3 mnkr från år 2009, med 0,1 mnkr från år 2010 och med 1,1 mnkr från år 2012. Sammanlagt får alltså staden från år 2012 minskade avgäldsintäkter om 5,5 mnkr per år. Den del av avtalet som avser fri upplåtelse till SL av reklam, byggetablering och mark för likriktarstationer jämte uppgörelsen om det s.k. Mullvadsavtalet är enligt exploateringsnämnden kostnads- och intäktsneutralt men får vissa konsekvenser på driftbudgeten; minskade intäkter som uppvägs av minskade kostnader.

Ärendets beredning

Huvudavtalet har godkänts av trafik- och renhållningsnämnden den 12 februari 2008 och exploateringsnämnden den 13 mars 2008. Stadens expertråd för fastighetsfrågor har vid sitt sammanträde 2008-02-06 bedömt uppgörelsen som godtagbar. Huvudavtalet skall godkännas av kommunfullmäktige senast den 1 oktober 2008 och inför beslutet har ärendet remitterats till stadsledningskontoret. Inom stadsledningskontoret har ärendet beretts av staben i samråd med finansavdelningen.

Beslut om Mullvadsavtalet togs av trafik- och renhållningsnämnden den 12 februari 2008.

Stadsledningskontorets synpunkter och förslag

Stadsledningskontoret anser det positivt att avtalet är klart efter många år av förhandlingar. Det blir en större tydlighet mellan stadens och SLL/SL:s ansvar och staden erhåller flera områden för exploatering. Stadsledningskontoret bedömer dock att det även framledes med det nya avtalet kommer att kvarstå vissa förhandlingsfrågor och tolkningsfrågor.

Efter en närmare granskning av de sammantagna effekterna bedömer stadsledningskontoret uppgörelsen som godtagbar för staden. Även stadens expertråd för fastighetsfrågor har tidigare bedömt uppgörelsen godtagbar. Stadsledningskontoret vill dock poängtera att konsekvensberäkningarna bygger på förutsättningen att marken för bostadsexploatering säljs, dvs. inte upplåts med tomträtt.

Exploateringsnämnden har även begärt en utökad investeringsplan för år 2008 med 128,0 mnkr. Stadsledningskontoret bedömer att nämnden får svårt att inrymma dessa nya investeringar inom befintlig investeringsram och tillstyrker förslaget. Finansiering sker genom utökad finansieringsbeting under finansförvaltningen. Konsekvenser för åren därefter får beaktas i kommande budgetarbete.

HUVUDAVTAL

Mellan Stockholms kommun genom dess exploateringsnämnd (org nr 212000-0142), nedan staden, Stockholms läns landsting (org nr 232100-0016), nedan SLL samt Storstockholms Lokaltrafik AB (org nr556013-0683), 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 SL:s 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 genomförandavtal, vilka ska träffas när staden genomför nybebyggelse som tar tunnelbaneanläggning i anspråk eller utför arbe-

ten 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 tomträtter 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.

Tvärbaneanläggning

Med tvärbaneanläggning 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 tvärbaneanläggning 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 SLL:s och SL:s 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 buss-terminaler 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 arbetsgrupp 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 SL:s verkställande direktör. Det noteras att arbetsgruppen 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.
- Anspråktagen 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 trafikanordningar 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-fastighetsutrym-men 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 ovanförhängande 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 spårvägmuseet enligt § 13 nedan jämte evakuering av alla verksamheter som inte är knutna till SL eller SLL.

§ 12

EVAKUERING AV SPÅRVÄGSMUSEET 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 museets flytt från kv. Persikan till Hjorthagen. SL svarar därefter på egen bekostnad för all sanering och ombyggnad som krävs för museets behov i de nya lokalerna.

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

Parterna är ense om att utgångspunkten för museets 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 arrendeav-

talet 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 §§ 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 omförhandlig 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

AVTAL OM DEN S.K. ”MULLVADSUPPGÖRELSEN”

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 kommunen har att tillgodose framgår i huvudsak av bifogad förteckning med ritnings-

bilagor, 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	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. I anläggningsansvaret ingår också förvaltningsansvar och skötselansvar om inte annat regleras i de objektsspecifika ritningsbilagorna.
Förvaltningsansvar	Ansvarar för och bekostar drift och underhåll av stomkompletteringar inklusive beläggningar, belysning, värme, vatten och el. Ansvaret innebär också att part ansvarar för upplåtelser och uppbär samtliga intäkter.
Skötselansvar	Ansvarar för och bekostar vinterväghållning, städning och barmarksrenhållning. Krav på samråd med anläggningsansvarig part. Ansvarar för och bekostar sanering av klotter och illegal affischering. Saneringsmetod och använda medel skall godkännas av anläggningsansvarig part.

§ 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 överlåt-na/upplåt-na 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 tät-skikt 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 överens-koms, 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 mot-svarande mån.

Part skall ha rätt att bibehålla, inspektera och utföra erforderliga underhållsarbeten för sådana part tillhöriga ledningar eller kablar, som är placerade eller efter överenskom-melse 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 nyttjande-rätts-, 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 avta-let 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 däremot korresponderade rättigheter.

§ 6 Energiförsörjning

Med anläggningsansvar i § 2 följer ansvar för kostnader för el-abonnemang 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.

§ 9 Ikraftträdande m.m.

Detta avtal träder ikraft samtidigt med ikraftträdandet av parternas Huvudavtal.

Genom detta avtals ikraftträdande upphör samtliga parternas avtal och överenskommelser om ansvar för underhåll mm 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

Stockholm den

Stockholms kommun genom S
trafik- och renhållningsnämnden

Stockholms läns landsting

.....

.....

AB Storstockholms Lokaltrafik

.....

KÖPEAVTAL SKEBO 8

Mellan Stockholms kommun genom dess exploateringsnämnd, nedan kallad **Staden** och AB Storstockholms lokaltrafik orgnr 556013-0683, nedan kallad **Bolaget**, har under förutsättning som nedan anges i § 11, träffats följande

K Ö P E A V T A L

§ 1

ÖVERLÅTEN EGENDOM

Staden överlåter till Bolaget Fastigheten Skebo 9 i Stockholms kommun, nedan kallad **Fastigheten**, för en överenskommen köpeskilling om tremiljoner (3 000 000) kronor.

Staden överlåter till Bolaget, Fastigheten Skebo 8 i Stockholms kommun, nedan kallad **Området**, för en överenskommen köpeskilling om elvamiljoner (11 000 000) kronor.

§ 2

Fastighetsbildning

Parterna är ense om att Området skall överföras till Fastigheten genom fastighetsreglering efter det att Bolaget har erhållit lagfart för Fastigheten. Bolaget ansöker om samt bekostar fastighetsbildningen.

§ 3

TILLTRÄDE

Bolaget tillträder Fastigheten och Området tio dagar efter det att exploateringsnämndens beslut att godkänna detta avtal vunnit laga kraft.

§ 4

BETALNING MM

Bolaget skall betala de i § 1 angivna köpeskillingarna senast på tillträdesdagen för Fastigheten och Området genom att Bolaget överlämnar en revers motsvarande de båda köpeskillingarna till Staden. Därefter skall Staden överlämna kvitterade köpebrev till Bolaget. Staden skall vidare på tillträdesdagen överlämna de handlingar till Bolaget rörande Fastigheten som är i Stadens ägo och bör tillkomma Bolaget i egenskap av ägare till Fastigheten. Reversen förfaller omedelbart till betalning när huvudavtal upprättat 2008-01-15 med ett flertal markbyten träffats mellan Staden och Bolaget samt godkänts av Stockholms kommunfullmäktige och Bolagets styrelse, dock senast den 1 oktober 2008. Om endera Stockholms kommunfullmäktige eller Bolagets styrelse dessförinnan beslutat att inte godkänna huvudavtalet förfaller reversen till omedelbar betalning.

§ 5

KOSTNADER OCH INTÄKTER

Alla skatter, räntor och andra kostnader för Fastigheten och Området som belöper på tiden före tillträdet skall betalas av Staden och för tiden därefter av Bolaget. Motsvarande skall gälla för intäkterna av Fastigheten och Området.

§ 6

INSKRIVNINGAR

Staden garanterar att Fastigheten och Området på tillträdesdagen inte besväras av andra inskrivningar och avtal än de som anges i bifogade utdrag ur fastighetsdatasystemet.

§ 7

FASTIGHETENS OCH OMRÅDETS SKICK MM

Bolaget, som har besiktigat Fastigheten och Området, förklarar sig härmed godta deras skick och avstår med bindande verkan från alla anspråk mot Staden på grund av fel och brister i Fastigheten och Området.

Staden utför och bekostar erforderlig hantering av eventuella markföroreningar inom Fastigheten och Området i den omfattning som krävs för att marken ska kunna användas i enlighet med Detaljplanens bestämmelser.

§ 8

LAGFARTSKOSTNADER

Bolaget skall ansöka om och bekosta lagfart för Fastigheten.

§ 9

GATUKOSTNAD

Efter genomförande av detta avtal är nuvarande och blivande ägare till Fastigheten och Området befriade från gatukostnadsersättning enligt nu gällande detaljplan, Pl 8330 antagen 1987-05-05.

Detta gäller inte kostnader för framtida förbättring av gator eller andra allmänna platser med därtill hörande anordningar.

§ 10

SERVITUT, LEDNINGAR MM

Bolaget medger Staden eller annan, som därtill har Stadens tillstånd, att, där sådant kan ske utan avsevärd olägenhet för Bolaget, i eller över Fastigheten och Området bibehålla, underhålla, nyttja och borttaga för allmänt och gemensamt ändamål avsedda ledningar, rör, kulvertar, tunnlar och bergrum samt belysningsanordningar, allt med därtill hörande anordningar samt infästningar på byggnad.

Inom Fastigheten och Området får inte vidtas åtgärd som kan förhindra eller försvåra nyttjande eller inspektion av ovan angivna anordningar. Bolaget är pliktigt att utan ersättning tåla i denna punkt angivet intrång och nyttjande, men är berättigad till ersättning för skada på byggnad eller annan anläggning inom Fastigheten och Området.

Till säkerhet för denna rättighet äger Staden eller den Staden sätter i sitt ställe rätt att teckna servitutsavtal med Bolaget och inskriva i Fastigheten och Området.

Staden äger rätt att ersätta ovannämnda servitutsrättigheter med ledningsrätt eller servitut enligt fastighetsbildningslagen.

§ 11

VILLKOR

Detta avtal är till alla delar förfallet, utan rätt till ersättning för någondera parten, om inte exploateringsnämnden senast 2008-07-31 godkänner avtalet genom beslut som senare vinner laga kraft.

* * * * *

Detta avtal har upprättats i två likalydande exemplar av vilka parterna tagit var sitt.

Stockholm den
För Stockholms kommun
genom dess exploateringsnämnd

För AB Storstockholms lokaltrafik

.....

.....

()

()

.....

.....

()

()

Stadens namnteckning bevitnas:

.....

()

.....

()

KÖPEAVTAL DOMNARVET 5

Mellan Stockholms kommun genom dess exploateringsnämnd, nedan kallad **Staden** och AB Storstockholms lokaltrafik orgnr 556013-0683, nedan kallad **Bolaget**, har under förutsättning som nedan anges i § 11, träffats följande

K Ö P E A V T A L

§ 1

ÖVERLÅTEN EGENDOM

Staden överlåter till Bolaget Fastigheten Domnarvet 48 i Stockholms kommun, nedan kallad **Fastigheten**, för en överenskommen köpeskilling om fyramiljonersjuhundratusen (4 700 000) kronor.

Staden överlåter till Bolaget, Fastigheten Domnarvet 5 i Stockholms kommun, nedan kallad **Området**, för en överenskommen köpeskilling om artonmiljonertrehundratusen (18 300 000) kronor.

§ 2

Fastighetsbildning

Parterna är ense om att Området skall överföras till Fastigheten genom fastighetsreglering efter det att Bolaget har erhållit lagfart för Fastigheten. Bolaget ansöker om samt bekostar fastighetsbildningen

§ 3

TILLTRÄDE

Bolaget tillträder Fastigheten och Området tio dagar efter det att exploateringsnämndens beslut att godkänna detta avtal vunnit laga kraft.

§ 4

BETALNING MM

Bolaget skall betala de i § 1 angivna köpeskillingarna senast på tillträdesdagen för Fastigheten och Området genom att Bolaget överlämnar en revers motsvarande de båda köpeskillingarna till Staden. Därefter skall Staden överlämna kvitterade köpebrev till Bolaget. Staden skall vidare på tillträdesdagen överlämna de handlingar till Bolaget rörande Fastigheten som är i Stadens ägo och bör tillkomma Bolaget i egenskap av ägare till Fastigheten. Reversen förfaller omedelbart till betalning när huvudavtal upprättat 2008-01-15 med ett flertal markbyten träffats mellan Staden och Bolaget samt godkänts av Stockholms kommunfullmäktige och Bolagets styrelse, dock senast den 1 oktober 2008. Om endera Stockholms kommunfullmäktige eller Bolagets styrelse dessförinnan beslutat att inte godkänna huvudavtalet förfaller reversen till omedelbar betalning.

§ 5

KOSTNADER OCH INTÄKTER

Alla skatter, räntor och andra kostnader för Fastigheten och Området som belöper på tiden före tillträdet skall betalas av Staden och för tiden därefter av Bolaget. Motsvarande skall gälla för intäkterna av Fastigheten och Området.

§ 6

INSKRIVNINGAR

Staden garanterar att Fastigheten och Området på tillträdesdagen inte besväras av andra inskrivningar och avtal än de som anges i bifogade utdrag ur fastighetsdatasystemet.

§ 7

FASTIGHETENS OCH OMRÅDETS SKICK MM

Bolaget, som har besiktigat Fastigheten och Området, förklarar sig härmed godta deras skick och avstår med bindande verkan från alla anspråk mot Staden på grund av fel och brister i Fastigheten och Området.

Staden utför och bekostar erforderlig hantering av eventuella markföroreningar inom Fastigheten och Området i den omfattning som krävs för att marken ska kunna användas i enlighet med Detaljplanens bestämmelser.

§ 8

LAGFARTSKOSTNADER

Bolaget skall ansöka om och bekosta lagfart för Fastigheten.

§ 9

GATUKOSTNAD

Efter genomförande av detta avtal är nuvarande och blivande ägare till Fastigheten och Området befriade från gatukostnadsersättning enligt nu gällande detaljplan, Pl 8330 antagen 1987-05-05.

Detta gäller inte kostnader för framtida förbättring av gator eller andra allmänna platser med därtill hörande anordningar.

§ 12

SERVITUT, LEDNINGAR MM

Bolaget medger Staden eller annan, som därtill har Stadens tillstånd, att, där sådant kan ske utan avsevärd olägenhet för Bolaget, i eller över Fastigheten och Området bibehålla, underhålla, nyttja och borttaga för allmänt och gemensamt ändamål avsedda ledningar, rör, kulvertar, tunnlar och bergrum samt belysningsanordningar, allt med därtill hörande anordningar samt infästningar på byggnad.

Inom Fastigheten och Området får inte vidtas åtgärd som kan förhindra eller försvåra nyttjande eller inspektion av ovan angivna anordningar. Bolaget är pliktigt att utan ersättning tåla i denna punkt angivet intrång och nyttjande, men är berättigad till ersättning för skada på byggnad eller annan anläggning inom Fastigheten och Området.

Till säkerhet för denna rättighet äger Staden eller den Staden sätter i sitt ställe rätt att teckna servitutsavtal med Bolaget och inskriva i Fastigheten och Området.

Staden äger rätt att ersätta ovannämnda servitutsrättigheter med ledningsrätt eller servitut enligt fastighetsbildningslagen.

§ 13

VILLKOR

Detta avtal är till alla delar förfallet, utan rätt till ersättning för någondera parten, om inte exploateringsnämnden senast 2008-07-31 godkänner avtalet genom beslut som senare vinner laga kraft.

* * * * *

Detta avtal har upprättats i två likalydande exemplar av vilka parterna tagit var sitt.

Stockholm den
För Stockholms kommun
genom dess exploateringsnämnd

För AB Storstockholms lokaltrafik

.....

.....

()

()

.....

.....

()

()

Stadens namnteckning bevittnas:

.....

()

.....

()

ÖVERENSKOMMELSE OM EXPLOATERING, GUBBÄNGEN 1:1

Mellan Stockholms kommun genom dess exploateringsnämnd, nedan kallad **Staden**, och AB Stor-Stockholms Lokaltrafik nedan kallat SL, har under de förutsättningar som anges i § 4.3 nedan träffats följande

Överenskommelse om exploatering och överlåtelse av mark för bussdepå inom Gubbängen 1:1

§ 1

MARKANVISNING OCH DETALJPLAN

1.1 Markanvisning

Gatu- och fastighetsnämnden godkände 2004-03-22 ett förslag till samarbetsavtal med SL bl.a. innefattande förläggning av ny bussdepå till område vid Majrovägen i Gubbängen.

1.2 Detaljplan

Parterna förbinder sig ömsesidigt att verka för att detaljplanen för projektet vinner laga kraft i huvudsaklig överensstämmelse med antagen detaljplan, nedan kallad **Detaljplanen**. Detaljplanekarta bifogas, bilaga 1. Det geografiska område som omfattas av Detaljplanen benämns nedan **Planområdet**.

§ 2

FASTIGHETSBILDNING OCH MARKÖVERLÅTELSE

2.1 Fastighetsbildning

Staden skall vidta de åtgärder som ankommer på Staden i egenskap av fastighetsägare för bildandet av två fastigheter, nedan kallad **Fastigheterna** (nätstation och bussdepå), med i huvudsak det läge och de gränser som anges med streckade begränsningslinjer på bilagd detaljplanekarta, bilaga 1.

Staden och SL skall dela kostnaderna lika för fastighetsbildningen samt de förrättningar som krävs för gemensamhetsanläggningar och eventuella ledningsrätter.

2.2 Överlåtelse

Staden överlåter med äganderätt till SL Fastigheterna för en överenskommen köpeskilling om tillsammans trettioåtta miljoner kronor (38 mnkr), varav en miljoner kronor (1 mnkr) avser nätstationen. Fastigheterna är markerade med streckad begränsningslinje på bilagd detaljplanekarta, bilaga 1.

2.3 Tillträde

SL tillträder Fastigheterna när fastighetsbildningen vunnit laga kraft.

2.4 Betalning m m

SL skall betala den i § 2.2 ovan angivna köpeskillingen senast på tillträdesdagen genom att SL överlämnar en revers motsvarande köpeskillingen till Staden. Därefter ska Staden överlämna kvitterat köpebrev till SL. Reversen förfaller omedelbart till betalning när huvudavtal upprättat 2008-01-15 träffats mellan SLL, SL och Staden samt uppgörelsen godkänts av Stockholms kommunfullmäktige och SL:s styrelse, dock senast 1 oktober 2008. Om endera Stockholms kommunfullmäktige eller SL:s styrelse dessförinnan beslutat att inte godkänna paketuppgörelsen förfaller reversen omedelbart till betalning.

Staden skall på tillträdesdagen överlämna till SL de handlingar rörande Fastigheterna som är i Stadens ägo och som bör tillkomma SL i egenskap av ägare till Fastigheterna.

2.5 Kostnader och intäkter

Alla skatter, räntor och andra kostnader för Fastigheterna som belöper på tiden före tillträdet skall betalas av Staden och för tiden därefter av SL. Motsvarande skall gälla för intäkterna av Fastigheterna.

2.6 Inskrivningar

Staden garanterar att Fastigheterna på tillträdesdagen inte besväras av inskrivningar och avtal.

2.7 Fastigheternas skick m.m.

SL, som har besiktigt Fastigheterna, förklarar sig härmed godta deras skick och avstår med bindande verkan från alla anspråk mot Staden på grund av fel och brister i Fastigheterna. Beträffande markföreningar se pkt 2.8.

2.8 Markföreningar

Staden ansvarar för erforderlig hantering av eventuella markföreningar inom Fastigheterna i den omfattning som krävs för att marken ska kunna användas i enlighet med Detaljplanens bestämmelser.

2.9 Lagfartskostnader

SL skall ansöka om och bekosta erforderlig lagfart.

2.10 Servitut och ledningsrätter

Belysning, ledningar mm

SL medger Staden eller den som Staden sätter i sitt ställe, att på Fastigheterna utan ersättning för all framtid anlägga, nyttja, underhålla och ombygga

- belysning och skyltar för allmänna gator och vägar.

SL medger att ovan angivna rättigheter får inskrivas som servitut med bästa rätt i Fastigheterna till förmån för berörda härskande fastigheter.

2.11 Gatukostnader och anläggningsavgifter

Efter genomförande av detta avtal är SL såsom ägare till Fastigheterna befriade från gatukostnadsersättning enligt Detaljplanen. Detta gäller inte kostnader för framtida förbättringar av gator eller andra allmänna platser med därtill hörande anordningar.

SL svarar för alla övriga kostnader för Fastigheterna så som kostnader för anslutning av vatten- och avlopp, el och fjärrvärme m.m..

§ 3

GENOMFÖRANDE AV EXPLOATERING

3.1 Samordning och tidplan

Staden och SL förbinder sig ömsesidigt att

- genomföra exploatering på Fastigheterna och intilliggande allmän plats i enlighet med Detaljplanen och denna överenskommelse, enligt en av parterna gemensamt upprättad huvudtidplan.
- kontinuerligt samordna sina exploateringsåtgärder såväl i tid som i utformning och kvalitet. SL är skyldigt att samordna sina entreprenader med Stadens olika entreprenörer, övriga byggherrar inom Planområdet och med de ledningsdragande bolagen.

3.2 Bygg- och anläggningskostnader

SL ansvarar för och bekostar projektering samt bygg- och anläggningsarbeten inom Fastigheterna. SL ansvarar för och bekostar därvid även projektering och genomförande av återställande- och anslutningsarbeten, som måste göras i allmän platsmark invid Fastigheterna och som är en följd av SL:s bygg- och anläggningsarbeten på Fastigheterna.

För projektering och genomförande av anslutnings- och återställningsarbeten mellan fastigheterna och fastighet för idrott söder härom svarar SL och idrottsförvaltningen solidariskt.

Staden ansvarar för och bekostar projektering samt byggande av anläggningar på allmän plats enligt Detaljplanen, med undantag av vad som anges i § 3.4 nedan. För kostnader för utbyggande av gemensamhetsanläggning enligt § 3.3 nedan svarar parterna i enlighet med andelstalen.

3.3 Gemensamhetsanläggningar

Staden förbinder sig att söka, bekosta samt medverka till genomförandet av erforderliga förrättningar enligt anläggningslagen för gemensam infart till Fastigheterna och till idrottsfastigheten.

3.4 Bullervallar

SL förbinder sig att projektera, bekosta och utföra anläggning och plantering av bullervall i planområdets norra del. Projekteringen skall utföras i samråd med Staden och enligt Stadens standard. De handlingar som skall ligga till grund för utförandet av respektive anläggning skall godkännas av Staden.

Staden förbinder sig att projektera, bekosta och utföra anläggning och plantering av bullervall mot Örbyleden. SL tillhandahåller på anvisad plats ev. överblivna schaktmassor för bullervallen. Staden projekterar, bekostar och utför också omläggning av gc-vägar i anledning av ny bullervall mot Örbyleden.

SL:s anläggningsarbeten skall, såvitt på SL ankommer, vara avslutade och tillgängliga för övertagandebesiktning av Staden senast 2009-10-01 eller enligt senare överenskommelse. SL:s åtaganden beträffande utförande av arbeten ska anses vara fullgjorda då Staden efter övertagandebesiktning godkänner och övertar respektive anläggning. Från och med denna dag garanterar SL att utförda anläggningar är fria från fel i fråga om material och arbetenas utförande under två år. För detta byggnadsåtagande skall i övrigt tillämpliga delar gälla i Allmänna bestämmelser för byggnads-, anläggnings- och installationsentreprenader, AB 92.

3.5 Flyttning av ledningar

Staden ombesörjer och bekostar flyttning av de ledningar inom fastigheterna som inte kan kvarligga.

3.6 Befintlig vegetation och park

Park- och naturmark samt gatuplanteringar

SL ansvarar för att gatu-, park- och naturmarksträd samt annan vegetation på allmän platsmark intill Fastigheterna inte skadas under den tid exploateringen genomförs. SL skall skydda träd och vegetation på ett betryggande sätt genom att avgränsa dem med ett stabilt två meter högt staket. SL ansvarar för att SL, eller något företag som SL anlitar, inte på något sätt nyttjar denna mark utan skriftligt tillstånd från Staden.

Vid överträdelse skall SL utge vite med 5 000 kronor per skadat träd, (gäller när stammens diameter > 10 cm mätt 1 m ovan mark). Vid annan skada ansvarar SL för att reparera skadan, eller för att bekosta Stadens reparation av skadan. Om SL nyttjar park- och naturmark samt gatuplanteringar intill Fastigheterna utan tillstånd skall SL utge vite i enlighet med § 3.11 nedan.

3.7 Byggytor och byggetablering

SL förbinder sig att i god tid före byggstart samråda med Staden om vilka ytor, som behövs för bygget och byggetablering och under hur lång tid dessa behövs.

Vid behov tillhandahåller staden kostnadsfri byggetablering. Upplåtelse av allmän plats för byggetablering kräver polistillstånd.

SL skall med ett stabilt två meter högt staket avgränsa Fastigheterna och av Staden anvisad byggetableringsyta. SL skall tillse att SL, eller av SL anlitaad entreprenör håller sig inom Fastigheterna och av Staden anvisad byggetableringsyta. Om så ej sker och detta har påpekats av Staden skall vite utgå med 100 kronor per påbörjad vecka och kvadratmeter, som SL eller dess entreprenörer nyttjar ytor utanför Fastigheterna och av Staden anvisad byggetableringsyta.

3.8 Dagvatten

I enlighet med stadens dagvattenstrategi (KF 2002-10-07) förbinder sig SL, genom val av byggnadsmaterial, att inte förorena Fastigheternas dagvatten med tungmetaller eller andra miljögifter, samt att omhänderta detta dagvatten inom Fastigheterna genom exempelvis infiltration i marken och i enlighet med i Detaljplanen anvisad metod. Är det enligt Stockholm Vatten AB:s bedömning inte möjligt eller lämpligt att infiltrera dagvattnet, får detta efter fördröjning enligt Stockholm Vattens AB:s anvisningar, avledas från Fastigheterna.

3.9 Tillgänglighet i utemiljö

SL förbinder sig att vid projektering och byggande på Fastigheterna följa Stadens program: "Stockholm en stad för alla – Riktlinjer för att skapa en tillgänglig och användbar utemiljö" (Gatu- och fastighetsnämnden 2001-05-29). SL har tagit del av detta program. SL skall därvid utse en person som ansvarar för att programmet följs från projektering till färdigt bygge.

SL skall skriftligen anmäla och motivera eventuella önskemål om avvikelser från programmet. Avvikelserna skall godkännas av Staden.

3.10 Inrapportering av geotekniska utredningar

SL skall sända in resultatet av alla geotekniska undersökningar som genomförs inom Planområdet till stadens geoarkiv.

§ 4

ÖVRIGA VILLKOR

4.1 Överlåtelse av överenskommelse

SL förbinder sig, vid vite av 10 000 000 kronor i penningvärde 2006-10-01, att vid överlåtelse av äganderätten till Fastigheterna de nya ägarna övertager samtliga förpliktelser enligt denna överenskommelse genom att i respektive avtal angående överlåtelse införa följande bestämmelse. Om Fastigheterna delats upp i flera fastigheter får vites-

beloppet fördelas i proportion till den totala bygggrätten inom Fastigheterna. Vid överlåtelse av sådan fastighet äger SL rätt att i nedanstående bestämmelse i avtalet angående överlåtelsen ange detta lägre vitesbelopp. SL skall samråda med staden om fördelning av vitesbelopp enligt ovan.

”Köparen förbinder sig att i av Stockholms stad påfordrade delar efterkomma mellan Stockholms stad och SL träffad överenskommelse om överlåtelse av mark och exploatering inom Gubbängen 1:1 daterad xxxx-xx-xx. Överenskommelsen bifogas i avskrift. Köparen skall vid överlåtelse av äganderätten tillse att varje köpare som följer därefter binds vid överenskommelsen, vilket skall fullgöras genom att denna bestämmelse, med i sak oförändrad text intages i överlåtelsehandlingen. Sker ej detta skall köparen utge vite till Stockholms stad med 10 000 000 kronor i penningvärde 2006-10-01. Motsvarande ansvar skall åvila varje ny köpare.

Vitet skall omräknas till penningvärdet vid den tidpunkt då vitet förfaller till betalning genom användning av konsumentprisindex eller det index som kan komma att ersätta det.”

Om SL skall utge vite enligt denna punkt skall vitet omräknas till penningvärdet vid den tidpunkt då vitet förfaller till betalning genom användning av konsumentprisindex eller det index som kan komma att ersätta det.

SL skall i god tid innan överlåtelse sker underrätta Stockholms markkontor om den planerade överlåtelsen samt, sedan överlåtelse skett, snarast översända en bestyrkt avskrift av överlåtelsehandlingen.

4.2 Överenskommelsens upphörande

Efter att samtliga punkter i överenskommelsen uppfyllts ska SL anmäla detta till staden. Om Staden godkänner att alla åtaganden är genomförda kan parterna genom tilläggsavtal till överenskommelsen bekräfta att man är överens om detta samt att överenskommelsen därmed upphör att gälla.

4.3 Överenskommelsens giltighet

Denna överenskommelse är till alla delar förfallen utan ersättningsrätt för någondera parten om inte

dels exploateringsnämnden senast 2008-07-31 godkänner överenskommelsen genom beslut som senare vinner laga kraft,

dels exploateringsnämnden senast 2008-07-31 godkänner förslag till genomförandebeslut för projektet, genom beslut som senare vinner laga kraft

dels SL:s styrelse senast 2008-07-31 godkänner överenskommelsen

SL är medvetet om

att om att sakägare har rätt att anföra besvär mot beslut att antaga detaljplan och att beslut om antagande av detaljplan kan prövas av länsstyrelsen och regeringen samt bli föremål för rättsprövning,

att detta avtal inte är bindande för kommunens organ, med undantag för exploateringsnämnden, vid prövning av förslag till detaljplan.

* * * * *

Denna överenskommelse har upprättats i två likalydande exemplar av vilka parterna tagit var sitt.

Stockholm den

För Stockholms kommun
genom dess exploateringsnämnd

För AB Stor-Stockholms Lokaltrafik

.....

.....

.....

.....

Bevittnas:

.....

.....

()

RESERVATIONER M.M.

Trafik- och renhållningsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Jan Valeskog m.fl. (s) enligt följande

Vi vill understryka vikten av att inte trafiksituationen i området kring bussterminalen i Gubbängen förvärras. I möjligaste mån ska tung trafik och busstrafik gå via Örbyleden – inte Majrovägen. Kontoret bör dessutom följa trafikutvecklingen i området och särskilt studera hur trafiksituationen kring Söderledskyrkan utvecklas om trafiken tilltar.

Exploateringsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av vice ordförande Mirja Räihä Järvinen m.fl. (s) enligt följande

Vi vill understryka vikten av att inte trafiksituationen i området kring bussterminalen i Gubbängen förvärras. Tung trafik och busstrafik ska gå via Örbyleden – inte Majrovägen. Staden bör dessutom följa trafikutvecklingen i området och särskilt studera hur trafiksituationen kring Söderledskyrkan utvecklas om trafiken tilltar.