

Utlåtande 2009:101 RI (Dnr 302-400/2009, 302-938/2009)

Avtal med AB Storstockholms Lokaltrafik och Stockholms läns landsting rörande fastigheterna Akka 4 och Sandstugan 3 samt genomförande av Tvärbana Norr
Hemställan från exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande

1. Avtal med AB Storstockholms Lokaltrafik och Stockholms läns landsting om genomförande av Solnagrenen av Tvärbana Norr godkänns, *bilaga 2*.
2. Exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden ges i uppdrag att vidta erforderliga åtgärder för genomförande av avtalen om Solnagrenen av Tvärbana Norr.
3. Trafik- och renhållningsnämnden medges genomförande av investering om 15,0 miljoner kronor för gång- och cykelbro över Ulvsundasjön. Finansiering får beaktas i samband med budget för år 2010.
4. I övrigt får stadens medfinansiering om 17,0 miljoner kronor avseende gång- och cykelbro över Ulvsundasjön finansieras genom att ta i anspråk stadens från tidigare bokslut avsatta medel för infrastrukturåtgärder.
5. Avtal med AB Storstockholms Lokaltrafik och Stockholms läns landsting om avflyttning med mera från fastigheten Akka godkänns, *bilaga 3*.
6. Exploateringsnämnden ges i uppdrag att vidta erforderliga åtgärder för genomförande av avtalet om avflyttning från fastigheten Akka 4.
7. Investeringsutgifter om maximalt 35,0 miljoner kronor för marksanering av Akka 4 får finansieras i exploateringsnämndens investeringsplan för år 2009.

8. Konsekvenser av stadens ersättning till AB Storstockholms Lokaltrafik om 300,0 miljoner kronor år 2013 får beaktas i samband med kommande budget.
9. Avtal med AB Storstockholms Lokaltrafik och Stockholms läns landsting om avflyttning från och upphörande av tomträtten till fastigheten Sandstugan 3 med mera godkänns, *bilaga 4*.
10. Exploateringsnämnden ges i uppdrag att vidta erforderliga åtgärder för genomförande av avtalet om avflyttning från fastigheten Sandstugan 3.
11. Exploateringsnämndens investeringsplan för år 2009 utökas med 500,0 miljoner kronor. Finansiering sker genom utökat finansieringsbeting under Finansförvaltningen. Konsekvenser för åren därefter får beaktas i kommande budgetarbete.
12. Kommunfullmäktiges godkännande av föreliggande avtal villkoras av att Stockholms läns landstingsfullmäktige senast 30 juni 2009 godkänner avtal mellan staden, landstinget och SL rörande avflyttning från och upphörande av tomträtten till fastigheten Sandstugan 3 i Stockholms kommun m.m. genom beslut som senare vinner laga kraft.

Föredragande borgarrådet Sten Nordin anför följande.

Ärendena

Sandstugan 3

För att realisera planerna på en ny Stockholmsarena och för att skapa större rådighet för staden i det närliggande Slakthusområdet är det nödvändigt att flytta AB Storstockholms Lokaltrafiks (SL:s) depåverksamhet för tunnelbanan, den så kallade Slakthusdepån. I dag utgör depåverksamheten och spårområdet i södra delen av Slakthusområdet ett hinder för utvecklingen av området. Depåverksamheten i fastigheten Sandstugan 3 är upplåten med tomträtt till SL till år 2034. SL är beroende av depån för att kunna upprätthålla tunnelbanetraffiken i Stockholm då alla arbetsfordon för tunnelbanan och alla underhållsåtgärder utgår därifrån. Syftet med avtalet som nu träffas mellan staden, SL och landstinget är att flytta Slakthusdepåns verksamhet till Hammarbydepån. Avtalet innebär i huvudsak att SL och landstinget frånträder Slakthusdepån med tillhörande spår, byggnader och markområden. Dessa övertas av staden som för

dessas och för den förtida evakueringen betalar en ersättning om 500,0 miljoner kronor.

Tvärbana Norr

Staden, Stockholms läns landsting genom SL, Solna stad och Sundbybergs stad planerar gemensamt en förlängning av Tvärbanan från Alviks station till Solna station, Solnagrenen av Tvärbana Norr. Syftet med det avtal som nu träffas är att reglera praktiska frågor kring genomförandet av utbyggnad av Tvärbana Norr mellan Alviks station och Bällsta Bro. SL utför och bekostar hela trafikaneläggningen och de åtgärder på stadens mark som är direkt beroende av utbyggnaden. Staden har begärt standardhöjningar och står för merkostnaden, 32,0 miljoner kronor, av detta.

Akka 4, SL:s depå

Syftet med det avtal som nu träffas mellan staden, landstinget och SL är att flytta SL:s depåverksamhet för spårvägstrafik i kvarteret Akka 4, Brommadepån, till en ny depå som ska byggas i Ulvsunda industriområde, Ulvsundadepån. Den nya depån är en förutsättning för att SL ska kunna trafikera Solnagrenen av Tvärbana Norr. Senast den 31 december 2014 ska SL avveckla sin verksamhet och riva samtliga byggnader och anläggningar i kvarteret Akka 4. Marken i kvarteret Akka 4 kommer att saneras så att bostäder kan byggas där. Staden och SL bekostar saneringen av marken med hälften var. Stadens ansvar är dock begränsat till maximalt 35,0 miljoner kronor. Staden betalar 300,0 miljoner kronor i ersättning till SL år 2013 för de utgifter som uppstår då Brommadepåns verksamhet flyttas till Ulvsundadepån.

Exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden har för egen del godkänt avtalen och hemställt att kommunfullmäktige gör detsamma.

Beredning

Ärendena har remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret konstaterar att Tvärbanan är av intresse för hela regionen. En ytterligare utbyggnad av Tvärbanans Solnagren, med en förlängning till Kista, är viktig för den fortsatta utvecklingen av bostäder och näringsliv på Järvafältet med omnejd. En utbyggd spårvägstrafik har positiva effekter på miljö och framkomlighet och samhällsekonomi genom restidsvinster. Kontoret är likaledes positivt till det avtal som möjliggör en flytt av tunnelbanans depåverksamhet från dess befintliga läge på Sandstugan 3. Stadsledningskontoret bedömer att exploateringsnämnden får svårt att inrymma de nya invester-

ingar om 500,0 miljoner kronor som avtalet medför inom befintlig investeringsram och tillstyrker därför förslaget att utöka nämndens investeringsplan för 2009 med detta belopp. Stadsledningskontoret är sammanfattningsvis positivt till avtalen.

Mina synpunkter

Föreliggande avtal är av strategisk betydelse för Stockholmsregionens utveckling. Med dessa avtal mellan staden, landstinget och SL möjliggörs genomförandet av Tvärbana Norr, samtidigt som strategiskt belägna fastigheter som idag nyttjas för depåverksamhet frigörs för uppförande av fler bostäder i centrala lägen.

Stockholmarna utnyttjar kollektivtrafiken i en exceptionellt hög utsträckning. En förutsättning för att de ska fortsätta att göra det är att kollektivtrafiklösningarna är smidiga, effektiva och pålitliga. Med allt fler stockholmare fordras också ännu bättre kollektivtrafiklösningar och tvärförbindelser. Tvärbana Norr, Solnagrenen, med en förlängning av Tvärbanan från Alvik till Solna station, är ett naturligt och välkommet nästa steg i utbyggnaden av regionens spårbundna kollektivtrafik. De positiva erfarenheterna från Hammarby Sjöstad och Gröndal av vad stadsspårväg kan innebära talar för att utbyggnaden av Tvärbanan inte bara kommer att innebära en förbättrad transportkapacitet i kollektivtrafiken utan också att spårvägen kommer att bidra till en förbättrad stadsmiljö i området.

Frigörandet av fastigheterna Akka 4 i Alvik och Sandstugan 3 i Slakthusområdet är ytterst välkommet och undanröjer hinder för stadsutvecklingen i de berörda områdena. Genom att SL:s depå flyttas från kvarteret Akka till Ulvsunda möjliggörs byggande av nya bostäder i ett tilltalande läge. På samma vis innebär flytten av Slakthusdepån till Hammarby att barriäreffekterna i Slakthusområdet kan upphävas. Därmed kan arenaområdet knytas samman med resten av stadsdelen och Arenavägen göras till en modern stadsgata. Den stora potential som ryms i denna centralt belägna del av staden kan därmed bättre tas tillvara.

Med dessa avtal skapas således förutsättningar för en positiv stadsutveckling i både västra och södra Stockholm. Det stämmer väl överens med bärande delar i stadens bostads- och stadsutvecklingspolitik, som fokuserar på hela stadens utveckling, sammanlänkning av stadsdelar och goda kollektivtrafikmöjligheter. Detta utgör en fullgod motivering för att godta de icke obetydliga investeringsutgifter som avtalen medför för stadens del.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Avtal mellan AB Storstockholms Lokaltrafik, Stockholms läns landsting och Stockholms kommun om genomförande av utbyggnad av Tvärbana Norr mellan Alviks station och Bällsta bro
3. Avtal mellan AB Storstockholms Lokaltrafik, Stockholms läns landsting och Stockholms kommun om avflyttning m.m. från tomträten till fastigheten Akka 4 i Stockholms kommun
4. Avtal mellan AB Storstockholms Lokaltrafik, Stockholms läns landsting och Stockholms kommun om avflyttning från och upphörande av tomträten till fastigheten Sandstugan 3 i Stockholms kommun m.m.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Vänsterpartiet är mycket positivt till utbyggnaden av tvärbanan. Spårtrafiken bör gå i blandtrafik på Karlsbodavägen. På detta sätt värnas Café Hemgården och naturen, samtidigt som hastigheten dämpas. Genom blandtrafik skapas dessutom större urbana kvaliteter, precis som i det lyckade exemplet Gröndal. Det är av yttersta vikt att behålla de två k-märkta byggnaderna vid Johannelundsvägen, alternativt flytta dem till en närliggande plats.

Spårvagnsdepåns lokalisering till Magneterna 6 är inte optimal. Depån ligger mycket nära bostadshusen i området och konsekvenserna för de boende blir så stora att vi starkt ifrågasätter lokaliseringen. Vi anser därför att en annan lokalisering för depån bör sökas, exempelvis på andra sidan av Norrbyvägen/Huvudstaleden.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande

Avtal med AB Storstockholms Lokaltrafik och Stockholms läns landsting om genomförande av Solnagrenen av Tvärbana Norr godkänns, *bilaga 2*.

Exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden ges i uppdrag att vidta erforderliga åtgärder för genomförande av avtalen om Solnagrenen av Tvärbana Norr.

Trafik- och renhållningsnämnden medges genomförande av investering om 15,0 miljoner kronor för gång- och cykelbro över Ulvsundasjön. Finansiering får beaktas i samband med budget för år 2010.

I övrigt får stadens medfinansiering om 17,0 miljoner kronor avseende gång- och cykelbro över Ulvsundasjön finansieras genom att ta i anspråk stadens från tidigare bokslut avsatta medel för infrastrukturåtgärder.

Avtal med AB Storstockholms Lokaltrafik och Stockholms läns landsting om avflyttning med mera från fastigheten Akka godkänns, *bilaga 3*.

Exploateringsnämnden ges i uppdrag att vidta erforderliga åtgärder för genomförande av avtalet om avflyttning från fastigheten Akka 4.

Investeringsutgifter om maximalt 35,0 miljoner kronor för marksanering av Akka 4 får finansieras i exploateringsnämndens investeringsplan för år 2009.

Konsekvenser av stadens ersättning till AB Storstockholms Lokaltrafik om 300,0 miljoner kronor år 2013 får beaktas i samband med kommande budget.

Avtal med AB Storstockholms Lokaltrafik och Stockholms läns landsting om avflyttning från och upphörande av tomträtten till fastigheten Sandstugan 3 med mera godkänns, *bilaga 4*.

Exploateringsnämnden ges i uppdrag att vidta erforderliga åtgärder för genomförande av avtalet om avflyttning från fastigheten Sandstugan 3.

Exploateringsnämndens investeringsplan för år 2009 utökas med 500,0 miljoner kronor. Finansiering sker genom utökat finansieringsbeting under Finansförvaltningen. Konsekvenser för åren därefter får beaktas i kommande budgetarbete.

Kommunfullmäktiges godkännande av föreliggande avtal villkoras av att Stockholms läns landstingsfullmäktige senast 30 juni 2009 godkänner avtal mellan staden, landstinget och SL rörande avflyttning från och upphörande av tomträtten till fastigheten Sandstugan 3 i Stockholms kommun m.m. genom beslut som senare vinner laga kraft.

Stockholm den 27 maj 2009

På kommunstyrelsens vägnar:
STEN NORDIN

Ylva Tengblad

Reservation anfördes av *Stefan Nilsson* (mp) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar att

1. i huvudsak bifalla utlåtandet
2. därutöver anföra följande:

Det är positivt att tvärbanan byggs ut då detta ökar incitamenten för stockholmarna att lämna bilen hemma. Spårvagnar bidrar också till att skapa en levande stadsmiljö.

Avtalets planering av spårvagnshallen är dock inte bra. Konflikterna med befintliga verksamheter och omkringboende blir alltför stora. Istället ska den nya spårvagnshallen placeras på ”Prippstomten” norr om Norrbyvägen. Delar av de stora lagerlokaler som redan finns där kan återanvändas för det nya ändamålet.

Om bussterminalen i Alvik flyttas så ska parken utanför medborgarhuset återskapas öster om Vidängsvägen där bussterminalen ligger idag.

”Gula Caféet” vid Karlsbodavägen ska bevaras. Teknikboden vid Alvik ska placeras så att trappan upp i Traneberg från Vidängsvägen finns kvar, och den magnifika eken bevaras.

Särskilt uttalande gjordes av *Ann-Margarethe Livh* (v) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (v) i borgarrådsberedningen.

ÄRENDENA

Sandstugan 3

För att realisera planerna på en ny Stockholmsarena och för att skapa större rådighet för staden i det närliggande Slakthusområdet är det nödvändigt att flytta SL:s depåverksamhet för tunnelbanan, den så kallade Slakthusdepån. I dag utgör depåverksamheten och spårområdet i södra delen av Slakthusområdet ett hinder för utvecklingen av området. Depåverksamheten i fastigheten Sandstugan 3 är upplåten med tomträtt till SL till år 2034. SL är beroende av depån för att kunna upprätthålla tunnelbanetrafiken i Stockholm då alla arbetsfordon för tunnelbanan och alla underhållsåtgärder utgår därifrån.

Som en del i ett omfattande avtalspaket mellan staden, landstinget och SL – ”Huvudavtal 2008-01-15”, som antogs i kommunfullmäktige 9 juni 2008 – har SL av staden bland annat förvärvat fastigheten Stockholms Åstorp 4. Detta möjliggör en utvidgning norrut av SL:s så kallade Hammarbydepå som för närvarande bedrivs på intilliggande fastighet Åstorp 2. Utredningar visar att utvidgningen av Hammarbydepån innebär att Slakthusdepåns verksamhet bedöms kunna flytta hit.

Avtalet

Syftet med avtalet som nu träffas mellan staden, landstinget och SL är att flytta Slakthusdepåns verksamhet till Hammarbydepån. Avtalet innebär i huvudsak att SL och landstinget frånträder Slakthusdepån med tillhörande spår, byggnader och markområden. Dessa övertas av staden som för dessa och för den framtida evakueringen betalar en ersättning om 500,0 miljoner kronor. För att åstadkomma evakueringen måste först en ny detaljplan tas fram för Hammarbydepån i kvarteret Åstorp, och Slakthusdepåns funktion byggs därefter upp på den nya platsen. Detaljplanearbetet för Hammarbydepån beräknas ta cirka sex månader fram till antagande och bedöms kunna påbörjas när SL godkänt avtalet. Då detaljplanen vunnit laga kraft och när bygglov och andra tillstånd beviljats ska depåverksamheten byggas upp, vilket beräknas till cirka 21 månader. Därefter kan en evakuering från Slakthusdepån ske.

Staden betalar 500,0 miljoner kronor i ersättning till SL. Utgiften finns inte inrymd i exploateringsnämndens investeringsplan, varför nämnden har begärt en utökad investeringsplan med 500,0 miljoner kronor för år 2009. När Slakthusdepåns verksamhet flyttats bekostar staden marksanering och rivning av byggnader och spår i Slakthusområdet. Denna utgift är inte utredd eller inrymd i nämndens budget.

Avtalet gäller under förutsättning att det beslutas i kommunfullmäktige, landstingsfullmäktige och i SL:s styrelse senast den 30 juni 2009, samt att en ny detaljplan för Hammarbydepån i kvarteret Åstorp antas i stadsbyggnadsnämnden eller kommunfullmäktige senast den 1 oktober 2010 och senare vinner laga kraft. För att avtalet ska kunna fullföljas krävs också att Slakthusdepåns funktion kan byggas upp i Hammarbydepån och att SL får de myndighetsbeslut och tillstånd som krävs för det. Om avtalet inte kan fullföljas i sin helhet kommer SL att betala tillbaka ersättningen inklusive ränta till staden.

Tvärbana Norr

Staden, landstinget, genom SL, Solna stad och Sundbybergs stad planerar gemensamt en förlängning av Tvärbanan från Alviks station till Solna station, Solnagrenen av Tvärbana Norr. Spårvägen ska gå i en tunnel under Traneberg, på en bro över Ulvsundasjön och därefter i de gamla industrispårens läge genom Ulvsunda vidare längs Karlsbodavägen till Bällsta Bro. Totalt anläggs fyra hållplatser: i Margretelunds båtuppläggningsområde, i södra delen av Ulvsunda industriområde i kvarteret Magneten, i norra delen av Ulvsunda industriområde nordväst om gamla Prippsbryggeriet och på Karlsbodavägen norr om Smältvägen. För att reglera praktiska frågor kring genomförandet tecknar staden, landstinget och SL avtal om genomförande av utbyggnad av Tvärbana Norr mellan Alviks station och Bällsta Bro.

Avtalet

Avtalet grundar sig på en principöverenskommelse från 1993 rörande utbyggnaden av Tvärbanan mellan Gullmarsplan och Alvik. Principöverenskommelsen innebär att landstinget och SL utför och bekostar hela trafikanläggningen och de åtgärder på stadens mark som är direkt beroende av utbyggnaden. Om staden begär standardhöjningar för sina anläggningar i samband med detta ska staden stå för merkostnaden av detta.

Vid Alvik ansluter Solnagrenen till den befintliga ändhållplatsen för Tvärbanan. Ett nytt vändspår strax söder om Gustavslundsvägen planeras för att klara den framtida ökade turtätheten på banan. För att bibehålla framkomligheten på Gustavslundsvägen kommer SL att bekosta ombyggnaden av korsningen på Gustavslundsvägen så att denna blir planskild. Från Alvik går Tvärbanan i en tunnel under Traneberg och mynnar ut under korsningen Margretelundsvägen/Missionsvägen. I Margretelunds båtuppläggningsområde ansvarar landstinget och SL för och bekostar all markåtkomst, evakuering med mera inom hela båtuppläggningsområdet.

Vidare fortsätter Tvärbanan på en ny bro över Ulvsundasjön och Johannesfredsvägen. Spårvägsbron utformas så att även en gång- och cykelförbindelse möjliggörs. Bron ägs och underhålls av SL men staden ansvarar för och bekostar drift och underhåll av gång- och cykelbanans beläggning med mera. Stadens merkostnad för detta bedöms till 32 miljoner kronor. Förbindelsen bedöms nödvändig för framtidens boende i Ulvsunda industriområde, där 3 000 lägenheter planeras med start under våren 2009.

Därifrån följer banan ett befintligt spårreservat och passerar i en tunnelkonstruktion under Norrbyvägen och vidare genom Ulvsunda industriområde. Här planeras två platser för överfarter i plan som väntas tas i bruk i samband med kommande planerad bostadsexploatering av området. Merkostnaden för dessa förberedelser bekostas av staden inom ramen för projektet rörande utbyggnaden av Ulvsunda industriområde. Längs Karlsbodavägen fortsätter Tvärbanan på egen banvall fram till Bällstaån som korsas på en ny bro parallellt med befintlig vägbro. SL svarar för att Karlsbodavägen efter ombyggnad har tillräcklig framkomlighet.

SL ska i samråd med staden ta fram ett utformningsprogram som ska ligga till grund för utbyggnaden av broar, hållplatser, teknikbyggnader med mera.

Avtalet gäller under förutsättning att de beslutas i kommunfullmäktige, i SL:s styrelse senast den 30 juni 2009, att SL:s styrelse senast 30 juni 2009 beslutar att fullfölja utbyggnaden av Tvärbana Norr, Solnagrenen samt att erforderlig detaljplan antas i stadsbyggnadsnämnden eller kommunfullmäktige senast den 30 juni 2009 och senare vinner laga kraft. För att avtalet ska kunna fullföljas krävs också att Banverket fastställer ingiven järnvägsplan som senare vinner laga kraft och att servitutsavtal för berörd mark träffas mellan staden och landstinget.

Akka 4, SL:s depå

SL driver inom fastigheten Akka 4 depåverksamhet för Tvärbanan och Nockebybanan, den så kallade Brommadepån. SL har innehaft fastigheten med tomträtt till och med den 30 september 2006. Från den 1 oktober 2006 till den dag SL avflyttar från Brommadepån, senast den 31 december 2014, regleras nyttjanderätten för Akka 4 i ett särskilt avtal mellan staden och SL. Staden och SL tecknade 2004 ett samarbetsavtal om att verka för att Brommadepån ska överdäckas med kontor och bostäder. På grund av stora svårigheter och kostnader som följer av att överdäcka en depå av denna storlek har staden och SL i det fortsatta arbetet med Tvärbana Norr sökt andra lösningar och lokaliserat ett nytt läge i Ulvsunda industriområde, under inflygningen till Bromma flygplats, i kvarteret Magneteten. Här kan en depå för cirka 60 vagnar i två våningar byg-

gas som kan inrymma verksamheten från Brommadepån och behovet för Solnagrenen av Tvärbana Norr. Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 22 januari 2009 att påbörja detaljplanarbetet för en ny depå i Ulvsunda.

Under 2008 utredde staden och SL gemensamt en framtida markanvändning av kvarteret Akka 4 och omkringliggande område, med avseende på bostadsexploatering, vägar och spårtrafik. Utredningarna visar att ett betydande antal lägenheter kan inrymmas om omfattande infrastrukturåtgärder genomförs. Exploateringsnämnden lämnade den 6 november 2008 en tidig markreservation för bostadsbebyggelse för detta område till JM AB och fastighetsbolaget ByggVesta.

Avtalet

Syftet med det avtal som nu träffas mellan staden, landstinget och SL är att flytta Brommadepåns verksamhet till Ulvsunda industriområde. Avtalet innebär i huvudsak att staden och SL gemensamt ska verka för att en detaljplan för en ny depå i Ulvsunda, Ulvsundadepån, vinner laga kraft. När Ulvsundadepån är tagen i drift ska SL på sin bekostnad inom 12 månader, eller senast den 31 december 2014, avveckla sin verksamhet i kvarteret Akka 4, riva samtliga byggnader och anläggningar och flytta till Ulvsundadepån. Den nya depån är en förutsättning för att SL ska kunna trafikera Solnagrenen av Tvärbana Norr. Förlängningen av Tvärbanan till Solna grundar sig på en principöverenskommelse från 1993 om samarbete och villkor för utbyggnaden av tvärbanan mellan Gullmarsplan och Alvik och som reglerar det inbördes ansvaret för kollektivtrafiken och dess anläggningar. Den mark som SL behöver för Ulvsundadepån och som staden äger ska, utan ersättning, genom fastighetsreglering överföras till SL.

Marken i kvarteret Akka 4 kommer att saneras så att bostäder kan byggas där. Staden och SL bekostar saneringen av marken med hälften var. Stadens ansvar är enligt avtalet dock begränsat till maximalt 35,0 miljoner kronor. SL behöver dock i framtiden nyttja en mindre del av fastigheten Akka 4 för uppställning av sju vagnar för Nockebybanan. Därför kommer SL att köpa del av denna mark av staden för detta ändamål och bygga en ny depå som kan däckas över för att möjliggöra bostadsbebyggelse.

Staden betalar 300,0 miljoner kronor i ersättning till SL för de utgifter som uppstår då Brommadepåns verksamhet flyttas till Ulvsundadepån. Exploateringsnämnden bedömer att denna ersättning är motiverad, då alternativet med en överdäckning av bibehållen depåverksamhet i kvarteret Akka 4 är mycket kostsam och komplicerad. Ersättningen till SL om 300,0 miljoner kronor ska enligt avtalet betalas till SL den 30 juni 2013 varför konsekvenserna får beak-

tas i det kommande budgetarbetet. Utgiften om 35,0 miljoner kronor för marksanering i kvarteret Akka 4 får inrymmas i exploateringsnämndens befintliga investeringsplan för år 2009.

Avtalet gäller under förutsättning att det godkänns av kommunfullmäktige och SL:s styrelse senast den 30 juni 2009, att SL:s styrelse senast 30 juni 2009 beslutar att fullfölja utbyggnaden av Tvärbana Norr, Solnagrenen samt att en ny detaljplan för Ulvsundadepån antas i stadsbyggnadsnämnden eller kommunfullmäktige senast den 31 december 2009 som senare vinner laga kraft. Om avtalet inte kan fullföljas i sin helhet kommer SL att betala tillbaka ersättningen inklusive ränta till staden.

Villkor för kommunfullmäktiges beslut om avtalen rörande Sandstugan 3, Tvärbana Norr Solnagrenen och Akka 4

Avtal rörande Tvärbana Norr Solnagrenen och Akka 4 tecknas mellan staden, landstinget och SL och beslutas i kommunfullmäktige och i SL:s styrelse. Avtalet rörande Sandstugan 3 som avser flytt av SL:s depåverksamhet för tunnelbanan, den så kallade Slakthusdepån tecknas mellan staden, SL och landstinget och beslutas i kommunfullmäktige, SL:s styrelse och i landstingsfullmäktige. För att säkerställa att dessa tre avtal samordnas i tiden föreslår exploateringsnämnden respektive trafik- och renhållningsnämnden i beslut 23 april och 12 maj 2009 att kommunfullmäktige godkänner avtal med SL om genomförande av Tvärbana Norr och avtal rörande Akka 4 under förutsättning att Stockholms läns landstingsfullmäktige senast den 30 juni 2009 godkänner avtal mellan staden, landstinget och SL rörande avflyttning från och upphörande av tomträten till fastigheten Sandstugan 3 i Stockholms kommun med mera genom beslut som senare vinner laga kraft.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 12 februari 2009 följande.

1. Exploateringsnämnden godkänner för sin del föreliggande avtal med AB Storstockholms Lokaltrafik och Stockholms läns landsting.
2. Nämnden hemställer att kommunfullmäktige godkänner avtalet och medger en utökad investeringsram med 500 mnkr för exploateringsnämnden.
3. Nämnden hemställer att kommunfullmäktige bemyndigar exploateringsnämnden, genom exploateringskontoret, att vidta de åtgärder som är erforderliga för avtalets fullföljande.

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 4 februari 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Bakgrund

Staden planerar för Stockholmsarenan invid Slakthusområdet, samt för att omvandla delar av Slakthusområdet inom konceptet ”Matstaden”. Planeringen gör det angeläget att SL:s depåverksamhet för tunnelbanan i den sk Slakthusdepån flyttas härifrån så att denna inte utgör hinder för framtidens stadsutveckling.

Depåverksamheten för tunnelbanan bedrivs i södra delen av Slakthusområdet inom fastigheten Sandstugan 3 som är upplåten till SL med tomträtt till år 2034 samt inom ett angränsande arrendeområde, och som tillfart till depån nyttjas ett spår utmed Arenavägen. SL är beroende av depåfunktionen för att kunna upprätthålla tunnelbanetraffiken i Stockholm; alla arbetsfordon inom tunnelbanan och alla underhållsåtgärder utgår därifrån.

Som en del i ett omfattande avtalspaket mellan staden, Stockholms läns landsting och SL – ”Huvudavtal 2008-01-15” (ExplN 2008-03-13, KF 2008-06-09) har SL av staden bl a förvärvat fastigheten Stockholm Åstorp 4, vilket möjliggör en utvidgning norrut av SL:s sk Hammarbydepå i kvarteret Åstorp vid tunnelbanestation Blåsut. Utredningar har därefter visat att denna utvidgning även innebär att Slakthusdepåns verksamhet skulle kunna inrymmas i Hammarbydepån.

Avtalet

Syftet med avtalet som nu träffas mellan staden, SL och landstinget är att flytta Slakthusdepåns verksamhet till Hammarbydepån. Avtalet finns i sin helhet redovisat i [bilaga 1](#). Kartor som visar berörda markområden finns redovisade bland avtalets bilagor. Avtalet innebär i huvudsak följande:

SL och landstinget frånträder Slakthusdepån med tillhörande spår, byggnader och markområden. Dessa övertas av staden som för dessa och för den förtida evakueringen betalar en ersättning. Utbetalningen av ersättningen sker i sin helhet till SL efter det att kommunfullmäktiges och landstingsfullmäktiges beslut om avtalet vunnit laga kraft. Om avtalet inte kan fullföljas ska ersättningen återbetalas samt ränta. Då verksamheten avflyttats står staden för marksanering samt för rivning av byggnader och spår.

För att åstadkomma evakueringen måste först en ny detaljplan tas fram för Hammarbydepån i kvarteret Åstorp, och Slakthusdepåns depåfunktion därefter även byggas upp på den nya platsen. Byggnaden närmast Garagevägen behöver byggas till, och nya spåranslutningar anläggas. För att få till de nya spåranslutningarna och bibehålla gång- och cykelvägen norr om kv Åstorp måste SL sannolikt bygga om denna med nya broar över spåren. Parkeringsfastigheten Åstorp 5, idag upplåten med arrende som markparkering till Stockholm parkering, överförs utan ersättning till SL:s fastighet, så att SL där kan uppföra ett parkeringshus med ca 200 platser, varav ca 150 platser för SL:s egen verksamhet. Bromsspåret utmed Garagevägen kan samtidigt plockas bort, varvid

ett markområde i södra delen av fastigheten Åstorp 2 frigörs och återgår till staden, vilket där kan möjliggöra en framtida planläggning för bostäder.

Avtalet gäller under förutsättning att det beslutas i kommunfullmäktige, landstingsfullmäktige samt i SL:s styrelse, samt att den nya detaljplanen för Hammarbydepån i kv Åstorp tas fram och senare vinner laga kraft. För att avtalet ska kunna fullföljas krävs också att Slakthusdepåns funktion kan byggas upp i Hammarbydepån och att SL får de myndighetsbeslut och tillstånd som krävs för det. Om avtalet inte kan fullföljas i sin helhet kommer SL att betala tillbaka ersättningen inklusive ränta till staden.

Ekonomi

Den ersättning som Staden betalar till SL uppgår till 500 miljoner kronor, vilket inte kan rymmas inom exploateringsnämndens budget. Stadens kringkostnader för exempelvis markföreningar är inte utredda.

Tidplan

Stadsbyggnadskontoret bedömer att ett detaljplanearbete för Hammarbydepån kan ta ca 6 månader fram till antagande. Då detta beslut senare vunnit laga kraft och efter det att bygglov och andra tillstånd beviljats, ska verksamheten byggas upp, vilket beräknas ta ca 21 månader. Då uppbyggnaden är klar kan en evakuering från Slakthusdepån ske.

Exploateringskontorets synpunkter

Befintliga spår- och depåområden vid Slakthusområdet ger idag upphov till stora bariäreffekter och utgör ett hinder för stadsutvecklingen. Flytten möjliggör att Arenavägen frigörs från spår och kan bli en modern stadsgata som knyter ihop arenaområdet med resten av stadsdelen. Marken i slakthusdepån är centralt belägen och strategiskt viktig för stadsdelens och stadens utveckling och för miljön på platsen. Det är därför av största betydelse för staden att en evakuering av tunnelbanans depåverksamhet genom detta avtal kan komma till stånd. Ersättningen om 500 mnkr kan inte rymmas inom exploateringsnämndens budget, utan förutsätter att kommunfullmäktige medger en utökad investeringsram med motsvarande storlek.

Exploateringskontorets förslag

Mot redovisad bakgrund föreslår kontoret att exploateringsnämnden för sin del ska godkänna föreliggande avtal. Kontoret föreslår vidare att nämnden hemställer att kommunfullmäktige godkänner avtalet, medger en utökad investeringsram med 500 mnkr för exploateringsnämnden samt bemyndigar nämnden att, genom exploateringskontoret, vidta de åtgärder som krävs för avtalets fullföljande.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 23 april 2009 följande.

1. Exploateringsnämnden godkänner för sin del föreliggande avtal rörande genomförande av Tvärbana Norr, som ersätter det avtal som godkändes av exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden i beslut 2009-02-12 respektive 2009-03-10.
2. Nämnden hemställer, som en följd av punkten 1, att kommunfullmäktige godkänner nu föreliggande avtal rörande genomförande av Tvärbana Norr, med i övrigt oförändrad hemställan enligt de tidigare besluten.
3. Nämnden godkänner för sin del föreliggande avtal rörande fastigheten Akka 4, som ersätter det avtal som godkändes av exploateringsnämnden i beslut 2009-02-12.
4. Nämnden hemställer, som en följd av punkten 3, att kommunfullmäktige godkänner nu föreliggande avtal rörande Akka 4 samt medger en utökad investeringsram med ytterligare 35 mnkr för exploateringsnämnden, med i övrigt oförändrad hemställan enligt det tidigare beslutet.
5. Nämnden hemställer att kommunfullmäktiges godkännande av föreliggande avtal villkoras av att Stockholms läns landstingsfullmäktige senast 2009-06-30 godkänner avtal mellan staden, landstinget och SL rörande avflyttning från och upphörande av tomträten till fastigheten Sandstugan 3 i Stockholms kommun m.m. genom beslut som senare vinner laga kraft.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Ann-Margarethe Livh (v), *bilaga 1*.

Ersättaren Per Hallberg (m) anmälde jäv och deltog inte i beslutet.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 12 maj 2009 följande.

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner för sin del föreliggande avtal rörande genomförande av Tvärbana Norr, som ersätter det avtal som godkändes av exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden i beslut 2009-02-12 respektive 2009-03-10.
2. Nämnden hemställer, som en följd av punkten 1, att kommunfullmäktige godkänner nu föreliggande avtal rörande genomförande av Tvärbana Norr, med i övrigt oförändrad hemställan enligt de tidiga-

re besluten.

Reservation anfördes av ledamoten Hampus Rubaszkin (mp) och ledamoten Kajsa Stenfelt (v), *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjordes av ersättaren Sebastian Wiklund (v), *bilaga 1*.

Exploateringskontorets och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 15 april 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Avtal rörande genomförande av Tvärbana Norr

Exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden godkände 2009-02-12 respektive 2009-03-10 avtal mellan staden, AB Storstockholms lokaltrafik (SL) och Landstinget rörande genomförandet av Tvärbana Norr. SL har därefter begärt att, på grund av ändrade ansvarsförhållanden mellan SL och Landstinget, få teckna ett nytt avtal med en mindre ändring som klargör SL:s och Landstingets interna ansvarsfördelning. Detta innebär enligt SL att avtalet ej behöver tas i Landstingsfullmäktige, men påverkar i övrigt inte innehållet i avtalet i sak och kontoren har därför inget att erinra.

Avtal om avflyttning m.m. från tomträten till fastigheten Akka 4

Exploateringsnämnden godkände 2009-02-12 avtal mellan staden, SL och Landstinget om avflyttning m.m. från tomträten till fastigheten Akka 4. SL har därefter begärt att, på grund av ändrade ansvarsförhållanden mellan SL och Landstinget, få teckna ett nytt avtal med en mindre ändring som klargör SL:s och Landstingets interna ansvarsfördelning. Dessutom görs en ändring jämfört med avtalet som behandlades av exploateringsnämnden 2009-02-12 genom att tidigare kostnadsfördelning av marksanering av Akka 4 ändras. I det tidigare avtalet står SL själv för hela kostnaden. Den nya fördelningen innebär att staden och SL bekostar marksaneringen med hälften var; stadens ansvar är dock begränsat till 35 mnkr. Till följd av detta skjuts den betalning om 300 mnkr som staden ersätter SL med upp till 2013-06-30, en senareläggning med ca 4 år. Exploateringskontoret räknar med att den senarelagda betalningen ger en alternativ finansiell intäkt som motsvarar den ökade kostnaden för marksaneringen. Kontoret anser att dessa förändringar av avtalet kan accepteras.

Exploateringskontorets och trafikkontorets förslag

Mot bakgrund av ovanstående föreslår kontoren att exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden för sin del godkänner föreliggande avtal och hemställer att kommunfullmäktige godkänner dessa avtal. Detta innebär att föreliggande två avtal ersätter de som godkändes av exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden 2009-02-12 respektive 2009-03-10 och att de tidigare avtalen inte skall föras upp till kommunfullmäktige för godkännande. Kontoren föreslår också att exploate-

ringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden hemställer att kommunfullmäktiges godkännande av föreliggande avtal villkoras av att Stockholms läns landstingsfullmäktige senast 2009-06-30 godkänner avtal mellan staden, landstinget och SL rörande avflyttning från och upphörande av tomträten till fastigheten Sandstugan 3 i Stockholms kommun m.m. genom beslut som senare vinner laga kraft.

BEREDNING

Ärendena har remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 24 mars 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Förvärvet av fastigheten Stockholms Åstorp 4 ingår i det avtalspaket mellan staden, landstinget och SL som antogs i kommunfullmäktige den 9 juni 2008 och som nu gör det möjligt att flytta Slakthusdepån till Hammarbydepån. Härigenom skapas förutsättningar för ett nytt stadsutvecklingsområde när Arenaområdet kan länkas ihop med södra delen av det nuvarande slakthusområdet. Detta är mycket positivt för stadens ekonomi, verksamhet, miljö och estetik. Stadsledningskontoret är således positivt till avtalet som gör det möjligt att flytta tunnelbanans depåverksamhet från Slakthusområdet.

Exploateringsnämnden har även begärt en utökad investeringsplan för år 2009 med 500,0 miljoner kronor. Stadsledningskontoret bedömer att nämnden får svårt att inrymma dessa nya investeringar inom befintlig investeringsram och tillstyrker förslaget. Finansiering sker genom ökat finansieringsbeting under finansförvaltning.

Finansiering av de utgifter som är förknippade med sanering av mark och rivning av byggnader och spår i Slakthusområdet när depåverksamheten flyttar får beaktas i samband med budget för kommande år.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunfullmäktige godkänner avtal med AB Storstockholms Lokaltrafik och Stockholms läns landsting om avflyttning från och upphörande av tomträten till fastigheten Sandstugan 3 med mera. Vidare föreslås att exploateringsnämnden ges i uppdrag att vidta erforderliga åtgärder för avtalets genomförande och att exploateringsnämndens investeringsplan för år 2009 utökas med 500,0 miljoner kronor.

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 14 maj 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Tvärbanan Norr

Tvärbanan är av intresse för hela regionen och när Tvärbanan förlängs från Alvik till Solna skapas en viktig tvärförbindelse i Stockholms halvcentrala band. En ytterligare utbyggnad av Tvärbanans Solnagren, med en förlängning till Kista, är viktig för den fortsatta utvecklingen av bostäder och näringsliv på Järvafältet med omnejd. En utbyggd spårvägstrafik har positiva effekter på miljö och framkomlighet och samhällsekonomi genom restidsvinster. Stadsledningskontoret är därför positivt till avtalet som möjliggör en förlängning av Tvärbanan.

Trafik- och renhållningsnämnden har begärt en utökad investeringsplan för år 2009 med 32,0 miljoner kronor för den gång- och cykelbro som planeras över Ulvsundasjön och Johannesfredsvägen. Då hela bron, inklusive gång- och cykelbron kommer att ägas av SL kan stadens kostnader för beläggning och belysning av bron inte betraktas som en investering för staden. Påfartsramperna till gång- och cykelbron däremot kommer att ägas av staden, och blir därmed stadens investering. Trafik- och renhållningskontoret bedömer att de 32,0 miljoner kronorna, för gång- och cykelbron fördelas enligt nedan:

År	2010	2011	2012	Totalt
Stadens totala utgifter för gång och cykelbro	8,0	16,0	8,0	32,0
varav medfinansiering cykelbana, beläggning och belysning	4,0	9,0	4,0	17,0
varav investering påfartsramper till bron	4,0	7,0	4,0	15,0

Stadsledningskontoret föreslår att kostnader för gång- och cykelbrons beläggning och belysning, 17,0 miljoner kronor, finansieras genom att ta i anspråk av staden centralt avsatta medel från tidigare bokslut för infrastrukturåtgärder. Utgifter för investering i påfartsramper till gång- och cykelbron, 15,0 miljoner kronor, får beaktas i samband med budget för år 2010.

Vidare föreslås att kommunfullmäktige godkänner avtal med SL och landstinget om utbyggnad av Tvärbanan Norr mellan Alviks station och Bällsta Bro och att exploaterings- och trafik- och renhållningsnämnden ges i uppdrag att vidta erforderliga åtgärder för avtalets genomförande.

Akka 4, SL:s depå

Stadsledningskontoret konstaterar att avtalet gör det möjligt att flytta depåverksamheten från befintligt läge vilket är positivt för stadens ekonomi, verksamhet och miljö. Detta ger möjlighet att utveckla området för att bland annat bygga bostäder.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunfullmäktige godkänner avtal med AB Storstockholms Lokaltrafik och Stockholms läns landsting om avflyttning från fastigheten Akka 4 med mera. Vidare föreslås att exploateringsnämnden ges i uppdrag att vidta erforderliga åtgärder för avtalets genomförande. Konsekvenser av stadens ersättning till AB Storstockholms Lokaltrafik om 300,0 miljoner kronor år 2013 får beaktas i kommande budgetarbete. Utgiften om maximalt 35,0 miljoner kronor för marksanering i kvarteret

Akka 4 får inrymmas i exploateringsnämndens befintliga budget år 2009.

Stadsledningskontoret konstaterar att avtalet följer ansvarsfördelningen mellan staden och landstinget där landstinget svarar för finansiering av spårbunden trafik.

Villkor för kommunfullmäktiges beslut om avtalen rörande Tvärbana Norr Solnagrenen och Akka 4

I enlighet med exploateringsnämndens och trafik- och renhållningsnämndens beslut föreslås att kommunfullmäktiges beslut att godkänna föreliggande avtal med SL om genomförande av Tvärbana Norr och avtal rörande Akka 4 skall villkoras av att Stockholms läns landstingsfullmäktige senast den 30 juni 2009 godkänner avtal mellan staden, landstinget och SL rörande avflyttning från och upphörande av tomträten till fastigheten Sandstugan 3 i Stockholms kommun med mera genom beslut som senare vinner laga kraft.

RESERVATIONER M.M.

Exploateringsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Ann-Margarethe Livh (v) enligt följande

Vänsterpartiet är mycket positivt till utbyggnaden av tvärbanan. Spårtrafiken bör gå i blandtrafik på Karlsbodavägen. På detta sätt värnas Café Hemgården och naturen, samtidigt som hastigheten dämpas. Genom blandtrafik skapas dessutom större urbana kvaliteter, precis som i det lyckade exemplet Gröndal. Det är av yttersta vikt att behålla de två k-märkta byggnaderna vid Johannelundsvägen, alternativt flytta dem till en närliggande plats.

Spårvagnsdepåns lokalisering till Magneten 6 är inte optimal. Depån ligger mycket nära bostadshusen i området och konsekvenserna för de boende blir så stora att vi starkt ifrågasätter lokaliseringen. Vi anser därför att en annan lokalisering för depån bör sökas, exempelvis på andra sidan av Norrbyvägen/Huvudstaleden.

Trafik- och renhållningsnämnden

Reservation anfördes av ledamoten Hampus Rubaszkin (mp) och ledamoten Kajsa Stenfelt (v) enligt följande

- 1 Kontorets förslag godkänns i huvudsak.
- 2 Därutöver anføres följande:

Avtalets planering av spårvagnshallen är inte bra. Konflikterna med befintliga verksamheter och omkringboende blir alltför stora. Istället ska den nya spårvagnshallen placeras på "Prippstomten" norr om Norrbyvägen. Delar av de stora lagerlokaler som redan finns där kan återanvändas för det nya ändamålet.

Om bussterminalen i Alvik flyttas så ska parken utanför medborgarhuset återskapas öster om Vidängsvägen där bussterminalen ligger idag.

"Gula Caféet" vid Karlsbodavägen ska bevaras.

Teknikboden vid Alvik ska placeras så att trappan upp i Traneberg från Vidängsvägen finns kvar, och den magnifika eken bevaras.

Ersättaryttrande gjordes av ersättaren Sebastian Wiklund (v) med instämmande i den av Hampus Rubaszkin och Kajsa Stenfelt anförda reservationen.

Bilaga 2

Stockholms läns landsting, Stockholms kommun, Sundbybergs kommun och Solna kommun planerar gemensamt en förlängning av snabbspårvägen från Alviks station till Solna station. Stockholms läns landsting och Stockholms kommun har för utbyggnaden av Tvärbanan träffat en principöverenskommelse den 24 juni 1993 om samarbete och villkor samt bekräftelse på parternas gemensamma intresse av att ”skapa en effektiv tvärförbindelse mellan lokaltågtrafiken och tunnelbanans olika delar, nedan kallad Principöverenskommelsen.

I syfte att reglera genomförandet av Tvärbana Norr inom Stockholms kommun träffas mellan AB Storstockholms Lokaltrafik, nedan kallat SL, Stockholms läns landsting, nedan kallad Landstinget, och Stockholms kommun genom dess exploateringsnämnd och trafik- och renhållningsnämnd, nedan kallad Staden, under de förutsättningar som anges i § 20 nedan, följande

A V T A L

om genomförande av utbyggnad av Tvärbana Norr mellan Alviks station och Bällsta Bro, nedan kallad Trafikanläggningen.

§ 1 Principöverenskommelse

Parterna är överens om att bestämmelserna i §§ 1-4, 6, 7 och 11 i Principöverenskommelsen från den 24 juni 1993 även skall tillämpas för utbyggnaden av Trafikanläggningen.

§ 2 Bakgrund

Till grund för utbyggnaden av Trafikanläggningen skall ligga det järnvägsplaneområde som utgör underlag för upprättande av järnvägsplan enligt lag (1995:1946) om byggande av järnväg.

Till grund för utbyggnaden skall även ligga en detaljplan. Staden arbetar med detaljplanefrågan och det föreligger idag ett förslag till detaljplan för Trafikanläggningen, Dp 2007-36057, Dp 2008-18482-54 och TDp 2007-36198, [bilaga 1](#). SL står för de utrednings- och projekteringskostnader som behövs för detaljplanarbetet. Staden står dock för kostnaderna för egen personal.

§ 3 Servitut m m

SLs rätt att disponera Stadens mark för Trafikanläggningen skall regleras i särskilda servitutsavtal mellan Staden och Landstinget.

§ 4 Trafikanläggningen, Stadens anläggningar, gator m.m.

SL bygger och bekostar Trafikanläggningen. I samband därmed anläggs fyra hållplatser vilka skall kunna tas i bruk vid samma tidpunkt som Trafikanläggningen i övrigt.

Vid eventuell nedläggning av Trafikanläggningen skall Landstinget återlämna upplåten mark till Staden. SL skall därvid på sin bekostnad borttaga onyttiga anläggningar och i görligaste mån återställa marken. Om servitutsavtal träffats skall servituten utan ersättning till landstinget upphöra att gälla. Detsamma skall gälla om utbyggnaden avbryts eller delsträcka läggs ner.

SL ansvarar för och bekostar erforderliga nybyggnader, flyttningar, ombyggnader och omläggningar av Stadens anläggningar, ledningar, gator och parkmark som är direkt betingade av Trafikanläggningen. Därmed avses sådana åtgärder som inte skulle behöva vidtagas om Trafikanläggningen inte byggdes. Byggande av sådana åtgärder får inte påbörjas innan SL tagit fram erforderliga handlingar, vilka godkänts av Staden. Handlingarna skall i tillämplig omfattning upprättas i enlighet med Teknisk Handbok.

Om Staden kräver eller om ändringsarbetena medför en högre funktionell eller estetisk standard än befintlig anläggning har skall Staden svara för den merkostnad som uppkommer.

SL skall på sin bekostnad ansvara för erforderliga ledningsomläggningar. SL är skyldig att träffa särskilda avtal med respektive ledningshavare om ledningsflyttar m.m.

Samtliga arbeten som SL ansvarar för skall så bedrivas att omgivningen drabbas av minsta möjliga störningar.

§5 Trafikprovisorier

Vid utbyggnaden av Trafikanläggningen ansvarar SL för och bekostar för vägtrafiken erforderliga trafikanordningplaner, provisorier, trafikanläggningar etc. SL ansvarar för och bekostar samtliga arbeten under byggnadstiden som berör Stadens anläggningar. SL skall ta fram ritningar som visar hur trafiken behandlas under byggnadstiden. Dessa ritningar skall inlämnas för godkännande av Stockholms Trafikkontor senast tre veckor innan arbetena påbörjas. Vid framtagandet av ritningarna skall SL i största möjliga utsträckning sträva efter att dagens framkomlighet och kapacitet upprätthålls under byggnadstiden.

§ 6 Projektering m.m.

Beträffande anläggning, för vilken Staden är eller enligt detta avtal kommer att bli huvudman, skall Staden på egen bekostnad granska och godkänna projekterings- och förfrågningshandlingar. Projekteringen skall utföras av SL enligt Stadens standard. Staden deltar i syn, del- och slutbesiktningar av entreprenader och Stadens eventuella anmärkningar skall framföras senast vid dessa besiktningstillfällen. Relationshandlingar i original skall överlämnas till Staden efter utbyggnaden och vara försedda med Stadens stämpel och ritningsnummer.

§ 7 Vändspår vid Alviks Strands hållplats, Gustavslundsvägen

SL ansvarar för och bekostar anläggandet av ett vändspår vid Alviks Strands hållplats vid samma tidpunkt som utbyggnaden av Trafikanläggningen i övrigt.

Utbyggnaden av vändspåret förutsätter av kapacitetsskäl att full prioritet erhålls vid korsningen med Gustavslundsvägen. Vägen får därvid inte utgöra ett hinder för säkra, effektiva och snabba vändningar så att såväl Trafikanläggningens kapacitet kan utnyttjas till fullo som att transportbehov och ledtider enligt tidtabell kan innehållas. SL svarar för och bekostar en sådan ombyggnad av Gustavslundsvägen att planskildhet erhålls mellan Trafikanläggningen och vägen så att dagens framkomlighet på Gustavslundsvägen inte försämras.

Utbyggnaden av vändspåret medför också att befintlig bussterminal vid hållplats Alvik kan behöva flyttas väster om Trafikanläggningen. Staden förbinder sig att verka för att en ny bussterminal kan anläggas på den västra sidan om Trafikanläggningen och i omedelbar anslutning till hållplats Alvik. SL svarar för och bekostar samtliga åtgärder med anledning av denna flytt.

§ 8 Margretelundsvägen/Missionsvägen

SL ansvarar för och bekostar anläggandet av den tråg- och tunnelkonstruktion under Margretelundsvägen/Missionsvägen som erfordras för att uppnå att planskildhet uppkommer mellan Trafikanläggningen och Margretelundsvägen/Missionsvägen. Innan arbetena påbörjas skall SL utföra och bekosta tillfällig omläggning av Margretelundsvägen/Missionsvägen. Vid genomförandet av den tillfälliga omläggningen skall SL i största möjliga utsträckning sträva efter att dagens framkomlighet och kapacitet upprätthålls under byggnadstiden. Tunneln och trågkonstruktionen är SL:s egendom. Staden svarar för och bekostar framtida drift, underhåll och förnyelse av vägbeläggning m.m. ovan tät- och skyddsskikt så att tunnelns konstruktionsbetong långsiktigt ej påverkas.

§ 9 Margretelunds båtupplägningsområde

Landstinget svarar i enlighet med principöverenskommelsen för markåtkomst. Staden skall biträda landstinget och svara för åtgärder som ankommer på Staden som markägare i samband med markåtkomst inom Margretelunds båtupplägningsområde. SL svarar för kostnader för samtliga åtgärder i samband med markåtkomst såsom uppsäningar, omarronderingar, evakueringar, m m inom hela Margretelunds båtupplägningsområde.

§ 10 Bro över Ulvsundasjön och Johannesfredsvägen

SL skall utföra och bekosta en ny bro över Ulvsundasjön och Johannesfredsvägen. I samband härmed utformar, projekterar och bygger SL bron på sådant sätt att en gång- och cykelbana kan anordnas på bron. Staden bekostar projektledning, projektering och byggande av den andel av brokonstruktionen som är att hänföra till gång- och cykelbanan samt beläggning och belysning för gång- och cykelvägen. Staden ansvarar för och bekostar anläggandet av angöringar till gång- och cykelbanan.

SL svarar för och bekostar drift, underhåll och förnyelse av brokonstruktionen. Staden svarar för skötsel och underhåll av gång- och cykelbanan ovan tät- och skyddsskikt.

§ 11 Korsning Norrbyvägen

SL svarar för och bekostar anläggandet av den tråg- och tunnelkonstruktion under Norrbyvägen som erfordras för att uppnå att planskildhet uppkommer mellan Trafikanläggningen och Norrbyvägen. Vid genomförandet av den tillfälliga omläggningen skall SL i största möjliga utsträckning sträva efter att dagens framkomlighet och kapacitet upprätthålls under byggnadstiden.

Tunneln och trågonstruktionen är SL:s egendom. Staden svarar för och bekostar framtida drift, underhåll och förnyelse av vägbeläggning m.m. ovan tät- och skyddsskikt så att tunnelns konstruktionsbetong långsiktigt ej påverkas.

§ 12 Ulvsunda industriområde

Mellan Norrbyvägen och Karlsbodavägen utförs Trafikanläggningen med förberedelse att på två platser anordna korsningar med allmän gata i plan, enligt bilaga 2, som väntas tas i bruk i samband med eventuell exploatering av aktuellt område. För den korsning som sammanfaller med SL:s hållplatsläge, där en övergång erfordras för SL:s trafikanter, skall SL stå för samtliga kostnader för denna korsning utom för merkostnader för de extra beläggningsarbeten, som orsakas av den ökade vägbredden p.g.a. ändringen från gångöverfart till gatöverfart. För den andra korsningen skall Staden stå för de merkostnader som uppstår av att korsningen anläggs.

SL svarar för och bekostar att Smältvägen förlängs genom fastigheten Gjutmästaren 5 till fastigheten Gjutmästaren 6 och Masugnsvägens befintliga vändplan.

§ 13 Karlsbodavägen

SL svarar för och bekostar de om- och nybyggnader av Karlsbodavägen som är direkt betingade av Trafikanläggningen och som krävs för att bibehålla tillräcklig kapacitet och standard. Vid genomförandet av tillfällig omläggning av Karlsbodavägen skall SL i största möjliga utsträckning sträva efter att dagens framkomlighet och kapacitet upprätthålls under byggnadstiden.

Trafikanläggningen skall utföras så att överfart för gång- och cykeltrafik möjliggörs enligt bilaga 2.

§ 14 Bro över Bällstaån

SL ansvarar för och bekostar anläggandet av en för Trafikanläggningen ny bro över Bällsta å invid den befintliga vägbron. Gång- och cykeltrafiken under bron får under utbyggnadstiden stängas av. Gång och cykelvägen skall efter bronns färdigställande återställas enligt dagens standard.

§ 15 Utformningsprogram

För att skapa gemensamma kvalitéer och en samordnad utformning vid utbyggnaden av Trafikanläggningen upprättas ett gemensamt utformningsprogram. Parterna är överens om att detta utformningsprogram för broar, hållplatser, teknikbyggnader mm skall ligga till grund för och tillämpas vid Trafikanläggningens utbyggnad och stadsutvecklingen.

§ 16 Tidplan, byggordning m m

Parterna har till grund för utbyggnaden enligt detta avtal upprättat en preliminär huvudtidplan, bilaga 3. Projekt- och produktionstidplaner som skall ligga till grund för genomförandet av innehållet i detta avtal skall upprättas av SL i samråd med Staden.

§ 17 Etableringsplatser m.m.

Staden medger SL rätt att disponera i bilaga 1 förtecknade etableringsplatser, arbetsområden och transportvägar i den mån de ej är belägna på offentlig plats. I de fall ianspråktagna områden är belägna på offentlig plats, skall polismyndighetens tillstånd inhämtas och Stadens strävan skall därvid vara att ej avstyrka ansökan. Stadens allmänna villkor för disposition av parkmark skall i tillämpliga delar ingå i förfrågnings-

underlaget. I de fall områdena är upplåtna med nyttjanderätt till tredje man ansvarar och bekostar SL markåtkomst för att kunna nyttja området som etablering m.m. Vad som hittills sagts gäller ej Kv Rostugnen där exploateringsnämnden beslutat att annan verksamhet ska bedrivas. Eventuellt kan delar av detta område nyttjas av SL för etablering i enlighet med särskild överenskommelse.

Parterna är vidare överens om att efter förhandling med blivande entreprenör kan etableringsplatser, arbetsområden och transportvägar behöva justeras eller kompletteras. En sådan justering eller komplettering skall ske i samråd med Staden. Den gemensamma strävan är att begränsa dessa ytor till vad som är nödvändigt för genomförandet.

§ 18 Tredjemansansvar

SL är i förhållande till Staden ansvarig för Stadens eventuella skadeståndsskyldighet gentemot tredje man till följd av Trafikanläggningen och därmed sammanhängande åtgärder. Vad nu sagts gäller ej om SL visar att Staden förfarit vårdslöst eller felaktigt.

§ 19 Skadestånd

SL skall ersätta Staden för samtliga kostnader som Staden, i samråd med SL kan ådraga sig gentemot fastighetsägare, tomträtthavare, nyttjanderättshavare eller annan till följd av Trafikanläggningen och därmed sammanhängande åtgärder.

§ 20 Giltighet

En förutsättning för giltigheten av detta avtal är

att Stockholms stadsbyggnadsnämnd eller kommunfullmäktige senast 2009-06-30 antar erforderliga detaljplaner enligt § 2 genom beslut som senare vinner laga kraft,

att Banverket fastställer ingiven järnvägsplan genom beslut som senare vinner laga kraft,

att servitutsavtal för berörd mark träffas mellan landstinget och Staden,

att Stockholms kommunfullmäktige senast 2009-06-30 godkänner detta avtal genom beslut som senare vinner laga kraft,

att AB Storstockholms Lokaltrafiks styrelse senast 2009-06-30 godkänner detta avtal,

samt att styrelsen för AB Storstockholms Lokaltrafik senast 2009-06-30 beslutar att fullfölja utbyggnaden av Tvärbana Norr, Solnagrenen.

Brister någon av dessa förutsättningar skall detta avtal till alla delar vara förfallet och inte föranleda ersättningsrätt för någondera parten.

Detta avtal har upprättats i fyra likalydande exemplar, varav parterna tagit var sitt.

Stockholm den
Stockholms läns landsting

.....

Stockholm den
Stockholms kommun genom
genom
exploateringsnämnden

.....

Stockholm den
AB Storstockholms
Lokaltrafik

.....

Stockholm den
Stockholms kommun
trafik- och renhåll
ningsnämnden

.....

Mellan Stockholms kommun genom dess exploateringsnämnd (org nr 212000-0142), nedan kallad Staden, Stockholms läns landsting (org nr 232100-0016), nedan kallad SLL, och AB Storstockholms Lokaltrafik (org. nr. 556013-0683), nedan kallad SL, har, under förutsättning som anges i § 8 nedan, träffats följande

AVTAL

om avflyttning m.m. från tomträtten till fastigheten Akka 4 i Stockholms kommun

§ 1 Bakgrund m.m.

SL driver inom fastigheten Akka 4 depåverksamhet, härafter kallad Brommadepån. SL har innehaft fastigheten med tomträtt till och med den 30 september 2006.

Staden och SL har 2004 tecknat ett samarbetsavtal där parterna är överens om att verka för att depån inom Akka 4 ska överdäckas med kontor och bostäder. Under 2008 har Staden i samråd med SL utrett möjligheten att exploatera kv Akka och området däromkring med bland annat bostäder. Utredningarna har haft som förutsättning att depån kan lokaliseras till annan plats. Exploateringen kräver även i flera av utredningsförslagen omfattande ombyggnader av såväl gator som spårtrafik.

I Brommadepån bedrivs idag depåverksamhet för 22 vagnar för befintlig tvärbana och 7 vagnar för Nockebybanan. För utbyggnad av tvärbanans Solnagren behövs en depå för ytterligare ca 30 vagnar. Staden och SL har tillsammans lokaliserat och utrett ett läge för denna depå i Ulvsunda, Ulvsundadepån. Det föreslagna läget rymmer en depå för ca 60 vagnar i två våningar. Verksamheten som idag finns i Brommadepån på Akka 4 kan således i huvudsak inrymmas i Ulvsundadepån.

Mot ovanstående bakgrund träffar parterna detta avtal varigenom SL och SLL förbinder sig att enligt nedanstående villkor bli flytta sin verksamhet och i huvudsak avflytta från Akka 4.

§ 2 Detaljplan och bygglov

Parterna förbinder sig att tillsammans verka för att en detaljplan för Ulvsundadepån i två våningar upprättas, antas och vinner laga kraft, vilken medger att Brommadepåns verksamhet i huvudsak kan flyttas till och bedrivs inom Ulvsundadepån.

SL står för de utrednings- och projekteringskostnader som behövs för detaljplanearbetet för Ulvsundadepån. Staden står dock för kostnaderna för egen personal.

SL ska på sin bekostnad ansöka om det bygglov som behövs för att Brommadepåns verksamhet skall kunna flyttas till och bedrivs inom Ulvsundadepån. SL förbinder sig att vidta de åtgärder som krävs för att sådant bygglov beviljas snarast efter det att detaljplan enligt första stycket vunnit laga kraft.

§ 3 Tillfällig nyttjanderätt

SL och Staden skall enligt särskilt avtal reglera nyttjanderätten för Akka 4 från och med 2006-10-01 och fram till Avflyttningsdagen enligt nedan. SL skall utifrån tidigare gjorda uppgörelser mellan parterna betala en skälig avgift för nyttjanderätten.

§ 4 Avflyttning m.m.

SL och SLL förbinder sig att ha avflyttat från fastigheten Akka 4 med undantag av uppställningsspår/depå för sju vagnar och likriktarstation för Nockebybanan samt vändspår för tunnelbanan, enligt bilaga 1, senast tolv månader efter det att Ulvsundadepån är tagen i drift, dock senast 2014-12-31, nedan kallad Avflyttningsdagen.

Om SL:s avflyttning inte kan genomföras inom den ovan angivna tiden på grund av ändrad lagstiftning, myndighetsbeslut, strejk, blockad eller annan omständighet som ligger utanför SL:s kontroll och som SL inte kunnat förutse och vars följder SL inte heller skäligen kunnat undvika eller övervinna, skall SL:s underlåtenhet att avflytta inte anses utgöra brott mot detta avtal. Om sådan omständighet kommer till SL:s kännedom skall SL omedelbart underrätta Staden härom. SLs åtagande att avflytta skall då förskjutas intill dess den hindrande omständigheten inte längre föreligger och SL beretts skälig tid att genomföra avflyttningen.

Med undantag av området i bilaga 1 skall SL på sin bekostnad ansvara för att senast på Avflyttningsdagen ha ombesörjt flyttning av all SLs verksamhet, rivning och borttagande av samtliga byggnader och andra anläggningar inom Akka 4 och tillhörande anläggningar på fastigheten Alvik 1:1 i direkt anslutning till Akka 4 och evakuering av eventuellt förekommande nyttjanderättshavare. Efter Avflyttningsdagen skall Staden ombesörja rivning av spår samt nödvändig sanering av marken inom Akka 4 och delar av Alvik 1:1 för den framtida markanvändningen (bostäder eller annan användning). Staden skall härvid genomföra sådan sanering på ett kostnadseffektivt sätt och härvid tillämpa platsspecifika riktvärden som tillsynsmyndigheten godtar. Dessa riktvärden skall tas fram i överensstämmelse med Stadens planering för områdets exploatering. Kostnaderna för rivning av spår och nödvändig sanering av marken skall bäras i lika delar av Staden och SL, dock att Stadens ansvar är begränsat till trettiofem (35) miljoner kronor. Eventuell överskjutande del svarar SL för. I samband med överdäckning

av depån enligt bilaga 1 skall Staden ansvara för och ombesörja erforderlig hantering av föroreningar så att bebyggelse för bostäder mm kan uppföras på överdäckningen. Provtagningar och utredningar för att klarlägga och bedöma behovet av samtliga efterbehandlingsåtgärder skall utföras av Staden. Kostnaderna för erforderlig hantering av föroreningar i samband med överdäckningen samt för provtagningar och utredningar enligt ovan skall bäras i lika delar av Staden och SL. Stadens sammanlagda kostnadsansvar enligt detta stycke är dock begränsat till 35 miljoner kronor och för det fall kostnaderna överstiger detta belopp skall överskjutande del bäras av SL.

SL och SLL garanterar att Akka 4 vid tidpunkten för avflyttning inte besväras av några servitut, inteckningar eller andra inskrivningar eller av annan rättighet som utan inskrivning kan göras gällande mot Staden. SL och SLL garanterar också att Akka 4 inte belastas av föreläggande från någon myndighet.

Staden ansvarar för och bekostar eventuellt erforderlig ansökning om dödning av tomrättsinskrivning för Akka 4. Om Staden så begär ska SL biträda ansökningen. SL skall till Staden överlämna samtliga handlingar rörande fastigheterna som kan vara av betydelse för Staden.

Parterna är överens om att SLs och SLLs rätt att nyttja Akka 4 upphör att gälla på Avflyttningsdagen.

Staden skall ersätta SL för de kostnader som uppstår då Brommadepåns verksamhet flyttar till Ulvsundadepån med ett belopp om trehundra (300) miljoner kronor. Beloppet skall till SL utbetalas 2013-06-30 villkorat av att både Stockholms kommunfullmäktige och SL:s styrelse dessförinnan fattat beslut om att godkänna detta avtal och att fullmäktiges beslut vunnit laga kraft. För den händelse nämnda fullmäktigebeslut vinner laga kraft efter 2013-06-30 skall beloppet utbetalas till SL senast 30 dagar efter det att beslutet vunnit laga kraft..

Staden, SL och SLL är överens om att ovanstående ersättning till SL utgör full och slutlig ersättning för SLs och SLLs samtliga åtaganden, kostnader och eventuella förluster med anledning av upphörandet av rätten att nyttja Akka 4 och avflyttningen från Akka 4 samt att ingen annan ersättning eller ersättning i annan form ska utgå.

Om avflyttning från Akka 4 ej genomförs enligt detta avtal skall SL till Staden återbetala hela ersättningsbeloppet enligt ovan jämte ränta från dagen för Stadens utbetalning till och med den dag återbetalning sker med en räntefot motsvarande den vid varje tid gällande STIBOR 6 månader med tillägg av 0,6 procentenheter.

§ 5 Depåfunktion för Nockebybanan

SL skall på sin bekostnad utföra depån, enligt bilaga 1, så att den är möjlig att överdäcka med bostäder. Mark för denna depå skall överlåtas som en tredimensionell fastighet till SL för marknadspris enligt särskilt avtal. För tiden efter Avflyttningsdagen och fram till dess att förutsättningar finns för överlåtelse, får SL disponera marken med nyttjanderätt på marknadsmässiga villkor enligt särskilt avtal.

§ 6 Ulvsundadepån

SL svarar för och bekostar samtliga åtgärder i samband med markåtkomst för och byggande av Ulvsundadepån. Den av Staden ägda marken skall, utan ersättning, genom fastighetsreglering föras över till av SL ägd fastighet.

§ 7 Framtida utveckling, Nockebybanan, Tunnelbanan

I de fortsatta utvecklingsarbetet rörande kv Akka och området däromkring är parterna positiva till att gemensamt utreda framtida möjligheter till omstruktureringar av spår- och vägtrafik och att lokalisera Nockebybanans uppställning och tunnelbanans vändspår till annan plats samt Nockebybanans sträckning genom Alvik och tunnelbanans sträckning mellan Alvik och Stora Mossen station.

§ 8 Villkor

Detta avtal är till alla delar förfallet utan ersättningsrätt för någondera parten om inte

dels Stockholms kommunfullmäktige senast den 30 juni 2009 godkänner detta avtal genom beslut som senare vinner laga kraft,

dels Stockholms stadsbyggnadsnämnd eller kommunfullmäktige senast den 31 december 2009 antar ny detaljplan i enlighet med § 2 i detta avtal genom beslut som senare vinner laga kraft

dels styrelsen för AB Storstockholms Lokaltrafik senast den 30 juni 2009 godkänner detta avtal,

dels att styrelsen för AB Storstockholms Lokaltrafik senast 2009-06-30 beslutar att fullfölja utbyggnaden av Tvärbana Norr, Solnagrenen.

Om Staden till SL utbetalat ersättningen enligt § 4 ovan och avtalet därefter förfaller, skall SL till Staden återbetala hela ersättningsbeloppet jämte ränta på beloppet från dagen för Stadens utbetalning till och med den dag återbetalning sker med en räntefot

motsvarande den vid varje tid gällande STIBOR 6 månader med tillägg av 0,6 procentenheter.

* * * * *

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

Stockholm den
För Stockholms kommun
genom dess exploateringsnämnd

Stockholm den
För AB Storstockholms
Lokaltrafik

.....
()

.....
(.....)

.....
()

.....
(.....)

Stockholm den
För Stockholms läns landsting

.....
()

.....
()

Mellan Stockholms kommun genom dess exploateringsnämnd (org nr 212000-0142), nedan kallad Staden, Stockholms läns landsting (org nr 232100-0016), nedan kallad SLL, och AB Storstockholms Lokaltrafik (org. nr. 556013-0683), nedan kallad SL, har, under förutsättning som anges i § 8 nedan, träffats följande

AVTAL

om avflyttning från och upphörande av tomträtten till fastigheten Sandstugan 3 i Stockholms kommun m.m.

§ 1 Bakgrund m.m.

SL innehar, inom Slakthusområdet i Stockholm, fastigheten Sandstugan 3 med tomträtt för depåverksamhet, den s k Slakthusdepån. Tomträttsupplåtelsen kan sägas upp tidigast till utgången av år 2034. I anslutning till fastigheten Sandstugan 3 arrenderar SL ett markområde, nedan kallat Arrendeområdet, i enlighet med bifogat arrendeavtal, bilaga 1. Som tillfart till Slakthusdepån, nyttjar SL och SLL även ett markområde utmed Arenavägen för spår och spårtrafik, området (härefter Spårområdet) markeras med rött på bifogade karta, bilaga 2.

Inom Staden pågår planering för Stockholmsarenan, en ny multifunktionsarena invid Slakthusområdet, och för att omvandla delar av Slakthusområdet inom konceptet Matstaden. För omvandlingen av Slakthusområdet, är det angeläget för Staden att fastigheten Sandstugan 3 och angränsande arrendeområde frigörs från depåverksamheten samt att spår och spårtrafik flyttas från Arenavägen så att dessa inte längre utgör en barriär mellan Slakthusområdet och Globenområdet.

För SL är depåfunktionen som idag bedrivs i Slakthusdepån absolut nödvändig för upprätthållande av tunnelbanetrafiken i de centrala delarna av tunnelbanesystemet. Alla reparations- och underhållsåtgärder som företrädesvis sker nattetid på samtliga tunnelbanelinjer utgår härifrån. Arbetsfordon för hela tunnelbanan finns även här.

Som en del i ett omfattande avtalspaket mellan Staden, Stockholms Läns Landsting och SL – ”Huvudavtal 2008-01-15” med tillhörande underavtal – har SL av Staden bl a förvärvat fastigheten Stockholm Åstorp 4, vilket möjliggör en utvidgning av SL:s s k Hammarbydepå som för närvarande bedrivs på intilliggande fastighet Åstorp 2. Utredningar föranledda av stadens önskemål att SL lämnar depån i Slakthusområdet har visat att utvidgningen av Hammarbydepån inom kv Åstorp även innebär att Slakthusdepåns verksamhet bedöms kunna flyttas dit.

I enlighet med ”Huvudavtal 2008-01-15” ska mark genom fastighetsreglering föras över från den av Stadens ägda fastigheten Åstorp 2 till SL:s fastighet Åstorp 4. En del av den mark som därefter återstår av fastigheten Åstorp 2, härefter kallat Markområdet, och som framgår av bilaga 3, ska därvid med nyttjanderätt upplåtas till SL som spårområde. SL:s utredningar visar dock att spårområdet inom Markområdet kan tas bort i samband med en ombyggnad av Hammarbydepån, varför SL då inte längre har behov av Markområdet.

Mot ovanstående bakgrund träffar parterna detta avtal varigenom SL och SLL förbinder sig att enligt nedanstående villkor bli flytta sin verksamhet och avflytta från Sandstugan 3, Arrendeområdet och Spårområdet.

§ 2 Detaljplan och bygglov mm

Parterna förbinder sig att tillsammans verka för att en ny detaljplan för erforderliga delar av fastigheterna Åstorp 2, 4 och 5 upprättas, antas och vinner laga kraft, vilken medger att Slakthusdepåns verksamhet kan flyttas till och bedrivs i Hammarbydepån. Till grund för detaljplanearbetet skall i huvudsak ligga de skisser som i detta tidiga skede är framtagna och som redovisas i bilaga 4.

SL står för de utrednings- och projekteringskostnader som behövs för detaljplanearbetet. Staden står dock för kostnaderna för egen personal.

SL ska på sin bekostnad ansöka om det bygglov som behövs för att Slakthusdepåns verksamhet skall kunna flyttas till och bedrivs inom Hammarbydepån. SL förbinder sig att vidta de åtgärder som krävs för att sådant bygglov beviljas snarast efter det att detaljplan enligt första stycket vunnit laga kraft.

I samband med detaljplanearbetet enligt första stycket ovan skall befintlig allmän gång- och cykelväg invid norra delen av kv Åstorp, markerad med rött i bilaga 4, säkras. Om denna, till följd av SL:s spårutbyggnad till Hammarbydepån, därvid behöver byggas om med bland annat nya broar över spåren skall SL på sin bekostnad projektera och utföra och sådan ombyggnad. 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. Gång- och cykelvägsfunktionen ska i största möjliga utsträckning upprätthållas under byggtiden. Om de broar som krävs för gång- och cykelvägen inom detaljplanearbetet finns kunna samordnas med SL:s spårbroar svarar SL för och bekostar drift, underhåll och förnyelse av brokonstruktionerna. Staden svarar dock för skötsel och underhåll av gång- och cykelbanan ovan broarnas tät- och skyddsskikt.

§ 3 Överenskommelse om fastighetsreglering för Åstorp 5 mm

För att kunna bygga ut i det i skisserna i bilaga 4 redovisade P-huset för ca 200 fordon skall den av Staden ägda fastigheten Åstorp 5, nedan kallad Fastigheten, som i dagsläget med arrende är upplåten som parkeringsplats till Stockholms Stads Parkerings AB för bostadsparkering, utan ersättning, genom fastighetsreglering föras över till SL:s fastighet Åstorp 4. Fastighetsregleringen skall ske snarast efter det att förutsättningarna enligt samtliga att-satser i § 4 första stycket nedan uppfyllts. SL tillträder marken när fastighetsbildningen registrerats.

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

SL, som har besiktigt Fastigheten, förklarar sig härmed godta Fastighetens skick och avstår med bindande verkan från alla anspråk mot Staden på grund av fel och brister i Fastigheten. Staden utför dock eventuell hantering av föroreningar i marken inom Fastigheten till den nivå som krävs för att Fastigheten ska kunna bebyggas för parkeringsändamål. SL ska samråda med Staden om saneringsmetod.

Staden och SL skall vidta de åtgärder som ankommer på respektive part i egenskap av fastighetsägare så att fastighetsreglering kan ske enligt vad som anges ovan. SL ska ansöka om och bekosta fastighetsbildningen.

Staden garanterar att Fastigheten på tillträdesdagen med undantag för vad som anges beträffande allmän belysningsanläggning och parkeringsplatser i nedanstående två stycken inte besväras av några servitut, inteckningar eller andra inskrivningar eller av annan rättighet som utan inskrivning kan göras gällande mot SL. Staden garanterar också att Fastigheten inte belastas av föreläggande från någon myndighet.

SL medger Staden eller den som Staden sätter i sitt ställe, att utan ersättning, för all framtid underhålla, nyttja och ombygga befintlig allmän belysningsanläggning med därtill hörande anordningar inom Fastigheten. SL medger att ovan angivna rättigheter får inskrivas som servitut med bästa rätt i Fastigheten till förmån för någon av staden ägd fastighet.

SL skall genom servitut eller nyttjanderätt utan ersättning upplåta ca 50 parkeringsplatser inom Fastigheten för bostadsparkering för närboende, till förmån för Staden eller den Staden sätter i sitt ställe.

Parterna är överens om att SL:s nyttjanderätt till Markområdet enligt vad som beskrivs i § 1 femte stycket ovan upphör att gälla samma dag som avflyttningsdagen enligt § 4 nedan.

§ 4 Avflyttning m.m.

SL och SLL förbinder sig att ha flyttat all verksamhet och avflyttat från såväl fastigheten Sandstugan 3, Arrendeområdet som Spårområdet (alla tre herefter gemensamt kallade Slakthusdepån) senast 21 månader efter det att samtliga här angivna förutsättningar har uppfyllts:

- att vardera Stockholms kommunfullmäktige och Stockholms läns landstingsfullmäktige godkänt detta avtal genom beslut som vunnit laga kraft,
- att detaljplan enligt § 2 ovan har vunnit laga kraft och planen kan tas i anspråk av SL med hänsyn till eventuell rättsprövning.
- att bygglov enligt § 2 ovan har beviljats.

Om SL:s avflyttning från Slakthusdepån inte kan genomföras inom den ovan angivna tiden på grund av ändrad lagstiftning, myndighetsbeslut, strejk, blockad eller annan omständighet som ligger utanför SL:s kontroll och som SL inte kunnat förutse och vars följder SL inte heller skäligen kunnat undvika eller övervinna, skall SL:s underlåtenhet att avflytta inte anses utgöra brott mot detta avtal. Om sådan omständighet kommer till SL:s kännedom skall SL omedelbart underrätta Staden härom. SLs åtagande att avflytta skall då förskjutas intill dess den hindrande omständigheten inte längre föreligger och SL beretts skälig tid att genomföra avflyttningen.

SL ska på avflyttningsdagen på sin bekostnad ha ombesörjt samtliga åtgärder avseende flytt av all verksamhet från Slakthusdepån, evakuering av eventuellt förekommande nyttjanderättshavare, tomställning av byggnader samt att marken återlämnas i avröjt skick och – med undantag för spår och byggnader, vilka ska övertas av Staden – fri från anläggningar och annan egendom.

Staden utför och bekostar erforderlig hantering av föroreningar i marken inom Slakthusdepån.

§ 5 Upphörande av tomträtten till Sandstugan 3 m.m.

Staden och SL är överens om att tomträtten till fastigheten Sandstugan 3 i Stockholms kommun skall upphöra att gälla, och Staden samtidigt tillträda, den dag (herefter kallad Tillträdesdagen) då avflyttning ska ske enligt 4 § ovan.

Staden övertar och tillträder byggnaderna inom Sandstugan 3 på Tillträdesdagen.

SL ska erlægga tomträttsavgäld fram till Tillträdesdagen.

SL garanterar att tomträten till Sandstugan 3 på Tillträdesdagen inte besväras av några servitut, inteckningar eller andra inskrivningar eller av annan rättighet som utan inskrivning kan göras gällande mot Staden. SL garanterar också att tomträten inte belastas av föreläggande från någon myndighet.

Staden ansvarar för och bekostar ansökan om dödning av inskrivningen av tomträten. Om Staden så begär ska SL biträda ansökningen. SL ska till Staden överlämna samtliga handlingar rörande tomträten som kan vara av betydelse för Staden.

Alla skatter, räntor, avgifter och andra kostnader för tomträten/fastigheten Sandstugan 3 som belöper på tiden före Tillträdesdagen ska betalas av SL och för tiden från och med Tillträdesdagen av Staden. Motsvarande ska gälla för intäkterna.

Byggnaderna är helt eller delvis inregistrerade för frivillig skattskyldighet. Staden övertar på Tillträdesdagen SL:s rättigheter och skyldigheten att jämka avdrag för ingående skatt. SL skall senast på Tillträdesdagen till Staden utfärda och överlämna de handlingar som framgår av 8a kap 15-17 §§ mervärdesskattelagen. SL ansvarar för att dessa handlingar är fullständiga och korrekta. SL och Staden skall omedelbart efter Tillträdesdagen till Skatteverket anmäla överlåtelsen av byggnaderna.

§ 6 Upphörande av nyttjanderätten till Arrendeområdet och Spårområdet

Parterna är överens om att arrenderätten till Arrendeområdet samt all SL:s och SLL:s rätt att nyttja Spårområdet upphör att gälla den dag som tomträten enligt § 5 ovan upphör. SL ska erlagga arrendeavgift fram till dess. SL och SLL garanterar att Arrendeområdet och Spårområdet inte besväras av föreläggande från någon myndighet eller av något avtal eller rättighet som kan göras gällande gentemot Staden.

§ 7 Ersättning

Som ersättning för spår och byggnader som Staden övertar, upphörande av tomträten till fastigheten Sandstugan 3, arrenderätten till Arrendeområdet och nyttjanderätten till Spårområdet samt för avflyttning m.m. skall Staden till SL betala ett belopp om femhundra (500) miljoner kronor. Beloppet ska till SL utbetalas senast trettio dagar efter det att både Stockholms kommunfullmäktiges och Stockholms landstingsfullmäktiges beslut att godkänna detta avtal vunnit laga kraft.

Staden, SL och SLL är överens om att ovanstående ersättning till SL utgör full och slutlig ersättning för SL:s och SLL:s samtliga åtaganden, kostnader och eventuella förluster med anledning av förtida upphörande av tomträten till Sandstugan 3, arrenderätten till Arrendeområdet och rätten till Spårområdet och för avflyttning från Sandstugan 3, Arrendeområdet och Spårområdet samt att ingen annan ersättning eller ersättning i annan form ska utgå.

Om avflyttning från Sandstugan 3, Arrendeområdet och Spårområdet ej genomförs enligt detta avtal skall SL till Staden återbetala hela ersättningsbeloppet enligt ovan jämte ränta på beloppet från dagen för Stadens utbetalning till och med den dag återbetalning sker med en räntefot motsvarande den vid varje tid gällande STIBOR 6 månader med tillägg av 0,6 procentenheter.

§ 8 Villkor

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

dels styrelsen för AB Storstockholms Lokaltrafik senast den 30 juni 2009 godkänner detta avtal och godkänner beslut för ny- och ombyggnad av Hammarbydepån,

dels Stockholms Läns Landstingsfullmäktige senast den 30 juni 2009 godkänner detta avtal genom beslut som senare vinner klaga kraft,

dels Stockholms kommunfullmäktige senast den 30 juni 2009 godkänner detta avtal genom beslut som senare vinner laga kraft,

dels Stockholms stadsbyggnadsnämnd eller kommunfullmäktige senast den 1 oktober 2010 antar ny detaljplan i enlighet med § 2 i detta avtal genom beslut som senare vinner laga kraft.

Om Staden till SL utbetalat ersättningen enligt §7 ovan och avtalet därefter förfaller, skall SL till Staden återbetala hela ersättningsbeloppet jämte ränta på beloppet från dagen för Stadens utbetalning till och med den dag återbetalning sker med en räntefot motsvarande den vid varje tid gällande STIBOR 6 månader med tillägg av 0,6 procentenheter.

* * * * *

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

Stockholm den

Stockholm den

För Stockholms kommun
genom dess exploateringsnämnd

För AB Storstockholms
Lokaltrafik

.....
()

.....
(.....)

.....
()

.....
(.....)

Stockholm den

För Stockholms läns landsting

.....
()

.....
()