

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 nr 556013-0683), nedan SL, har träffats olika avtal avseende tunnelbanan mm. Som komplettering till, och förtydligande av, dessa avtal har parterna träffat följande

HUVUDAVTAL Upprättat 2008-01-15

§ 1

BAKGRUND OCH DEFINITIONER

1.1 Bakgrund

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

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

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

1.2 Nya avtal

Till detta huvudavtal bifogas mallar för genomförandavtal, vilka ska träffas när staden genomför nybebyggelse som tar tunnelbaneanläggning i anspråk eller utför arbeten som tar tunnelbanans skyddszon i anspråk. Dessutom läggs till detta huvudavtal 20 bilagor avseende bland annat SLL:s förvärv av fastigheter från staden, stadens förvärv av fastigheter och tomrätter 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. Skyddszonen 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 SLLs och SLs möjligheter att förbättra kollektivtrafikens och trafikanternas villkor ha samma prioritet som utformningen av påbyggnaden har. När SLL och SL har önskemål om att upprusta och utveckla bussterminaler och andra kollektivtrafikpunkter ska staden i enlighet med § 7 medverka och om möjligt bidra till att skapa möjligheter att även utveckla kommersiella lösningar.

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

§ 3

PRINCIPIELLA FRÅGOR

3.1 Tvärbanan

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

3.2 Överlåtelse

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

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

§ 4

PÅBYGGNAD

4.1 Allmänt

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

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

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

Staden har rätt att sätta annan i sitt ställe på sätt som framgår av § 4.3 om inte SLL eller SL har skälig anledning att motsätta sig det. Skälig anledning att motsätta sig detta enligt § 4.3, 1:a och 2:a styckena, ska anses föreligga om SLL eller SL kan visa att den nya parten inte besitter erforderligt kunnande och/eller erforderlig ekonomisk och finansiell ställning för uppgiften.

4.2 Planering av påbyggnad

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

4.3 Stadens åtaganden

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

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

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

4.4 SLL:s och SL:s åtaganden

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

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

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

4.5 Skador

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

4.6 Genomförandeavtal

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

§ 5

MILJÖSKYDDSÅTGÄRDER VID DETALJPLANEANLÄGGNING FÖR NY BEBYGGELSE

5.1 Detaljplan

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

5.2 Överenskommelse om exploatering, exploateringsavtal

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

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

5.3 Genomförandeavtal

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

§ 6

ETABLERING

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

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

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

§ 7

KOMMERSIELL SERVICE

7.1 Service inom befintliga nyttjanderätter

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

7.2 Nyetablering av service

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

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

7.3 Villkor

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

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

§ 8

DRIFT, UNDERHÅLL, REINVESTERINGAR MM; ”MULLVADSAVTALET”

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

§ 9

REKLAM

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

§ 10

LIKRIKTARSTATIONER OCH LEDNINGAR

10.1 Likriktarstationer

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

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

10.2 Ledningar

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

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

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

§ 11

FASTIGHETSÖVERLÅTELSE

11.1 Stadens överlåtelser till SL

11.1.1 Allmänt

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

11.1.2 Åstorp

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

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

11.1.3 Fredriksdal

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

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

Staden har genom den ekonomiska uppgörelsen i detta huvudavtal bidragit till den gemensamma stommen för depån och övrig bebyggelse i kvarteret och har därför ekonomisk rätt till den nytta ovanförbyggande 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 överlåtelser 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. Överlåtelseerna ska ske i huvudsak på villkor som framgår av bilagda koncept till avtal **bilaga 12, 13, 14 och 15**. Överlåtelseerna 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 busar 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 spårvägsbuséet enligt § 13 nedan jämte evakuering av alla verksamheter som inte är knutna till SL eller SLL.

§ 12

EVAKUERING AV SPÅRVÄGSMUSÉET I KV PERSIKAN

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

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

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

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

§ 13

PROVISORISK OCH PERMANENT BUSSDEPÅ I VÄRTAN/FRIHAMNEN

13.1 Provisorisk depå

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

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

13.2 Ny permanent depå.

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

Marken skall tillhandahållas SL kostnadsfritt. Fördelningen av kostnader för depån samt minskade intäkter från byggrätter till följd av depån skall regleras mellan parterna i samband med att platsen för depån har bestämts. Grundprincipen skall härvid vara att, SL svarar för anläggandet av depån, Staden bidrar till merkostnader i grund och stomme med det erlagda bidraget för nyttan av tillhandahållen grund och stomme vid eventuell påbyggnad och Staden erhåller ersättning för eventuella oundvikligt minskad mängd byggrätter. Utgångspunkt skall här vara det betraktelsesätt som användes vid bestämmandet av ersättningen i Fredriksdal

§ 14

RÄNTOR AVSEENDE RÄTTSLIGA PRÖVNINGAR VID AVGÄLDSREGLERINGAR

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

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

§ 15

ERSÄTTNINGAR

15.1 Kontant ersättning

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

15.2 Övrigt

Utöver vad som framgår av §§ 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

BILAGEFÖRTECKNING

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