

Mellan Stockholms kommun genom dess exploateringsnämnd, nedan kallad **Staden**, och Trafikverket Region Stockholm (org.nr. 202100-6297), nedan kallad **Trafikverket**, har under förutsättning som anges i § 6 nedan träffats följande

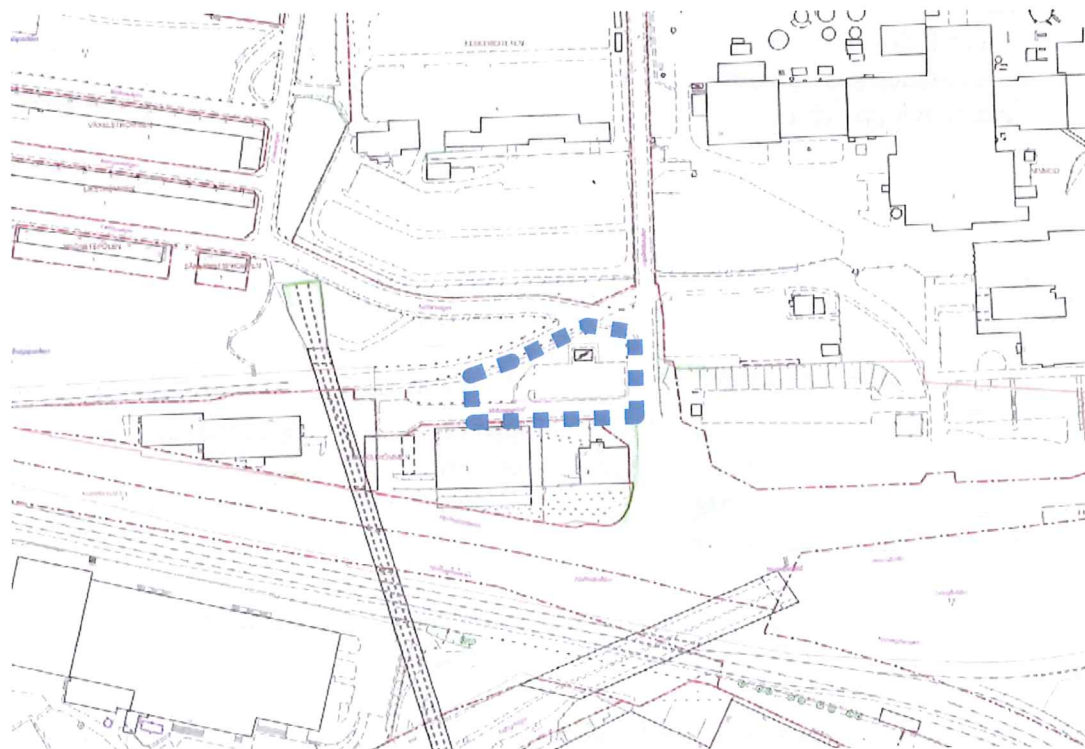
## MARKANVISNINGSAVTAL

### § 1

#### MARKANVISNING

Exploateringsnämnden har 2014-02-06 beslutat att till Trafikverket anvisa det på kartan nedan angivna markområdet. Det anvisade markområdet ligger inom fastigheten Hjorthagen 1:1 i Norra Djurgårdsstaden, Östermalm, vid Midskogsgränd.

Denna markanvisning innebär att Trafikverket, under en tid av två år från och med ovan angivna datum, har en option att ensam förhandla med Staden om överenskommelse om exploatering inklusive arrendeavtal för detta markområde.



## § 2

## AVSIKTSFÖRKLARING/MÅL

Trafikverket och Staden skall tillsammans verka för att det ovan angivna området planläggs för Trafikverkets driftsdepå för Norra länken överbyggd av park.

Följande huvudprinciper skall gälla:

- Driftsdepån ska innehålla de ytor och funktioner som behövs för drift av Norra länken, bland annat uppställning av fordon, material, förråd, kontorslokaler och verkstad.
- Driftsdepån är i huvudsak förlagd under mark med infart från Midskogsgränd. Endast en byggnad för driftdepå om ca 450m<sup>2</sup> syns i gatuplan.
- Över driftsdepån ska det anläggas en parkmiljö.
- Trafikverket åtar sig att stå som byggherre och genom projektmedel för Norra länken betala för depån samt överdäckning och park.
- Trafikverket ska arrendera marken.
- Anläggningen ligger inom Norra Djurgårdsstaden som är utpekad som ett av stadens miljöprofilområden. Staden kommer att upprätta ett hållbarhetsprogram för del av Hjorthagen 1:1 med krav för att uppnå mål om ett hållbart byggande.
- Den elnätstation som finns i området skall vara kvar.
- Befintliga ledningar ska om möjligt ligga kvar under depån. Annars ska ledningar flyttas.
- Fram till dess att permanenta depån är klar ska Staden upplåta mark för en tillfällig depå. Staden ska verka för att hitta en plats som ligger i närheten av anslutningar av vatten, avlopp och el.

## § 3

## DETALJPLAN

Trafikverket och Staden skall tillsammans verka för att en ny detaljplan för området tas fram, antas och vinner laga kraft. Planläggningen samordnas med ägaren av grannfastigheten Starkströmmen 4. Vid ett eventuellt avbrott eller fördröjning i planläggningsprocessen för Starkströmmen 4 ska planläggningen för driftdepån kunna brytas ut och handläggas separat.

Om stadsbyggnadskontoret så önskar skall planarbetet genomföras med konsultmedverkan. Stadsbyggnadskontoret utser plankonsult.

Trafikverket skall efter samråd med stadsbyggnadskontoret utse kvalificerad arkitekt för den projektering som behöver göras i samband med detaljplanarbetet.

## § 4

## EKONOMI

Trafikverket åtar sig att stå som byggherre och genom projektmedel för Norra länken betala för depån samt överdäckning och park.

År 2002 träffades en överenskommelse om finansiering av projekt Norra länken mellan Stockholms kommun och staten genom Vägverket. Enligt överenskommelsen skall staten stå för 75% av projektets kostnader och Stockholms kommun för resten.

I genomförandeaftalet från 2004 förbinder sig staden att, på det villkor som framgår av ramavtalet, tillhandahålla Vägverket den mark och den rätt till utrymme för anordningar, servitut m m som erfordras för såväl byggande som drift av Norra länken.

Vid styrgruppsmöte för Norra länken (med representanter för Trafikverket och trafikkontoret, Stockholms kommun) 2013-05-28 beslutades att Trafikverket ska ansvara för projektering och byggnation av såväl driftdepå som överdäckning och bekosta detta med projektmedel för Norra länken. Slutgiltig fördelning av kostnader överenskommades senare mellan Trafikverket och trafikkontoret, Stockholms kommun.

#### 4.1. Utredningskostnader

Trafikverket står för de utrednings- och projekteringskostnader som behövs för detaljplanarbetet och för att parterna skall kunna träffa en överenskommelse om exploatering inklusive arrendeavtal. Staden står dock för kostnaderna för egen personal på exploateringskontoret.

Trafikverket skall träffa ett avtal med stadsbyggnadskontoret, om stadsbyggnadskontoret så begär.

#### 4.2. Bygg- och anläggningskostnader

##### *Kvartersmark*

Staden skall svara för erforderliga evakueringar och rivningar inom den blivande kvartersmarken.

I de fall Staden bedömer att det inom fastigheten kan antas förekomma föroreningar som kan medföra skada för människors hälsa eller miljön beställer, utför och bekostar Staden egna provtagningar och utredningar för att klarlägga och bedöma behovet av efterbehandlingsåtgärder inom den blivande kvartersmarken samt tar fram en handlingsplan för den fortsatta hanteringen och de efterbehandlingsåtgärder som krävs för att marken ska kunna användas enligt ändamålet i blivande detaljplan. Vid denna bedömning tillämpar Staden i första hand de för Detaljplanens bestämmelser tillämpliga Storstadsspecifika riktvärdena, se stadens hemsida. Staden bekostar inga åtgärder enligt ovan som beställs av Trafikverket. Trafikverkets undersökningsplikt enligt lag påverkas inte av stadens bedömning vad gäller behovet av provtagning, utredningar mm. Aktuella riktvärden ligger på [www.stockholm.se](http://www.stockholm.se), sök på "storstadsspecifika riktvärden"

För att värna om våra naturresurser skall så mycket som möjligt av schaktmassorna återanvändas antingen inom den blivande kvartersmarken eller inom andra områden som Trafikverket finner det vara möjligt att återanvända överskottsmassor på. I de fall efterbehandlingsåtgärder erfordras, enligt första stycket, ersätter Staden inte i något fall kostnader för hantering och avsättning av massor understigande Naturvårdsverkets riktvärde för mindre känslig markanvändning (MKM) eller massor för vilka det finns avsättningsmöjligheter.

I övriga fall, där det inte finns skäl att anta att marken är förorenad enligt första stycket, svarar Trafikverket för alla kostnader förknippade med markens skick.

Trafikverket skall därefter ansvara för och bekosta samtliga bygg- och anläggningsåtgärder inom den blivande kvartersmarken.

#### *Överdäckningskonstruktion*

Driftsdepåns överdäckningskonstruktion ska kunna bära ett jordlager om minst 300 mm och täckas av skyddsbetong.

Grannfastigheten kan komma att behöva särskilda krav gällande bärrighet. I så fall ska detta regleras i ett särskilt avtal.

Det ska utredas hur pålning av överdäckning kan placeras med hänsyn till underliggande ledningar.

#### *Gatu- och parkmark*

Trafikverket skall svara för och bekosta projektering samt genomförande av de återställande- och anslutningsarbeten, som måste göras i allmän platsmark invid den blivande kvartersmarken, till följd av Trafikverkets bygg- och anläggningsarbeten på den blivande kvartersmarken. Projektering och utförande av alla återställande- och anslutningsarbeten ska utföras i samråd med Staden och enligt Stadens standard.

Huvudregeln i övrigt är att Staden skall svara för och bekosta projektering samt byggande av kommunala anläggningar inom allmän platsmark. Parterna kan överenskomma om annat.

#### 4.3. Arrendeupplåtelse, ägande och drift

Staden skall till Trafikverket med arrende upplåta den blivande kvartersmarken för driftdepå. Parterna skall träffa överenskommelse om exploatering när planarbetet hunnit så långt att parterna tillsammans anser att en sådan kan träffas, dock senast två år efter detta avtals tecknande. Arrendet får inte skrivas in i fastighetsregistret.

Arrendeavgiften är bestämd till 1000 kr/år för hela området.

Frågan om ägandet och ansvar för drift och underhåll av överdäckningskonstruktionen och parken skall regleras i överenskommelsen om exploatering.

## § 5

## MARKANVISNINGSPOLICY M M

Trafikverket skall följa samtliga villkor i bilagda markanvisningspolicy (Bilaga 1), beslutad i exploateringsnämnden den 19 april 2007. Detta innebär bland annat att Trafikverket skall följa Stadens, av kommunfullmäktige, gatu- och fastighetsnämnden, marknämnden eller exploateringsnämnden vid markanvisningar beslutade generella krav.

Därutöver skall Trafikverket följa alla villkor i bilagda handlingsprogram om miljö- och hållbarhetskrav för del av Hjorthagen 1:1, daterad 2013-12-10 (Bilaga 2).

## § 6

## GILTIGHET

Detta markanvisningsavtal är till alla delar förfallet utan ersättningsrätt från någondera parten om inte överenskommelse om exploatering enligt § 1 och § 4.3 ovan träffats mellan Staden och Trafikverket senast två år efter detta avtals tecknande.

Trafikverket är medvetet om

- att beslut om att anta detaljplan meddelas av stadsbyggnadsnämnden eller kommunfullmäktige. Beslut om att anta detaljplan ska föregås av samråd med dem som berörs av planen och andra beredningsåtgärder. Trafikverket är även medvetet om att sakägare har rätt att anföra besvär mot beslut att antaga detaljplan och att beslut om antagande av detaljplan kan prövas av länsstyrelsen och mark- och miljödomstolen samt bli föremål för rättsprövning,
- att detta avtal inte är bindande för kommunens organ, med undantag för exploateringsnämnden, vid prövning av förslag till detaljplan.

\* \* \* \* \*



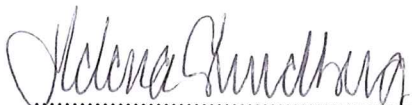
Detta avtal har upprättats i två likalydande exemplar av vilka parterna tagit var sitt.

Stockholm den 2014-01-08

För Stockholms kommun  
genom dess exploateringsnämnd

För Trafikverket Region Stockholm

.....  
( )

  
.....  
( HELENA SUNDBERG )

.....  
( )

.....  
( )

#### BILAGOR

1. Markanvisningspolicy
2. Miljö- och hållbarhetskrav - del av Hjorthagen 1:1 – handlingsprogram, daterad 2013-12-10