

Utlåtande 2010:35 RI (Dnr 302-2733/2009)

**Avtal om Älvsjö resecentrum samt upplåtelse och förvaltning av bussterminal i Älvsjö med AB Storstockholms Lokaltrafik**

Villkorat av kommunfullmäktiges godkännande senast 30 juni 2010

**Genomförandebeslut avseende exploatering inom Älvsjö Centrum**

Villkorat av kommunfullmäktiges godkännande senast 31 maj 2010

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande

1. Avtal med AB Storstockholms Lokaltrafik om genomförande av Älvsjö resecentrum, *bilaga 2*, samt avtal om upplåtelse och förvaltning av bussterminal i Älvsjö, *bilaga 3*, godkänns.
2. Exploateringsnämndens genomförandebeslut avseende exploatering inom Älvsjö Centrum omfattande investeringsutgifter om 322,0 miljoner kronor godkänns. Investeringsutgifter för 2010 får inrymmas i exploateringsnämndens befintliga investeringsram. Utgifter för efterföljande år får beaktas i samband med budget för 2011.

**Föredragande borgarrådet Sten Nordin** anför följande.

*Ärendet*

Centrala Älvsjö är ett av stadens tolv stadsutvecklingsområden och ingår i "Vision för Söderort". Älvsjö Centrum planeras att omvandlas till en samman-

hållen stadsmiljö med en blandning av bostäder, service och arbetsplatser. Förslaget innehåller totalt 600 lägenheter samt butiker, garage, ett nytt torg och en hotellbyggnad. Tågstationen, som är Sveriges femte största i antalet resenärer, byggs om till ett nytt resecentrum, inklusive en ny bussterminal, som kopplar samman spårtrafik med vägburen kollektivtrafik.

*Exploateringsnämnden* har för sin del fattat genomförandebeslut och godkänt genomförandeavtal med AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) om Älvsjö resecentrum den 17 december 2009. Exploateringsnämnden fattade också beslut om ändrade markanvisningar för Älvsjö Centrum och upprättade avtal med Maxera Bostad AB om markupplåtelse och exploatering.

*Trafik- och renhållningsnämnden* har för sin del godkänt avtal med SL om upplåtelse och förvaltning av ny bussterminal vid Älvsjö Centrum den 19 januari 2010.

Staden kommer att avstycka särskild fastighet för bussterminalen. Avseende driften av bussterminalen föreslås staden svara för vinterväg- och barmarksrenhållning samt drift av gatubelysning. För detta ersätter SL staden från det år bussterminalen tas i drift.

Exploateringsnämndens markanvisningsavtal med Maxera Bostad AB gäller under förutsättning att stadsbyggnadsnämnden eller kommunfullmäktige antar ny detaljplan senast 31 maj 2010, samt att kommunfullmäktige senast 31 maj 2010 godkänner exploateringsnämndens förslag till genomförandebeslut för fastigheterna genom beslut som senare vinner laga kraft.

Avtalen med SL om Älvsjö resecentrum och bussterminalen gäller under förutsättning att de godkänns av SL och av kommunfullmäktige senast den 30 juni 2010 genom beslut som senare vinner laga kraft.

Under förutsättning att kommunfullmäktige beslutar om godkännande av exploateringsnämndens genomförandebeslut samt detaljplan för kvarteren 1-3 första kvartalet 2010 kan utbyggnad av gator och resecentrum starta i april 2010. Resecentrum planeras färdigställas 2012. Byggstart för bostäderna planeras till hösten 2010 med första inflyttning 2012 och sista inflyttning 2013/2014.

Projektet beräknas medföra investeringsutgifter om totalt cirka 322 miljoner kronor och investeringsinkomster om cirka 4 miljoner kronor i löpande prisnivå. Försäljningsinkomster bedöms till cirka 140 miljoner kronor. Projektet medför ett negativt nettonuvärde om 60,0 miljoner kronor motsvarande ett underskott om 93 000 kronor per ekvivalent lägenhet.

## *Beredning*

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

*Stadsledningskontoret* är positivt till projektet som ger ett välkommet tillskott av lägenheter och service i ett bra kollektivtrafikläge. Exploateringen bidrar bland annat till kommunfullmäktiges verksamhetsmål "Bostadsbyggnadstakten ska vara hög" och "Framkomligheten i regionen ska öka".

På grund av områdets höga exploateringsutgift anser stadsledningskontoret att kommunfullmäktige bör uppmana exploateringsnämnden att undersöka alternativa lösningar för att begränsa utgifternas omfattning. För att förbättra ekonomin i projektet bör även möjligheten prövas att öka exploateringsgraden så att fler bostäder kan byggas.

Utöver driften för bussterminalen som avtalsregleras med SL, anser stadsledningskontoret att driften för Älvsjö Centrum måste samordnas och samfinansieras med övriga aktörer i området. Detta gäller exempelvis renhållning av den klimatiserade gång- och cykelbron, rulltrappor med mera. Vidare anser stadsledningskontoret att trafik- och renhållningsnämnden och exploateringsnämnden bör pröva möjligheten att öka intäkterna genom att söka extern finansiering.

## *Mina synpunkter*

Älvsjö är ett av Stockholms stadsutvecklingsområden och utvecklingen av Älvsjö Centrum är en viktig del i visionen Söderort 2030. Söderort är, med närheten till innerstaden och till universitet och forskningskluster på Södertörn, i Kista och Norra Stationsområdet en strategisk del av den växande Stockholm-Mälarenregionen.

Söderort är också en plats för internationella möten. I Älvsjö har Stockholmsmässan en väsentlig betydelse för att attrahera både forskare, affärsmän och andra från hela världen. Kring Älvsjö Centrum och mässområdet pågår nu en stark utveckling, med öppning av en ny mässhall i februari 2010 och en kapacitet för kongresser med uppemot 30 000 besökare.

Älvsjö har också i kraft av sitt strategiska läge goda möjligheter att utvecklas som centrum för resande. Resecentrumet som planeras tillsammans med SL kommer att förbättra områdets tillgänglighet och skapar förutsättningar för ökat miljöeffektivt kollektivt resande med ny tvärsparväg och regionalståg.

Det är således glädjande att med detta beslut om avtal med SL ta konkreta steg för att förverkliga en del av visionen för Söderort. Likaså är det positivt att fatta genomförandebeslut för exploateringen inom Älvsjö Centrum. Genom

exploateringsnämndens beslut möjliggörs också ett välkommet tillskott av flera hundra nya bostäder i kollektivtrafiknära läge.

Nydaningen av Älvsjö Centrum sker emellertid till ett betydande underskott och saknar delvis finansiering i form av tillänkta intressenter för kvarter 4 och 5. Exploateringsnämnden uppmanas därför att snarast finna lämpliga intressenter att markanvisa dessa kvarter till samt att vidta ytterligare åtgärder utöver de redan gjorda för att så långt som möjligt bringa ned underskottet genom ökade exploateringsintäkter.

Som framhålls av såväl trafik- och renhållningsnämnden som stadsledningskontoret fordras att driften av Älvsjö Centrum samordnas och samfinansieras med övriga aktörer i området. Ansvaret för detta åvilar exploateringsnämnden. Exploateringsnämnden ansvarar också, tillsammans med stadsbyggnadsnämnden, för att plats för verksamhetslokaler såsom förskola, skola och boende för personer med funktionsnedsättning planeras i samverkan med verksamhetsansvariga nämnder.

#### *Bilagor*

1. Reservationer m.m.
2. Avtal mellan staden och AB Storstockholms Lokaltrafik om Älvsjö resecentrum (underbilagor finns tillgängliga i akten)
3. Avtal mellan staden och AB Storstockholms Lokaltrafik om upplåtelse och förvaltning av bussterminal i Älvsjö (underbilagor finns tillgängliga i akten)

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

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

Vi välkomnar det nya Älvsjö resecentrum och den nya bebyggelsen i detta mycket goda kollektivtrafikläge. Det är viktigt att väga in framtida möjligheter till anslutning av nya kollektivtrafiklösningar avseende spår och snabbussar. I områden med mycket bra kollektivtrafik är det särskilt angeläget att bygga bilsnålt och med bra cykelförbindelser. Parkeringsnormen bör därför sänkas till maximalt 0,5 för hela området.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande

1. Avtal med AB Storstockholms Lokaltrafik om genomförande av Älvsjö resecentrum, *bilaga 2*, samt avtal om upplåtelse och förvaltning av bussterminal i Älvsjö, *bilaga 3*, godkänns.
2. Exploateringsnämndens genomförandebeslut avseende exploatering inom Älvsjö Centrum omfattande investeringsutgifter om 322,0 miljoner kronor godkänns. Investeringsutgifter för 2010 får inrymmas i exploateringsnämndens befintliga investeringsram. Utgifter för efterföljande år får beaktas i samband med budget för 2011.

Stockholm den 10 mars 2010

På kommunstyrelsens vägnar:  
STEN NORDIN

*Ylva Tengblad*

**Särskilt uttalande** gjordes av *Emilia Hagberg* (mp) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (mp) i borgarrådsberedningen.

## ÄRENDET

Översiktsplanen 1999 samt förslaget till översiktsplan 2010 redovisar centrala Älvsjö som ett av stadens tolv stadsutvecklingsområden och Älvsjö ingår även i ”Vision för Söderort”. Dåvarande gatu- och fastighetskontoret och stadsbyggnadskontoret påbörjade 1998 program och detaljplanearbete i samråd med Banverket, SL och stadsdelsförvaltningen för att förtäta området mot järnvägen med bostäder, arbetsplatser och service samt att utveckla bytespunkten till ett resecentrum.

Planområdet utgörs idag av en bussterminal samt ytor som används för parkering och banområde. Från bussterminalen går en gång- och cykelbro över järnvägen som ansluter till stationen och vidare mot mässan.

Förslaget innehåller totalt 600 lägenheter i sex bostadskvarter om fem-sex våningar samt butiker, garage, parkeringsdäck i kvarteren 1-4, 7-8, ett nytt torg och en 14 våningar hög byggnad innehållande hotell, i kvarter 5. För att åstadkomma detta flyttas befintlig bussterminal och en bussgata längs järnvägen skapas. Infartsparkeringen flyttas till en utökad parkering vid Herr Stens väg/Älvsjövägen (kvarter 6) och företagsparkeringen i kvarter 7-8 flyttas.

Älvsjö station byggs om till ett resecentrum som kopplar samman spårtrafik med vägburen kollektivtrafik. Det innebär att befintlig bussterminal samt gång- och cykelbro flyttas och byggs om. Samtidigt byggs en vänthall vid bussterminalen, en entrébyggnad för buss- och pendeltågsresenärer vid torget jämte ett parkeringshus för cyklar uppförs i anslutning till stationen och gångbron. SL uppför vänthall för bussresenärer. Parkeringshuset för cyklar är en kostsam lösning, men frigör mark för bebyggelse och torg. Resecentrumet skapas för att möta framtida kapacitetsökningar och trafikslag och för att förbättra omstigning mellan tåg och buss för resenärer och besökare till Stockholmsmässan. Älvsjö station är Sveriges femte största järnvägsstation, i antal resenärer, och av Stockholmsmässans besökare kommer cirka 700 000 per år via Älvsjö station. Trafikprognoser fram till 2015 visar på en fördubbling av antalet resenärer med ett framtidsscenario som inrymmer även tvärspårväg och regionalståg.

### *Ändrade markanvisningar och överenskommelser med Maxera Bostad AB och SL*

AB Familjebostäder har anvisning för hyresrätter i kvarter 1 och Maxera Bostad AB för bostadsrätter i kvarter 2-3. För att underlätta ett snabbare genomförande och bättre ekonomi för hyresrätter har AB Familjebostäder lämnat tillbaka sin markanvisning. Maxera Bostad AB föreslås överta markanvisning-

en för kvarter 1 för bostadsrätter och uppför istället hyresrätter i kvarter 3 som överläts till AB Familjebostäder. Detta innebär att kvarter 3 med hyresrätter kan byggstarta cirka 20 månader tidigare än vad hyresrätter i kvarter 1 skulle ha startat. Danator, fastighetsägare för särskilda boenden för äldre, har återlämnat markanvisningen för kvarter 4 och 5, då bolaget har bedömt marknadssituationen som så svår att man inte kan gå vidare. Exploateringsnämnden avser att söka intressenter via anbud och återkomma med förslag till markanvisning för kvarter 4 och 5. Maxera Bostad AB får kvarter 2 och 3 upplåtna med tomträtt samt en prisbestämd option på att köpa kvarter 1. Om optionen utlöses beslutar exploateringsnämnden om detta i ett särskilt ärende. Markanvisningsavtalet gäller under förutsättning att stadsbyggnadsnämnden eller kommunfullmäktige antar ny detaljplan senast 31 maj 2010 genom beslut som senare vinner laga kraft, samt att kommunfullmäktige senast 31 maj 2010 godkänner exploateringsnämndens förslag till genomförandebeslut för fastigheterna, genom beslut som senare vinner laga kraft.

Genomförandeavtal med SL om Älvsjö resecentrum och upplåtelse och förvaltning av bussterminal i Älvsjö beslutades i exploateringsnämnden i samband med genomförandebeslutet den 17 december 2009. Resecentrums vänt-hall föreslås upplåtas med tomträtt till SL. Staden kommer att avstycka särskild fastighet för bussterminalen. Vad avser drift av bussterminalen, ska staden utföra drift i form av vinterväghållning och barmarksrenhållning samt drift av gatubelysning för bussterminalens körytor och gång- och cykelbanor, vilka ägs av staden. För detta ersätter SL staden med 202 000 kronor per år från det år bussterminalen tas i drift. Bussterminalavtalet godkändes av trafik- och renhållningsnämnden den 19 januari 2010. Avtalen med SL om Älvsjö resecentrum och upplåtelse och förvaltning av bussterminal i Älvsjö gäller under förutsättning att de godkänns av SL och av Stockholms kommunfullmäktige genom beslut senast 30 juni 2010 som senare vinner laga kraft.

### *Ekonomi*

I löpande priser beräknas investeringsutgifterna till cirka 322 miljoner kronor, varav cirka 74 miljoner kronor är utgifter nedlagda före år 2008. Utgifterna består av resecentrum, 112 miljoner kronor, gator och torg, 133 miljoner kronor, friställande av spårområde, 24 miljoner kronor samt övriga utgifter för sanering, konst, projektering och utredning, 52 miljoner kronor. Försäljningsinkomster beräknas till cirka 140 miljoner kronor. Här ingår bedömda försäljningsinkomster för kvarter 4 och 5, som i dag saknar intressenter. Nuvärdet av utgifter och inkomster är negativt, 60,0 miljoner kronor och motsvarar ett un-

derskott om 93 000 kronor per ekvivalent lägenhet. Nettoexploateringsutgiften beräknas till 462 000 kronor per ekvivalent lägenhet.

Kapitalkostnader samt drift- och underhållskostnader, beräknas till cirka 24,0 miljoner kronor per år. De beräknade drift- och underhållskostnaderna för trafik- och renhållningsnämnden beräknas till minst 2,2 miljoner kronor per år, exklusive cykelparkeringshus. Driftansvar och anslag för cykelparkeringshuset kommer att hanteras i ett särskilt ärende via trafik- och renhållningsnämnden till kommunfullmäktige. Intäkter för tomträttsavgälder beräknas till 3,2 miljoner kronor per år.

#### *Genomförande och tidplan*

Under förutsättning att kommunfullmäktige beslutar om detaljplan och genomförande första kvartalet 2010 kan utbyggnad av gator och resecentrum starta i april 2010. Resecentrum, inklusive SL:s utbyggnad av resecentrums vänthall, planeras att färdigställas 2012. Bostäderna planeras byggstarta hösten 2010 med första inflyttning 2012 och sista inflyttning 2013/2014. Detaljplanen för kvarteren 1-3 planeras beslutas i stadsbyggnadsnämnden den 4 februari 2010 och därefter i kommunfullmäktige.

#### **Exploateringsnämnden**

**Exploateringsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 17 december 2009 följande.

1. Exploateringsnämnden godkänner för sin del genomförandet av exploatering inom Älvsjö C omfattande investeringsutgifter om 322 mnkr och investeringsinkomster om 4 mnkr samt föreslår att kommunfullmäktige godkänner genomförandet och ger exploateringsnämnden, genom exploateringskontoret, i uppdrag att genomföra projektet.
2. Exploateringsnämnden anvisar kv 3 inom Älvsjö C för bostäder till Maxera.
3. Exploateringsnämnden ger kontoret i uppdrag att träffa överenskommelser resp. avtal mellan exploateringsnämnden och Maxera resp. SL avseende Älvsjö C enligt vad som anges i kontorets utlåtande.

*Särskilt uttalande* gjordes av tjänstgörande ersättaren Torkel Tigerschiöld (MP), bilaga 1.

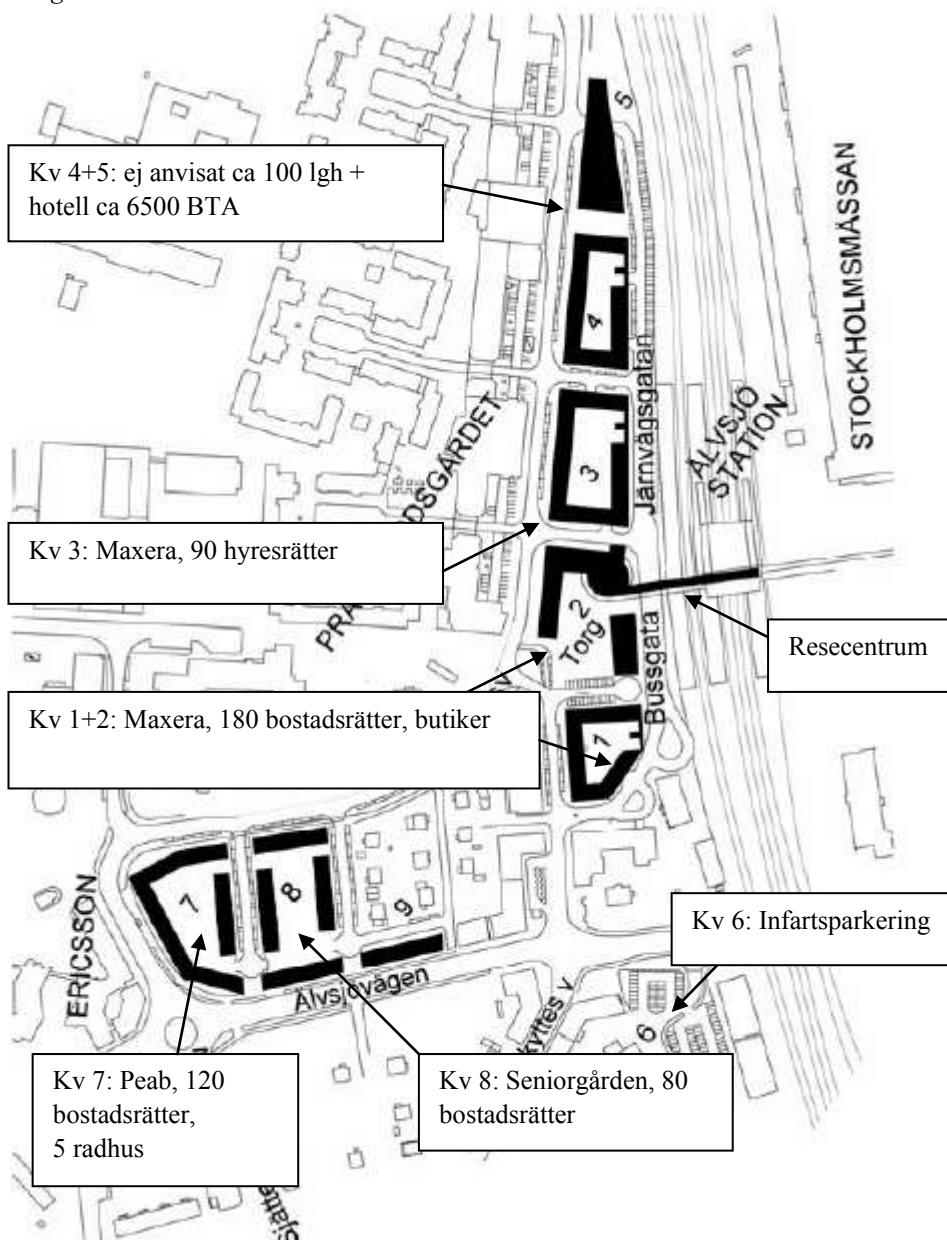


**Exploateringskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 12 november 2009 har i huvudsak följande lydelse.

*Sammanfattning*

Centrala Älvsjö är ett av stadens stadsutvecklingsområden och ingår även i ”Vision för Söderort”. Här planerar staden för ca 600 bostäder, ett resecentrum tillsammans med SL och annan service. Mark har anvisats och spårområde har friställts efter markförvärv från Banverket. 200 lgh har redan färdigställts. Kontoret har upprättat förslag till överenskommelser om exploatering med byggherren Maxera och avtal med SL. Projektet medför investeringsutgifter om ca 320 mnkr och försäljningsinkomster om ca 140 mnkr. Expertrådet kommer att behandla ärendet 2009-12-09. Projektet bedöms medföra ett negativt nettonuvärde på 60 mnkr eller ett underskott på 93 tkr/lgh.

## Bakgrund



## Tidigare beslut

Översiktsplanen redovisar centrala Älvsjö som ett av stadens tolv stadsutvecklingsområden och Älvsjö ingår även i "Vision för Söderort".

Gatu- och fastighetskontoret och stadsbyggnadskontoret påbörjade 1998 program-

och detaljplanearbete i samråd med Banverket, SL och stadsdelsförvaltningen för att förtäta området mot järnvägen med bostäder, arbetsplatser och service samt att utveckla bytespunkten (resecentrum).

I programmet föreslogs ca 600 lgh och service i området vid stationen (kvarter 1-8 på kartan). Programmet har godkänts av GFN (2002-04-16) och detaljplanerna har redovisats i ExpIN (2007-03-08). All mark utom kv 4+5 har anvisats. Kvarteren 7-8 (Armborstet) med ca 200 lgh har färdigställts efter delgenomförandebeslut i MN (2006-01-26) och ExpIN (2008-03-13). Genomförandet för kvarteren 1-5 (ca 400 lgh) har förberetts genom att banområde förvärvats av Banverket (delgenomförandebeslut i MN 2005-09-01 och 2006-12-14) och därefter friställts. En utökning av befintlig infartsparkering vid Herr Stens väg/Älvsjövägen har färdigställts. Projektering av gator mm och resecentrum har genomförts efter delgenomförandebeslut i ExpIN (2007-03-08).

#### *Förutsättningar*

Planområdet utgörs idag av bussterminal (Älvsjö stationsplan) samt extensiva ytor som används för parkering och som banområde. Från bussterminalen går en gång- och cykelbro över järnvägen, ansluter till stationen och vidare mot mässan. Genom att flytta bussterminalen och skapa en bussgata längs järnvägen och flytta infartsparkering till en utökad parkering vid Herr Stens väg/Älvsjövägen (kv 6) samt flytta företagsparkering i kv Armborstet skapas plats för nya bostadskvarter och ett nytt torg.



*Älvsjö torg*

### *Kvarter och gaturum*

Förslaget innehåller 6 bostadskvarter (kv 1-4,7-8) i 5-6 våningar samt butiker och all boendeparkering i garage och p-däck. Mellan kvarter 2 och 3 samt resecentrum föreslås ett nytt torg och mellan kvarteren nya gaturum. Med ambitionen att göra centrala Älvsjö till en värdigare plats har gestaltningen av både gaturum, torg och byggnader satts i fokus. I anslutning till torget föreslås plats för offentlig toalett.

Korttidsparkering för butikskunder ordnas på markparkering samt i befintligt garage norr om kv 2 där även boendeparkering för kv 2 inryms.

I kv 5 föreslås en ”accentbyggnad” i ca 14 våningar innehållande hotell. För närvarande finns ingen intressent.

Befintlig infartsparkering vid Herr Stens väg/Älvsjövägen (kv 6) har utökats genom att befintliga tennisbanor avvecklats.



*Resecentrum vid torget*

### *Resecentrum*

Älvsjö station är Sveriges femte största järnvägsstation och av Stockholmsmässans besökare kommer ca 700 000 via Älvsjö station. Trafikprognoser fram till 2015 visar på en fördubbling av antalet resenärer med ett framtidsscenario som inrymmer även tvärsparväg och regionaltåg. Målsättningen för resecentrum har varit att skapa en bekväm omstigning mellan tåg och buss/spårvagn och en knutpunkt värdig antalet resenärer och Stockholmsmässan samt att ge plats för framtida kapacitetsökningar och trafikslag.

Förslaget innehåller en förbättrad omstigning mellan tåg och buss. Det nya torget och en ny bussterminal (a se karta nedan) knyts ihop med stationen (g) via nya och

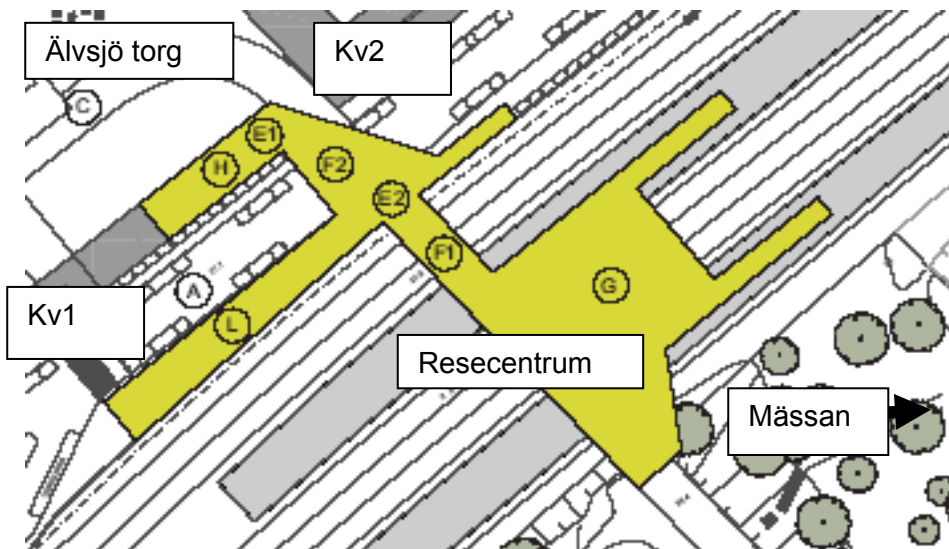
upprustade samt klimatiserade kommunikationsytor (f1+f2) , det s.k. resecentrumet. I anslutning till kommunikationsytorna uppför SL en vänthall för bussresenärer (e2). För att lösa cykelparkering föreslås ett cykel-p-hus (l) i flera plan direkt anslutet till resecentrum. Cykel-p-hus i flera plan



*Resecentrum och cykel-p-huset*

mellan bussgata och järnväg är en kostsam lösning, men den frigör mark för bebyggelse och torg. En cykelparkering föreslås också invid entrén till resecentrum från mässidan.

Det regionala cykelstråket över järnvägen behålls och dras via en ny ramp på cykel-p-huset. Angöring till resecentrum sker vid torget. Passage genom resecentrum kommer att vara möjlig dygnet runt för både gående och cyklister.



### *Överenskommelser och avtal*

#### *Ändrade markanvisningar*

Familjebostäder har anvisning för hyresrätter i kv 1 och Maxera för bostadsrätter i kv 2+3. För att underlätta ett snabbare genomförande och bättre ekonomi för hyresrätter har Familjebostäder lämnat tillbaka sin markanvisning. Kontoret föreslår att Maxera övertar markanvisningen för kv 1 för bostadsrätter och istället uppför hyresrätter i kv 3 och överlåter dessa till Familjebostäder. Detta innebär att kv 3 med hyresrätter kan byggstarta ca 20 månader tidigare än vad hyresrätter i kv 1 skulle ha startat.

Danator har återlämnat markanvisningen för kv 4 och 5. Bolaget har bedömt marknadssituationen som så svår att man inte kan gå vidare. Kontoret avser att söka intressenter via anbud och återkomma med förslag till markanvisning för kv 4 och 5.

#### *Ekonomiöversyn och försäljning*

Projektet hade när det redovisades för nämnden i samband med planremissen ett underskott i exploateringskalkylen på ca 80 mnkr. Efter projektering har detta ökat och tidvis tangerat 140 mnkr. Kontoret har därefter vidtagit besparingsåtgärder för att sänka kostnaderna men också förhandlat med byggherren Maxera för att öka intäkterna. Härigenom har underskottet i exploateringskalkylen kunnat reduceras till ca 100 mnkr motsvarande nuvärde ca -60 mnkr.

Kvarteren 1-4 har tidigare föreslagit att upplåtas med tomträtt. Efter förhandlingar med Maxera föreslås nu att kv 1 säljs och kv 2 och 3 upplåts med tomträtt. Kv 4 där kontoret nu söker ny intressent och även kv 5 (hotell) föreslås också att säljas. Kv 7 och 8 är upplåtna med tomträtt.

### *Överenskommelser med Maxera och avtal med SL*

Förslag till överenskommelser om exploatering har upprättats med byggherren Maxera enligt kontorets sedvanliga mallar (bilaga 1). Bolaget föreslås få kv 2 och 3 upplåtna med tomträtt samt en prisbestämd option på att köpa kv 1. Kontoret återkommer till nämnden i särskilt ärende om optionen utlöses. Expertrådet kommer att behandla ärendet 2009-12-09.

Långdragna förhandlingar har förts med SL om fördelning av exploaterings- och driftskostnader för resecentrum inklusive bussterminal. Förslag till genomförandeavtal och bussterminal har tagits fram (bilaga 2 och 3). Resecentrums vänthall föreslås upplåtas med tomträtt till SL. Staden föreslås anlägga och arrendera ut bussterminalen till SL på 25 år samt utföra viss drift mot ersättning. Gällande bussterminalavtal är på obegränsad tid och terminalen har anlagts av staden mot ersättning från SL. Skulle staden säga upp det nya bussterminalavtalet för att få åtkomst till arrendet/bussterminalen ska staden ersätta SL med en ny bussterminal eller kostnaden för denna. Bussterminalavtalet och genomförandeavtalet redovisas även för beslut i trafik- och renhållningsnämnden.

### *Beslut*

Senast ärendet behandlades av exploateringsnämnden var 2008-03-13 då nämnden fattade ett reviderat delgenomförandebeslut för kv Armborstet (kv 7-8). I samband med att detta ärende behandlas behandlar stadsbyggnadsnämnden godkännande av detaljplanen. Antagandet av detaljplanen ska beslutas av kommunfullmäktige.

### *Genomförande och tidplan*

Stadens utbyggnad av gator och resecentrum kan starta tidigast i april 2010. Resecentrum planeras att vara färdigt 2012 inklusive SL:s utbyggnad av resecentrums vänthall. Bostäderna planeras byggstarta hösten 2010 med första inflyttning 2012 och sista inflyttning 2013/2014. Skedesplaner har tagit fram för samordning av Maxeras, SL:s och stadens arbeten.

Genomförandebeslut beräknas att kunna tas upp i kommunfullmäktige första kvartalet 2010.

### *Risker och osäkerhetsfaktorer*

Byggherrarna ansvarar för all byggnation inom kvartersmark men staden tar kostnader för eventuell deponi av förorenad mark. Risken för omfattande merkostnader bedöms som ringa. Stadens anläggningar, som delar av resecentrum, är relativt komplicerade och vid utbyggnad krävs noggrann samordning för att kollektivtrafikknutpunkten ska fungera under byggtiden. Kontoret har i kalkyl gjort påslag för komplexiteten (. Grundläggningsförutsättningarna i området är mindre bra vilket kan innebära en viss risk för ökade kostnader. Hänsyn är taget till detta i kalkylen.

Det finns risk för att tidplanen för projektet kan komma att förskjutas. Anledningen till detta är rådande konjunkturförhållanden och att byggherrar inte kunnat utses till all mark.

### Ekonomi

Kontoret redovisar de ekonomiska förutsättningarna för projektet enligt nuvärdesmetoden och vilka budgetkonsekvenser projektet medför.

### Resultat av investeringsanalys enligt nuvärdesmetoden

Investeringsanalysen enligt nuvärdesmetoden tar hänsyn till kommande investeringar fr.o.m. beslutstillfället i löpande priser och beaktar de ekonomiska konsekvenser för både investeringar, driftkostnader och intäkter.

Investeringsanalysen för projektet redovisar ett negativt nettonuvärde på 60 mnkr, motsvarande ett underskott om 93 tkr/lgh.

Nuvärdeskalkyl, nyckeltal och budgetkonsekvenser redovisas i bilaga 4.

De sammanlagda utgifterna i löpande prisnivå beräknas till 322 mnkr, varav 74 mnkr är utgifter t o m 2008, dvs. redan nedlagda utgifter enligt tidigare delgenomförandebeslut. Stadens utgifter i dagens penningvärde i projektet består av kostnader för resecentrum (112 mnkr), gator och torg (133 mnkr), friställande av spårområde (24 mnkr) samt övriga kostnader som sanering, konst, projektering, utredning m m (52 mnkr).

Projektets nettoexploateringsutgift per lgh beräknas uppgå till 462 tkr i fast prisnivå. Detta nyckeltal visar projektets nettoutgifter inklusive redan nedlagda utgifter.

### Budgetkonsekvenser

Investeringsutgifterna för genomförandet beräknas till 322 mnkr i löpande prisnivå.

Utfallen över åren beräknas bli enligt nedanstående tabell:

<b>Budgetkonsekvenser</b>	<b>Ack</b>						
<b>Investering</b>	<b>t.o.m.</b>						
<b>Mnkr</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>Senare</b>	<b>Totalt</b>
Utgifter inkl. förvärv (-)	-73,7	-14,6	-33,5	-93,7	-84,3	-22,6	-322,4
Inkomster (exkl. försäljning)	2,1	0,0	2,0	0,0	0,0	0,0	4,1
<b>Nettoutgift (-) /- inkomst</b>	<b>-71,5</b>	<b>-14,6</b>	<b>-33,5</b>	<b>-93,7</b>	<b>-84,3</b>	<b>-22,6</b>	<b>-318,3</b>
Försäljningsinkomst vid friköp	3,6	3,6	0,0	82,7	53,9	0,0	143,7

Projektet bedöms påverka stadens och exploateringsnämndens resultat enligt resultatanalys i bilaga 4. De sammanlagda driftskostnaderna vilka omfattar bl.a. kapitalkostnader för staden, driftkostnader för trafiknämnden, m.m. beräknas uppgå till som mest ca 24 mnkr per år. De beräknade drift och underhållskostnaderna inom trafiknämndens ansvarsområde beräknas efter genomförande som mest uppgå till ca 2,2



mnkr per år exklusive cykel-p-hus. Driftansvar och anslag för cykel-p-huset kommer att hanteras i särskilt ärende via trafiknämnden till kommunfullmäktige.

Kapitalkostnaderna för nämnden beräknas som mest uppgå till ca 21 mnkr per år och minskar därefter genom avskrivningar. Intäkterna för tomträttsavgälder beräknas till 3,2 mnkr per år. Försäljningsinkomsterna beräknas ge en reavinst på 79,5 mnkr.

#### *Övriga konsekvenser av projektet*

##### *-Miljö*

Under projektets planering har fler miljörapporter tagits fram. Stor vikt har lagts på riskanalys och att i samråd med länsstyrelsen anpassa bebyggelsen till farliga transporter på järnväg.

##### *-Kompensation för ianspråktagen grönyta*

All bebyggelse sker på mark som redan är exploaterad, inga grönytor tas i anspråk.

##### *-Tillgänglighet*

Platsen är en knutpunkt för kollektivtrafiken och ett lokalt centrum och kommer att uppfylla gällande krav på tillgänglighet.

##### *-Måluppfyllelse*

Projektet Älvsjö C stämmer med kontorets verksamhetsplan att intensifiera arbetet med nya bostäder samt att verka för att öka bostadsbyggandet på redan anspråkstagen mark. Projektet syftar dessutom till att i samarbete med SL förbättra omstigning och öka komforten för kollektivtrafikens resenärer.

##### *-Näringsliv och jobb i regionen*

Enligt tidplanen sker byggstarten under rådande lågkonjunktur vilket är positivt för arbetsmarknaden. Med tanke på byggnationens storlek och omfattning kommer detta att bli en stor arbetsplats även under uppförandet.

##### *-Påverkan på barn*

Projektet bedöms inte ha några negativa effekter på barn.

##### *-Samråd och information till andra förvaltningar*

Kontoret samarbetar med trafikkontoret om resecentrum samt utbyggnad av gator och torg m m som kommer att förvaltas av trafikkontoret.

##### *Plan för uppföljning*

Projektet kommer i huvudsak att följas upp i samband med den normala ekonomirapporteringen, Flerårsprogram, Verksamhetsplan, Verksamhetsberättelse m.m.

#### *Exploateringskontorets synpunkter*

Älvsjö är ett av stadens tolv stadsutvecklingsområden och Älvsjö ingår även i ”Vision för Söderort”. Projektet ger ca 600 nya lgh och service i ett bra kollektivtrafikläge med en bekväm omstigning mellan tåg och buss/spårvagn samt plats för framtida kapacitet och trafikslag. En knutpunkt värdig antalet resenärer och Stockholmsmässan skapas.

Kontoret föreslår att exploateringsnämnden beslutar i enlighet med kontorets förslag.

#### **Trafik- och renhållningsnämnden**

**Trafik- och renhållningsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 19 januari 2010 att ge trafikkontoret i uppdrag att träffa överenskommelser respektive avtal mellan Stockholms stad och SL avseende förvaltning av bussterminal vid Älvsjö C.

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 11 december 2009 har i huvudsak följande lydelse.

#### *Sammanfattning*

Centrala Älvsjö är ett av stadens stadsutvecklingsområden och ingår även i ”Vision för Söderort”. Här planerar staden för ca 600 bostäder, ett resecentrum tillsammans med SL och annan service. Mark har anvisats och spårområde har friställts efter markförvärv från Banverket. 200 lgh har redan färdigställts. Exploateringskontoret har upprättat förslag till överenskommelser om exploatering med byggherren Maxera och avtal med AB Storstockholms Lokaltrafik, SL.

Projektet medför investeringsutgifter om ca 320 mnkr och försäljningsinkomster om ca 140 mnkr. Projektet bedöms medföra ett negativt nettonuvärde på 60 mnkr eller ett underskott på 93 kr/lgh.

De sammanlagda driftskostnader vilka omfattar bland annat kapitalkostnader för staden, driftkostnader för trafiknämnden m.m. beräknas uppgå till 24 mnkr per år. Drift- och underhållskostnaderna inom trafik- och renhållningsnämndens ansvarsområde beräknas uppgå till 2,2 mnkr per år, exklusive cykel-p-hus. Detta är en betydande ökning jämfört med de kostnader som nämnden har i dag för området. Trafikkontoret avser därför att återkomma till nämnden angående dessa kostnader i kontorets flerårsprogram, i samband med budget.

Driftansvar och anslag för cykel-p-huset kommer att hanteras i särskilt ärende via trafiknämnden till kommunfullmäktige.

Vad gäller avtalet mellan SL, Stockholms exploateringsnämnd och Stockholms trafik- och renhållningsnämnd avses upplåtelse och förvaltning av bussterminalen i Älvsjö. Staden kommer att avstycka särskild fastighet för bussterminalen. Det som berör trafik- och renhållningsnämnden är driften av bussterminalen, där staden ska utföra

drift i form av vingterväghållning och barmarksrenhållning jämte drift av gatubelysning för bussterminalens körytor och gång- och cykelbanor, vilka ägs av staden. För dessa driftåtgärder erlägger SL till staden 202 000 kronor per år från det år bussterminalen tas i drift. Ersättningen ska indexregleras enligt entreprenadindex E84 med maj månads index 2009 som jämförelsetal.

Stadens utbyggnad av gator och resecentrum kan starta tidigast i april 2010. Resecentrum planeras att vara färdigt 2012 inklusive SL:s utbyggnad av resecentrums vänthall. Bostäderna planeras byggstarta hösten 2010 med första inflyttning 2012 och sista inflyttning 2013/2014.

#### *Avtal om upplåtelse och förvaltning av bussterminal i Älvsjö*

Långdragna förhandlingar har förts med SL om fördelning av exploaterings- och driftskostnader för resecentrum inklusive bussterminal. Förslag till genomförandavtal och bussterminal har tagits fram. Resecentrums vänthall föreslås upplåtas med tomträtt till SL. Staden föreslås anlägga och arrendera ut bussterminalen till SL och utföra viss drift mot ersättning. Bussterminalavtalet redovisas för beslut i exploateringsnämnden.

Trafik- och renhållningsnämnden ska fatta beslut om de kostnader i bussterminalavtalet som rör drift i form av vingterväghållning och barmarksrenhållning, jämte drift av gatubelysning för bussterminalens körytor och gång- och cykelbanor, vilka ägs av staden. För dessa driftåtgärder erlägger SL till staden 202 000 kronor per år från det år bussterminalen tas i drift. Ersättningen ska indexregleras enligt entreprenadindex E84 med maj månads index 2009 som jämförelsetal och faktureras halvårsvis i efterskott.

Vad gäller underhållet av bussterminalen ansvarar SL för detta.

#### *Trafikkontorets synpunkter*

Kontoret redovisar endast konsekvenser i bussterminalavtalet som avser drift- och underhållskostnader inom trafik- och renhållningsnämndens ansvarsområde. Drift- och underhållskostnaderna beräknas uppgå till 2,2 mnkr per år, exklusive cykel-p-hus. Detta är en betydande ökning jämfört med de kostnader som nämnden har i dag för området, samt de kostnader som redogjordes i tidigare skede i detaljplanearbetet.

Trafikkontoret avser därför att återkomma till nämnden angående dessa kostnader i kontorets flerårsprogram.

Trafikkontoret anser att driften, utöver driften för bussterminalen som avtalsregleras i förhållande till SL, för Älvsjö C bör samordnas med övriga aktörer i området. Detta gäller exempelvis renhållning av den klimatiserade gång- och cykelbron, rulltrappor m.m. För att uppnå finansiering bör även möjligheter till att nyttja ytor för reklam prövas.

Driftansvar och anslag för cykel-p-huset kommer att hanteras i särskilt ärende via trafikkontoret till kommunfullmäktige. Ärendet blir av strategisk art, då företeelsen med cykel-p-garage finns i flera exploateringsprojekt. Eftersom trafikkontoret ej förvaltar fastigheter föreslås att ansvaret för dessa garage tillfaller annan förvaltning.

## BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret och beretts i samråd med Stockholms Stadshus AB.

### Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 26 januari 2010 har i huvudsak följande lydelse.

Älvsjö är ett av stadens tolv stadsutvecklingsområden och ingår i "Vision för Söderort". Stadsledningskontoret är positivt till projektet som ger ett välkommet tillskott till lägenheter och service i ett bra kollektivtrafikläge. Exploateringen bidrar bland annat till kommunfullmäktiges verksamhetsmål "Bostadsbyggnadstakten ska vara hög" och "Framkomligheten i regionen ska öka". Det planerade resecentrumet kommer att förbättra tillgängligheten till området och ge plats för framtida ökning av resenärer och ny tvärspårväg och regionaltåg.

Mässfastigheter i Stockholm AB, där staden är delägare, har under 2009 byggt en ny mässhall som öppnas i februari 2010. Den föreslagna utvecklingen av området förbättrar förutsättningarna för transporter till och från den utbyggda mässan som kommer ta emot kongresser med mellan 25-30 000 besökare.

På grund av områdets höga exploateringsutgift uppmanas exploateringsnämnden att undersöka alternativa lösningar för att begränsa utgifternas omfattning. För att förbättra ekonomin i projektet bör även möjligheten prövas att öka exploateringsgraden så att fler bostäder kan byggas.

Utöver driften för bussterminalen som avtalsregleras med SL, anser stadsledningskontoret i likhet med trafik- och renhållningsnämnden, att driften för Älvsjö Centrum måste samordnas och samfinansieras med övriga aktörer i området som SL. Detta gäller exempelvis renhållning av den klimatiserade gång- och cykelbron, rulltrappor med mera. Vidare anser stadsledningskontoret att trafik- och renhållningsnämnden och exploateringsnämnden bör pröva möjligheten att öka intäkterna genom att söka extern finansiering genom reklamavtal.

Planeringen av verksamhetslokaler såsom förskola och skola samt boende för personer med funktionsnedsättning måste prioriteras vid exploateringen. Detta ska ske i nära samarbete med verksamhetsansvariga nämnder.

En förutsättning för genomförandet av projektet är att den detaljplan för kvarter 1-3 som förväntas godkännas av stadsbyggnadsnämnden den 3 februari 2010 därefter fastställs av kommunfullmäktige. Stadsledningskontoret föreslår därför att kommunfullmäktiges kommande beslut om detaljplan för kvarter 1-3 samordnas med detta ärende.

Stadsledningskontoret föreslår därför kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige godkänna avtal med SL om genomförande av Älvsjö resecentrum samt ge

exploateringsnämnden i uppdrag att genomföra exploateringen inom Älvsjö Centrum omfattande investeringsutgifter om 322,0 miljoner kronor.

RESERVATIONER M.M.

**Exploateringsnämnden**

*Särskilt uttalande* gjordes av som ledamot tjänstgörande ersättaren Torkel Tigerschiöld (MP) enligt följande

Det är positivt att Älvsjö C nu byggs om. I detta område med mycket bra kollektivtrafik är det särskilt viktigt att bygga bilsnålt och med bra cykelförbindelser och cykelparkeringar. Det bör utredas om vissa av husen kan bli högre och inrymma fler bostäder.

Mellan AB Storstockholms Lokaltrafik, nedan kallad SL, och Stockholms Stad genom dess exploateringsnämnd, nedan kallad Staden, har denna dag träffats följande

### **AVTAL OM ÄLVSJÖ RESECENTRUM**

angående utbyggnad och förvaltning av nytt resecentrum, innehållande ny bussterminal, ombyggnad av gång- och cykelbro med ramp, hiss och trappor, cykelparkeringshus och entrébyggnad jämte väntsal för buss samt avfallshanteringshus och angöringsväg vid Älvsjö Broväg, vid Älvsjö station i Stockholms Stad inom detaljplaneområdet.

#### **§ 1 Bakgrund**

Staden planerar att exploatera mark i anslutning till Älvsjö Station och på grund av detta måste befintlig bussterminal flyttas och befintlig gång- och cykelbro byggas om. Samtidigt föreslås att en väntsal vid bussterminalen, en entrébyggnad för buss- och pendeltågsresenärer vid torget jämte ett parkeringshus för cyklar uppförs i anslutning till stationen och gångbron.

Detta avtal reglerar upplåtelse av mark samt ansvars- och kostnadsfördelning mellan parterna i samband med utbyggnad enligt nedanstående planförslag.

#### **§ 2 Detaljplaner**

Till grund för detta avtal ligger förslag till detaljplan för Älvsjö Centrum, Dp 2004-18069-54, Bilaga 1a, samt förslag till detaljplan för del av kv Älvsjö Gård, Dp 2008-11400-54, Bilaga 1b, vilka bl a skall reglera utbyggnaden av ovan nämnda anläggningar.

Bussterminalen är utrymmesmässigt anpassad av Staden i samråd med SL för framtida trafikering av ”Spårväg Syd”.

Staden förbinder sig att verka för att ta fram samt att bekosta ovanstående detaljplaner.

### **§ 3 Rivning**

Staden utför och bekostar rivning av befintlig bussterminal, ramp till gång- och cykelbro jämte hiss, trappa och rulltrappa norr om järnvägen. SL avvecklar sina anläggningar, i den ersatta bussterminalen, inom 2 veckor från och med att den nya bussterminalen tagits i drift. De av SL:s anläggningar, såsom eventuell markbeläggning, kantstenar o dyl, som därefter kvarstår tillfaller Staden.

### **§ 4 Bussterminal**

Staden projekterar, utför och bekostar ny bussterminal och nya busstrafikerade gator med hållplatser/reglerplatser med väderskydd längs komfortskärm och husfasader i kvarter 1 och 2 samt nya trafikanordningar, belysning, ledningar etc. i enlighet med bilagd Avtalsritning, Bilaga 3, område A1, C och D. De busstrafikerade gatorna inom bussterminalen ska utföras för tung trafiklaster, motsvarande som övriga bussterminaler i minst bärighetskass BK2 med densifalt eller motsvarande. SL ska godkänna utförandet innan arbete får påbörjas

Staden utför och bekostar ev. provisorier under byggnadstiden.

SL ombesörjer och bekostar uppsättande och underhåll av för bussanläggningens funktion behövliga anordningar såsom hållplatsstolpar, anslagstavlor, klockor och informationssystem samt övriga väderskydd utöver de angivna i föregående stycke. Dessa anordningar blir SL:s egendom och förvaltas av SL.

Gestaltning av bussterminalen samt till denna angränsande gator inkl Stadens resp SL:s anordningar skall utföras enligt ”Älvsjö Centrum, Utdrag ur gestaltungsprogram”, daterat 2009-10-23, Bilaga 1c, som Staden i samråd med SL och övriga byggherrar tagit fram.

### **§ 5 Nya gång- och cykelanläggningar**

#### **Mom. 1**

Staden projekterar, utför och bekostar ombyggnad av gång- och cykelbro över järnvägen med rivningar enligt § 2.

Staden ska även utföra parkeringshus för cyklar, område nummer 0:f, i anslutning till gång- och cykelbron.

Dessutom ska Staden uppföra och bekosta komfortskärm utmed blivande busstrafikerad gata (0:g1, Bilaga 3) samt delar av grundläggningen som ingår i de nya vänt- och personalutrymmena och cykel P-hus (0:a, 0:d och 0:f enligt , Bilaga 3).



Staden projekterar, utför och bekostar byggnation av skärmtak utmed kvarter 1 och 2 samt längs komfortskärm 0:g1 samt 0:c enligt Bilaga 3 och i enlighet med § 5 mom 3 b.

### **Mom. 2**

Staden projekterar, utför och bekostar entrébyggnad vid torget inklusive trappa, hiss och rulltrappa jämte ny gångbro över bussgata fram till befintlig anslutande gångbro över järnvägen i enlighet med bilagd Avtalsritning, punkt 0:c och 0:b. Staden projekterar anpassningar av befintlig gångbro och inbyggnad av del 0:a enligt, Bilaga 3.

### **Mom. 3**

Projektering och utförande av anläggningar enligt mom. 1 skall bekostas av Staden med undantag för

- a) Hiss med plats för cyklar och trappa med underliggande personallokaler mm. (0:a) inom anläggning 0:f i anslutning till cykelparkeringshus, vilka skall utföras och bekostas av SL.
- b) Skärmtak enligt mom. 1 skall projekteras, byggas och bekostas av Staden. SL bidrar till skärmtakens kostnader med 2,0 Mnkr.
- c) Utförd grundläggning avseende delar av hiss, vänt- och personalutrymmena ( 0:a, 0:d enligt Avtalsritning) där SL har ersatt Staden för havda redovisade kostnader (1,8 Mnkr).

### **§ 6 Angränsande detaljplaner**

Staden projekterar, utför och bekostar ny väg för transporter till stationsbyggnaden på södra sidan om järnvägen.

Staden ska i den nya detaljplanen som arbetas fram söder om bron verka för dels att parkering för rörelsehindrade samt att angöring av transporter och hämtning/lämning av resenärer ska ske på gatumark samt dels att SL skall ges rätt att uppföra en byggnad för avfall och sophantering.

### **§ 7 Vänthall m.m.**

SL projekterar, utför och bekostar ny vänthall inkl trappa, rulltrappa, mm (område 0:d enligt, Bilaga 3).

Förutom detta bekostar SL, enligt mom. 3 stycke a, hiss, trappa, personallokaler och tekniska utrymmen samt anslutning mot gång- och cykelbro för vänthallsbyggnad (hiss och trappa i område 0:a och personallokaler/ tekniska utrymmen i delar av 0:f, Bilaga 3).

### **§ 8 Stationsbyggnad**

I den mån Stadens arbeten påverkar eller berör pendeltågstationens byggnad, utförande, funktion m.m. skall detta regleras med fastighetsägaren. SL skall verka för en ombyggnation av pendeltågstationen.

### **§ 9 Ägande av anläggningsdelar och upplåtelse ( Se Avtalsritning, Bilaga 3)**

Entrébyggnad med trappa, hiss och rulltrappa mot torget (0:c), cykelparkeringshus (0:f) samt väg (B2) på södra sidan blir Stadens egendom. Gång- och cykelbro över järnvägen, 0:e, till trappa och hiss i cykelparkeringshus, 0:a, skall av Staden för all framtid, eller så länge anläggningarna erfordras, kostnadsfritt upplåtas för allmän gång- och cykeltrafik. Komfortskärmarna ägs av Staden. Staden äger gångbro över bussgata 0:b, samt gångbro över järnvägsspår 0:e.

Hiss och trappa inom cykelparkeringshus, 0:a med underliggande personallokaler (del av 0:f) mm samt vänthall vid bussterminal med trappa, och rulltrappa (0:d) blir SL:s egendom. Skärmtak och sittbänkar ägs av Staden. Hiss och trappa inom cykelparkeringshus skall av SL hållas öppna för allmän gång- och cykeltrafik dygnet runt så länge nuvarande förhållande består. Gång- och cykelbro skall av Staden hållas öppen för allmän gång- och cykeltrafik dygnet runt. Entrébyggnaden 0:c avser Staden hålla öppen under SL:s öppettider för stationen. SL svarar för stängning och öppning av entrébyggnaden.

Staden och SL avser att samverka kring upphandling av städning samt service av hiss och rulltrappor.

Staden upplåter åt SL med nyttjanderätt mark för bussterminal enligt Bilaga 4. SL skall tillträda bussterminalen vid anläggningens i drifttagande i enlighet med punkt 3.1 i avtalet om bussterminal, Bilaga 4.

Staden upplåter åt SL mark för vänthall med tomträtt i enlighet med Bilaga 5. Staden och SL skall efter det att beslut om fastighetsbildning enligt § 10 nedan har vunnit laga kraft, träffa tomträttsavtal för vänthallsfastigheten på i huvudsak de villkor som anges i bifogat förslag till tomträttsavtal, Bilaga 5. Upplåtelsedagen skall i tomträttsavtalet bestämmas till ett kvartalsskifte som infaller senast sex månader efter det att fastighetsbildningen enligt nedan har vunnit laga kraft.

Staden upplåter åt SL med nyttjanderätt marken för sophantering i enlighet med Bilaga 6.

### **§ 10 Fastighetsbildning**

Staden ansöker om och bekostar fastighetsbildning för det som regleras i detta avtal.

Tredimensionell fastighetsbildning kommer att tillämpas. I möjligaste mån ska ansvarsgränser för respektive fastighet följa bifogad lista, Bilaga 7.

Kostnad som fördras på grund av avskiljbarhet, utöver det som regleras i denna paragraf, står orsakande part för.

### **§ 11 Trafikantinformation**

SL ska verka för att tillhandahålla digital trafikantinformation. Informationen kommer att tillhandahållas från SLs teknikrum dit övriga byggherrar kan koppla sig.

### **§ 12 Tidplan**

Parterna är ense om att utbyggnad ska ske i huvudsak enligt bilagd tidplan (daterad 2009-09-21), Bilaga 8. Förändringar i busstrafiken som påverkar tidtabell skall aviseras till SL av Staden senast 5 månader innan förändringen uppstår.

Staden garanterar att SL kan trafikera Älvsjö, antingen via befintlig bussterminal eller den nya planerade bussterminalen med ordinarie linjer under hela ombyggnadsperioden enligt ”Principlösning busstrafik”, daterad 2007-12-19, Bilaga 9. Staden bekostar extra tidtabeller, utöver ordinarie sommar/vintertidtabell, som blir nödvändiga vid eventuella förseningar i förhållande till tidplanen under förutsättning av att förseningar/ -arna ej är förorsakade av SL. Förändringar i tidplan ska vara anpassade till sommar- alt vintertidtabell.

### **§ 13 Störningar under byggtiden**

Staden ansvarar för att blivande gator inom exploateringsområdet är fullt framkomliga för kollektivtrafiken under hela byggnadstiden. SL skall vid ökade trafik- drift- och underhållskostnader beroende på ej överenskomna störningar inom Stadens blivande gatunät redovisa detta till Staden som ersätter SL för verifierade havda merkostnader utöver de hinder som gemensamt överenskommit i Trafikanordningsplaner.

Följande gator omfattas av Stadens ersättningskyldigheter till följd av oförutsedda trafikstörningar för busstrafiken :

- Järnvägsgatan delen mellan Johan Skyttes väg och Syllgatan

- Pendelgatan
- Syllgatan

Rutiner mellan SL och Staden för hur rapportering och verifiering av oförutsedda störningar skall ske skall utarbetas och överenskommas av parterna.

Eventuella ersättningsanspråk regleras på månatliga möten mellan Staden och SL.

Ersättning till SL för fördröjningar för busstrafiken inom angivna gator utgår ej för störningar i busstrafiken som beror på SL:s byggverksamhet i området.

#### **§ 14 Övriga avtal**

Staden, SL och SLL, tidigare KSL, har enligt ett tidigare avtal, Bilaga 2, mellan SJ, Staden och KSL (daterat 1970-09-18) rätt att uppföra gång- och cykelbro med tillhörande ramp, hiss och trappor på västra sidan om spårområdet. I och med tecknandet av detta avtal ändras åtagandet i §7 (avtal daterat 1970-09-18) så att Staden tar hela kostnadsansvaret för bron med tillhörande ramp mm, Parterna ska verka för att avtalet, genom tecknande av ett tilläggsavtal, upphör att gälla i de avsnitt som regleras i detta genomförandeavtal. Staden skall ta initiativ till att kalla alla berörda parter till förhandling för att nämnda tilläggsavtal skall komma till stånd.

#### **§ 15 Giltighet**

Detta avtal blir för parterna bindande endast under förutsättning

- att Staden får förvärva den mark av Banverket som är nödvändig för genomförandet av detta avtal
- att förslag till detaljplan för Älvsjö centrum mm, Dp 2004-18069-54 antas i huvudsak enligt bilagt planförslag samt därefter vinner laga kraft senast 2011-12-31
- att bilagt bussterminalavtal godkänns av Stockholms Trafik- och renhållningsnämnd

att avtalet, inklusive bilagor, godkänns av SL och av Stockholms kommunfullmäktige genom beslut senast 2010-06-30 som senare vinner laga kraft.

#### **§ 16 Tvist**

Tvist rörande tolkningen eller tillämpningen av detta avtal skall avgöras av allmän domstol.

---

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

Stockholm den

För Stockholms exploateringsnämnd

---

---

Stockholm den

För AB Storstockholms Lokaltrafik

---

---

Stockholm den

För Stockholms trafik- och renhållningsnämnd

---

---

AB Storstockholms Lokaltrafik (org nr 556013-0683), nedan kallad SL, och Stockholms stad genom dess exploateringsnämnd och dess trafik- och renhållningsnämnd (org nr 212000-0142) nedan kallad Staden har i syfte att reglera upplåtelse för bussterminal mm samt ansvar för framtida drift-, underhåll och reinvestering träffat följande

## **AVTAL**

### **om upplåtelse och förvaltning av bussterminal i Älvsjö**

#### **Bakgrund**

Staden planerar att exploatera mark i anslutning till Älvsjö station. Med anledning av detta måste befintlig bussterminal flyttas. Nytt läge för bussterminalen är markerat på bilaga 1. Anläggandet av den nya bussterminalen regleras i avtal om nytt resecentrum, till vilket detta Avtal utgör bilaga. Terminalen har en viktig funktion som bytespunkt. Till grund för exploateringen och den nya bussterminalen ligger förslag till detaljplan för Älvsjö Centrum, Dp 2004-18069-54. SL företräder Stockholms Läns Landsting (SLL) i alla frågor som rör detta Avtal.

#### **1 Bussterminal som skall ersättas**

- 1.1** Parterna är överens om att den nya bussterminalen, markerad på bilaga 1 skall ersätta bussterminal vid Johan Skyttes väg, markerad på bilaga 2. Avtal avseende anläggande och skötsel av bussterminal vid Johan Skyttes väg, tecknat 1970-09-11 mellan Staden, KSL och SL, bilaga 3, skall därmed upphöra att gälla i de delar det avser bussterminalen när den nya bussterminalen enligt detta Avtal tas i drift.
- 1.2** SL avvecklar sina anläggningar, i den ersatta bussterminalen, inom 2 veckor från och med att ny bussterminal tagits i drift. De av SLs anläggningar, såsom eventuell markbeläggning, kantstenar och dylikt, som därefter kvarstår tillfaller Staden.
- 1.3** Bussterminalen vid Johan Skyttes väg är belägen på mark upplåten av SJ till KSL (ersatt av SLL) genom Överenskommelse tecknad 1970-09-18, bilaga 4.

Staden har därefter förvärvat marken. Staden och SL är överens om att denna Överenskommelse skall upphöra att gälla när SL avvecklat sina anläggningar enligt punkt 1.2 . SL skall verka för att avtalet genom tecknande av ett tilläggsavtal upphör att gälla i enlighet detta Bussterminalavtal.

- 1.4 Staden skall när ny detaljplan vunnit laga kraft förvärva den mark av Banverket som utgör del av den nya bussterminalen.

## **2 Upplåtelse av mark för bussterminal**

- 2.1 Staden upplåter till SL, för nyttjande i enlighet med detta Avtal, ett område för bussterminalen och för dess nödvändiga funktioner, nedan kallad Bussterminalen, enligt bilaga 1. Upplåtelsen sker för kollektivtrafikändamål. Staden planerar att avstycka särskild fastighet för Bussterminalen.
- 2.2 Inom Bussterminalen äger SL fast utrustning för information och biljetthantering. I bilaga 6 redovisas fördelningen av ägande.
- 2.3 Om beslut fattas att spårväg skall anläggas inom Bussterminalen skall denna upplåtelse också omfatta rätt för SL att på egen bekostnad anlägga, bibehålla, nyttja, förnya och underhålla spårväg inom Bussterminalen i samråd med Staden. Staden och SL förutsätts dock i separat avtal närmare reglera villkoren för SL:s anläggande och bibehållande av spårväg inom Bussterminalen.
- 2.4 Upplåtelsen sker utan ersättning.
- 2.5 I det upplåtna området skall allmän gång- och cykeltrafik vara tillåten. Staden eller den Staden sätter i sitt ställe ska inom det upplåtna området ha rätt att anlägga, nyttja, underhålla och ombygga allmänna ledningar.

## **3 Avtalstid och uppsägning**

**3.1** Avtalet gäller från och med dagen då den nya Bussterminalen tas i drift och för en tid om tjugofem (25) år därefter. Om Staden inte skriftligen har sagt upp Avtalet senast ett (1) år före avtalstidens utgång, skall Avtalet anses förlängt på oförändrade villkor med fem (5) år för varje gång. Avtalstidens inledning skall dokumenteras och godkännas av båda parter.

**3.2** Staden skall ha rätt att säga upp avtalet i förtid för villkorsändring om användningen förändras inom Bussterminalens område, t ex genom tillkommande kommersiella ytor.

**3.3.** Staden skall inte ha rätt att för förlängning av detta Avtal, i den del det avser upplåtelse av Bussterminal, ställa villkor om ersättning. Förlängningen skall ske på likartade villkor, under förutsättning av att samma verksamhet bibehålls.

**3.4** SL har rätt att när som helst skriftligen säga upp hela eller delar av Avtalet med ett (1) års uppsägningstid. SL har också *skyldighet* att säga upp Avtalet om Bussterminalen inte längre behövs för kollektivtrafikändamål. Utvärdering av SLs behov skall ske vart tionde år med början tio år efter det att Avtalet börjat gälla.

#### **4 Ersättning vid uppsägning**

**4.1** I det fall Staden och SL ej kan överenskomma om förlängning av Avtalet efter avtalstidens utgång, är Staden skyldig att anvisa nytt markområde/utrymme för bussterminal med likvärdig geografisk belägenhet och storlek samt utan kostnad för SL. Storleken skall dock inte överstiga SLs påvisade verkliga behov.

**4.2** I fråga om Stadens skyldighet att ersätta SL med anledning av upplåtelsens upphörande enligt punkt 3.1, efter uppsägning av Staden, skall 11 kap. 5-6 a §§ jordabalken äga motsvarande tillämpning på detta Avtal. Som SLs förlust skall därvid anses kostnaden för att anlägga en, i förhållande till Bussterminalen, till storlek, standard och geografisk belägenhet likvärdig Bussterminal med tillhörande anläggningar.

**4.3** Har SL sagt upp Avtalet enligt punkt 3.4 ovan, skall SL bortföra sådan egendom som tillhör SL. Då SL bortfört egendom, skall SL vara skyldigt att återställa det upplåtta området i tjänligt skick.

#### **5 Rätt att uppföra anläggningar, konst m.m.**

**5.1** Staden och SL har upprättat ett program för Bussterminalens gestaltning och skyltning, se bilaga 5.

**5.2** SL har rätt att utan Stadens, i egenskap av avtalspart, godkännande inom Bussterminalens område utföra arbeten samt uppföra anläggningar för SLs trafikverksamhet. SL svarar för att sådana anläggningar utförs i enlighet med beviljade bygglov när så erfordras samt i enlighet med program enligt 5.1.

**5.3** SL har rätt att uppföra anordningar för reklam inom Bussterminalen och att uppbära reklamintäkter hänförliga till sådana anordningar. SL svarar för kostnaderna för uppförande, underhåll och bortförande av sådana anordningar lik-



som för att anordningarna utförs i enlighet med vederbörliga tillstånd och program enligt 5.1.

- 5.4 Staden skall inhämta SLs godkännande innan konstnärlig utsmyckning sker eller anordningar av typen julbelysning uppförs.
- 5.5 SL har rätt att infästa informationsutrustning i skärmtak inom Bussterminalen. Staden skall tillförsäkra SL denna rätt genom att upprätta servitutsavtal med berörda fastighetsägare.

## 6 Vite

- 6.1 Om detta Avtal, i den del det avser upplåtelse av mark, efter övergång till ny ägare inte skulle bli gällande mot den nya markägaren till följd av att Staden inte gjort förbehåll för upplåtelsen enligt detta Avtal, skall Staden anvisa ny plats för bussterminal i Älvsjö samt vara skyldig att till SL betala ett vite motsvarande kostnaden för att anlägga en, i förhållande till Bussterminalen, till storlek, standard och geografisk belägenhet likvärdig bussterminal med tillhörande anläggningar.

## 7 Drift och underhåll

- 7.1 Staden skall utföra drift i form av vinterväghållning och barmarksrenhållning jämte drift av gatubelysning för Bussterminalens körytor och gång- och cykelytor vilka ägs av Staden. SL ansvarar för SLs fasta utrustning såsom informationstavlor, stolpar och andra anläggningar hänförliga till SL:s trafikverksamhet. Ansvarfördelningen för utförande och kostnad är närmare beskriven i bilaga 6. Drift omfattar åtgärder för vinterväghållning och barmarksrenhållning enligt följande
  - 7.1.1 säkerställande av att trafiken kommer fram till Bussterminal och att Bussterminalen i sin helhet kan användas för sitt ändamål genom åtgärder såsom snöplogning, halkbekämpning. Snöplogning och halkbekämpning skall hålla sådan standard som gäller vid övriga bussterminaler i Staden. Halkbekämpning skall utföras i samband med snöplogning och när halkrisk annars föreligger,
  - 7.1.2 renhållning av Bussterminalen genom åtgärder såsom sopning, borttagande av skräp och smuts samt ogräsbekämpning,
  - 7.1.3 rensning och sandsugning av dagvattenbrunnar, elförsörjning och byte av förbrukningsmateriel till belysning,

7.1.4 andra åtgärder som på annat sätt håller Bussterminalen i ett för samfärdseln tillfredsställande skick.

7.2 För åtgärder enligt punkt 7.1 erlägger SL till Staden 202 000 kr/år, halvårsvis i efterskott efter av Staden utfärdad räkning, från och med det år Bussterminalen tas i drift. Ersättningen skall indexregleras enligt entreprenadindex E84 med maj månads index 2009 som jämförelsetal.

7.3 SL ansvarar för och bekostar drift och underhåll av för busstrafikens funktion behövliga anordningar såsom informationssystem, hållplatsstolpar och anslagstavlor. SL skall vidmakthålla Bussterminalens beläggningsytor genom förnyelse av slitlager, avvattning och för busstrafiken behövliga vägmarkeringar samt ansvara för smärre åtgärder såsom förstärkning av bärigheten och punktåtgärder för att förbättra trafiksäkerheten.

SL skall hålla Bussterminalen i sådant skick att Staden utan men kan utföra drift enligt punkt 7.1.

7.4 Om området inom Bussterminalen tas i anspråk för spårväg enligt punkt 2.2 eller på annat sätt byggs om väsentligt eller förändras på annat sätt skall punkt 7 skrivas om för beaktande av nya omständigheter.

7.5 Staden garanterar skärmtakens befintlighet och varaktighet under avtalstiden enligt utformning angiven i program för Bussterminalens gestaltning och skyltning, se bilaga 5. Staden garanterar vidare att drift och underhåll av skärmtaken sker i en nivå som motsvarar skötsel av stadens liknande anläggningar.

## **8 Förbättringar och reinvesteringar**

8.1 SL skall utföra och bekosta standardförbättringar och reinvesteringar i Bussterminalen enligt gränsdragningslista, se bilaga 6.

## **9 Trafikskyltning**

9.1 Staden skall på sin bekostnad sätta upp för Bussterminalens funktion nödvändiga trafikskyltar. Av skyltarna skall framgå att obehöriga fordon ej äger tillträde till bussterminalen. Behöriga fordon är SLs bussar, fordon nödvändiga för Bussterminalens skötsel samt räddningstjänstens fordon.

## **10 Rätt att anlita underentreprenör**

**10.1** Staden har rätt att anlita underentreprenör för utförande av drift enligt detta Avtal, förutsatt att Staden iakttar tillbörlig omsorg och aktsamhet i valet av underentreprenör och att sådan underentreprenör förbinder sig att iaktta alla Stadens förpliktelser enligt detta Avtal som är hänförliga till de arbeten som underentreprenören skall utföra.

**10.2** Utan begränsning av vad som sägs i punkt 10.1 ovan, skall Staden inte genom anlåtande av underentreprenör vara befriad från någon av sina förpliktelser enligt detta Avtal. Staden kvarstår således i förhållande till SL som ansvarig för utförandet av sina förpliktelser enligt detta Avtal.

## **11 Samråd**

**11.1** SL och Staden skall, på SL:s initiativ, gemensamt genomföra en besiktning av Bussterminalen varje år under detta Avtals giltighetstid för att överenskomma om erforderliga åtgärder för Bussterminalens fortbestånd.

## **12 Ansvar för anspråk från tredje man**

**12.1** SL är i förhållande till Staden ansvarig för Stadens eventuella skadeståndsskyldighet gentemot tredje man till följd av SL:s underhållsansvar för anläggningar och utrustning inom Bussterminalen, SL:s verksamhet inom och i anslutning till Bussterminalen eller SL:s anläggningar i anslutning till densamma.

Staden är i förhållande till SL ansvarig för SL:s eventuella skadeståndsskyldighet gentemot tredje man till följd av Stadens drift av Bussterminalen eller Stadens anläggningar inom densamma.

Part har inte rätt att utan den andre partens medgivande medge anspråk enligt första och andra stycket som part anser att den andra parten slutligen skall svara för. Staden svarar inte i något fall för ersättning eller dylikt som SL betalar ut till sina kunder enligt vid var tid gällande resegaranti.

## **13 Force majeure**

**13.1** Om Part på grund av myndighets åtgärd, krigshändelse, strejk, bojkott, blockad eller annan omständighet som han inte kan råda över är förhindrad att full-

göra åtaganden enligt detta Avtal skall han, i nödvändig omfattning, vara befriad från detsamma. Parterna skall omgående informera varandra om det föreligger omständigheter som kan föranleda tillämpning av denna bestämmelse.

## **14 Överlåtelse och upplåtelse i andra hand**

**14.1** SL har rätt att överlåta sina rättigheter och skyldigheter enligt detta Avtal till ett bolag i samma koncern som SL eller till ett bolag över vilket Stockholms läns landsting utövar ett bestämmande inflytande.

**14.2** Staden äger ej rätt att upplåta bussterminalen till annan trafik eller verksamhet än SLs busstrafik, utan skriftlig överenskommelse med SL.

**14.3** SL äger rätt att i samråd med Staden sätta upp och bibehålla informationsutrustning, avsedd att vägleda och informera busstrafikanter i Stadens komfortskärmar. Staden skall genom servitut säkerställa informationsutrustningens rätt till belägenhet i husfasader utmed terminalens västra sida samt i komfortskärmar. All skyltning för kollektivtrafiken skall ha sådan placering att den är iögonfallande och dominerar över annan skyltning. Vid placering och utformning skall anvisningar i program, enligt punkt 5.1, följas.

**14.4** Staden äger rätt att beträda Bussterminalen för drift och underhåll av fasader på sin gränsande fastighet. Vid beträdandet skall försiktighet iakttas så att busstrafiken och dess resenärer ej hindras.

## **15 Bestämmelses ogiltighet**

**15.1** Skulle någon bestämmelse i detta Avtal eller del därav vara ogiltig, skall detta inte innebära att Avtalet i dess helhet är ogiltigt. I stället skall Parterna ändra detta Avtal på det sätt som krävs för att ge effekt åt syftet och andemeningen i detta Avtal i största möjliga utsträckning. Skulle Parterna inte ändra Avtalet, skall den bestämmelse som är ogiltig bortses ifrån och de övriga bestämmelserna i Avtalet skall fortsätta att gälla oförändrade.

## **16 Avtalets giltighet**

**16.1** Detta avtal blir för parterna bindande endast under förutsättning att det mellan parterna tecknade avtalet om Älvsjö Resecentrum blir bindande mellan parterna enligt § 15 ”Giltighet” i det avtalet.

---

Detta Avtal har upprättats i två (2) likalydande original, varav parterna har tagit var sitt.

Stockholm den

AB STORSTOCKHOLMS LOKALTRAFIK

Stockholm den

STOCKHOLMS  
EXPLOATERINGSNÄMND

---

Göran Gunnarsson

---

---

Helena Sundberg

---

Stockholm den

STOCKHOLMS TRAFIK- OCH RENHÅLLNINGSNÄMND

---

---