



Handläggare: Christina Norén  
Region Ytterstad  
Markbyrån  
Tel: 508 281 12  
christina.noren@gfk.stockholm.se

2001-04-06

Till  
Gatu- och fastighetsnämnden

### **Avtal, mm för genomförande av etapp I på Liljeholmstorget**

#### **FÖRSLAG TILL BESLUT**

1. Gatu- och fastighetsnämnden godkänner bilagda avtal för genomförande av etapp I i utbyggnaden av Liljeholmstorget och ger kontoret i uppdrag att underteckna desamma.
2. Gatu- och fastighetsnämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Olle Zetterberg

Solveig Svedgård

Gunnar Jensen

#### **SAMMANFATTNING**

Liljeholmstorget skall omvandlas enligt detaljplan, förslag till detaljplan, genomförandebeslut mm. Avtal har upprättats som styr samarbetet mellan parterna, dvs staden, Stockholms Läns Landsting, AB Storstockholms Lokaltrafik och JM AB. Kontoret föreslår att nämnden beslutar godkänna bilagda avtal om genomförande av etapp I i utbyggnaden. Kontoret föreslår vidare att nämnden beslutar att omedelbart justera detta beslut för att de arbeten i och intill tunnelbaneanläggningen som måste utföras under sommarens lågtrafik ska kunna upphandlas.

## UTLÅTANDE

### Bakgrund

Ett program för utbyggnaden av Liljeholmstorget har tagits fram och godkänts. Det medger en ny bussterminal av dockningsmodell överbyggd med ett torg, överbyggnad av tunnelbanestationen med en ny biljetthall, lägenheter och butikslokaler samt ytterligare bostäder, kontorslokaler, butiker mm. En detaljplan som omfattar utbyggnadens första etapp har vunnit laga kraft. Ytterligare en detaljplan godkändes av nämnden 2000-10-31 och väntas vinna laga kraft under sommaren 2001. Genomförandebeslut rörande den första etappen godkändes av GFN 2000-05-23. JM AB (JM) svarar för och bekostar utbyggnaden av bostäder, kontor och butiker, Storstockholms Lokaltrafik (SL)/ Stockholms Läns Landsting (SLL) svarar för och bekostar den nya biljetthallen, bussterminalen och därtill hörande anläggningar, staden svarar för och bekostar utbyggnaden av torget över bussterminalen, gångytor över tunnelområdet mot Liljeholmsgränd och därtill hörande anordningar. Utbyggnaden är komplicerad eftersom olika anläggningsdelar i projektet är konstruktivt, funktions- och tidsmässigt beroende av varandra. I princip svarar var och en av de tre byggherrarna för arbeten inom olika byggherreområden. För att minska olägenheter och kostnader skall gemensamma anläggningsarbeten i huvudsak dessutom utföras gemensamt. Avtal för planens genomförande har upprättats mellan parterna.

### Avtal där staden är part

Nedan följer en lista över de avtal som styr och berör utbyggnaden och där staden är part. Övriga avtalsparter är Stockholms Läns Landsting (SLL), AB Storstockholms Lokaltrafik Infrateknik (SLI) samt JM AB (JM). Bilagorna till avtalen är mycket omfattande. Till tjänsteutlåtandet bifogas därför endast ett urval, övriga bilagor finns på gatu- och fastighetskontoret – region Ytterstads markbyrå.

### *Överenskommelse om exploatering*

Tecknas mellan staden och JM.

Avtalet reglerar JM:s utbyggnad av del av Liljeholmen 1:1, blivande kv Vänthallen. Det innehåller sedvanliga paragrafer med exploateringsförutsättningar. Följande paragrafer är speciella och kopplade till detta projekt:

### Grundläggningsbidrag mm

Grundläggningsbidrag för bostäderna har beräknats till 11,7 Mkr för bostäder och förhandlats till 5,1 Mkr för lokaler. Dessutom utgår bidrag för komplicerad bebyggelse över tunnelbanestationen om totalt 4,7 Mkr. För åtgärder mot buller och vibrationsisolering ska staden ersätta JM bolagets faktiska kostnader enligt princip som tillämpats tidigare i tex kv Gåsö och kv Skattsedeln.

### Ansvar för buller och vibrationer

Enligt avtalet mellan staden, SLL och SLI staden har staden påtagit sig ansvar för ljud, vibrationer, elektriska och magnetiska fält från tunnelbanan för överbyggnaden. Ansvaret överförs enligt överenskommelsen till JM vad beträffar vid igångsättningen (byggstart) befintliga miljöförhållanden.

S

# S

Bolaget kommer att äga buller- och vibrationsisoleringen och har ansvar för att den vidmakthålls i enlighet med kontrollprogram som ska upprättas. Enligt avtalet ska miljömål som anges i detaljplan Dp 95079 uppnås, vilket enligt gjorda beräkningar kommer att ske med god marginal.

## *Samarbetsavtal*

Tecknas mellan staden, SLL, SLI och JM.

Avtalet reglerar ekonomiskt, organisatoriskt och tidsmässigt utbyggnaden av de delar av projektet som är gemensamma. Dit hör gemensam grundläggning, kontrollerad markschakt, flyttning av en dag- och spillvattenledning mm. Till avtalet är knutet systemhandlingar, kostnadsfördelningsmatris, tidplan mm.

## *Avtal staden-SLL-SLI*

Tecknas mellan staden, SLL och SLI.

Avtalet reglerar stadens utbyggnad i tunnelbaneområdet, dvs den del av torget som ska byggas över tunnelbanestationen. Avtalet reglerar också ansvar för ljud, vibrationer och elektriska och magnetiska fält från tunnelbanan, säkerhet mm för *hela* överbyggnaden, dvs även bostäder och lokaler. Ansvaret för dessa anläggningar överförs sedan till viss del på JM i överenskommelse om exploatering. Motsvarande avtal har upprättats mellan SLL, SLI och JM.

## *Tillträdesavtal*

Tecknas mellan staden och SLI.

Avtalet reglerar och preciserar stadens rätt till tillträde för skötsel- och underhållsarbete av stadens anläggningar i den del av Liljeholmen 1:1 som enligt servitutsavtalet mellan landstinget och staden upplåtits med servitut till förmån för landstingets tunnelbanefastighet. Staden skriver över de delar som berör JM på bolaget.

## *Servitutsavtal - tunnelbana*

Tecknas mellan staden och SLL.

Avtalet innebär att landstingets rätt att bedriva tunnelbanetrafik inom den del av Liljeholmen 1:1 som berörs av detaljplanen för utbyggnadens första etapp, säkras genom officialservitut.

## *Terminalavtal*

Tecknas mellan staden och SLI.

Avtalet reglerar upplåtelse av servitutsområde för anläggning, drift- och underhåll av bussterminalen och därtill hörande anläggningar.

## *Servitutsavtal - bussterminal*

Tecknas mellan staden och JM.

Avtalet innebär att stadens blivande fastighet Karet 3 genom officialservitut tillförsäkras rätt att för bussterminaländamål nyttja utrymmen inom blivande fastigheterna Karet 1 och Karet 2. Staden överför sedan rätten till SL.

## Övriga avtal

*Avtal SLI-SLL –JM*

Tecknas mellan JM, SLL och SLI.

Avtalet reglerar JM:s utbyggnad i tunnelbaneområdet, dvs grundläggningen för butiker och bostäder som ska byggas över tunnelbanestationen.

### **Nyttjanderätt till marken i del av Liljeholmen 1:1, blivande kv Karet**

JM har förvärvat del av Liljeholmen 1:1, blivande kv Karet, enligt köpeavtal daterat 2001-01-10. JM tillträder marken när detaljplan och därpå följande fastighetsbildning vunnit laga kraft. För att möjliggöra utbyggnad av blivande kv Vänthallen, behöver vissa arbeten utföras inom kv Karet innan JM tillträtt marken. Med anledning av det har mellan staden och bolaget tecknats ett avtal om nyttjanderätt till marken. Om detaljplanen för kv Karet inte skulle antas skall köpet hävas och marken återgå till staden. Kostnader i samband med förberedelsearbetena ska därvid regleras mellan parterna.

### **Konsekvenser och riskanalys**

*Juridiska konsekvenser*

Mellan staden och SL/SLL och deras föregångare har sedan 1960-talet och framåt ett antal avtal tecknats som reglerar utbyggnaden av tunnelbanan, exploateringar i anslutning till densamma, mm. Numer leder tolkningen av avtalen till omfattande diskussioner mellan parterna vid varje enskilt tillfälle. Diskussionerna handlar bl.a. om ekonomiskt och faktiskt ansvar för tunnelbaneanläggningarna och tillkommande bebyggelse samt driftsäkerheten för tunnelbanan. För att få till stånd en tolkning av avtalen som parterna kan enas kring har principiella förhandlingar påbörjats mellan parterna. Tolkningen gäller främst vilket ansvar SL/SLL respektive staden har beträffande buller, vibrationer, elektriska och magnetiska fält.

Flera av de pågående bostadsprojekten i staden berörs av avtalen. Stadens ambition att i första hand bygga på redan ianspråktagen mark medför dessutom att flera kommande projekt berörs. Kontoret ser det därför som mycket angeläget att en tolkning som båda parter kan acceptera kommer till stånd.

Konsekvenserna av ovan redovisad avtalskonstruktion för Liljeholmsprojektet går i vissa avseenden emot kontorets uppfattning i ansvarsfrågorna. Under flera års förhandlingar har kontoret försökt nå ett för staden rimligt ansvarstagande i projektet, vilket under denna tid visat sig vara omöjligt att uppnå. Kontoret anser att Liljeholmstorget är av stor strategisk betydelse i den kommande utbyggnaden av Årstadal och Liljeholmen. För att inte försena om- och nybyggnaden av Liljeholmstorget ytterligare är kontoret, trots redovisade osäkerheter ändå berett att tillstyrka att avtalen skrivs under. Avtalet mellan staden, SLL och SLI har försetts med en regleringsklausul sedan parterna enats om att resultatet av de påbörjade principiella förhandlingarna skall omfatta detta avtal.

*Tid*

Kontoret har begärt omedelbar justering av detta beslut. Anledningen är att vissa grundläggningsarbeten inledningsvis behöver göras i och intill

tunnelbanespåren. Kan arbetena inte utföras under lågtrafik denna sommar kommer projektet att fördras och försenas betydligt. För att kunna utnyttja sommartidtabellen behöver upphandlingar av entreprenader göras snarast. Kan detta inte ske måste vissa arbeten skjutas upp ytterligare ett år till nästa sommar.

#### *Ekonomiska konsekvenser*

Den totala kostnaden, dvs den sammanlagda kostnaden för alla tre byggherrarna för utbyggnaden enligt Dp 95079, etapp I i omvandlingen av Liljeholmstorget är drygt 500 Mkr. Av denna kostnad utgör stadens investering ca 150 Mkr och SL/SLL:s ungefär lika mycket. Gat- och fastighetsnämnden godkände genomförandebeslut för stadens investeringar 2000-05-23. Inga förändringar som påverkar totalkalkylen har skett sedan beslutet. Som redovisades i tjänsteutlåtandet har staden mycket stora utgifter och mycket begränsade intäkter i den första etappen, medan utbyggnaden av senare etapper kommer att medföra det omvända förhållandet.

#### *Miljökonsekvenser*

Liljeholmstorget och Trekantsparken kommer att bli mindre bullerstörda i och med överdäckningen av tunnelbanan. För de tillkommande bostäderna över tunnelbanestationen kommer stadens miljömål på 30 dBA i bostäder enligt gjorda beräkningar att nås med god marginal. Lokalt omhändertagande av dagvatten från bostäder och butiker kan p.g.a. projektet är en överdäckning inte ske, varför dagvattnet kommer att ledas till ledningsnätet. I övrigt kommer inte projektet att medföra några kända negativa miljökonsekvenser.

#### **Tidplan**

För projektet har en huvudtidplan upprättats. Om byggnationen kan påbörjas före sommaren 2001 kan den nya biljetthallen i kv Vänthallen tas i drift hösten 2003 samtidigt som inflyttning sker i kvarterets bostäder och butiker. En förutsättning är dock att vissa arbeten, som redovisats ovan kan ske under sommaren 2001.

#### **Kontorets synpunkter**

Kontoret föreslår att nämnden beslutar godkänna bilagda avtal om genomförande av etapp I i utbyggnaden av Liljeholmstorget. Ett av avtalen, det mellan staden, SLL och SLI går i vissa avseenden emot kontorets uppfattning vad beträffar ansvarsfrågorna i samband med exploatering i anslutning till tunnelbanan. Avtalet har emellertid försetts med en regleringsklausul som medför att resultatet av de påbörjade principiella förhandlingarna mellan parterna skall omfatta detta avtal.

Kontoret föreslår också att nämnden beslutar att omedelbart justera detta beslut för att de arbeten i och intill tunnelbaneanläggningen som måste utföras under lågtrafik under sommaren ska kunna upphandlas så att projektet inte kraftigt fördras och försenas och stora olägenheter tillskapas för kollektivtrafikresenärerna.

**SLUT**

S