Stockholms läns landsting

Landstingsrådsberedningen

SKRIVELSE
2017-03-29

LS 2017-0278

Landstingsstyrelsen

Förnyat inriktningsbeslut avseende nya spårvägsmuseet i Hus 9 i Gasverksområdet

Föredragande landstingsråd: Paul Lindquist

Ärendebeskrivning

Ärendet behandlar förnyat inriktningsbeslut för nya spårvägsmuseet i Gasverksområdet.

Förslag till beslut

Landstingsrådsberedningen föreslår landstingsstyrelsen besluta

att fatta ett förnyat inriktningsbeslut avseende planeringsfasen för nya spårvägsmuseet i hus 9 Gasverksområdet – om 13 600 000 kronor inklusive index – inom beslutad ram i 2017 års investeringsbudget.

Landstingsrådsberedningens motivering

Enligt avtal med Stockholms stad från år 2008, LS 0804-0351, ska spårvägsmuseet lämna nuvarande lokaler i kvarteret Persikan, Södermalm, och flytta till hus 9 i Gasverksområdet, Hjorthagen, senast 1 juli 2017.

Ett inriktningsbeslut för det nya Spårvägsmuseum togs i samband med beslut om 2015 års budget, LS 1403-0399. Förstudien visade på behov att utreda alternativa lokaliseringar. Efter fortsatt dialog och förhandling mellan trafikförvaltningen och staden har ett uppdaterat exploateringsavtal tagits fram där utökad medfinansiering av staden är inräknad.

Landstingsstyrelsen föreslås fatta ett förnyat inriktningsbeslut för nya spårvägsmuseet i hus 9 i Gasverksområdet. Det förnyade inriktningsbeslutet innebär att slutföra planeringsarbete för spårvägsmuseet med lokalisering till Gasverksområdet, Hjorthagen.

Beslutsunderlag

Fastighets- och investeringsberedningens protokollsutdrag 16 mars 2017
Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 27 februari 2017
Trafiknämndens protokollsutdrag den 31 januari 2017
Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 17 januari 2017, inklusive investeringskalkyl
Huvudavtal mellan Stockholms stad, Stockholms läns landsting och AB Storstockholms Lokaltrafik upprättat 2008-01-15, inklusive ändringsavtal för huvudavtalet bilaga 12 upprättat den 14 december 2013
Exploateringsavtal inom Norra Djurgårdsstaden mellan Stockholms kommun och Stockholms läns landsting
Arkitekturutredning av Hus 9
Spårvägsmuseets årsberättelse 2015

Irene Svenonius

Paul Lindquist

Gustaf Drougge

§ 9
Förnyat inriktningsbeslut avseende nya spårvägsmuseet i Hus 9 i Gasverksområdet

LS 2017-0278
Föredragande: Magnus Nordberg

Ärendebeskrivning

Ärendet behandlar förnyat inriktningsbeslut för nya spårvägsmuseet i Gasverksområdet.

Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 27 februari 2017
Trafiknämndens protokollsutdrag den 31 januari 2017
Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 17 januari 2017, inklusive investeringskalkyl
Huvudavtal mellan Stockholms stad, Stockholms läns landsting och AB Storstockholms Lokaltrafik upprättat 2008-01-15, inklusive ändringsavtal för huvudavtalet bilaga 12 upprättat den 14 december 2013
Exploateringsavtal inom Norra Djurgårdsstaden mellan Stockholms kommun och Stockholms läns landsting
Arkitekturutredning av Hus 9
Spårvägsmuseets årsberättelse 2015

Förslag och yrkande

Ordförandens förslag om bifall till landstingsdirektörens förslag.

Proposition

Ordföranden ställde propositioner om bifall respektive avslag till landstingsdirektörens förslag och fann att beredningen bifallit förslaget.

Fastighets- och investeringsberedningens beslut

Fastighets- och investeringsberedningen föreslår landstingsstyrelsen besluta

att fatta ett förnyat inriktningsbeslut avseende planeringsfasen för nya spårvägsmuseet i hus 9 Gasverksområdet – om 13 600 000 kronor inklusive index – inom beslutad ram i 2017 års investeringsbudget.

Landstingsstyrelsens förvaltning
SLL Styrning och ekonomi

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2017-02-27

LS 2017-0278

Landstingsstyrelsens
fastighets- och
investeringsberedning

Förnyat inriktningsbeslut avseende nya spårvägsmuseet i hus 9 i Gasverksområdet

Ärendet behandlar förnyat inriktningsbeslut för nya spårvägsmuseet i Gasverksområdet.

Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 27 februari 2017
Trafiknämndens protokollsutdrag den 31 januari 2017
Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 17 januari 2017, inklusive investeringskalkyl
Huvudavtal mellan Stockholms stad, Stockholms läns landsting och AB Storstockholms Lokaltrafik upprättat 2008-01-15, inklusive ändringsavtal för huvudavtalet bilaga 12 upprättat den 14 december 2013
Exploateringsavtal inom Norra Djurgårdsstaden mellan Stockholms kommun och Stockholms läns landsting
Arkitekturutredning av Hus 9
Spårvägsmuseets årsberättelse 2015

Förslag till beslut

Fastighets- och investeringsberedningen föreslår landstingsstyrelsen besluta

att fatta ett förnyat inriktningsbeslut avseende planeringsfasen för nya spårvägsmuseet i hus 9 Gasverksområdet – om 13 600 000 kronor inklusive index – inom beslutad ram i 2017 års investeringsbudget.

Förvaltningens förslag och motivering

Sammanfattning
Trafiknämnden har beslutat att föreslå landstingsstyrelsen att fatta ett förnyat inriktningsbeslut för nya spårvägsmuseet i hus 9 i Gasverksområdet. Det förnyade inriktningsbeslutet innebär att slutföra

planeringsarbete för spårvägsmuseet med lokalisering till Gasverksområdet, Hjorthagen.

Bakgrund
Enligt avtal med Stockholms stad från år 2008, LS 0804-0351, ska spårvägsmuseet lämna nuvarande lokaler i kvarteret Persikan, Södermalm, och flytta till hus 9 i Gasverksområdet, Hjorthagen, senast 1 juli 2017. Staden överlåter en nybildad fastighet i Hjorthagen samt erlägger 100 miljoner kronor för anpassning av lokalerna till museets verksamhet. Staden svarar även för de kostnader som följer av museets flytt.

Ett inriktningsbeslut för det nya Spårvägsmuseum togs i samband med beslut om 2015 års budget, LS 1403-0399. En första förstudie indikerade på en total investeringsutgift på 210 miljoner kronor varför projektet fick i uppdrag att utreda alternativa lokaliseringar. Genomförda analyser visade att Nyboda sporthall kunde vara en lämplig lokalisering efter ombyggnad för 150 miljoner kronor. Dock konstaterades under utredningens gång att det bedrivs en relativt omfattande idrottsverksamhet för barn och ungdomar i Nybodahallen. Både idrottsföreningar, friskolor och kommunala skolor hyr Nybodahallen. Möjligheterna att evakuera den verksamhet som bedrivs i Nyboda undersöktes. I dialogen med Stockholms stad framkom att staden inte skulle kunna ersätta Nybodahallen med egna lokaler.

I den fortsatta dialogen och förhandlingen mellan trafikförvaltningen och staden ändrades därför inriktningen tillbaka till att Spårvägsmuseet ska flytta till Gasverksområdet och stadens medfinansiering utökades med ytterligare 30 miljoner kronor, vilket medför en total medfinansiering från staden på 130 miljoner kronor, utöver flyttkostnader.

Ett uppdaterat exploateringsavtal har därför tagits fram av Stockholms stad, avtalet är villkorat av att staden fattar beslut i exploateringsnämnden. Den utökade medfinansieringen är inarbetad i avtalet och är villkorsstyrd till att museet byggs i hus 9. Med den beräknade totala utgiften för ombyggnaden på 210 miljoner kronor och stadens medfinansiering på 130 miljoner kronor blir landstingets investeringsutgift 80 miljoner kronor.

Stockholms läns landsting har tillträtt den nya fastigheten, Hus 9 i Gasverksområdet, Hjorthagen.

Avtalet gäller under förutsätter att landstingsfullmäktige godkänner förslag till genomförandebeslut för investeringen i museet senast den 31 december 2017.

Överväganden
Investeringen avseende nya spårvägsmuseet ingår i 2017 års investeringsbudget med inriktningsnivåer för planåren 2018-2021. I budgeten angavs att objektet befinner sig i utredningsskedet med en preliminärt bedömt totalutgift på 150 miljoner kronor, varav 90 miljoner kronor avser 2017.

Underlag motsvarande kraven för inriktningsbeslut enligt landstingets investeringsstrategi är framtagna. De arbeten som ska slutföras inom planeringsfasen kommer bland annat att omfatta anpassning av systemhandling, framtagande av underlag för genomförandebeslut, detalj- och bygghandlingsprojektering samt framtagande av förfrågningsunderlag för upphandling av entreprenader.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Investeringsutgift för den utökade delen av planeringsfasen uppgår till 13,6 miljoner kronor och finansieras inom ramen för 2017 års investeringsbudget. Den fullständiga kostnadsbilden till följd av genomförande av investeringen i det nya spårvägsmuseet kommer att redovisas i underlaget för beslut om genomförande.

Malin Frenning
Landstingsdirektör

Henrik Gaunitz
Ekonomidirektör

Ankom
Stockholms läns landsting
2017 -02- 06
Dnr LS 2017-0278

Trafikförvaltningen
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

Stockholms läns landsting

Trafiknämnden

PROTOKOLLSUTDRAG

Nr 1/2017

Sammanträdesdatum
2017-01-31

Datum för justering: 2017-01-31

Datum för anslag: 2017-02-01

Kristoffer Tamsons (M)
Talla Alkurdi (S)

---

§ 7

Förnyat inriktningsbeslut avseende nya spårvägsmuseet i Hus 9 i Gasverksområdet
(TN 2014-0444)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande den 17 januari 2017 från förvaltningschefen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt dels besluta föreslå landstingsstyrelsen besluta

att fatta förnyat inriktningsbeslut avseende planeringsfasen för nya spårvägsmuseet i Hus 9 Gasverksområdet om ytterligare 13,6 mnkr inklusive index inom ramen för 2017 års budget (totalt 22,5 mnkr för utrednings- och planeringsfasen)

dels besluta, under förutsättning av landstingsstyrelsens beslut enligt ovan,

att uppdra åt förvaltningschefen, med rätt för henne att besluta om vidaredelegering, att inom ramen för ovan angiven total investeringsutgift genomföra planeringsfasen innefattande att genomföra erforderliga upphandlingar avseende projektering och förberedande arbeten avseende nya spårvägsmuseet i Hus 9 i Gasverksområdet, inklusive att teckna exploateringsavtal, fastställa förfrågningsunderlag, fatta tilldelningsbeslut, teckna upphandlingskontrakt samt att förvalta kontrakten, varvid ändringar och tillägg till upphandlingskontrakten som ryms inom fastställd budget ska fattas i enlighet med gällande beslutsordning

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

Vid protokollet

Sofia Petersson Östelius

Projekt och upphandling

Ragna Forslund
08-686 1959
ragna.forslund@sll.se

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2017-01-17

Trafiknämnden
2017-01-31, punkt 25

Diarienummer
TN 2014-0444

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Ankom
Stockholms läns landsting
2017 -02- 06
Dnr LS 2017-0278

Förnyat inriktningsbeslut avseende nya spårvägsmuseet i Hus 9 i Gasverksområdet

Ärendebeskrivning

Detta beslut avser förnyat inriktningsbeslut avseende nya spårvägsmuseet i Hus 9, Gasverksområdet i Hjorthagen.

Beslutsunderlag

- Protokollfört inriktningsbeslut (TN 2014-0303) beslutat av trafiknämnden den 3 juni 2014
- Huvudavtal mellan Stockholms Stad, Stockholms Läns Landsting och SL, dnr SL-2009-11107, upprättat den 15 januari 2008
- Ändringsavtal för Huvudavtalet bil 12 upprättat den 19 december 2013
- Förslag till exploateringsavtal mellan Stockholms Stad och Stockholms Läns Landsting
- Arkitekturutredning av Hus 9, september 2016
- Spårvägsmuseets årsberättelse 2015

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås *dels* besluta föreslå landstingsstyrelsen besluta

att fatta förnyat inriktningsbeslut avseende planeringsfasen för nya spårvägsmuseet i Hus 9 Gasverksområdet om ytterligare 13,6 mnkr inklusive index inom ramen för 2017 års budget (totalt 22,5 mnkr för utrednings- och planeringsfasen)

dels besluta, under förutsättning av landstingsstyrelsens beslut enligt ovan,

att uppdra åt förvaltningschefen, med rätt för henne att besluta om vidaredelegering, att inom ramen för ovan angiven total investeringsutgift genomföra planeringsfasen innefattande att genomföra erforderliga upphandlingar avseende projektering och förberedande arbeten avseende nya spårvägsmuseet i Hus 9 i Gasverksområdet, inklusive att teckna exploateringsavtal, fastställa förfrågningsunderlag, fatta tilldelningsbeslut, teckna upphandlingskontrakt samt att förvalta kontrakten, varvid ändringar och tillägg till upphandlingskontrakten

som ryms inom fastställd budget ska fattas i enlighet med gällande beslutsordning

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

Förvaltningens förslag och motivering

Sammanfattning
SL ska enligt huvudavtalet med Stockholms stad från år 2008 flytta Spårvägsmuseet då Stockholm stad ska bygga bostäder på fastigheten. SLL har enligt huvudavtalet köpt Hus 9 i Gasverksområdet i Hjorthagen av Stockholms Stad, dit Spårvägsmuseet planerar att flytta.

Den totala investeringsutgiften för projektet uppskattas till 210 mnkr inklusive planeringsfasen. Stockholm stad ska enligt huvudavtalet ersätta SLL med 100 mnkr för att flytta från de nuvarande lokalerna och ytterligare 30 mnkr enligt ett nytt exploateringsavtal för att iordningställa det nya museet i Hus 9. En första delutbetalning om 25 mnkr utbetalades hösten 2014. Staden ska också ersätta flyttkostnader från kv. Persikan men dessa är inte inkluderade i de 130 miljonerna.

Detta förslag till förnyat inriktningsbeslut omfattar följande moment:

- Anpassning av framtagen befintlig systemhandling (inklusive genomförandekalkyl och driftbudget)
- Detalj- och bygghandlingsprojektering (bygghandling samt förfrågningsunderlag) avseende sanering, renovering, installationer, tillbyggnader och utställningsproduktion
- Framtagande av förfrågningsunderlag för upphandling av entreprenader

Tidigare fattade beslut

- Genomförandebeslut för förstudie (förvaltningschef 2013-04-11, dnr SL 2013-1031-1)
- Inriktningsbeslut (TN 2014-0303) beslutat av trafiknämnden den 3 juni 2014, grundat på skrivelse av den 20 maj 2014

Bakgrund
Spårvägsmuseet är ett väletablerat besöksmål som årligen lockar ca 120 000 besökare. En viktig målgrupp är barn och ungdomar.

År 2008 träffades ett avtal, "huvudavtalet", mellan Stockholm stad och SL som bl. a reglerade evakuering av spårvägsmuseet från kv Persikan till Hus 9 i Gasverksområdet,

Hjorthagen (dnr SL-2009-11107). Enligt avtalet överlät Stockholm stad Hus 9 till SLL, som numer är lagfaren ägare till fastigheten.

Enligt huvudavtalet ska SL ha flyttat all sin verksamhet senast 3 månader efter att den nya bussdepån i kv. Fredriksdal är färdigställd, vilket då skulle innebära hösten 2017. Enligt ett tilläggsavtal från juni 2013 skall museet flytta ut senast den 1 juli 2017. Nya lokaler i Hus 9 kommer vara klara för inflyttning tidigast under andra halvan av 2019. Detta medför att museet måste mellanlagras och outnyttjade ytor i Bromma-depån planeras som ett huvudalternativ för detta.

Trafiknämnden fattade beslut om inriktning för nytt spårvägsmuseum i Hus 9 den 3 juni 2014 (TN 2014-0303). Beslutet grundades på en förstudie och projektet beviljades en budget om totalt 10,9 mnkr för ett fortsatt arbete med framtagande av systemhandlingar och underlag för genomförandebeslut. Den totala investeringsutgiften för projektet uppskattades till 210 mnkr.

Ett exploateringsavtal för Hus 9 upprättades därefter mellan staden och SLL. Detta signerades den 7 september 2015 av staden och den 16 juni 2015 av SLL.

I samband med budgetarbetet för planåren 2016-2020 uppdagades att det inte fanns utrymme i investeringsplanen. Det bedömdes att projektet inte skulle kunna genomföras inom de ramar som givits i investeringsplanen. Projektet fick därför i uppdrag av tf förvaltningschef att genomföra en utredning med målsättningen att minska investeringsutgiften.

Genomförda scenarioanalyser och kalkyler visade att Nyboda sporthall var det bästa alternativet, med en bedömd investeringsutgift på totalt 150 miljoner kronor. Dock konstaterades under utredningens gång att det bedrivs en relativt omfattande idrottsverksamhet för barn och ungdomar i Nybodahallen. Denna sker genom den externa hyresgäst som hyr idrottshallen av SL. Både idrottsföreningar, friskolor och kommunala skolor bokar och hyr av hyresgästen i Nybodahallen.

Trafikförvaltningen initierade under våren 2016 ett samarbetade med Stockholms stads idrottsförvaltning och Skolförvaltning för att utröna möjligheterna att evakuera den verksamhet som bedrivs i lokalerna. Det visade sig att Stockholms stad inte skulle kunna ersätta Nybodahallen med egna lokaler inom de närmsta åren. I den fortsatta dialogen och förhandlingen under hösten 2016 mellan trafikförvaltningen och Stockholms stad ändrades därför inriktningen tillbaka till att Spårvägsmuseet ska flytta till Hus 9 i Gasverksområdet. För att möjliggöra denna förnyade inriktning utökar Stockholms stad sin medfinansiering med ytterligare 30 miljoner kronor, vilket medför en total medfinansiering från staden på 130 miljoner kronor, exklusive flyttkostnader. Ett uppdaterat exploateringsavtal för Hus 9 har därför tagits fram av Stockholms stad för signering senast den 31 mars 2017. Den utökade medfinansieringen är inarbetad i

avtalet och är villkorsstyrd till att museet faktiskt byggs i Hus 9. Detta innebär en investeringsutgift för SLL/trafikförvaltningen på 80 miljoner kronor av totalt 210 miljoner kronor.

Projektet ska efter ett förnyat inriktningsbeslut ta fram:

- Anpassad systemhandling
- Underlag för genomförandebeslut
- Detalj- och bygghandlingsprojektering
- Framtagande av förfrågningsunderlag för upphandling av entreprenader

Ekonomiska konsekvenser av beslutet
Investeringsutgiften för den förnyade planeringsfasen uppgår till 13,6 mnkr, exklusive tidigare upparbetat. En mer detaljerad kostnadsbild kommer att redovisas i underlaget för beslut om genomförande.

Investeringsbudget	Belopp (mnkr)
Tidigare fattade beslut	
Fas 10: Genomförandebeslut för förstudie Spårvägsmuseum i gasverksområdet (SL 2013-1031-1)	2,0
Fas 20: Inriktningsbeslut för framtagande av systemhandling (SL 2014-0303)	8,9
Detta beslut avser	
Fas 20: Förnyat inriktningsbeslut för: • Anpassning av framtagen befintlig systemhandling (inklusive genomförandekalkyl och driftbudget) • Underlag för genomförandebeslut • Detalj- och bygghandlingsprojektering (bygghandling samt förfrågningsunderlag) avseende sanering, renovering, installationer, tillbyggnader och utställningsproduktion • Framtagande av förfrågningsunderlag för upphandling av entreprenader	13,6
Totalt belopp för Fas 20	**22,5**
Medfinansiering Stockholm Stad	**130,0**
Kommande beslut avser	
Fas 30: Genomförandebeslut för: • Genomförande av den totala ombyggnaden av Hus 9	**55,5**
Total prognosticerad projektbudget (inkl index):	**210**

Den totala utgiften för investeringen av nya spårvägsmuseet i Hus 9 (inkl byggproduktion, tekniska installationer, utställningar, projektering m m) bedöms till 210 mnkr. Objektet ingår i trafikförvaltningens förslag till investeringsplan åren 2018-2027 om totalt 210 miljoner kronor. Projektet har hittills haft utgifter som uppgår till cirka 12 miljoner kronor.

Finansiering	mnkr
Stockholm stad	130
Stockholms läns landsting, genom Trafiknämnden	80
Projektbudget total:	**210**

Sociala konsekvenser
Spårvägsmuseet är idag ett mycket omtyckt museum med höga besökssiffror. Genom att utveckla verksamheten ytterligare ges besökarna möjlighet att erhålla kunskap och upplevelse om kollektivtrafikens betydelse. Målet är att museet ska bidra till att påverka framtida generationer att välja kollektiva färdmedel.

Under förstudiefasen har kontinuerliga kontakter tagits med personalgrupper, barn, skolor och personer med funktionsnedsättningar med syftet att skapa en så relevant, intressant och tillgänglig upplevelse som möjligt. Påverkan på personalgrupper och dess arbetsmiljö bedöms som mycket positiv i jämförelse med verksamhetens nuvarande slitna lokaler i kv Persikan.

Projektet beaktar särskilt riktlinjer "Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning" samt riktlinjer "Social hållbarhet".

Konsekvenser för miljön
Med hänsyn tagen till byggnadens kulturhistoriska värden ska projektet i möjligaste mån följa Stockholms stads högt uppsatta miljömål för Norra Djurgårdsstaden.

I enlighet med "Stockholms läns landstings miljöpolitiska program 2012-2016" har hänsyn till miljön beaktats och erforderliga åtgärder kommer att göras i kommande skeden.

Projektet ska i övrigt följa trafikförvaltningens riktlinjer. Ombyggnationen kommer medföra miljöpåverkan i form av buller, vibrationer och avfall.

I upphandlingsunderlagen i genomförandet kommer det ställas detaljerade och omfattande krav på entreprenörerna att minimera miljöpåverkan.

Caroline Ottosson
Förvaltningschef

Ragna Forslund
Chef Projekt och upphandling

Bilaga: investeringskalkyl

Investeringskalkyl inför genomförandebeslut (tkr)

1) Information

Program		
Huvudprojekt	80003	Nya Spårvägsmuseeet
Projekt	80500007	Nya Spårvägsmuseeet
Projektägande kst	250 PU Programportfölj	
Bolag	80 Trafikförvaltningen	
Investeringstyp	Ersättningsinvesteringar	
Trafikslag	Trafikslagsgemensamt	
Projektledare	Anna Metzelius	
Projektadministratör	Kristina Ander (biträdande projektledare)	
Sponsor	Magnus Nordberg	
Genomsnitt avs.kostn % år 1-5	4%	
Utförande sektion eller avdelning	Projektsektionen	
Medfinansiering av projekt	Kommun	
Prioritet	3 Trafikdrift	
Mottagande kst	622 Kommunikation	
Objekt	4160	
Projektstart - slut	2017-01-31--2019-09-01	

Fas - summa för beslut	Belopp	Kalkylår	ID
10 Utredning	1 884	2014	
20 Planering	22 500	2016	
30 Genomförande	0	2017	
Investeringsutgifter totalt	**24 384**		

2) Kalkyl (tkr)

Fas 10 - Utredning	Indexår 2014	Indexår 2015	Indexår 2016	Indexår 2017	Indexår 2018	Indexår 2019	Indexår 2020	Indexår 2021	Indexår 2022	Indexår 2023	Totalt
Uppskattat årsindex	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Prognos exkl. index	**1 884**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1 884**
Prognos inkl index	**1 884**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1 884**
Ledning & samordning	25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25
110 Ledning & styrning											0
120 Administration	25										25
130 Change Management											0
Bevakning och samråd	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
200 Intressent och omv.bevakning											0
210 RFI											0
Kravspecificering	1 859	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1 859
320 Förstudie	1 859										1 859
990 Intern tid											0

Fas 20 - Planering	Indexår 2016	Indexår 2017	Indexår 2018	Indexår 2019	Indexår 2020	Indexår 2021	Indexår 2022	Indexår 2023	Indexår 2024	Indexår 2025	Totalt
Uppskattat årsindex	**0**	**396**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**396**
Prognos exkl. index	**8 900**	**13 204**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**22 104**
Prognos inkl index	**8 900**	**13 600**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**22 500**
Ledning & samordning	3 000	2 600	0	0	0	0	0	0	0	0	5 600
110 Ledning & styrning	3 000	2 600									5 600
120 Administration	0										0
130 Change Management											0
Bevakning och samråd	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
200 Intressent och omv.bevakning											0
210 RFI											0
Kravspecificering	5 900	10 604	0	0	0	0	0	0	0	0	16 504
300 Kravspecifiering											0
310 Utredningar											0
320 Förstudie											0
330 Förstudieprojektering											0
340 Programhandlingsprojektering											0
350 Systemhandlingsprojektering	5 900	10 604									16 504
360 Järnvägspalneprojektering											0
370 Bygghandlingsprojektering											0
380 Förfrågningsunderla											0
Upphandling - Publicer & utvärdera	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
410 Frågor och svar											0
420 Utvärdering av anbud											0
430 Förhandling											0
Övrigt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
990 Intern tid											0

2) Kalkyl (tkr)

Fas 30 - Genomförande	Indexår 2017	Indexår 2018	Indexår 2019	Indexår 2020	Indexår 2021	Indexår 2022	Indexår 2023	Indexår 2024	Indexår 2025	Indexår 2026	Totalt
Uppskattat årsindex	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Prognos exkl. index	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Prognos inkl index	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Ledning & samordning	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
110 Ledning & styrning											0
120 Administration											0
130 Change Management											0
Bevakning och samråd	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
200 Intressent och omv.bevakning											0
210 RFI											0
Upphandling - Publicer & utvärdera	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
410 Frågor och svar											0
420 Utvärdering av anbud											0
430 Förhandling											0
genomförande/realisering	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
500 Realisering											0
510 Mark Och anläggning											0
520 Husbyggnad											0
530 BEST											0
540 Konstruktion											0
550 Produktion											0
560 Komponenttest											0
570 Tilldelningsbeslut											0
580 Kontraktstecknande											0
Provdrift, besiktning & verifiering	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
600 Verifiering											0
610 Provdrift											0
620 Ibruktagandebesiktning											0
630 Entreprenadbesiktning											0
640 Verifiering prestanda											0
Införande	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
700 Införande											0
710 Garantiuppföljning											0
720 utbildning											0
Överlämnande	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
800 Överlämnande											0
810 Förvaltningshandlingar											0
Övrigt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
910 Mark och fastighetsärenden											0
920 Miljöåtgärder											0
930 Arkeologi											0
940 Ersättningstrafik											0
950 Intäkter											0
960 Drift											0
990 Intern tid											0
991 Externt arbete											0
Investeringsbidrag	0		130000		0	0	0	0	0	0	**130 000**

3) Anläggning			Avsk.tid	Andel%
Spåranläggningar	1187 Underbyggnad (påg.)	50 år	50	
	118701 Broar	80 år	80	
	11870101 - Tätskikt	40 år	40	
	11870102 - Kantbalk	40 år	40	
	118702 Tunnlar	100 år	100	
	11870201 - Inklädnad	40 år	40	
	118703 Banvall	100 år	100	
	118704 Stödmurar	50 (50-80) år		
	118705 Plattformar	50 (30-50) år		
	1189 Banöverbyggnad (påg.)	20 år	20	
	118901 Spår	20 (20-40) år		
	11890101 - Ballast (makadam)	20 (20-40) år		
	11890102 - Sliprar	20 (20-40) år		
	11890103 - Räler inkl befästning	20 (15-30) år		
	118902 Växlar	20 (20-40) år		
	118903 Plankorsningar	20 (10-40) år		
	118904 Stängsel och grindar	20 (20-40) år		
	118905 Stoppbockar	20 (20-40) år		
	118906 Gångfållor	20 (20-40) år		
	118907 Bantekniska skyltar	20 (20-40) år		
	1191 El- och signalsystem (påg.)	20 år	20	
	119101 Frånskiljare 80 % (750 V)	30 år	30	
	11910101 - Styrskåp 20 % (750 V)	15 år	15	
	119103 Kanalisation (750 V)	40 år	40	
	119104 Strömskenor (750 V)	40 år	40	
	11910401 - Strömskenevärme (750 V)	15 år	15	
	11910402 - Isolator (750 V)	20 år	20	
	119105 Kabel (750 V)	40 år	40	
	119106 Datorställverk (Signal)	25 år	25	
	119107 Reläställverk (Signal)	40 år	40	
	119108 Vägskydd (Signal)	10 år	10	
	119109 ATC (Signal)	25 år	25	
	119110 Kontaktledningar (750 V)	20 år	20	
	119111 Likriktare (750 V)	20 år	20	
	11911101 - Transformator (750 V)	20 år	20	
	119112 Driftövervakningssystem (750 V)	20 år	20	
	119113 Manöversystem (Signal)	20 (5-20) år		
	119114 Linjeblockeringar Signal)	10 år	10	
	119115 Kraftanläggningar (400 V)	20 år	20	
	11911501 - Elställverk (400 V)	20 år	20	
	11911502 - Centraler och ledningssyst (400V)	20 år	20	
	119116 Belysningsanläggningar (400 V)	20 år	20	
	119117 Reservkraftsanläggning (400 V)	20 år	20	
	119118 Växelvärmare (element) (400 V)	10 år	10	
	119119 Växelvärmare (styrning) (400 V)	20 år	20	
	119120 Tunnelpumpar (400 V)	20 år	20	

			Avsk.tid	Andel%
Immateriella Anlägg.tillgångar	1081 Mjukvara och licenser (påg.)	5 år	5	
		5 år	5	
		50 år	50	
Förbättringsutgifter på annans	1195 Förbättr. utg. på annans fast. (påg.)	25 år (avtal på fastigheten styr)		
Mark	1192 Fastighetsförvärv (pågående)	Ingen avskrivning	0	
Markanläggningar	1186 Markanläggningar (påg.)	20 år	20	
Byggnader	1181 Grundkonstr.stommar mm (påg.)	50 år	50	10,0%
	118101 - Tak	20 år	20	10,0%
	118102 - Fasader	50 år	50	20,0%
	118103 - Fönster	30 år	30	10,0%
	1182 Byggnadstillbehör (påg.)	17 år	17	48,0%
	118201 Hiss (påg.)	20 år	20	2,0%
	118202 Rulltrappa (påg.)	20 år	20	
	1183 Skyddsrum (påg.)	50 år	50	
	1184 Byggnadsutsmyckning (påg.)	50 år	50	
	1185 Telesystem för tågdrift (påg.)	17 år	17	
Rullande material	1284 Spårbundna fordon (påg.)	30 år	30	
		5 år	5	
		7 år	7	
		8 år	8	
		10 år	10	
		15 år	15	
	1285 Person- och lastbilar (påg.)	5 år	5	
	1286 Bussar (påg.)	12 år	12	
Maskiner och inventarier	1281 Maskiner och inventarier (påg.)	10 år	10	
	1287 IT-inventarier (påg.)	5 år	5	
	1289 Konst (påg.)	0 år	0	
		3 år	3	
	1282 Byggnadsinventarier (påg.)	17 år	17	
				100,0%

Genomsnitt avskrivningskostnad % år 1-5 (per år)	**4%**

Driftskonsekvenser (tkr)

80500007 Nya Spårvägsmuseeet

1) Kalkyl

	Indexår 0	Indexår 1	Indexår 2	Indexår 3	Indexår 4	Indexår 5	Indexår 6	Indexår 7	Indexår 8	Indexår 9		Totalt
Uppskattat årsindex	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**		**0**
Prognos exkl. index	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**		**0**
Prognos inkl index	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**		**0**
INTÄKTER *(inkl index)*	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**		**0**
Intäkter	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0
Biljettintäkter											#	0
Uthyrning fordon												0
Uthyrning lokaler												0
Reklam												0
												0
												0
												0
												0

KOSTNADSREDUKTION *(Inkl index)*	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Köpt trafik	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
Drift	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
Underhåll	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
Övriga kostnader	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0

KOSTNADSÖKNINGAR *(Inkl index)*	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Köpt trafik	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
Drift	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
Underhåll	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
Övriga kostnader	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
Utrangering av anläggningstillgång											**0**
Avskrivningar	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Investeringsbidrag	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Räntekostnader för anl.tillg.	**975**	**975**	**975**	**975**	**975**	**975**	**975**	**975**	**975**	**975**	**9 754**
Driftskonsekvenser totalt	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

2) Kommentarer år 10 och framåt

INTÄKTER (inkl index)
KOSTNADSREDUKTION (inkl index)
KOSTNADSÖKNINGAR (inkl index)

3) Egna kommentarer

INTÄKTER (inkl index)
KOSTNADSREDUKTION (inkl index)
KOSTNADSÖKNINGAR (inkl index)

Trafikförvaltningen
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

Kalkylresultat (tkr)

Program	
Huvudprojekt	**80003 Nya Spårvägsmuseeet**
Projekt	**80500007 Nya Spårvägsmuseeet**

Projektstart - slut	2017-01-31--2019-09-01
Kalkylår	2017
Kalkylränta	4%
Uppskattat årsindex	3%

Utredningsbeslut	1 884
Inriktningsbeslut	22 500
Genomförandebeslut	0
Investeringsutgift	**24 384**

Kalkylerade intäkter	0
Kalkylerade kostnadsreduktioner	0
Kostnadsökningar	0
Utrangering av anläggningstillgång	0
Avskrivningar	0
Investeringsbidrag	0
Räntekostnader för anl.tillgångar	9 754
Driftskonsekvenser 10 år	**-9 754**

Investeringsbidrag totalt	130 000

Nuvärde	**0**
Nuvärde inkl. Investeringsbidrag	**95 808**

Kalkyl utförd av:

Investeringskalkyl

Namn:

Driftkalkyl

Namn:

Avdragsrätt för ingående moms

Bolag	80 Trafikförvaltningen
Projektledare	Anna Metzelius
Projektnummer	80500007

Information om investeringen	Ja	Nej
Avser investeringen till någon del fastighet (ex depå / tvätthall / verkstad / kommersiell lokal / kontorslokal / personalutrymme / privatbostad / utrymmen som ska disponeras av flera hyresgäster)?		
Ska fastigheten/byggnaden hyras ut till hyresgäst (ex trafikoperatör, privatperson)?		

Om du svarat ja, på någon av ovanstående frågor, ska du även svara på nedanstående.

Information om fastigheten (marken)	Ja	Nej
Är vi ägare eller tomträttsinnehavare av fastighten?		
Har du svarat ja på ovanstående fråga ska du även lämna nedan uppgifter:		
Fastighetsbeteckning:		
Postadress:		
Datum fastigheten förvärvades eller avses att förvärvas:		
Datum fastigheten tillträddes eller avses att tillträdas:		

Information om byggnadens och markens yta och blivande hyresgäst(er)	
Byggnadens totala kvm	
Markens totala kvm	
Kvm av byggnaden som ska används av SL	
Kvm av markens som ska användas av SL	

Nedan fylls uppgifter i om nuvarande / blivande hyresgäst(er)	Namn	Org.nr	Tillträdesdatum	Byggnad*	Mark*
Summa av kvm som ska hyras ut:					

Blanketten skickas till sandra.ebers@sll.se samt bifogas investeringskalkylen

Mellan Stockholms kommun genom dess exploateringsnämnd (org nr 212000-0142), nedan staden, Stockholms läns landsting (org nr 232100-0016), nedan SLL samt AB Storstockholms Lokaltrafik (org nr556013-0683), 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 genomförandeavtal, 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 tomträtter 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 Överlåtelser
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 överlåts 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 enlig 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 om-

fattning 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 jämställas 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 trafikanordningar 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

FASTIGHETSÖVERLÅTELSER

11.1 Stadens överlåtelser till SL

11.1.1 Allmänt
Staden överlåter till SL fastigheterna Herbariet 3, Råcksta 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 överlåtelsen 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 ovanförliggande 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. Överlåtelserna ska ske i huvudsak på villkor som framgår av bilagda koncept till avtal **bilaga 12, 13, 14 och 15** Överlåtelserna 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 bussar 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 spårvägsmuséet enligt § 12 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

Mellan Stockholms kommun genom dess exploateringsnämnd, nedan kallad staden, och AB Storstockholms Lokaltrafik (org.nr 556013-0683), nedan kallat bolaget, har träffats följande

AVTAL

Avtalet ersätter bilaga 12 till Huvudavtalet daterat 2008-01-15 mellan Staden, bolaget och SLL. Föreliggande avtal har justerats, med hänsyn till de konsekvenser som framflyttningen av tillträdet till 2017-07-01 innebär, att tomträttsavtalet först vid denna tidpunkt upphör att gälla.

§ 1

ÖVERLÅTELSE AV BYGGNADER

Bolaget överlåter och försäljer samtliga byggnader, nedan kallade **Byggnaderna**, på tomträtten Persikan 5 till staden.

§ 2

DÖDNING AV TOMTRÄTT

Parterna är överens om att tomträttsavtalet för fastigheten Persikan 5, nedan kallad **Fastigheten**, skall upphöra att gälla på tillträdesdagen.

Staden skall snarast efter tillträdet hos inskrivningsmyndigheten ansöka om samt bekosta dödning av tomträtten.

§ 3

DETALJPLAN

Parterna är genom Huvudavtal, mellan Staden, bolaget och SLL upprättat 2008-01-15 överens om att en ny bussdepå, som ersätter bussdepån på Persikan 5, skall byggas i kv Fredriksdal och Hammarby Gård.

Parterna förbinder sig ömsesidigt verka för att ny detaljplan för kvarteret Persikan antas och vinner laga kraft. Hela den nya detaljplanen bedöms innehålla mellan 750-850 lägenheter.

§ 4

TILLTRÄDE

Staden tillträder Byggnaderna 2017-07-01.

§ 5

BETALNING

Staden har erlagt köpeskilling i enlighet med huvudavtal mellan Staden, bolaget och SLL upprättat 2008-01-15. Huvudavtalet enligt § 17 har vunnit laga kraft och ersättningen är till fullo erlagd.

Bolaget ska på tillträdesdagen överlämna till Staden de handlingar rörande Fastigheten som är i bolagets ägo och bör tillkomma Staden i egenskap av ägare till Fastigheten.

§ 6

KOSTNADER OCH INTÄKTER

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

§ 7

RIVNING

Staden bekostar rivning av befintlig byggnad på Fastigheten. Eventuella merkostnader p.g.a. miljöfarligt material i byggnaden bekostas av bolaget.

§ 8

MARKSANERING

Staden utför och bolaget bekostar i sin helhet erforderlig hantering av markföroreningar till följd av samtliga verksamheter inom Fastigheten, i den omfattning som krävs för att marken skall kunna användas enligt ändamålet i blivande detaljplan.

§ 9

HYRESAVTAL

Parterna ska gemensamt verka för att lokaler för externa hyresgäster i Byggnaderna är tomställda då ny bussdepå i kv Fredriksdal och Hammarby Gård har tagits i bruk.

Bolaget ansvarar fram till tillträdestidpunkten för uppsägningar av hyreskontrakt och kontakter med hyresgäster m.m. Samråd ska dock ske med staden och nytecknade avtal för lokaler i byggnaden skall godkännas av staden.

Bolaget ansvarar för och bekostar flytt av bolagsanknutna verksamheter såsom bl.a AB SL Personalstab fritid och AB SL försäljning.

Staden ansvarar för och bekostar evakuering av samtliga övriga verksamheterna från och med tillträdet.

§ 10

SPÅRVÄGSMUSÉET

Staden bekostar redovisade verifierade flyttkostnader för Spårvägsmuséet.

Av denna överenskommelse har två likalydande exemplar upprättats varav parterna tagit var sitt.

Stockholm den

För Stockholms kommun
genom dess exploateringsnämnd

Stockholm den 19/12 2005

AB Storstockholms Lokaltrafik

Mellan Stockholms kommun genom dess exploateringsnämnd, nedan kallad **Staden**, och Stockholms läns landsting (org.nr. 232100-0016), nedan kallat **Landstinget**, har under de förutsättningar som anges i § 5.4 nedan träffats följande

Exploateringsavtal

inom Norra Djurgårdsstaden

Etapp Gasverket västra
Fastigheten Hjorthagen 1:16 mm.

§ 1

TIDIGARE AVTAL OCH DETALJPLAN

1.1 Markägande

Landstinget är ägare till fastigheten Hjorthagen 1:16 och avser att bygga om befintlig byggnad till museum inom det område, nedan kallat **Fastigheten**, som är markerat med streckad begränsningslinje på bilagd detaljplanekarta, Bilaga 1.

Mellan Stockholms kommun och Stockholms läns landsting tecknades 2012-12-21 köpeavtal gällande del av fastigheten Hjorthagen 1:3 som efter avstyckning bildade fastigheten Hjorthagen 1:16 som i sin utbredning överensstämmer med fasadliv på byggnad 9. I köpeavtalet har reglerats byggnadens skick, antikvariska hänsyn, föroreningar i mark och byggnad, befintliga ledningar mm. Vad som står i köpeavtalet gäller om inte detta avtal säger annat.

1.2 Detaljplan

Avtalet syftar till genomförandet av detaljplan för Gasverket Västra Dp 2011-17188-54, nedan kallad **Detaljplanen**. Detaljplanekarta bifogas, Bilaga 1. Det geografiska område som omfattas av Detaljplanen benämns nedan **Planområdet**.

Landstinget är medvetet om befintlig bebyggelses kulturhistoriska värde och de detaljplanebestämmelser som enligt Detaljplanen gäller för Fastigheten och accepterar detta utan ersättningsanspråk

§ 2

FASTIGHETSBILDNING

2.1 Nybyggnadskarta

Landstinget ansvarar för och bekostar beställning av nybyggnadskarta.

2.2 Servitut och ledningsrätter

Belysning, ledningar mm

Landstinget medger Staden eller den som Staden sätter i sitt ställe att på Fastigheten, där sådant kan ske utan avsevärd olägenhet för Landstinget, utan ersättning för all framtid anlägga, nyttja, underhålla och ombygga för allmänt och gemensamt ändamål

- belysning och skyltar för allmänna gator och vägar efter samråd med Landstinget.
- Infästningar för kvarlämnad utrustning från tidigare industriverksamhet som staden bedömt värdefull för stadsmiljön.

Inom fastigheten får inte vidtas åtgärd som kan förhindra eller försvåra nyttjande eller inspektion av ovan angivna anordningar. Landstinget är pliktigt att utan ersättning tåla i denna punkt angivet intrång och nyttjande, men är berättigad till ersättning för skada på byggnad eller annan anläggning inom fastigheten.

Till säkerhet för dessa rättigheter äger Staden eller den Staden sätter i sitt ställe rätt att teckna servitutsavtal med Landstinget och inskriva det i Fastigheten.

Staden äger rätt att ersätta ovan nämnda servitutsrättigheter med ledningsrätt eller servitut enligt fastighetsbildningslagen.

Väg för transport av museiföremål

Staden medger Landstinget eller den som Landstinget sätter i sitt ställe att på över Fastigheten Hjorthagen 1:3 (Tjänande fastighet), där sådant kan ske utan avsevärd olägenhet för Staden, utan ersättning för all framtid transportera museiföremål på av Staden anvisad sträcka. Staden ska tillse att det är möjligt att på anvisad sträcka, på tjänande fastighet, framföra en transport med 30 meter lång trailer med en totalvikt på ekipaget på 55 ton och ett axeltryck på 10 ton, höjd 4,5 m och bredd 3,3 m. Svängradie och lutning ska motsvara väg för busstrafik. Över parkmark och vid uppställning av kran måste Landstinget skydda marken på lämpligt sätt. Fordonet kan behövas backas in till Fastigheten.

Till säkerhet för dessa rättigheter äger Landstinget eller den Landstinget sätter i sitt ställe rätt att teckna servitutsavtal med Staden och inskriva det i Tjänande fastighet.

Landstinget äger rätt att ersätta ovan nämnda servitutsrättighet med servitut enligt fastighetsbildningslagen.

2.3 Gatukostnader och anläggningsavgifter

Efter genomförande av detta avtal är Landstinget såsom ägare till fastigheten Hjorthagen 1:16 befriat från gatukostnadsersättning enligt Detaljplanen. Detta gäller inte kostnader för framtida förbättringar av gator eller andra allmänna platser med därtill hörande anordningar.

Landstinget svarar för alla övriga kostnader för Fastigheten så som kostnader för anslutning av vatten- och avlopp, el och fjärrvärme m m.

§ 3

GENOMFÖRANDE AV EXPLOATERING

3.1 Samordning och tidplan

Staden och Landstinget förbinder sig ömsesidigt att

- genomföra exploatering på Fastigheten och intilliggande allmän plats i enlighet med Detaljplanen och denna överenskommelse, enligt huvudtidplan daterad 2017-01-12, Bilaga 2.

- kontinuerligt samordna sina exploateringsåtgärder såväl i tid som i utformning och kvalitet. Landstinget är skyldigt att samordna sina entreprenader med Stadens olika entreprenörer, övriga byggherrar inom Planområdet och med de ledningsdragande bolagen. Se bilaga 3, Genomförandekrav vid entreprenadarbeten Norra Djurgårdsstaden,

Produktionsförutsättningar
I syfte att identifiera behov av samordning och minimera konflikter har Exploateringsnämnden upprättat ett PM rörande produktionsförutsättningar

- "Genomförandekrav vid entreprenadarbeten Norra Djurgårdsstaden – bilaga till Exploateringsavtal för etapp Gasverket Västra", Bilaga 3

som och ska utgöra förutsättningar i de upphandlingar som parterna gör. Promemorian kan vara föremål för uppdatering före byggstart.

Byggstart och produktionstid
Planerad byggstart för Landstingets exploateringsarbeten inom Fastigheten är tidigast 2017-10-01.

Huvudtidplanen kan ändras efter överenskommelse mellan parterna eller där försening beror på Staden eller omständigheter enligt AB 04 kap 4 § 3 punkt 2-5.

Landstinget är medvetet om att det kommer att ske markarbeten och byggverksamhet i Fastighetens omedelbara närhet efter att museet öppnat, att omgivningen kan upplevas som störande och att samverkan krävs för att minska olägenheter för båda parter. Staden kommer under tiden att tillse att transporter, personal och besökare kan ta sig till Fastigheten.

Finplanering
Staden utför först en arbetsgata med enklare standard och utan planteringar. Slitlager utförs med asfalt. Efter att området är färdigställt i sin helhet utför Staden finplaneringen.

Landstinget ska frånträda allmän plats senast den tidpunkt då Staden ska påbörja finplaneringen enligt huvudtidplanen.

3.2 Sanering utanför fastigheten

För Planområdet gäller de platsspecifika riktvärden och åtgärdsmål som överenskommits med Miljöförvaltningen i Stockholm, enligt följande dokument

- Norra Djurgårdsstaden Anmälan om markrening för etapperna Norra 2, Produktionsområdet och Östra, 2011-12-20 Bilaga 4
- Riskbedömning av förorenad mark – Hjorthagen Norra 2, Östra och Produktionsområdet, 2011-12-20, Bilaga 5

Staden sanerar all mark utanför Fastigheten enligt anmälan om markrening i bilaga 4 och riskbedömning av förorenad mark bilaga 5. Landstinget utför arbeten på byggnader. Sanering av mark och åtgärder på byggnad ska ske samordnat för att minska kostnader och tid för Gasverkets färdigställande. För detta får Landstinget tillfälligt tillträde till arbetsområdet. Parterna upprättar gemensamt tidplan för projektering och utförande av åtgärderna. Vid behov upprättas särskild överenskommelse om kostnad och ansvarsfördelning.

3.3 Sanering inom fastigheten

Landstinget utför och bekostar all den sanering som krävs för att fastigheten ska kunna användas för planerad verksamhet.

Inför markarbeten, t.ex. schakt, pålning , länshållning, skall Landstinget upprätta en anmälan om avhjälpandeåtgärder avseende förorenade massor enligt § 28 förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd, med hänvisning till gällande åtgärdsmål och platsspecifika riktvärden enligt första stycket. Landstinget ansvarar för att sända anmälan till Miljöförvaltningen samt bekostar tillsynsavgifter förknippade med ärendet. Staden utför den provtagning, analys och klassificering av massor som erfordras för landstingets utförande av markarbeten, för vilket Landstinget ersätter staden.

3.4 Byggnadsteknik

Befintlig byggnad ska saneras och byggas om så att den blir lämplig för avsedd verksamhet med avseende på föroreningssituationen.

3.5 Bygg- och anläggningskostnader

Landstinget ansvarar för och bekostar projektering samt sanerings, bygg- och anläggningsarbeten inom Fastigheten. Utöver de ersättningar som ska betalas mellan parterna i tidigare avtal (Huvudavtalet upprättat 2008-01-15) ska Staden till Landstinget betala ytterligare 30 miljoner kronor för ombyggnad av byggnaden. Ersättningen utbetalas efter godkänd slutbesiktning av fullständig ombyggnad till museum.

Landstinget ansvarar för och bekostar projektering och genomförande av återställande- och anslutningsarbeten, som måste göras i allmän platsmark invid Fastigheten och som är en följd av Landstingets bygg- och anläggningsarbeten på Fastigheten. Staden skall godkänna handlingar som berör allmän platsmark.

Staden ansvarar för och bekostar projektering samt byggande av gata och park enligt Detaljplanen. Undantaget är att om spår ska anläggas på allmän plats för museets vagnar bekostar Landstinget projektering och utförande av dessa.

8

Staden utför inga permanenta förstärkningsåtgärder i för transporter av museiföremål till och från Fastigheten.

Kostnader för omprojektering av stadens bygghandlingar och ändring av stadens utförande föranledda av Landstingets önskemål bekostas av Landstinget.

Landstinget är medvetet om att det kan behöva ombesörja och bekosta pumpning av avlopp från källare.

3.6 Gemensamhetsanläggningar

Sopsugsanläggning

Landstinget förbinder sig att, bekosta samt medverka till genomförandet av förrättning enligt anläggningslagen för sopsugsanläggning.

Utbyggnadsetapperna i Hjorthagen i Norra Djurgårdsstaden kommer att ha en gemensam sopsugsanläggning för tre avfallsfraktioner. Anläggningen ska inrättas som gemensamhetsanläggning och ägas och förvaltas av alla fastigheter i utbyggnadsområdet, genom en samfällighetsförening. Sopsugsanläggningen består av huvudledningar, ledningar och en gemensam terminal samt erforderliga tillbehör. Anslutning till sopsugsanläggningen ska göras enligt stadens anvisningar.

Staden har åtagit sig att förskottera kostnader för och ansvara för utförande av den gemensamma sopsugsanläggningen fram till kvartersgräns och åtar sig att ansöka om inrättandet av gemensamhetsanläggningen. Anläggningen skall överlåtas till samfällighet när anläggningen är fullt utbyggd, preliminärt 2022.

Utförandekostnader för gemensamhetsanläggningen baseras på den slutliga gemensamhetsanläggningens bedömda slutkostnad. Utförandekostnaderna uppgår till 219 kr per kvm ljus BTA exkl moms (2014).

Parterna är överens om att beräkning av Fastighetens andel för såväl utförande som drift och underhåll ska grundas på den anslutna bebyggelsens bruttoarea ovan mark (ljus BTA enligt godkänd bygglovhandling). För verksamheter medräknas halva arean. Avrundning görs till 100-tal m².

Landstinget ska bekosta Fastighetens andel av gemensamhetsanläggningens utförandekostnad. Landstinget skall erlägga betalning senast 3 månader efter att Detaljplanen vunnit laga kraft.

Stadens förskotterade kostnader gäller fast utan indexreglering t.o.m. 20131231, därefter uppräknas den med index enligt Litt 126 Köpcentrum och logistikbyggnader med stomme av stål. Basmånad dec 2012. Utförandekostnader som erläggs vid anslutning till anläggningen under 2014 räknas upp till dec 2013 och gäller fast under hela 2014. På motsvarande sätt räknas kostnaden upp för kommande år.

Staden ansvarar för utförande av drift och underhåll av sopsugsanläggningen fram tills gemensamhetsanläggningen bildats. Fastighetens andel av kostnaderna beräknas utifrån

andelstal enligt ovan och staden debiterar Landstinget löpande baserat på redovisad självkostnad.

Landstinget förbinder sig att med övriga tomträttshavare/fastighetsägare till de fastigheter som skall anslutas till anläggningen snarast träffa överenskommelse angående denna. I överenskommelsen skall regleras anläggningens läge och utformning, utrymmen som skall upplåtas för anläggningen, ersättningar och grunder för ersättningar som skall betalas med anledning av anläggningen samt formerna för anläggningens förvaltning. Staden åtar sig att samordna framtagande av överenskommelsen enligt detta stycke.

3.7 Bygg- och informationsskyltar

Landstinget förbinder sig att utan kostnad för Staden med skyltar på plats kontinuerligt informera allmänheten om projektet och byggnadsarbetena och därvid ange Stadens medverkan i projektet. Text på byggskylten angående Stadens medverkan i projektet ska utformas efter anvisningar från Staden.

3.8 Byggytor och byggetablering

Landstinget förbinder sig att i god tid före byggstart samråda med Staden om vilka ytor, som behövs för bygget och byggetablering och under hur lång tid dessa behövs.

Staden kommer i samråd med byggherrarna att upprätta skedes- och samordningsplan som bl.a. utvisar etableringsytor inkl. tider för dessa, transportvägar och färdigplaner.

För upplåtelse av etableringsytor som ännu ej är allmän plats utgår ersättning för nyttjanderätt med 260 kr/m^2 och år.

Landstinget svarar för samtliga kostnader och tillstånd för etableringsytorna.

3.9 Bygglogistikcenter (BLC) i Norra Djurgårdsstaden

Ett lokalt Bygglogistikcenter kallat BLC finns för Norra Djurgårdsstaden. Syftet med BLC är att skapa ett hållbart och resurseffektivt byggande inom stadsutvecklingsområdet. Samtliga byggherrar inom stadsutvecklingsområdet ska ansluta sig till BLC. I Bilaga 6:1, Faktablad 12, redovisas tjänster och kostnadsfördelning samt i Bilaga 6:2, Prislista lots och anslutningsavgift. Ytterligare information finns att hämta på BLC:s webbplats, www.ndslogistik.se .

3.10 Gemensamma kostnader

Kostnader för arbeten och tjänster av för etappen gemensam art som utförs av Staden eller BLC inom etappens arbetsplatsområde och som debiteras Landstinget, se PM Genomförandekrav, Gemensamma arbeten, Bilaga 3.
Gemensamma kostnader kan variera i art och omfattning beroende på förutsättningar i specifikt område och skede.

Arbetet sker i samverkan och dialog mellan berörda Bolag i området och Staden.

3

3.11 Dagvatten

I enlighet med Stadens dagvattenstrategi (KF 2002-10-07) förbinder sig Landstinget, genom val av byggnadsmaterial att inte förorena Fastighetens dagvatten med tungmetaller eller andra miljögifter. Dagvattnet skall efter fördröjning där detta inte är orimligt avledas från Fastigheten, enligt "Gasverksområdet, Dagvattenstrategi, Version 2.0, 2015-03-13", Bilaga 7 och Stockholm Vattens AB:s anvisningar.

3.12 Kvalitetsprogram

För att samordna och skapa gemensamma kvaliteter i den nya och befintliga bebyggelsen och för att samordna utformningen av fastigheternas gårdar, med utformningen av gator och parker har ett kvalitetsprogram för gestaltning att upprättats för Detaljplanen. Kvalitetsprogrammet utgör ett för Staden och byggherrarna gemensamt underlag för projektering, bygglovhantering, byggande och förvaltning av bebyggelse.

Landstinget förbinder sig att följa kvalitetsprogrammet vid projektering, upphandling och ombyggnad av bebyggelse på Fastigheten samt att ha kostnadsansvaret för dess genomförande.

3.13 Inrapportering av geotekniska utredningar

Landstinget skall sända in resultatet av alla geotekniska undersökningar som genomförs inom Planområdet till Stadens geoarkiv, via www.stockholm.se/geoarkivet.

3.14 Avfallshantering

Landstinget har tagit del av Stockholms stads riktlinjer "Projektera och bygg för god avfallshantering" samt "Särskilda riktlinjer för avfallshantering i Norra Djurgårdsstaden" januari 2015, Bilaga 8

Landstinget förbinder sig att ansluta Fastigheten till sopsug samt den därtill eventuellt hörande gemensamhetsanläggning, enligt § 3.6 ovan.

Landstinget skall för omhändertagande av organiskt avfall inrätta avfallskvarnar.

§ 4

MILJÖPROFILERING NORRA DJURGÅRDSSTADEN

4.1 Miljöåtaganden för etapp Gasverket

Norra Djurgårdsstaden har utsetts till en miljöstadsdel och för varje etapp har ett särskilt handlingsprogram tagits fram. För Gasverket gäller "Handlingsprogram vid planering, projektering, byggande och förvaltning av bostäder, kontor och handel i nya och befintliga byggnader inom Gasverket" daterad 2014-11-12. Därefter har miljökraven förtydligats och förtecknats i "Kontrollplan Gasverket", Bilaga 9.
Landstinget åtar sig att uppfylla miljökraven enligt "Kontrollplan Gasverket".

Det fortsatta arbetet med miljöåtaganden sker i dialog mellan Landstinget och Staden. Dock gäller att Landstinget skriftligen skall anmäla och motivera eventuella önskemål om avvikelser från kontrollplanen. Avvikelserna skall godkännas av Staden.

Stockholms stad kommer att göra uppföljningar av landstingets kravuppfyllelse enligt "Kontrollplan Gasverket" genom projektets olika skeden. Landstinget åtar sig att, på egen bekostnad, aktivt medverka till att genomföra denna uppföljning.

§5

ÖVRIGA VILLKOR

5.1 Viten

5.1.1 Tillträde

Landstinget behöver få tillgång till sin fastighet vid den tidpunkt som överenskoms i Huvudtidplanen, eftersom Landstinget handlar upp entreprenörer etc till viss tidpunkt. Staden förbinder sig, vid vite om tjugofemtusen (25.000) kronor per vecka, att lämna Landstinget tillträde till sin fastighet, om parterna inte kommit överens om tidsbegränsad avstängning av tillfartsväg.

5.1.2 Finplanering

Staden måste få tillträde till gatu- och parkmarken för att kunna finplanera marken enligt huvudtidplanen. Landstinget förbinder sig att, vid vite av tjugofemtusen (25.000) kronor per vecka senast dag innan Staden ska påbörja finplanering enligt huvudtidplanen, lämna Staden tillträde till gatu- och parkmarken. Vitet kvarstår till och med att Staden fått tillträde till marken eller att ny uppgörelse träffats.

5.1.3 Etableringsytor

Landstinget skall tillse att Landstinget, eller av Landstinget anlitad entreprenör håller sig inom Fastigheten och av Staden anvisad byggetableringsyta. Om så ej sker och detta har påpekats av Staden skall vite utgå med 200 kronor per påbörjad vecka och kvadratmeter mark som Landstinget eller dess entreprenörer nyttjar utanför Fastigheten och av Staden anvisad byggetableringsyta.

5.2 Överlåtelse av avtal

Landstinget förbinder sig att vid överlåtelse av äganderätten till Fastigheten tillse att de nya ägarna övertager samtliga förpliktelser enligt detta avtal.

5.3 Flytt av museum

Staden bekostar redovisade verifierade flyttkostnader för spårvägsmuseet enligt § 10 i ändringsavtal för Huvudtalets bilaga 12 upprättat 2013-12-19.

5.4 Överenskommelsens giltighet

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

dels Stockholm kommuns exploateringsnämnd senast 2017-04-30 godkänner överenskommelsen genom beslut som senare vinner laga kraft.

3

dels landstingsfullmäktige godkänner förslag till genomförandebeslut för Fastigheten, senast 2017-12-31, genom beslut som senare vinner laga kraft.

* * * * *

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

Stockholm den

För Stockholms kommun
genom dess exploateringsnämnd

.....
( )

.....
( )

För Stockholms läns landsting

.....
( )

Caroline Ohlsson
(Förvaltningschef)

Bevittnas:

.....
( )

.....
( )

BILAGOR

1. Detaljplanekarta, Dp 2011-17188-54
2. Huvudtidplan, daterad 2017-01-12
3. Genomförandekrav vid entreprenadarbeten Norra Djurgårdsstaden, daterad 2015-05-20
4. Anmälan om markrening för etapperna Norra 2, Produktionsområdet och Östra, daterad 2011-12-20
5. Riskbedömning av förorenad mark – Hjorthagen Norra 2, Östra och Produktionsområdet, daterad 2011-12-20
6. Fakta och priser för bygglogistikcenter, daterad 2015-01-01
7. Gasverksområdet, Dagvattenstrategi, daterad 2015-03-13
8. Särskilda riktlinjer för avfallshantering, daterad jan 2015
9. Kontrollplan Gasverket, daterad 2015-01-01

HUS 9.

SPÅRVÄGSMUSEET 3.0 GASVERKET



Nyström Persia

Storgatan 60
115 23 Sockholm
www.nystrompersia.se

SPÅRVÄGSMUSEET 3.0 - Bakgrund

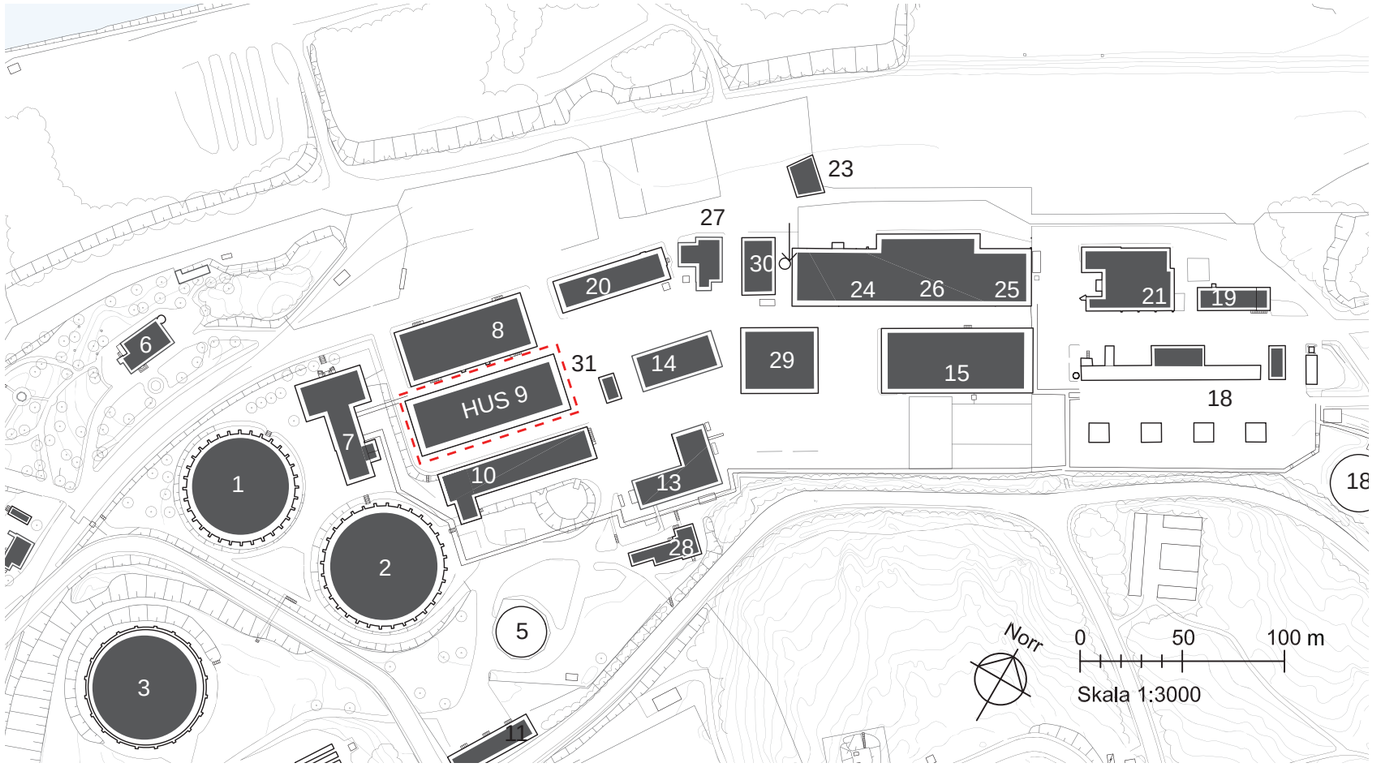
Tidigare förslag till ombyggnad och gestaltning av Hus 9 för att inrymma det nya Spårvägsmuseet har visat sig vara för kostsamt att genomföra. Vårt uppdrag har varit att skissa fram en mindre omfattande ombyggnad där man med reducerade kostnader ändå uppnår uppställda programmål för det nya museet.
Generellt anser vi att byggnaden bjuder på svårigheter och begränsningar pga. det stora renoveringsbehovet, hanteringen av gifter och det faktum att ombyggnader måste ske varsamt och med ringa eller inga förändringar av fasaderna. Samtidigt erbjuder byggnaden en stor potential genom de rumsliga kvalitéerna, de höga rumshöjderna och den för ändamålet passande industriella karaktären som skapar en enastående bakgrund till just ett museum för transportfordon.

VÅRT PRINCIPIELLA ANGREPPSSÄTT

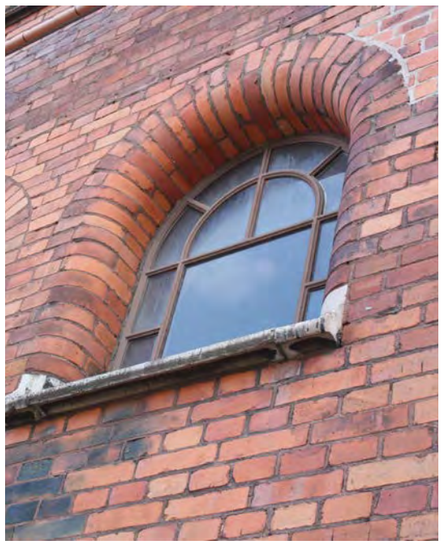
Mot bakgrund av ovanstående har vi valt att som princip göra mycket få ingrepp i husets stomme. Istället för att "bygga om" går vårt förslag ut på att renovera och sedan addera "element" i befintlig struktur. Med "element" menar vi "boxar" och i vissa fall väggelement som inte behöver gå från golv till tak utan mer som skivor som ställs in rummen.

Med detta angreppssätt uppnår vi:

- Förenklad och därmed kortare byggprocess
- Mindre omfattande materialåtgång
- En varsam hantering av den kulturhistoriskt värdefulla byggnaden.



SITUATIONSPLAN











Nyström Persia

SPÅRVÄGSMUSEET 2.0 - Program

Utställningsyta
Film
Hörsal
Café + kök
Entréyta
Kapprum
Toaletter för besökare
Reception med Backoffice
Butik

3900 m²

Kontor
Pentry med matplats

250 m²

Förråd
Arkiv
Skolateljé
Föremålsrum
Fotoateljé
Verkstad
Vaktmästeri

235 m²

Städ
Tekniska utrymme
Kylrum
Miljörum
Fläktrum

235 m²

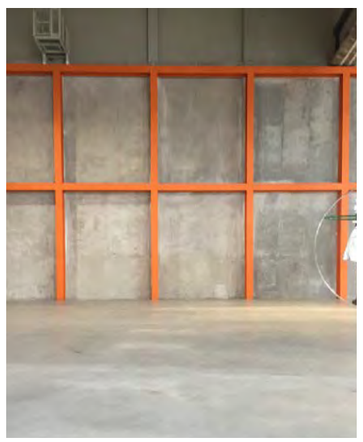
Vilrum
Personaltoaletter
Omklädningsrum

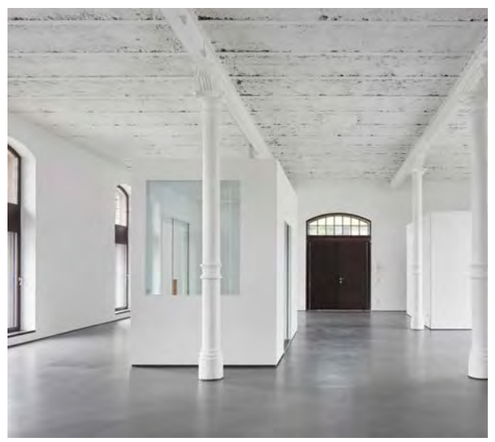
40 m²





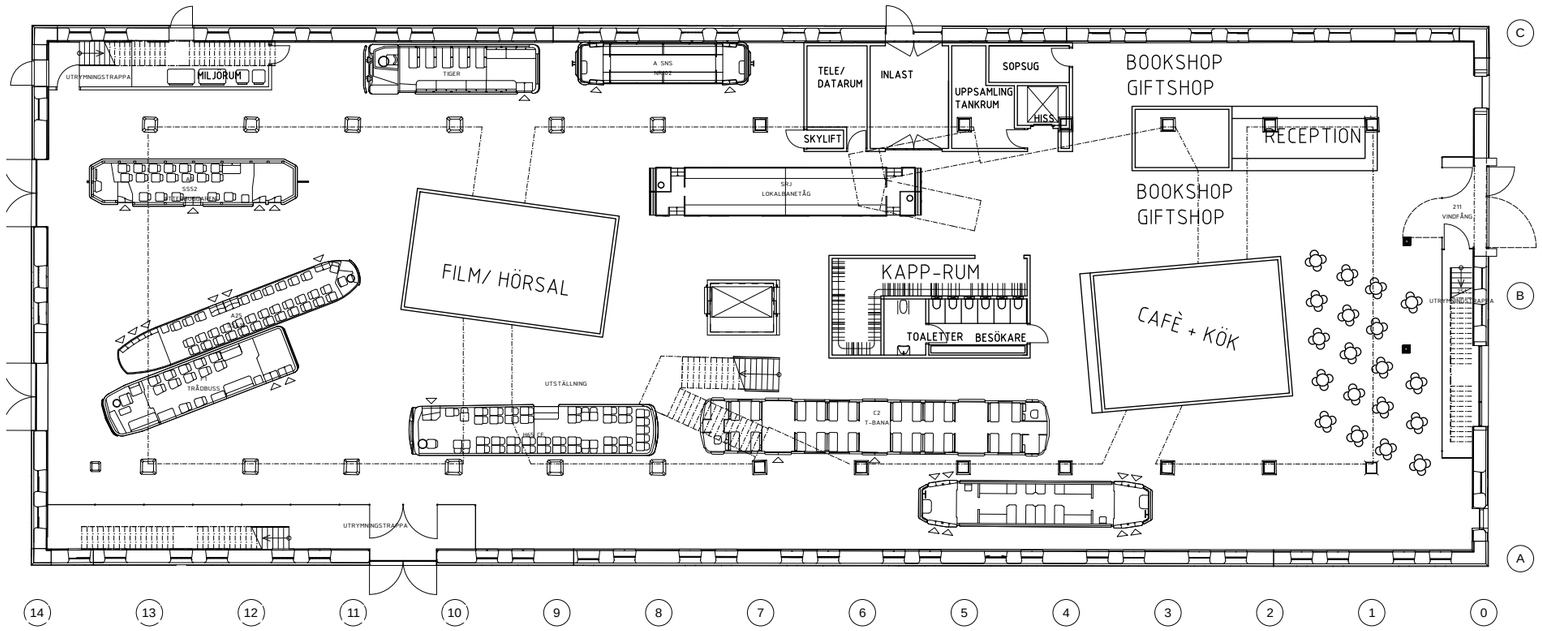






Nyström Persia

SPÅRVÄGSMUSEET 3.0 - Förslag



FÖRSLAG - skala 1:300

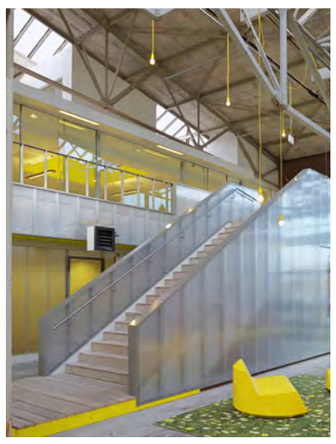
PLAN 1 / Entréplan

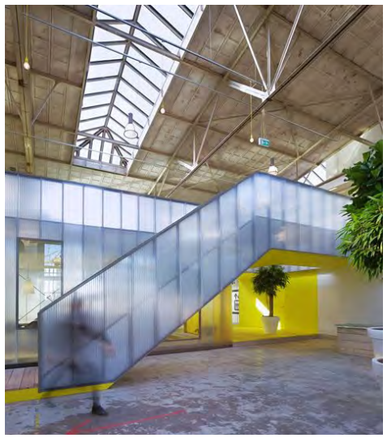
Huvudsakliga förslag till tekniska ingrepp:

Sanering och renovering av byggnadsdelar och ytskikt. (Detta gäller alla plan)
Nytt betonggolv och förstärkningar av pelarfundament.
”Boxar”/rumselement byggs i rummet och mot norra långsidan byggs vissa tekniska utrymmen.
Nya trappor och 2 nya hissar.

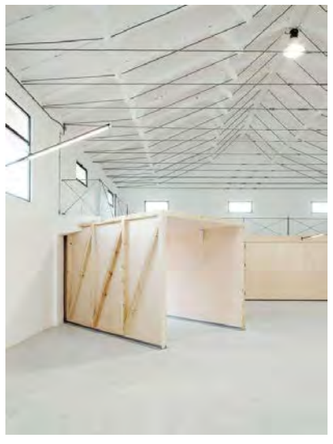
Förslag till disponering av detta plan:

Här finns i huvudsak reception, shop, café, toaletter, kapprum, film-/hörsal, miljörum och inlastning.
På detta plan placerar vi också de största och tyngsta fordonen.





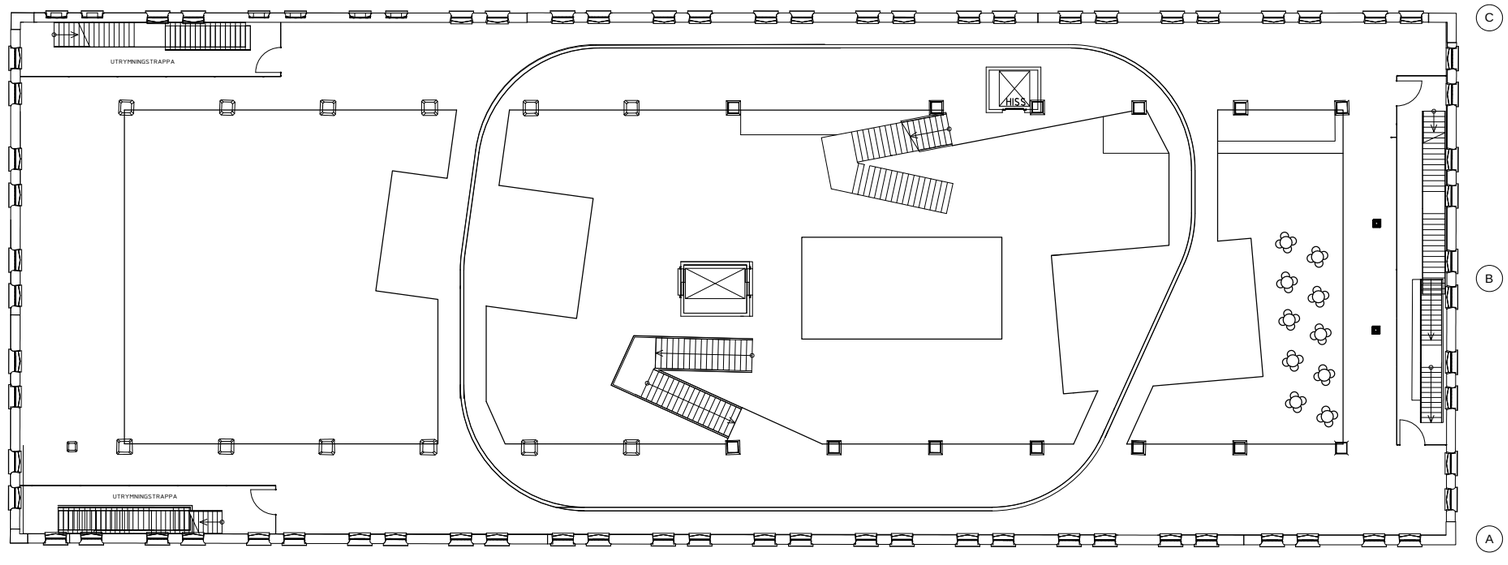






Nyström Persia

SPÅRVÄGSMUSEET 3.0 - Förslag



PLAN 2/Entresolplanet

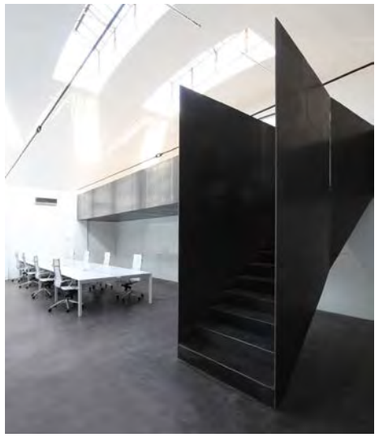
Huvudsakliga förslag till tekniska ingrepp:

Nytt golv, nya räcken.
Anslutning med spänger till taken/bjälklagen på film-/hörsal och café/kök.

Förslag till disponering av detta plan:

Detta plan kommer att utgöras i första hand ytor för utställningar samt en bana för ”mini-tåget”

FÖRSLAG - skala 1:300





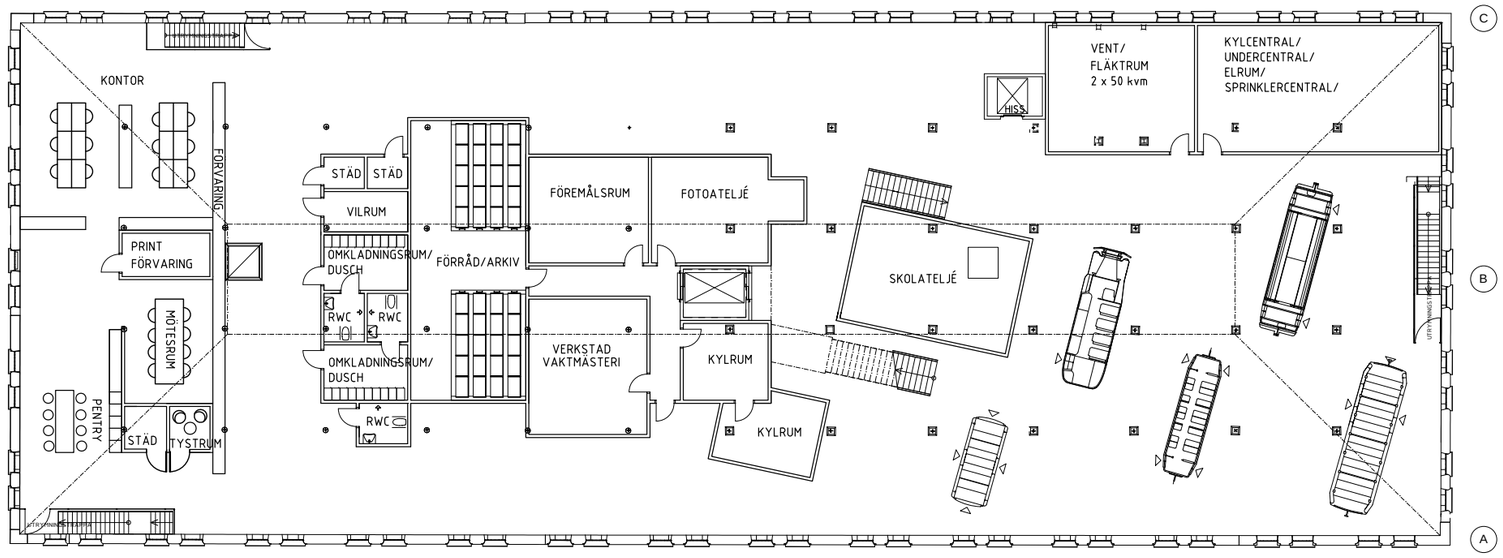






Nyström Persia

SPÅRVÄGSMUSEET 3.0 - Förslag



FÖRSLAG - skala 1:300

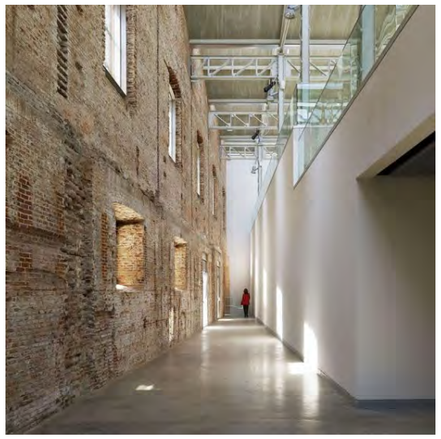
PLAN 3 / Vindsplan

Huvudsakliga förslag till tekniska ingrepp:

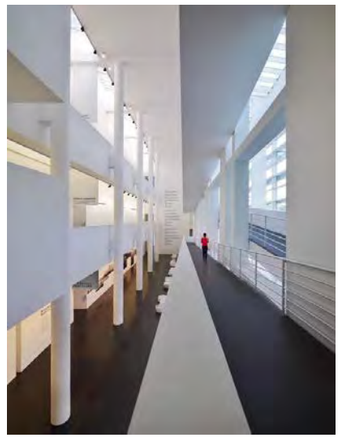
Nytt fläktrum samt andra utrymmen för fastighetsdrift.
Uppförande av nya utrymmen för bla. vaktmästeri, ateljéer, förråd/arkiv, förvaltningstekniska- samt personalutrymmen.

Förslag till disponering av detta plan:

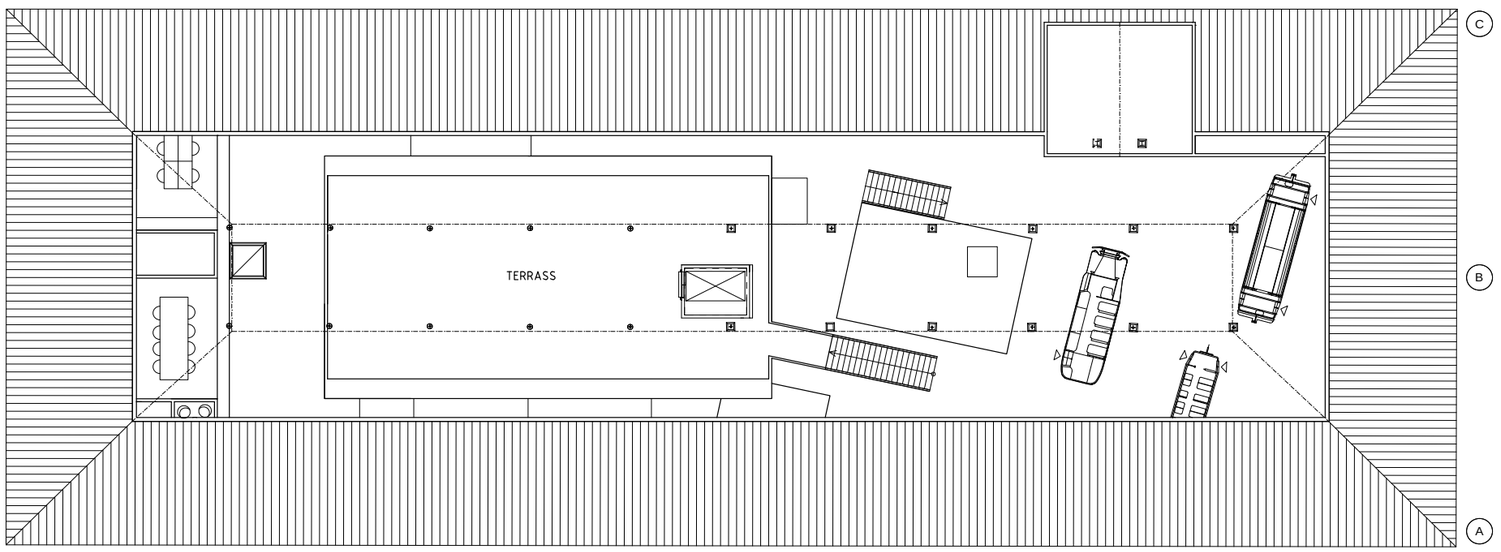
Förutom ovanstående utrymmen som upptar plats i byggnadskroppens mellersta del används detta plan till en avgränsad kontorsdel vid den södra kortsidan och i övrigt utrymmen för de äldre, lättare och mindre fordon. Här finns också möjligheter till permanenta utställningar och bibliotek.





SPÅRVÄGSMUSEET 3.0 - Förslag



FÖRSLAG - skala 1:300

PLAN 4 / Terrassplan

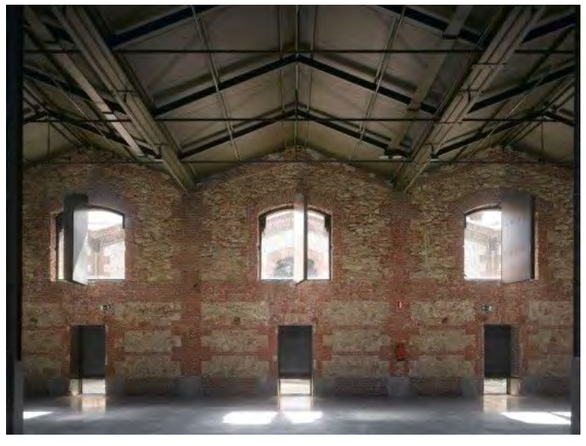
Huvudsakliga förslag till tekniska ingrepp:

Nytt bjälklag ovanpå de centrala utrymmena som nämns ovan som kommer att utgöra en ”terrass” .

Förslag till disponering av detta plan:

”Terrassen” skulle kunna användas för tillfälliga utställningar, större föreläsningar och event; kort sagt en mycket flexibel yta som kan användas på många olika sätt. Ytan kommer att få ett vackert ljus från den ovanliggande lanterninen.



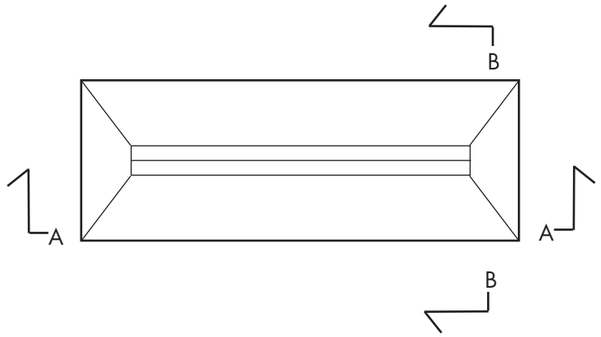




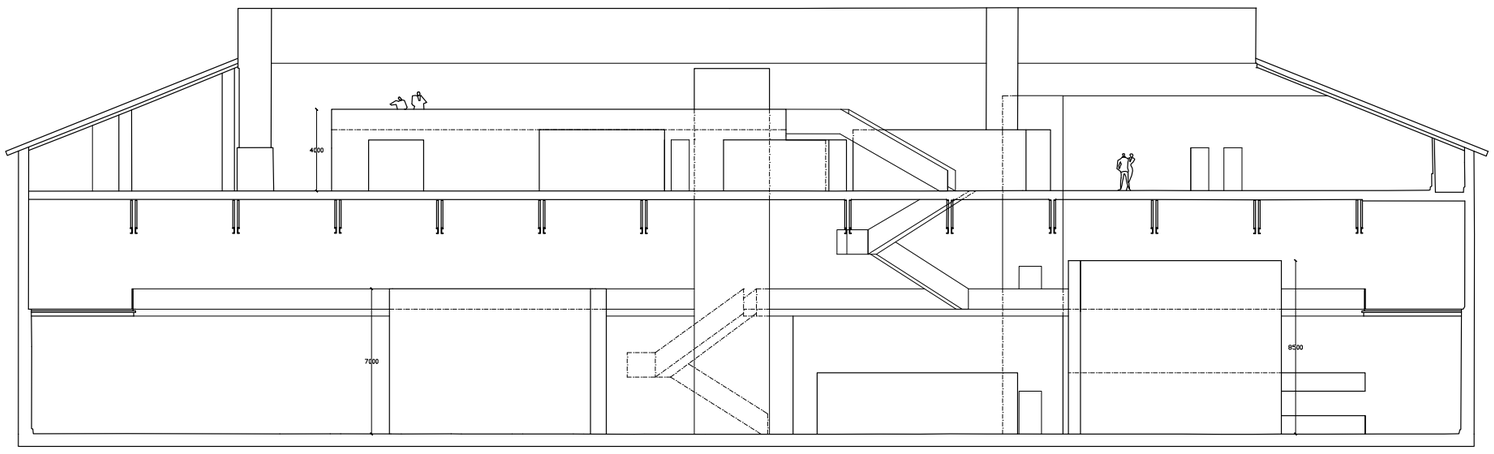


Nyström Persia

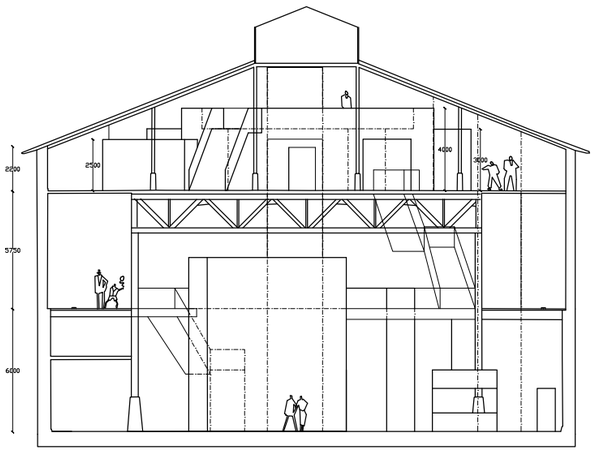
SPÅRVÄGSMUSEET 3.0 - Förslag



SEKTION A-A

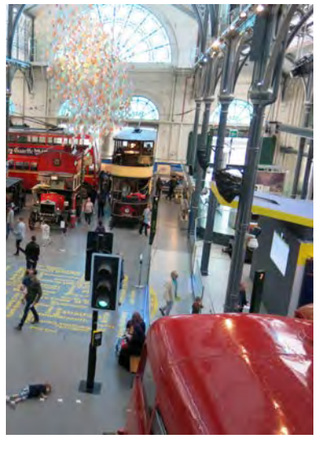


SEKTION B-B



FÖRSLAG - skala 1:300





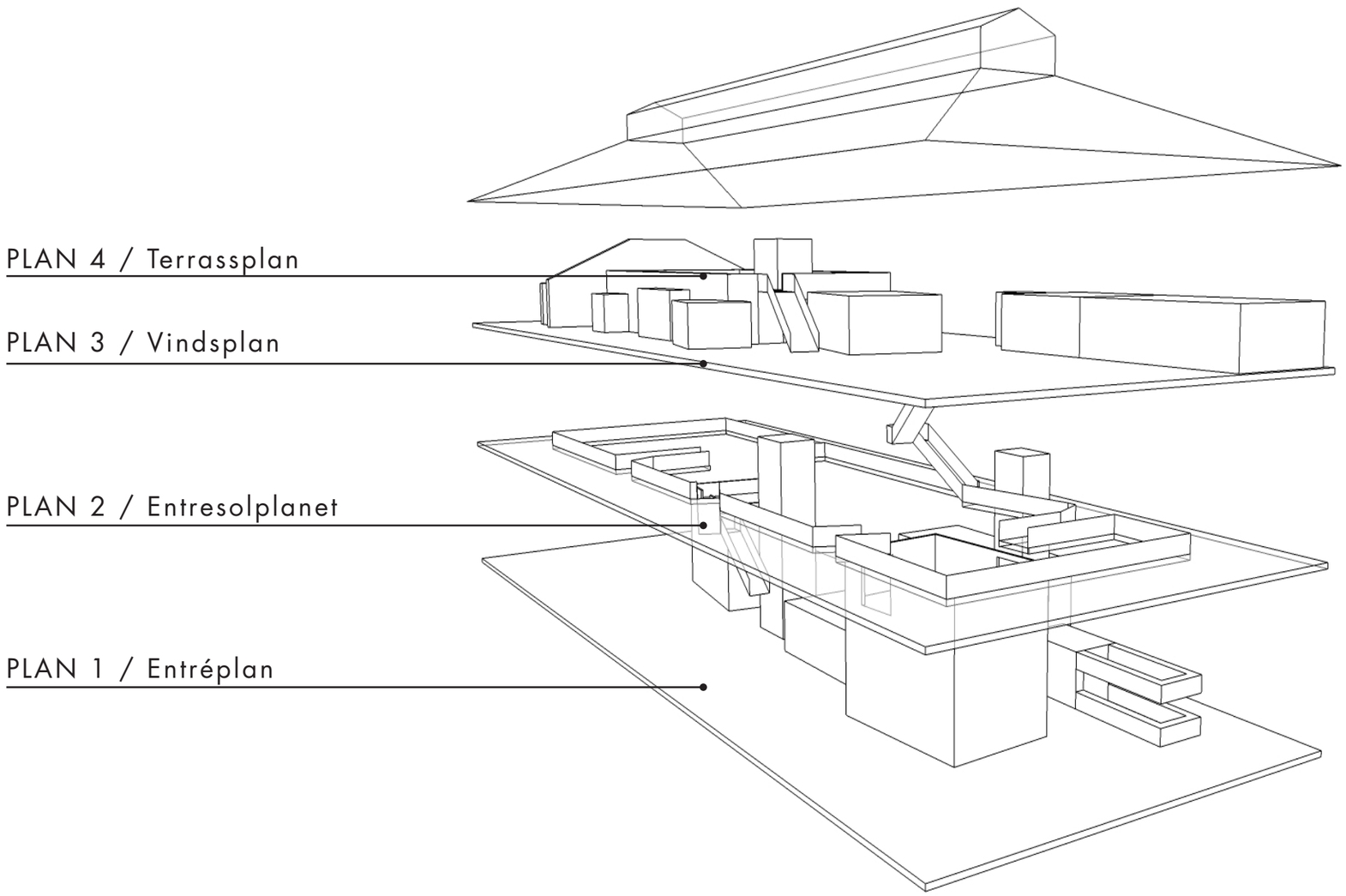






Nyström Persia

SPÅRVÄGSMUSEET 3.0 - Volymstudie



Nyström Persia

SUMMERING

Byggnaden är krävande vad gäller omfattningen av renoveringsarbeten och ”avgiftning”, men erbjuder enastående möjligheter att med relativt okomplicerade lösningar skapa ett spännande museum med en tydlig industrikaraktär.

Nyström Persia

Storgatan 60,
115 23 Stockholm Swede

www.nystrompersia.se

Pontus Öhman *Sandro Russomanno* *Christian Persia*

Spårvägsmuseet 2015



Christoffer Sandahl

2016-02-12

Sammanfattning



2015 blev ännu ett rekordår för Spårvägsmuseet. För andra året i rad slog vi besöksrekord. Nya tillfälliga utställningar, aktiv programverksamhet och fortsatt hårt arbete mot målgrupperna barnfamiljer och skolgrupper har under året genererat många besök på museet.

Fokus på den framtida museiflytten från Södermalm till Gasverket har också präglat verksamhetsåret.

I denna årsberättelse kan du läsa mer om verksamhet, besökare, ekonomi och inte minst framdriften av flytten av Spårvägsmuseet.

Innehåll

Sammanfattning 1

Spårvägsmuseets varumärkesplattform..... 2

Spårvägsmuseets ekonomi - intäkter och kostnader 3

Besökare under 2015.....4

Besökarenkäten..... 7

Programverksamhet 8

Utställningar 10

Samlingen, dokumentation och digitalisering..... 12

Flytt av Spårvägsmuseet - när och vart? 14

Personal..... 15

Skolverksamheten 15

Butik och produktutveckling 16

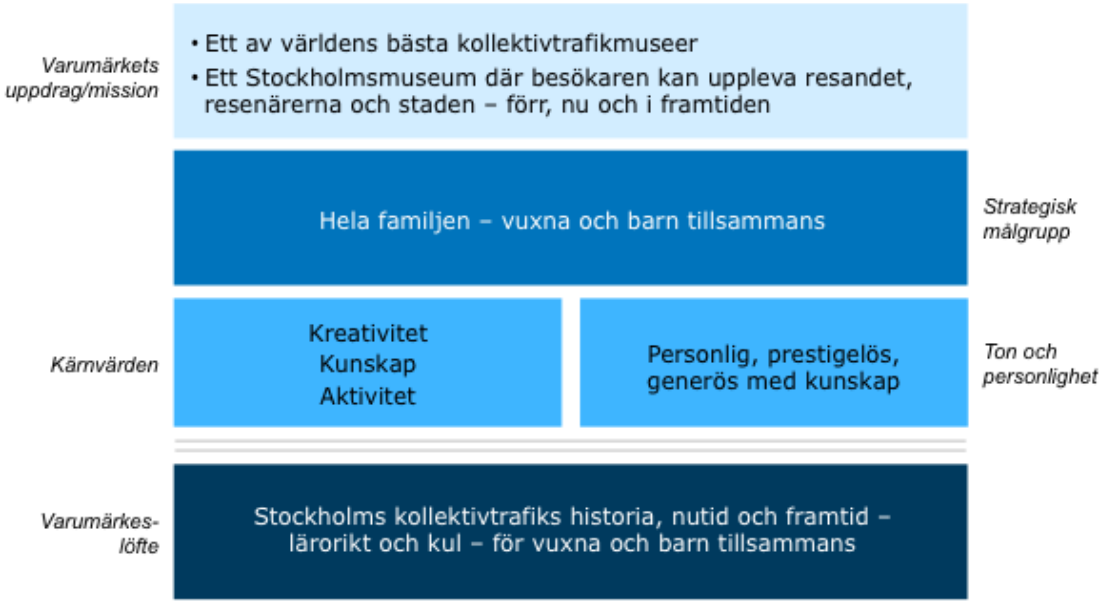
Kommunikation och sociala medier 17

Veteranverksamheten - våra rullande museer 17

Övrigt..... 19

Spårvägsmuseets varumärkesplattform

Spårvägsmuseet antog under 2014 en ny varumärkesplattform som vi under 2015 fortsatt att implementera i verksamheten. Strategin innebär en förflyttning från att vara ”SL:s museum” mot ett bredare museum på temat lokaltrafik. Resan från ett teknikmuseum till ett Stockholmsmuseum med fokus på stad och människor fortsätter. Den strategiska målgruppen är ”vuxna och barn tillsammans”, med det menar vi ett upplevelse – och kunskapsinnehåll riktat till både barn och vuxna, där *tillsammansfaktorn* är viktig. Varumärkeslöftet var *”Stockholms kollektivtrafiks historia, nutid och framtid – lärorikt och kul – för vuxna och barn tillsammans”* har till stora delar styrt programverksamhet, marknadsföring samt ton och tilltal i museets utställningar.



Spårvägsmuseets ekonomi – intäkter och kostnader

Spårvägsmuseets intäkter under 2015 uppgick till totalt 3500,3 tkr (att jämföra med 3342,3 tkr för 2015). Museets budgeterade intäkt var 3041 tkr. Förra årets resultat innebär alltså en ökad intäkt om 459,3 tkr i förhållande till lagd budget. Intäkterna fördelas enligt tabellen nedan (tkr). Goda besökssiffror innebar ökade entréintäkter, vilket även återspeglas i utfallet för minitåget. Vi har haft något färre uthyrningar för film – och reklaminspelningar jämför med 2014. Butikens utfall redovisas närmare i senare kapitel. Under året såg vi också ökade intäkter för statsbidrag för personal med lönebidrag. En av dessa anställningar var inte beslutad när budget för 2015 lades, varför detta utfall blir avsevärt högre än budgeterat.

Intäkter 2015	Utfall	Budget	Diff Utf-bud	Prognos	Utfall 2014
Vidarefakturering extern part	8,5		8,5	8,5	
Entréavgifter	1510,2	1250	260,2	1533	1445
Minitåget	495,9	400	95,9	481,3	487,3
Försäljning	887,6	850	37,6	873,2	864,8
Uthyrningsverksamhet	60,2	70	-9,8	59,9	72,5
Museicafé (hyra)	104,5	127	-22,5	111,1	114
Övriga intäkter	37,9	70	-32,1	48,5	43,7
Övriga sidointäkter	5,5		5,5	3,5	2,1
Erhållna bidrag och ersättningar för personal	390	274	116	395,5	268,6
Summa intäkter	3500,3	3041	459,3	3514,5	3341,7

Museets kostnader under 2015 uppgick till totalt 13 201,6 tkr mot budgeterade 13 851,1 tkr. Det positiva utfallet förklaras till stor del av lägre kostnader för el och fjärrvärme än budgeterat, samt lägre indexuppdatering av museets hyreskostnader än väntat.

Större kostnadsposter fördelas enligt följande:

Kostnader 2015	Utfall	Budget	Diff Utf-Bu	Utfall 2014
Summa personalkostnader	5 017,5	5 177,4	-159,9	4 840,1
Summa drift och underhåll	179,7	143,0	36,7	150
Summa övriga kostnader	7 919,5	8 465	-545,5	6 963,7
Summa avskrivningar	84,8	65,7	19,1	69,3
KOSTNADER	13 201,6	13 851,1	-649,5	12 023,6

Inom övriga kostnader ryms bla lokalkostnader samt utställningar och marknadsföring:

	Utfall	Budget	Diff Utf-Bu	Utfall 2014
Hyra verksamhetslokaler	3 840,1	4138	-297,9	3840,1
El för belysning	376,5	583	-206,5	130,4
Fjärrvärme	749,9	1248	-498,1	252
Lokaltillbehör	65,5	80,0	-14,5	90,3
Städning	393,6	470	-76,4	407,1

	Utfall	Budget	Diff Utf-Bu	Utfall 2014
Annonsering	160,2	192	-31,8	176,8
Reklamtrycksaker och direktreklam	257,9	204	53,9	285
Utställningar	563	510	53	472,5

Samt kostnader för veteranbussverksamhet: 208 tkr mot budgeterade 100 tkr. Överdraget förklaras av att flera större verkstadsjobb utförts på museets veteranbussar.

Inom summa drift och underhåll ryms bla underhåll av minitunnelbanan: 164,1 tkr mot budgeterade 100 tkr. Överdraget förklaras av återkommande driftproblem med tåg och bana som krävt underhåll och reparationer.

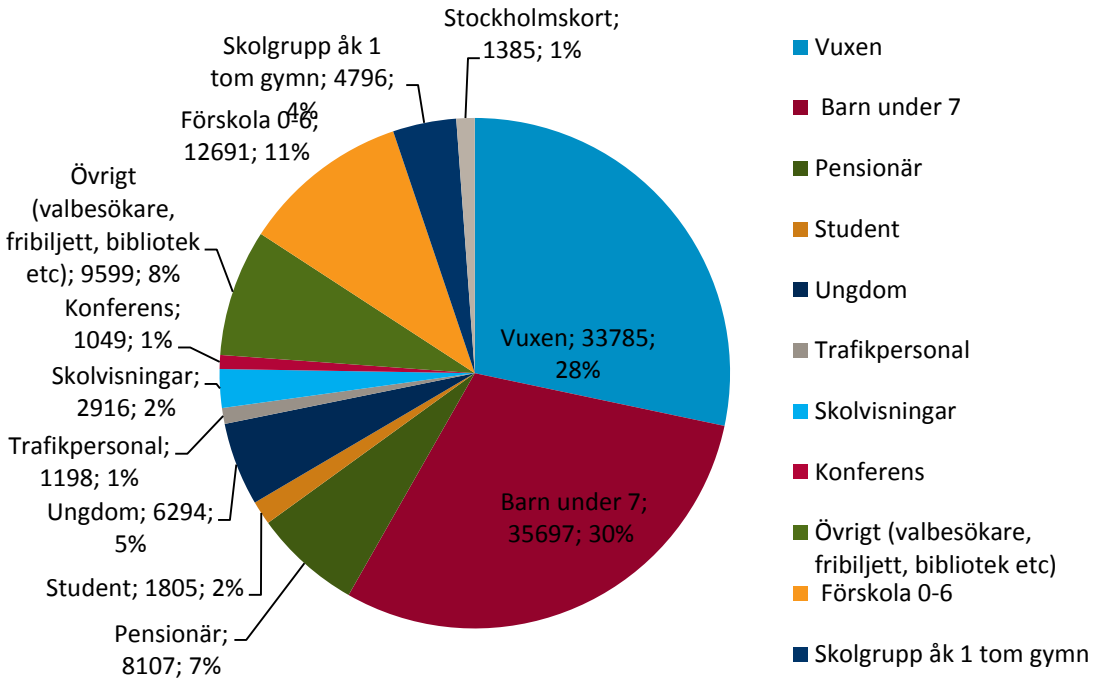
Museets totala resultat för 2015 blev således -9701,3 tkr mot budgeterade -10 810,1 tkr.

Besökare under 2015

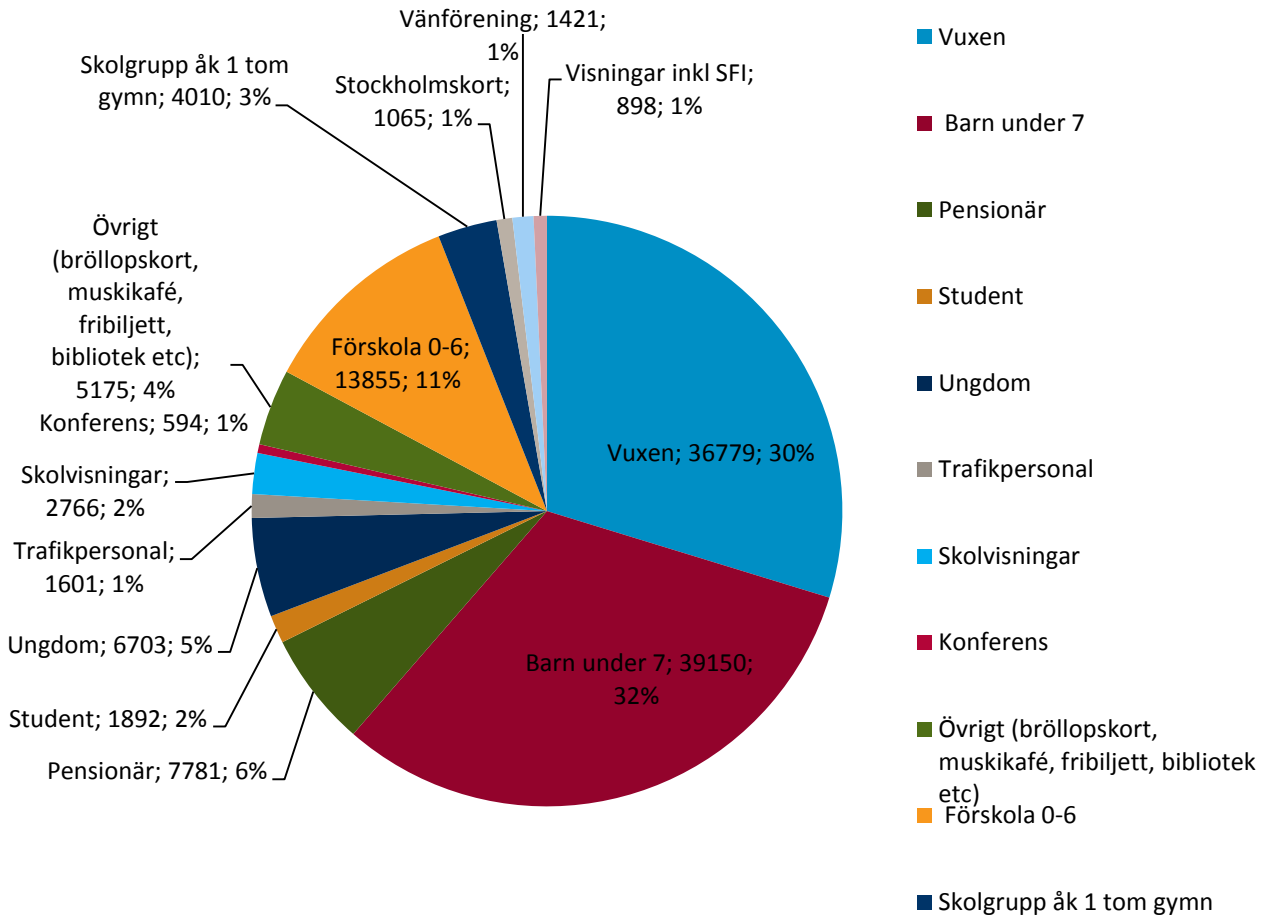
2015 blev det mest framgångsrika året i museets historia sett till antalet besökare. Hela 123 690 besökare kom till oss, att jämföra med 119 322 besökare under 2014. Det betyder rekord för andra året i rad. Ungefär hälften av besökarna var barn och unga under 18 år. I statistiken nedan ingår inte externa aktiviteter som veteranbusskörningar och evenemang på stan. Speciella aktiviteter under skollov (se programverksamhet) medförde ett stort antal besök på museet. Den stora volymen besökare utgörs dock, som vanligt, av barnfamiljer. Årets första månader genererade många besökare. Juli månad blev också en succémånad med över 13 500 besökare, nästan en fördubbling jämfört med juli månad år 2014. Besökskategorierna fördelar sig på ungefär samma sätt som under 2014, men sett till antal besök har vi ökat i grupperna vuxna samt barn under 7 år. Trots ökade besökssiffror har gruppen pensionärer dock inte följt med i ökningen.



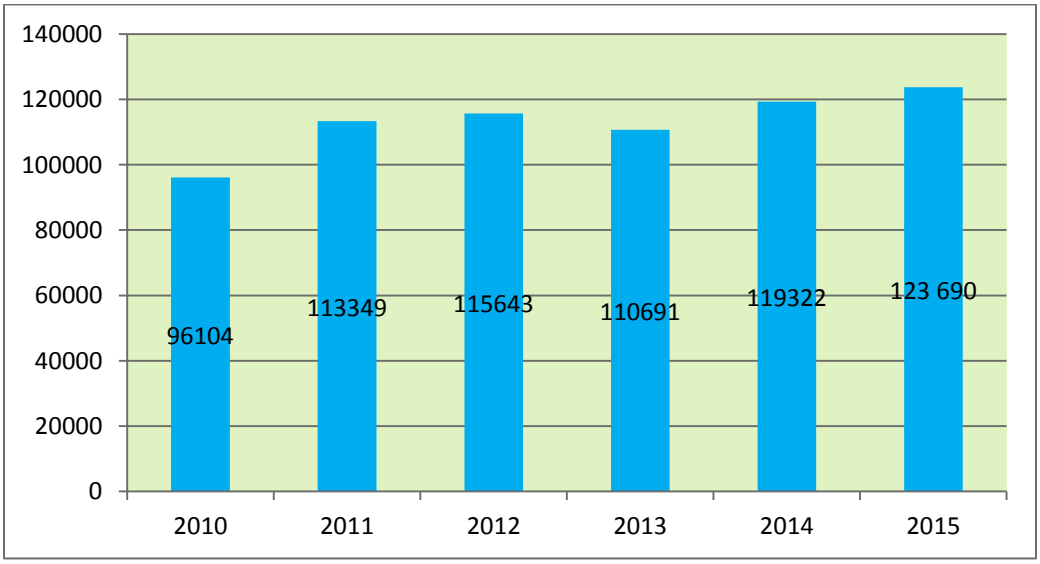
Antal besökare efter kategori 2014



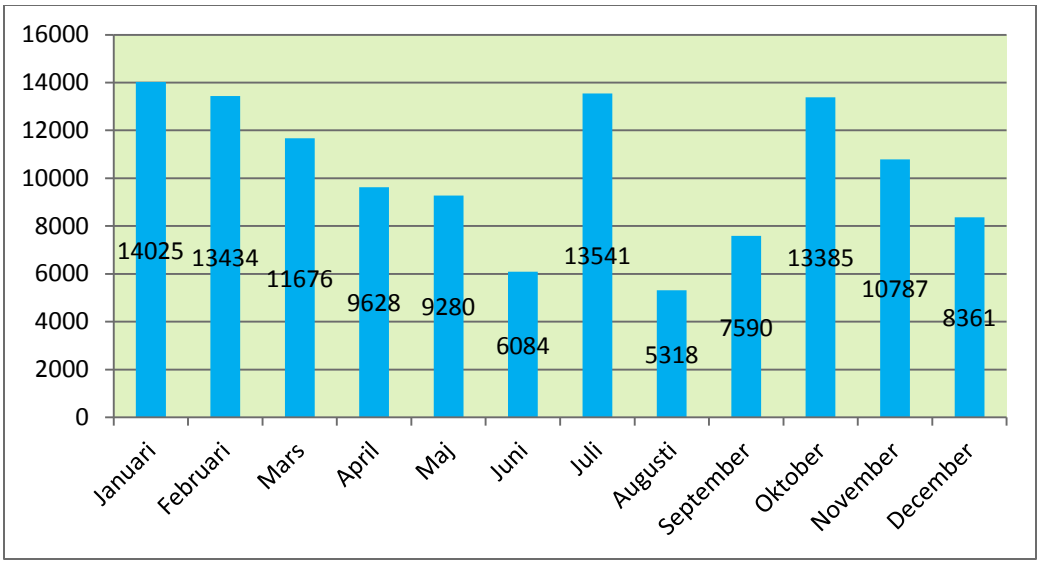
Antal besökare efter kategori 2015



Antal besökare 2010-2015



Besökare under 2015 fördelat på månad



Besökarenkäten

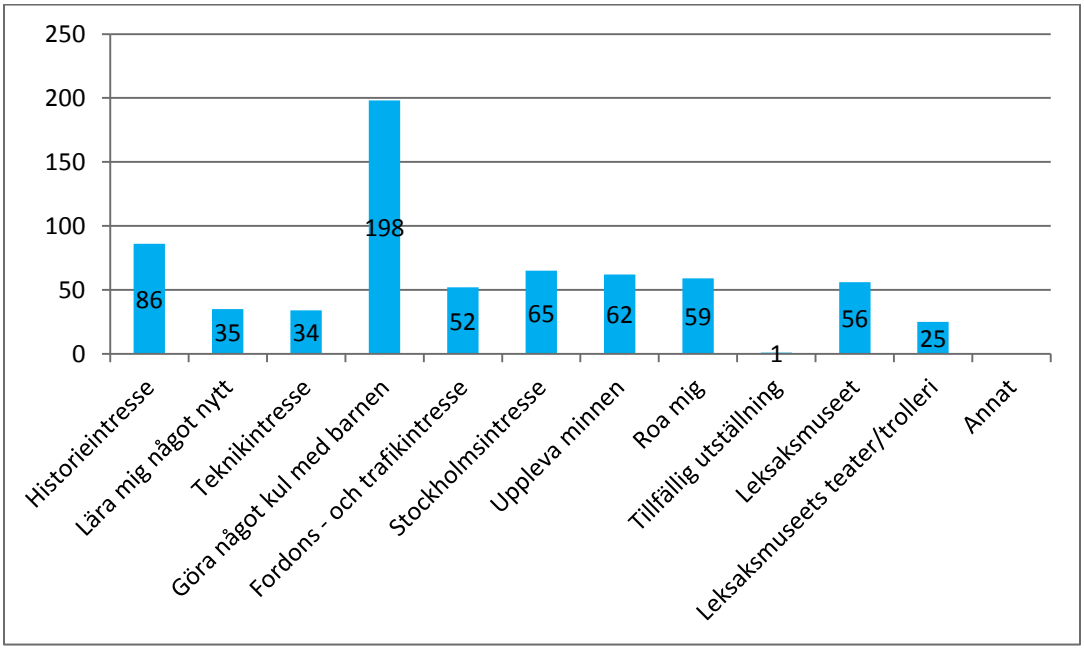
Under hösten 2015 bad vi våra besökare besvara en enkät om vad de tycker om Spårvägsmuseets verksamhet: våra utställningar, service och förbättringsmöjligheter. Den senaste enkäten innan denna utfördes 2010 och frågorna var i stort sett desamma som då, för att enklare kunna jämföra resultatet över tid. Enkäten visar överlag mycket positiva siffror. Våra besökare är nöjda! Här följer en kort sammanfattning av resultatet.

En stor andel besökare är nöjda med både utställningar och personalens mottagande, ca 90% tycker att utställningarna är spännande och intressanta och lika många tycker att de får ett välkomnande eller mycket välkomnade bemötande.

Utifrån enkätens resultat kan vi hitta utvecklingspotential avseende gruppen pensionärer och tillfälliga utställningar. Flera besökare verkar inte ta/få del av den muntliga och skriftliga informationen vid mottagandet vid receptionen, men generellt är besökaren nöjd med den information som ges. Många besökare ger oss höga värden när det gäller ett av våra grunduppdrag, att genom vår verksamhet skapa förståelse för kollektivtrafiken (8,2 på en 10-gradig skala).

Enligt denna enkät är vår vanligaste besökare en högskoleutbildad kvinna, ålder 30-49. Hon är bosatt i Stockholm och hon besöker museet en lördag eller söndag tillsammans med barn. Hon är definitivt en stambesökare. Hon kommer i första hand för att göra något kul med barnen men är också historie – och Stockholmsintresserad. Hon är även nöjd med övrig service på museet men kan tycka att utbudet i kaféet kunde vara bättre och toaletterna fräschare.

Resultatet för 2015 är mycket likt resultatet i enkäten som genomfördes 2010. Likheten mellan enkäterna kan betyda att tillförlitligheten för resultatet är högt. Helhetsbetyget på besöket är tex 4,3 både för 2010 och 2015. Vi har minskat något vad gäller nöjdhet med toaletter. På fråga 17, som rörde hur vi skapar förståelse för kollektivtrafiken har vi ökat från ett medelbetyg på 7,3 till 8,2. Enkäten visar också, precis som vid förra enkäten, att relativt få besökare i första hand kommer för att besöka Leksaksmuseet och deras verksamhet.



Fråga 7 i enkäten. Vilka intressen är viktigast vid ett besök på Spårvägsmuseet? OBS antal svar, inte procent.

Programverksamhet

Här redovisas programverksamheten på Spårvägsmuseet under 2015. Aktiviteter med museets veteranbussar beskrivs längre fram i årsberättelsen.

Föreläsningar

Under året har museet haft flera olika föreläsningar då museet också varit kvällsöppet. Föreläsningarna har främst lockat vänföreningsmedlemmar och entusiaster, men det har varit viktigt för museet att i programverksamheten även tilltala denna grupp. Följande föreläsningar hölls under 2015:

- Effektiv stadsplanering – Anders Gullberg
- Stationshus – Ulf Sörensson
- Stockholmskuriosa – Hans Harlén
- Trafikminnen från Solna – Anders Hanquist
- Kollektivtrafik till sjöss – Gunnar Friberg och Lennart Rydberg
- Stockholms nya tunnelbana – FUT
- Arkitektens visionsbilder – Mari Ferring

Evenemang/aktiviteter

Årets programverksamhet började med sedvanlig ”Hjulgransplundring” den 11/1, detta evenemang lockade som vanligt många besökare, ca 500.

Sportlovet v.9 lockade 6160 besökare, vilket är ungefär 900 fler besökare jämfört med sportlovet 2014. Vi erbjöd ett flertal aktiviteter under lovveckan: modelltåg med Stockholm live steamers, familjevisningar samt öppet i modellverkstaden.

Den 19/2 var det öppet hus och samråd om nya tunnelbanan på museet. Arrangemanget anordnades av Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) och lockade ca 500 besökare. Ännu ett samråd hölls på museet den 19/10 och då kom ca 400 besökare.

Helgen 28-29/3 visades SL:s nya laddhybridbuss upp på museet. Projektet presenterades och besökare fick möjlighet att gå ombord på den nya bussen.

Det blev också modellaktiviterer under påsklovet då SLAMRA gästspelade på museet med sina modulmodeller 11-12/4.

Orkester POP gästade museet tre veckor under april. Deras musikevenemang riktas till skoklasser och över 1200 elever såg deras föreställning. Detta samarbete körde vi även 2014 och sannolikt blir det en repris under 2016, då det är mycket populärt.

Den sedvanliga Kulturnattenen gick av stapeln den 24/4 och lockade ca 550 besökare till museet. Vi erbjöd visningar, filmvisning, föreläsning med Björn Sylvén samt trafik med veteranbussar. Det senare var ett samarbete med Spårvägssällskapet.

Spårvägsmuseet deltog med en medarbetare när Sveriges Järnvägsmuseum firade 100 års jubileum den 23 maj.

Vi hade en viss programverksamhet under sommaren, bland annat då sommarlovspyssel under juli månad i museets ateljé.

Tillsammans med föreningen Helga Henschens vänner uppmärksammade vi att tunnelbanans blå linje fyllde 40 år. Ett evenemang hölls i Tensta den 26/9. Programmet bestod av uppträdanden i Tensta Centrum, musikunderhållning med Herrängens blåsarorkester, visning av konsten på T-station Tensta, försäljning och release av boken ”Blå linjen 40 år” samt visning av veteranbussar visas utanför konsthallen.

Spårvägsmuseet initierade ett kvällsevenemang den 23/10 till förmån för barn på flykt. Det var ett musikkafé och öppet museum där intäkterna gick till Rädda barnen. Artister som Lasse Lindblom och Sharon Dyall uppträdde under kvällen gratis. Kvällens intäkt om ca 11 000 kr gick oavkortat till Räddar barnen.



Under höstlovet samarbetade vi åter med Skrikfabriken, en upprepning av höstlovaktiviteterna året tidigare. Det var Halloweenaktiviteter för mindre barn. Under lovet hade vi totalt ca 7000 besökare. En bra siffra även om det var ca 2000 färre besökare än höstlovet 2014.

Under oktober månad uppmärksammade vi att tunnelbanans gröna linje fyllde 65 år. Anställda på MTR fick då tillsammans med sina familjer fri entré på museet.



Den 24/10 deltog vi med ännu ett externt evenemang, nämligen Lidingöbanans återinvigning. Vi fanns på plats med våra sk ”minibussar” samt med försäljning av prokuter från museibutiken.

Som sista programinslag under året bjöd vi in Stockholms Spårvägars ungdomssektion som bjöd på en ”simulatorhelg” 29-30/12.

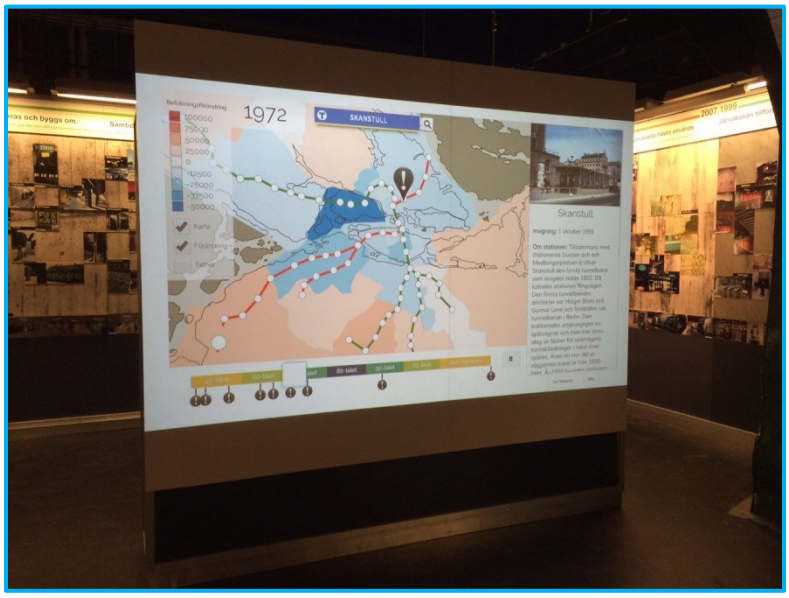
Ett stående inslag i programverksamheten var den sk ”Kunskapskvarten”, där museipersonal varje vardag håller en kort visning på olika tema samt familjevisningar under lördagar och söndagar.

Utställningar

Under 2015 öppnade vi flera nya utställningar.

Den 4/9 invigde vi två nya utställningar samtidigt. I samarbete med studenter från KTH skapades den interaktiva utställningen ”Tidebanan”. Ett program som visar hur tunnelbanans utbyggnad hänger samman med befolkningsutveckling och befolkningstäthet. Alla T-banans stationer presenteras också med texter och bilder.

Samma dag öppnade ”Att bygga under vatten”, konstnären Ingegerd Aurells mosaiker på temat ”bygget av Citybanan”.



Tidebanan

Vi öppnade fotoutställningen ”Från Grisslehamn till Torö”. Invigning hölls den 25/9 och bilderna i utställningen är ett litet urval av det arbete museets fotograf Tomasz Pydzik gjort under sina år på museet och SL.



Vi har också valt att låta utställningen ”Välkommen ombord” som invigdes under 2014 bli en del av museets permanenta utställning. Denna berättar om Waxholmsbolagets historia och nutid.

I december upplät vi museets filmsal till Trafikförvaltningens kommunikationssektion och en mindre utställning om SL:s nya grafiska profil.

Ett bakomliggande tanke med valen av utställningar har varit att skapa bredd i utbudet då vi har breda målgrupper. Från lekfulla utställningar med hands- on moment till mer traditionella foto- och konstutställningar för en äldre målgrupp.

Vi har förbättrat delar i den fasta utställningen. Bland annat har vi fortsatt arbetet med att förbättra belysningen inne i museets fordon och installerat LED-ljuslister. Nu kan besökare bättre uppleva fordonens interiörer, samtidigt som vi interiört kompletterat med skyltar och reklam. Vi har också påbörjat arbetet med att grundligt städa och komplettera de vagnar vi bedömer skall visas upp i det framtida museet. Inte minst har vi lagt tid på målning av vagn nr 573. Under sommaren utfördes också en uppfräschning/utbyte av skyltar och rep i museets basutställning. Vi har också kompletterat basutställningen med nya vepor, golvdekaler och textskyltar. Vi har bytt ut äldre AV-utrustning som projektorer och DVD-spelare. Vi har vidare låtit beställa modeller av modellbyggaren Jörgen Edgar i skala 1:25.



Samlingen, dokumentation och digitalisering

Under året har det tillkommit 1076 nya poster i databasen (året startade med 149 113 poster). I detta inte inräknat bilder som har tillkommit till poster som redan funnits registrerade.

Vi har under året inventerat föremålssamlingen samt registrerat och omemballerat en stor mängd föremål. I samband med detta har vi fotograferat ca 800 föremål och redigerat 320 av dessa bilder. Vidare har vi omemballerat Hans Alrenius och delar av Ulf Lövenstiernes fotosamlingar. Museets fotograf har fortsatt arbetet med registrering av sitt bildmaterial och ca 7000 bilder har under året registrerats.

Arbete med att digitalisera äldre filmer hos Venia Video har fortsatt även under 2015. Målet är att större delar av museets filmsamling skall digitaliseras. Under året har Gunnar Löfgren skannat ca 5500 ritningar från museets arkiv (han har även skannat ca 2000 ritningar från SL:s arkiv som vi får digital tillgång till). Det totala antalet stockholmsritningar som är skannade är 24 900.

Vi har skänkt det sk Linjebussarkivet till Centrum för Näringslivshistoria.

Bilder från samlingen har även under året publicerats på Stockholmskällan och på museets Facebook-sida. På Facebook har vi också presenterat en adventkalender som blev populär och följdes av ett flertal. Andra inslag som fungerat väl på webben är gratulationer av blå och gröna tunnebanelinjerna som firade 45 år och 65 år, samt bilder på lokalbanorna som Nockebybanan, Saltsjöbanan, Roslagsbanan. Under året har museets bilder förekommit i böcker som ”Gröna Linjen”, ”Blå linjen”, ”Brunkebergstorg” . Vi har kontinuerligt fortsatt att publicera material på Stockholmskällans webbplats.

I april gjorde vi ett byte av vagnar med Spårvägssällskapet. Vi avslutade deponering av motorvagn 288 som nu är placerad i museets utställning. Vagnen är en klassisk spårvagn byggd 1922 i ett exteriört gott skick. Istället deponerar nu Spårvägssällskapet motorvagn A29 nr 170, med syftet att denna skall användas i museitrafik på Djurgårdslinjen. Insamlingen av vagn 288 föregicks av en exkursion till museispårvägen i Malmköping för städning och iordningställande av vagnen. Själva vagnsbytet genomfördes sedan av Sjölanders Maskintransport, en flytt som gav oss viktiga erfarenheter inför kommande flytt från Söderhallen.

Vi har gjort en preliminär insamling av ledbussen Scania (cn94 nr ledbuss nr 7300) som en representativt för Stockholms omfattande stombusstrafik med ledbussar. Bussen är fn placerad hos Keolis i Odensbacken.

Vi har också anlitat en dekormålare, Li Broms, för att genomföra bättringsmålningar på en del fordon i utställningen, bla Leyland Tiger-bussen från 1928. I samband beställde vi en utredning kring färgsättning på äldre vagnar i utställningen. Detta måleriarbete fortsattes sedan av museets personal som genomförde en ommålning av museets släpvagn nr 573.





Vi har samlat in en pollettkiosk från SÅA (Stockholms ångslupsaktiebolag). Detta är ett led i ambitionen att bygga upp en större samling föremål, fotografier och arkivalier med koppling till kollektivtrafiken till sjöss.

Under året har museet fått flera donationer, stora som små bestående av material som foldrar, broschyrer, uniformer, fotografier, filmer osv. I februari så fick museet donation från Ulf Lövenstiernes familj. Samlingen omfattar ljudinspelningar, böcker, fotografier, modelltåg och räls, knapp- och pollettsamlingar, en film, skyltar, arkivmaterial och mycket mer.

Fortlöpande har förfrågningar från besökare och allmänheten rörande museets samlingar besvarats. Uppskattningsvis för 2015 var museet svarar på över 300 förfrågningar om museets samlingar.

Museets fotograf Tomasz Pydzik har under fortsatt en pågående dokumentation av kollektivtrafiken i länet. Han har bland annat fotograferat Slakthusdepån som på sikt kommer att avvecklas samt fortsatt med en pågående fotodokumentation av Roslagsbanan.

Flytt av Spårvägsmuseet – när och vart?



Arbetet med det framtida museet i Gasverket har under 2015 fortsatt. En milstolpe var leveransen av systemhandlingen under våren 2015 (AIX Arkitekter och Tyréns). Utställningsproducenten Elin Harland levererade också, tillsammans med medarbetare från museet, ett koncept för museets framtida utställningar. Baserad på systemhandlingen fick sedan WSP i uppdrag att göra en detaljerad kalkyl. Efter revidering av projektgruppen landade kalkylen på ca 210 mkr, alltså i nivå med tidigare kostnadsbedömning som beskrevs i inriktningsbeslutet.

Det inriktningsbeslut som fattades i Trafiknämnden den 6 juni 2014 revs dock upp underhösten. Det stod då klart att landtingets ekonomi var sådan att ett omtag i flyttprojektetet efterfrågades. Ett nytt uppdrag initierades med målet att undersöka om det kunde finnas alternativt lokaler till hus 9 i Gasverket, detta arbete fortsätter under 2016.

Parallellt med projekteringen av museet i Gasverket har projektgruppen arbetat vidare med att hitta en lösning för externt magasin, dvs magasinering av de fordon och föremål som inte ryms i Gasverket.

Personal

Under 2015 övergick en visstidsanställning på museet till en tillsvidareanställning. Detta innebar att museets fasta personal permanent utökades. Den nya tjänsten benämns *Museivärd med tekniksansvar*. Under året har vi också utökat med en visstidsanställning med lönebidrag. Denna medarbetare har både stött den yttre verksamheten men främst arbetat med registrering och fotografering av föremål i museets magasin.

Den 9/3 deltog museipersonalen på en gemensam workshop med medarbetare från övriga museer i nätverket VerkSam. Syftet med dagen är att träffa museikollegor som arbetar inom samma eller liknande arbetsområden.

Museets genomförde sin årliga studieresa under juni och vi besökte Västerås och Västmanlands läns museum/Karlsgatan 2. Vi fick också möjlighet att besöka Bombardier och titta på mock-upen av Stockholms framtida tunnelbanevagn C30.

På årets sista personalmöte i december företog hela personalen ett studiebesök på Tekniska Museet för att titta på deras nya utställning Megamind.

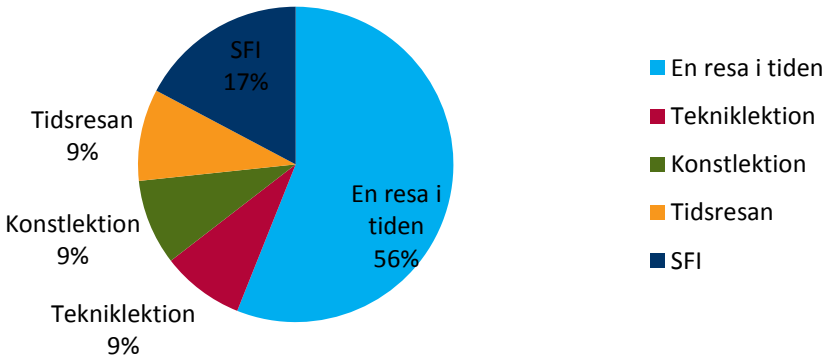
Vi har anordnat en brandövning för hela personalen. Museipersonalen har också gått en repetitionsutbildning i HLR (hjärtlungräddning). Vi har även gemensamt gått igenom museets nödutgångar och utrymningsvägar.

Efter medarbetarenkät 2015 har arbetet med en handlingsplan tagits fram där ett mål är att skapa en tydligare mötesstrukturer samt öka dialog – och påverkansgrad i gruppen.

Skolverksamheten

Även under 2015 har museets pedagogiska program erbjudits utan kostnad. Nedan visas i vilken utsträckning de olika skolprogrammen har bokats. Totalt genomfördes 149 visningar för skolklasser (169 st för år 2014). Jämfört med 2014 var det något färre elever som tog del av museets pedagogiska program under 2015.

Valda skolprogram under 2015



Spårvägsmuseet deltog i lärarmässan *Skola + museum =sant*, där 45 andra museer samt Kulturrådet m fl deltog.

Under året fortsatte satsningar på SFI och elever med olika typer av funktionsnedsättningar fortsätter. Utöver visningsverksamheten för skolor drev museet som vanligt visningsprogram för vuxna besökare. Antalet bokade visningar för vuxna uppgick till 35 st (inkl visningar för SFI samt TF).

Butik och produktutveckling

Butikens intäkter för 2015 blev 887,6 tkr mot budgeterade 850 tkr. Jämfört med 2014 är det ökning med ca 20 tkr. Kostnad för lageruttag för butiken uppgick till 563 tkr mot budgeterade 428 tkr. Museibutikens vinst blev således 324 tkr (notera att detta är exkl personal – och lokalkostnader kopplade till butiksverksamheten).

Museibutiken har under 2015 satsat extra på att ta fram butiksprodukter, som speglar museets samling. Exempelvis genom att återanvända och förnya, det mönster där Spårvägsmuseets vagnar illustreras i en vagnkavalkad. Affischer, muggar, ryggsäckar, pennfodral och andra produkter har i år fått det mönstret. Den produktkategori som sålt bäst under året är, som vanligt, *Leksaker*. Efter den kommer dock våra egna framtagna produkter som ligger under kategorin *Övrigt*. Modeller har även i år sålt bra.

Revisorer på TF fått har önskat att vi skall ”rensa” i butikslagret. Så genom att ha en lång reakampanj under året har försäljningen av böcker, som vi länge haft på lager, har vi minskat lagret. En rolig uppföljning vad gäller butikskategorin Böcker är att vi som komplement till ”Röda linjen” vi nu även fått böcker om Gröna linjen och Blå linjen ut till försäljning i butiken.



Ett urval av produkter i museibutikens sortiment.

Museibutiken har också deltagit vid ett flertal externa evenemang, tex Spårvagnens Dag i Alkärrhallen den 31/5. Vi har också sålt produkter i samband med evenemang på Lidingö, i Tensta samt på den årliga ”Hjulmarknaden”.

Kommunikation och sociala medier

Arbetet med att publicera material i museets webbkanaler fortsatte under 2015, om än i något mindre omfattning än tidigare år.

Vi har fortsatt med återkommande marknadsföring på det sk ”museiuppslaget” i dagspress. Vi har även affischerat på de sk ”kulturramarna”. Vi har regelbundet haft annonser i tidningar, ofta med barn – och familjer som målgrupp och vi har fått bra exponering av ”Barn i stan”.

Vi har låtit producera 4 st kortare filmer om museets verksamhet för publicering på webb och i sociala medier. Vi har även under 2015 haft möjlighet till notiser och redaktionellt utrymme på SL:s Metrosida.

I slutet av året uppmärksammades den framtida museiflytten i SR P4, DN samt Mitt i Södermalm.

Veteranverksamheten - våra rullande museer

Museet äger veteranfordon av olika slag. Den museala trafiken på spår med museiägda vagnar (Roslagsbanan, Saltsjöbanan, Djurgårdslinjen) ombesörjs av lokala stödföreningar. Museet driver busstrafiken i egen regi med stöd från museets vänförening.

Bussar

Vi har haft ett aktivt 2015 med våra veteranbussar. Under söndagar vår och höst körde vi med den populära veteranbussrundturen på linje 46 mellan museet och Norrmalmstorg. Vi har vidare deltagit med veteranbussar under ett antal aktiviteter:

- Gärdesloppet/Tunga rallyt 12/9
- Spårvagnens dag 31/5
- Adjö till linje 62 20/9
- Veterantrafik under höstlovet

Vi har försökt ha så många av våra veteranbussar som möjligt i körbart skick, men främst har vi trafikerat med dubbeldäckare, Capitol, Büssing samt Metropol. I år har vi också lagt ner mycket resurser på reparationer av bussarna. Museets ”förarklubb” har även haft regelbundna möten och arbetskvällar på museet med syftet att stötta museet med veteranbussverksamheten.

Museets vänförening har även, med gott resultat, besiktigat museets bogserbil från 1955, den sk ”Tjuren”, och detta fordon är numera en del av vår veteranflotta. Vi har också provkört den avställda Leyland Panther H34 med gott resultat.

Museets veteranbussar har figurerat i diverse film – och reklaminspelningar, tex i SVT Barnkanalen.



Veterantåg på lokalbanorna

Den spårburna veterantrafiken har som vanligt varit aktiv även under 2015. Roslagsbanans veterantågsförening har kört i vanlig omfattning. Återkommande evenemang är sommarkörningar samt luciatåg. Museitrafiken rullade under fem söndagar i augusti. Även ett antal abonnerade körningar har utförts.

Veterantågsföreningen på Saltsjöbanan har arbetat vidare med målet att kunna köra ett trevagnartåg i museal trafik. Föreningen har kört abonnerade körningar och museitrafik under vissa helgdagar sommartid.

Musealt tunnelbanetåg

Upprustningen av det museala tunnelbanetåget med C2/C3-vagnar slutfördes 2014 och arbetet med att kunna använda museitåget vid evenemang har fortsatt under året, dock utan större framgäng än så länge. Ett förslag kring tågets framtida användande har utarbetats av museet tillsammans med Sektion tunnelbana på TF. Ett föreslaget alternativ är att tåget skall kunna användas för uppvisning vid evenemang men inte köra persontransport på MTR:s trafiktillstånd.

Övrigt

Vi har under året haft ca 50 fakturerade kvällsbokningar. Ofta handlar det om företag och föreningar som tex bostadsrättsföreningar som hyr museet för möten och evenemang. Våra möteslokaer används också flitigt att TF-personal, och totalt har museet haft ca 130 lokalbokningar under 2015.

Vi har under hösten startat ett samarbete med etnologiska institutionen vid Stockholms Universitet och i december hade vi studenterna på plats på museet, där de under en vecka gjorde sitt insamlingsarbete av material från våra arkiv och intervjukällor.

Under hösten sjösattes vårt nya lokalvårdsavtal som upphandlades under året tillsammans med TF Administrativ service. COOR vann upphandlingen och tog över lokalvården från ISS. Det nya avtalet innebär tex mer frekvent städning på toaletterna, vilket besöksenkäten kunde påvisa ett behov av.

Museets säkerhetsansvarige har också upprättat en ny rutin med regelbundna kontroller av utrymningsvägar samt löpande kontroller i samband med vårt brandskyddsarbete – främst sett till att nödutgångsdörrar och elcentraler hålls fria. Det har genomförts en skyddsmiljörond på museet.

Museet har fortsatt som en part i samarbetet ”Barn och unga dokumenterar Citybanan”, tillsammans med Stadsmuseet och Trafikverket/Projekt Citybanan. Projektet syftar till att dokumentera bygget av Citybanan ur barns – och ungas perspektiv, parallellt med detta uppdateras museets utställning om Citybanan.

Museets lokaler användes vid Trafikförvaltningens julfest i december, då även flera av museets veteranbussar stod för transporter.

Det publika biblioteket har möblerats och en del av forna lokalen har blivit kontor. Under året har biblioteket öppnats upp igen med ändrade öppettider.

/Christoffer Sandahl, Stockholm 2016-02-12