Stockholms läns landsting

Landstingsrådsberedningen

SKRIVELSE
2015-04-22

LS 2015-0446

Landstingsstyrelsen

Avtal med staten om framtida nyttjande av pendeltågsstationer med mera

Föredragande landstingsråd: Kristoffer Tamsons

Ärendebeskrivning

Förslag till avtal mellan Stockholms läns landstings och staten, genom Trafikverket, rörande pendeltågsstationerna inom Stockholmsregionens pendeltågssystem.

Förslag till beslut

Landstingsrådsberedningen föreslår landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta

att godkänna avtalet om pendeltågsstationer mellan Svenska Staten genom Trafikverket och Stockholms läns landsting genom Trafiknämnden

att uppdra åt trafiknämnden att, inom ramen för gällande ansvars- och beslutsordning avseende landstingsverksamheternas investeringar, förvalta avtalet och träffa sådana tilläggsöverenskommelser rörande investeringar och drift som erfordras för avtalets förvaltning

att de reinvesteringar och investeringar som följer av avtalet ska prioriteras och rymmas inom beslutat investeringsutrymme för trafiknämnden.

Landstingsrådsberedningens motivering

Pendeltågstrafiken är en av stommarna i Stockholmsregionens kollektivtrafiknät. Med snabba, punktliga och pålitliga tåg knyts innerstaden ihop med krans- och ytterkommuner i ett kollektivtrafikssystem.

Sedan många år har pendeltågstrafiken i Stockholmsregionen varit föremål för flera från varandra, skilda övergripande överenskommelser och avtal. Avtalet som nu föreligger bedöms kunna räta upp förhållandet mellan

staten och Stockholms läns landsting, bland annat avseende framtida rättigheter och skyldigheter aktörerna emellan i olika frågor som har bäring på pendeltågstrafiken.

Avtalet som nu föreligger ska reglera historiska investeringar m.m. avseende stationerna, framtida nyttjanderätt och ansvar för förvaltning, framtida reinvesteringar och inversteringar samt organisation och förvaltning av relationen mellan avtalsparterna. Med detta avtal ges bland annat Stockholms läns landsting 35-årig nyttjanderätt till pendeltågsstationerna samtidigt som landstinget som en del i förvaltningsansvaret för pendeltågsstationerna blir skyldigt att besluta om, genomföra och bekosta nödvändiga reinvesteringar i syfte att upprätthålla stationsanläggningarnas skick och standard. Ansvarfördelningen för Stockholmsregionens viktiga pendeltågsstationer blir härigenom tydligare vilket är till gagn för hela regionen, dess kollektivtrafik och resenärerna som nyttjar den.

Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 13 april 2015
Avtal pendeltågsstationer mellan Svenska Staten genom Trafikverket och Stockholms läns landsting genom Trafiknämnden avseende nyttjande, förvaltning, drift och underhåll av pendeltågstationer i Stockholms län
Trafiknämndens protokollsutdrag den 12 mars 2015
Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 24 februari 2015

Torbjörn Rosdahl

Kristoffer Tamsons

Carl Rydingstam

Landstingsstyrelsens förvaltning
Landstingsdirektörens stab

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2015-04-13

LS 2015-0446

Landstingsstyrelsen

Ankom
Stockholms läns landsting
2015 -04- 14
Dnr LS 2015-0446
Rotel III

Avtal med staten om framtida nyttjande av pendeltågsstationer med mera

Ärendebeskrivning

Förslag till avtal mellan Stockholms läns landstings och staten, genom Trafikverket, rörande pendeltågsstationerna inom Stockholmsregionens pendeltågssystem.

Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 13 april 2015
Avtal pendeltågsstationer mellan Svenska Staten genom Trafikverket och Stockholms läns landsting genom Trafiknämnden avseende nyttjande, förvaltning, drift och underhåll av pendeltågstationer i Stockholms län
Trafiknämndens protokollsutdrag den 12 mars 2015
Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 24 februari 2015

Förslag till beslut

Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta

att godkänna avtalet om pendeltågsstationer mellan Svenska Staten genom Trafikverket och Stockholms läns landsting genom Trafiknämnden

att uppdra åt trafiknämnden att, inom ramen för gällande ansvars- och beslutsordning avseende landstingsverksamheternas investeringar, förvalta avtalet och träffa sådana tilläggsöverenskommelser rörande investeringar och drift som erfordras för avtalets förvaltning

att de reinvesteringar och investeringar som följer av avtalet ska prioriteras och rymmas inom beslutat investeringsutrymme för trafiknämnden.

Förvaltningens förslag och motivering

Sammanfattning
Staten och Stockholms läns landsting har sedan en tid förhandlat om ett nytt avtal rörande pendeltågsstationer. Avtalet reglerar bland annat investeringar och nyttjanderätt. Stockholms läns landsting erhåller genom

avtalet bland annat en 35-årig nyttjanderätt till stationerna. I detta ärende föreslås att landstingsfullmäktige godkänner avtalet.

Bakgrund
Pendeltågstrafiken inom Stockholmsregionen har sedan lång tid tillbaka varit föremål för skilda övergripande överenskommelser mellan staten och Stockholms läns landsting. Det senaste övergripande avtalet träffades år 1995. Därtill finns anslutande avtal, varav det största är hänförligt till Citybanan.

En bärande princip i avtalsrelationen är att staten finansierar utbyggnaden av infrastrukturen medan landstinget betalar kapitalkostnader, drift och underhåll för pendeltågstrafikens infrastruktur. Detta medför att staten vid avtalens upphörande ska ersätta landstinget för "kvarstående nytta" av den av landstinget betalda egendomen samt att landstinget förutsätts ha ensamrätt att bedriva pendeltågstrafiken.

Staten och Stockholms läns landsting har sedan en tid förhandlat om ett nytt avtal som ska reglera historiska investeringar med mera avseende stationerna. Det handlar också om framtida nyttjanderätt, ansvar för förvaltning, framtida reinvesteringar och investeringar, samt organisation och förvaltning av relationen mellan avtalsparterna.

Trafiknämnden fattade den 12 mars 2015, TN 2015-0377, beslut om att föreslå landstingsstyrelsen att föreslå landstingsfullmäktige att godkänna avtalet om pendeltågsstationer mellan Stockholms läns landsting och staten. Vidare föreslogs också att landstingsfullmäktige ska uppdra åt trafiknämnden att, inom ramen för gällande ansvars- och beslutsordning avseende landstingsverksamheternas investeringar, förvalta avtalet och träffa sådana tilläggsöverenskommelser rörande investeringar och drift som erfordras för avtalets förvaltning.

Överväganden
Innehållet i avtalet mellan trafikförvaltningen och Trafikverket innebär bland annat att Stockholms läns landsting erhåller en 35-årig nyttjanderätt till stationerna. Om avtalet inte sägs upp, löper tioåriga förlängningsperioder. Ingen särskild ersättning utgår för nyttjanderätten. Nyttjanderätten innefattar rätt till andrahandsupplåtelser, exempelvis till kiosker och annan resenärsservice. Trafikverket lägger därtill 93 600 000 kr till AB Storstockholms Lokaltrafik senast tio dagar efter ikraftträdande av avtalet.

Avtalets ikraftträdande är villkorat av det godkänns av landstingsfullmäktige samt Trafikverkets styrelse. Det nya avtalet innebär att tidigare överenskommelser mellan parterna avseende de frågor som omfattas av avtalet är slutligt reglerade. Landstinget har erhållit full och slutlig kompensation för sina tidigare, det vill säga före ingående av avtalet, gjorda investeringar i utrustning och infrastruktur i pendeltågsstationerna. Vissa tidigare överenskommelser omfattas inte av avtalet, såsom Citybanan, station Vega och ansvaret för trafikinformation.

I avtalet görs gränsdragningar för nyttjanderätten och för förvaltningsansvaret. Landstinget har det mer omfattande förvaltningsansvaret men får ingen särskild ersättning för det. Som huvudregel följer förvaltnings- och investeringsansvaret nyttjanderättens omfattning. En "typstation" utgör utgångspunkten för gränsdragningen, som sedan inom ramen för en gemensam förvaltningsgrupp ska kompletteras med stationsspecifika gränsdragningslistor. Landstinget ska som en del av förvaltningsansvaret äga rätt och skyldighet att besluta om, genomföra och bekosta nödvändiga reinvesteringar i syfte att upprätthålla stationsanläggningarnas skick och standard såsom dokumenterat vid besiktningen som genomförts vid ingående av avtalet, så kallade reinvesteringar.

Övriga nödvändiga investeringar i stationsanläggningarna får följas av landstinget först efter överenskommelse mellan parterna. Om Trafikverket skulle neka till en av landstinget föreslagen investering kan landstinget ändå genomföra investeringen, men bär då hela kostnaden. Landstinget har rätt att gentemot tredje man ta ut stationsavgifter för täckande av faktiska driftskostnader för stationsanläggningarna.

Avtalet har till viss del utformats som en principöverenskommelse och vissa frågor skjuts medvetet på framtiden. Det handlar bland annat om investeringar i uppställningsspår, eventuell fastighetsreglering för de av landstinget ägda stationsanläggningar, stationer som delvis ägs av tredje man, vissa förvaltningsområden med mera. Lojalitetsplikt föreligger för parterna att vid oväntade förändringar av förutsättningarna för avtalet anpassa avtalet utifrån dessa.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Som det framgår av avtalet utbetalar Trafikverket ett engångsbelopp om 93,6 miljoner kronor som en full och slutlig kompensation för tidigare gjorda investeringar i utrustning och infrastruktur i pendeltågsstationerna. Beloppet har beaktats i 2014 års bokslut.

Avtalet medför även investeringsansvar och skyldighet för landstinget att besluta om, genomföra och bekosta nödvändiga reinvesteringar utifrån vad som anges i avtalet om "typstation" och besiktning av status och skick på stationerna. Omfattningen och medelsbehovet avseende reinvesteringarna preciseras inte i avtalet eftersom besiktningen sker först vid ingående av avtalet. De investeringar och reinvesteringar som eventuellt tillkommer till följd av detta avtal ska prioriteras och rymmas inom beslutat investeringsutrymme för trafiknämnden.

Miljökonsekvenser av beslutet

I enlighet med landstingets Miljöpolitiska program 2012-2016 har hänsyn till miljön beaktats och slutsatsen är att det inte är relevant med en miljökonsekvensbedömning i detta ärende.

Toivo Heinsoo
Landstingsdirektör

AVTAL PENDELTÅGSTATIONER

Svenska Staten genom Trafikverket

och

Stockholms läns landsting genom Trafiknämnden

Avseende nyttjande, förvaltning, drift och underhåll av pendeltågstationer i Stockholms län

MANNHEIMER SWARTLING
WWW.MANNHEIMERSWARTLING.SE

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. BAKGRUND 1
2. DEFINITIONER OCH BILAGOR 3
3. PENDELTÅGSTRAFIKEN OCH PENDELTÅGSSTATIONERNA 4
4. REGLERING AV TIDIGARE AVTAL/ÖVERENSKOMMELSER 5
5. UPPLÅTELSE AV NYTTJANDERÄTT 5
6. FÖRVALTNING, DRIFT OCH UNDERHÅLL M.M. 8
7. ÖVERLÅTELSE OCH UPPLÅTELSE I ANDRA HAND 11
8. AVGIFTER OCH ERSÄTTNING 11
9. FÖRVALTNINGSORGANISATION OCH ÄNDRINGSHANTERING 12
10. AVTALSTID OCH UPPSÄGNING 14
11. PÅFÖLJDER VID BRISTANDE FULLGÖRELSE AV AVTALET 16
12. AVTALETS IKRAFTTRÄDANDE 17
13. ÄNDRINGAR OCH TILLÄGG 17
14. MEDDELANDEN 17
15. BESTÄMMELSES OGILTIGHET 18
16. TILLÄMPLIG LAG OCH TVISTELÖSNING 18

BILAGOR

BILAGA 3.1.2	Stationsförteckning m.m.
BILAGA 5.1.1	Beskrivning av typstation samt avgränsning av järnvägsanläggning
BILAGA 6.1.3	Gränsdragningslista utvisande gränssnitt per Stationsanläggning
BILAGA 9.2	Organisation

Detta avtal ("**Avtalet**") har denna dag träffats mellan:

(1) **SVENSKA STATEN** genom **TRAFIKVERKET**, org.nr 202100-6297, med adress 781 89 Borlänge, ("**Trafikverket**"), och

(2) **STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING** genom **TRAFIKNÄMNDEN**, org.nr 232100-0016, med adress Lindhagensgatan 100, 112 18 Stockholm, ("**SLL**").

SLL och Trafikverket benämns i det följande gemensamt "**Parterna**", och enskilt "**Part**". Övriga definierade begrepp har den betydelse som anges i avsnitt 2.

1. BAKGRUND

1.1 Beskrivning av Parterna

1.1.1 Trafikverkets uppdrag är att, med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv, ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen avseende alla trafikslag i Sverige, däribland pendeltågstrafiken i Stockholms län. Trafikverkets uppdrag omfattar, såvitt avser stationsmiljöer i anslutning till spårsystem för järnväg, ett ansvar att utveckla och förvalta spår, plattformar och plattformsförbindelser som för resenären till och från tåget.

1.1.2 SLL är regional trafikmyndighet för Stockholms län och har det övergripande ansvaret för att Stockholms läns invånare och besökare har en väl utbyggd, lättillgänglig och pålitlig kollektivtrafik. SLL driver, genom ABSL, bland annat pendeltågstrafiken i Stockholms län. Vissa av de funktioner som SLL ansvarar för utförs av ABSL som även, före ingående av Avtalet, har gjort investeringar i egendom i Pendeltågsstationerna och äger samt förvaltar sådan egendom.

1.2 Bakgrund till Avtalet

1.2.1 Parterna har sedan tidigare ingått avtal avseende bland annat SLL:s tillgång till och nyttjande av pendeltågstationerna i Stockholms län genom (i) avtal tecknat 24 april 1984, (ii) ändring av avtal från 24 april 1984 tecknat 13 september 1995, samt (iii) "avtal om ändring av avtal mellan SJ och SL av den 24 april 1984" undertecknat 23 oktober 1995 (hädanefter "**95 års Avtal**").

1.2.2 Inom ramen för tidigare överenskommelser och samarbete har SLL genom ABSL, i syfte att värna om resenärsintresset, genomfört och bekostat investeringar i egendom och utrustning i pendeltågstationerna i Stockholms län. Parterna har genom tidigare överenskommelser lagt fast principer som ska gälla för hantering och slutlig kostnadsfördelning avseende sådana investeringar.

1.2.3 I 95 års Avtal överenskommes bland annat att Trafikverket, vid upphörande av SLL:s nyttjanderätt till pendeltågsstationerna som inträffar vid upphörande av 95 års Avtal, ska erlägga ersättning till SLL för kvarstående nytta avseende de investeringar som SLL har varit med och finansierat i fasta anläggningar ägda av Trafikverket.

1.2.4 För undvikande av tvivel, och med hänvisning till avsnitt 7.1 nedan, har SLL rätt att upplåta rättigheter och skyldigheter enligt detta Avtal till ABSL. Hänvisningar till SLL i detta Avtal ska, i förekommande fall, anses innebära en hänvisning till ABSL.

1.3 Syftet med Avtalet

1.3.1 Mot bakgrund av:

(a) den omfattande och komplexa materia som de samlade järnvägsanläggningarna för pendeltågstrafiken i Stockholms län (inklusive pendeltågsstationerna) och förvaltningen av dessa utgör,

(b) de tidigare överenskommelser som Parterna träffat enligt ovan och den tid som förflutit sedan vissa av dessa träffats och de omstruktureringar som skett avseende berörda aktörer, samt

(c) Parternas roller och nuvarande och kommande verksamhetsinriktning,

ser Parterna ett behov av att genom Avtalet klargöra ett antal frågor rörande tidigare och nuvarande ägande- och nyttjanderätt till pendeltågsstationerna, samt det framtida ansvaret för förvaltning av pendeltågsstationerna och därtill ansvar för kommande investeringar och reinvesteringar i pendeltågsstationerna.

1.3.2 Mot ovanstående bakgrund är syftet med Avtalet:

(a) att slutligt reglera historiska investeringar och återbetalning av tidigare erlagda kapitalkostnader och andra mellanhavanden mellan Parterna avseende pendeltågsstationerna (med de undantag som i förekommande fall uttryckligen anges i Avtalet);

(b) att etablera fungerande samarbetsformer inför framtiden med tydliga gränsdragningar avseende respektive Parts rättigheter och ansvar; samt

(c) att etablera principer för kostnads- och ansvarsfördelning avseende framtida investeringar och reinvesteringar som görs avseende Stationsanläggningarna.

1.4 Avtalets karaktär av principöverenskommelse

1.4.1 Parterna är införstådda med att detta Avtal i vissa delar har karaktären av en principöverenskommelse som efter ingående av detta Avtal kommer att ytterligare detaljeras baserat på de principer som anges i Avtalet.

1.4.2 Parterna åtar sig i förhållande till varandra att lojalt och i god anda samverka för att infria Parternas avsikt vid ingående av detta Avtal. Detta innefattar att Parterna ska vidta sådana åtgärder, utfärda sådana handlingar (inklusive, vid behov, tilläggsavtal) och eftersträva att erhålla sådana samtycken från tredje man som erfordras för att uppnå vad som anges i detta Avtal. Parterna är införstådda med att detta är en central princip i Avtalet.

1.4.3 Parterna är vidare införstådda med att Avtalets långa avtalstid innebär att det kan uppkomma förändrade förhållanden som innebär att Avtalet behöver justeras och/eller modifieras även om sådana förändrade förhållanden inte leder till de konsekvenser som hänvisas till i avsnitt 1.5, t.ex. vid ändrad lagstiftning. Parterna ska inom ramen för den löpande förvaltningen av Avtalet beakta sådana förändrade förhållanden och vid behov uppdatera/anpassa Avtalet för att beakta dessa.

1.5 Väsentlig förändring av förutsättningarna för Avtalet

För det fall förutsättningarna för Avtalet eller Parternas samarbete enligt Avtalet i väsentlig omfattning skulle förändras under avtalstiden till följd av beslut eller ingrepp från offentlig myndighet, eller annan omständighet som ingendera Part råder över eller hade kunnat förutse vid Avtalets ingående, dvs. fundamentala förutsättningar för Avtalet rubbas, ska Parterna i god anda förhandla om en eventuell ändring av, eller tillägg till, detta Avtal för att återspegla de förändrade förutsättningarna utan att Part till följd av sådana ändringar av, eller tillägg till, Avtalet gynnas eller missgynnas till följd därav, såväl vad avser kostnadsfördelning Parterna emellan, nytta och åtaganden som Part har enligt Avtalet. Parterna ska vid sådana förhandlingar så långt som detta är möjligt beakta syftet och intentionerna med detta Avtal.

2. DEFINITIONER OCH BILAGOR

2.1 Definitioner

Nedanstående definierade begrepp har följande betydelse i Avtalet såvida inte annat uttryckligen framgår av Avtalet.

"**ABSL**" avser AB Storstockholms Lokaltrafik, org.nr 556013-0683 samt, i förekommande fall, dess dotterbolag.

"**95 års Avtal**" har den betydelse som anges i avsnitt 1.2.1 ovan.

"**Förvaltning(en)**" har den betydelse som anges i avsnitt 6.1.1 nedan.

"**Investeringar**" har den betydelse som anges i avsnitt 6.2.1.2 nedan.

"**Pendeltågstationer**" avser de pendeltågsstationer som hänvisas till i avsnitt 3.1.2 nedan.

"**Förvaltningsgruppen**" har den betydelse som anges i avsnitt 9.1.1 nedan.

"**Reinvesteringar**" har den betydelse som anges i avsnitt 6.2.1.1 nedan.

"**Stationsanläggningarna**" avser den del av Pendeltågsstationerna där SLL ska svara för förvaltning, drift och underhåll, enligt avgränsning i Bilaga 5.1.1 till Avtalet, och som enligt Avtalet upplåtes till nyttjande för SLL.

"**Styrgruppen**" har den betydelse som anges i avsnitt 9.2.2.1 nedan.

2.2 Bilagor till Avtalet

2.2.1 Detta Avtal utgörs av detta huvuddokument och följande bilagor:

Bilaga 3.1.2	Stationsförteckning m.m.
Bilaga 5.1.1	Beskrivning av typstation samt avgränsning av järnvägsanläggning
Bilaga 6.1.3	Gränsdragningslista utvisande gränssnitt per Stationsanläggning
Bilaga 9.2	Organisation

2.2.2 Vid motstridighet mellan vad som anges i Avtalet och dess bilagor ska vad som anges i Avtalet (dvs. detta dokument) äga företräde.

3. PENDELTÅGSTRAFIKEN OCH PENDELTÅGSSTATIONERNA

3.1 Pendeltågstrafiken

3.1.1 SLL driver för närvarande pendeltågstrafik på följande järnvägslinjer:

Linje 35: Bålsta – Kungsängen – Stockholm – Västerhaninge – Nynäshamn;

Linje 36: Märsta – Stockholm – Södertälje;

Linje 37: Södertälje – Järna – Gnesta; och

Linje 38: Arlanda – Stockholm – Älvsjö – Tumba.

3.1.2 Samtliga pendeltågsstationer på ovanstående järnvägslinjer redovisas i Bilaga 3.1.2 till Avtalet, "**Pendeltågsstationerna**", vilket begrepp dock under Avtalets giltighetstid kan modifieras till följd av stängning/omlokalisering av viss Pendeltågsstation (t.ex. Karlberg station i samband med Citybanans öppnande) respektive till följd av öppnande av nya stationer. I sådana situationer ska Bilaga 3.1.2 till Avtalet justeras för att avspegla detta förhållande. Den Förvaltningsgrupp som ska utses mellan Parterna enligt avsnitt 9.2 ska bland annat ha till uppgift att uppdatera Bilaga 3.1.2 inför det datum då SLL:s nyttjanderätt, SLL:s ansvar för förvaltning, drift och underhåll av Stationsanläggningarna och därtill relaterade villkor ska påbörjas enligt avsnitt 12.1.3.

3.1.3 Infrastrukturen som nyttjas för pendeltågstrafiken ägs av Trafikverket med undantag för sådan egendom och/eller infrastruktur inom Pendeltågsstationerna och/eller Stationsanläggningarna som ägs av SLL eller tredje man (se Bilaga 3.1.2). SLL:s rätt till nyttjande av Trafikverket ägd spårinfrastruktur m.m. för pendeltågstrafiken (dvs. de delar som inte ingår i Stationsanläggningarna) hanteras i separat trafikeringsavtal (TRAV) mellan Trafikverket och SLL.

3.1.4 I och med Citybanans öppnande kommer pendeltågstrafiken i Stockholm att utökas. De konsekvenser som detta medför för Pendeltågsstationerna medför en justering av Avtalet, se avsnitt 5.1.2 nedan.

3.2 Pendeltågsstationerna – äganderätt, nyttjanderätt och förvaltningsansvar

3.2.1 Till följd av investeringar som SLL svarat för (se avsnitt 1.2) äger SLL för närvarande viss utrustning och egendom inom Stationsanläggningarna på Pendeltågsstationerna. Såvida inte annat uttryckligen anges i Avtalet ska ingående av Avtalet inte medföra någon förändring av äganderätten till sådan utrustning och egendom.

3.2.2 Som anges i avsnitt 1.2, och som följer av tidigare överenskommelser åtnjuter SLL för närvarande nyttjanderätt till Stationsanläggningarna och svarar för drift och vidmakthållande av Pendeltågsstationerna enligt de villkor som anges i tidigare överenskommelser.

4. REGLERING AV TIDIGARE AVTAL/ÖVERENSKOMMELSER

4.1 Genom ingående av Avtalet avses tidigare överenskommelser mellan Parterna avseende de frågor som omfattas av Avtalet att slutligt regleras.

4.2 Som en följd av detta ska Trafikverket - utöver ingående av Avtalet varigenom nyttjanderätt upplåts till SLL – som full och slutlig kompensation genom återbetalning av tidigare erlagda kapitalkostnader för SLL:s tidigare finansiering, dvs. innan ingående av Avtalet, av investeringar i utrustning och infrastruktur i Pendeltågsstationerna erlägga 93 600 000 kr till ABSL senast tio (10) dagar efter ikraftträdande av Avtalet. Sådan överföring ska ske till ABSL:s bankkonto 8901-1 903 433 100-0 i Swedbank.

4.3 För det fall inte annat uttryckligen har angivits i Avtalet (se avsnitt 6.2.2), eller uttryckligen undantagits i avsnitt 4.4 nedan, ska samtliga mellan Parterna ingångna historiska avtal, inklusive 95 års Avtal, avseende nyttjande, investeringar, förvaltning, drift och underhåll av Pendeltågsstationerna upphöra i sin helhet med verkan från ikraftträdande av Avtalet och helt ersättas av Avtalet. Detta är villkorat av att ersättning erläggs enligt avsnitt 4.2.

4.4 Oaktat vad som angetts under avsnitt 4.3 ovan ska, för undvikande av tvivel, tidigare ingångna avtal i förhållande till följande områden ligga utanför ovanstående uppgörelse och inte omfattas av Avtalet:

(a) Citybanan (inklusive avtal och andra frågor rörande kapacitetsutnyttjande);

(b) Trafikinformation; och

(c) Vega.

4.5 Som en följd av och villkorat av det ovanstående avsäger sig respektive Part rätten att med hänvisning till tidigare avtal och överenskommelser framställa krav mot andra Parten avseende tidigare gjorda investeringar avseende Pendeltågsstationerna. Part ska inte heller i övrigt ha rätt till någon ersättning från den andre Parten av vad slag vara må i den mån hänförligt till investeringar i Pendeltågsstationerna och/eller förvaltning och vidmakthållande av Pendeltågsstationerna intill dagen för ikraftträdande av Avtalet.

4.6 För undvikande av tvivel omfattas tidigare investeringar i järnvägsanläggningar som SLL vidtagit i förhållande till Pendeltågsstationer vilka inte ägs av Trafikverket inte av Avtalet.

5. UPPLÅTELSE AV NYTTJANDERÄTT

5.1 Upplåtelse av nyttjanderätt till Trafikverkets Pendeltågstationer

5.1.1 Trafikverket upplåter genom ingående av Avtalet till SLL nyttjanderätt till Stationsanläggningarna på samtliga av Trafikverket ägda eller på annat sätt nyttjade Pendeltågstationer, vilka anges i Bilaga 3.1.2. Nyttjanderättens omfattning klargörs ytterligare i Bilaga 5.1.1 där nyttjanderättens avgränsning mot järnvägsanläggningar på respektive Pendeltågsstation redovisats i förhållande till en "typstation" som bedöms vara representativ för samtliga Pendeltågsstationer. Det noteras dock särskilt att det teknikrum som finns beläget inom respektive Stationsanläggning, och som nyttjas av Trafikverket, inte ska ingå i upplåtelsen enligt detta avsnitt 5.1.1, vilket även särskilt angivits i Bilaga 5.1.1.

5.1.2 Upplåtelsen av nyttjanderätt enligt punkten 5.1.1 ska under Avtalets giltighetstid anpassas på så vis att upplåtelsen ska omfatta Stationsanläggning inom Pendeltågsstationer vilka från tid till annan ägs eller på annat sätt nyttjas av Trafikverket (se även avsnitt 3.1). Som exempel omfattas Karlberg station av upplåtelsen enligt avsnitt 5.1.1 fram till och med dess trafikering av Karlberg station upphör till följd av Citybanans öppnande (varefter Avtalet upphör att gälla för Karlberg station), men motsvarande princip gäller även som utgångspunkt vid öppnande av nya Pendeltågsstationer. Vid stängning av Karlberg station ska egendom och utrustning som är installerad eller lokaliserad på Karlberg station övergå till Trafikverket enligt samma principer som anges i avsnitt 10.4.6, varvid det dock noteras att SLL inte har något ansvar för hantering av sådan egendom och utrustning. Avseende för SLL verksamhetsanknuten utrustning och egendom åligger det SLL att avhämta sådan egendom inom tolv (12) månader från det Avtalet upphört att gälla i förhållande till Karlberg station. I annat fall tillfaller sådan egendom Trafikverket i enlighet med samma principer som anges i avsnitt 10.4.7. Vad som framgår ovan av detta avsnitt 5.1.2 ska äga tillämpning med vederbörliga anpassningar på en eventuell avveckling/stängning av de delar av Centralstationen som ägs av Trafikverket i samband med Citybanans öppnande.

5.1.3 Nyttjanderätten enligt avsnitt 5.1.1 ovan är icke-exklusiv i den bemärkelsen att det åligger SLL att tillse att samtliga trafikoperatörer, och dess resenärer, ska kunna få tillgång till Stationsanläggningarna på konkurrensneutrala och icke-diskriminerande villkor. Vad som ska anses med konkurrensneutrala och icke-diskriminerande villkor ska i första hand följa vid var tid gällande lagstiftning, dock ska Parterna gemensamt och i möjligaste mån utarbeta riktlinjer för vad som ska anses utgöra konkurrensneutrala och icke-diskriminerande villkor med hänsyn till aktuellt tågläge m.m. i syfte att samsyn mellan Parterna ska föreligga i denna fråga. Kommande praxis och riktlinjer från tillsynsmyndigheter ska även beaktas i detta avseende.

5.2 Stationsanläggningarnas skick

5.2.1 Stationsanläggningarna upplåtes i befintligt skick per dagen för ingående av Avtalet. Såvida inte sådana åtgärder omfattas av SLL:s löpande förvaltningsansvar såsom beskrivet i avsnitt 6.1.1 och 6.2.1.1 har SLL inte något ansvar att vidta statusförhöjande åtgärder avseende Stationsanläggningarna för det fall det föreligger eventuella fel och brister i Stationsanläggningarna vid ingående av Avtalet.

5.2.2 I samband med att Avtalet träder i kraft ska en besiktning av samtliga Stationsanläggningar ske på det sätt och i den omfattning som Parterna enas om (vilket, om Parterna enas om det, kan baseras på existerande underlag, såsom funktions- och objektsbeskrivningar). För det fall detta påkallas av någon av Parterna ska en oberoende besiktningsman utses av Parterna gemensamt. Kostnaden för en oberoende besiktningsman ska delas lika mellan Parterna. Vid besiktningen ska på övergripande nivå fastställas funktioner och objekt för respektive Stationsanläggning samt skick för respektive Stationsanläggning. Besiktningen ska dokumenteras i en handling vars utformning Parterna ska enas om och som justeras av båda Parter för att anses godkänd.

5.2.3 För det fall upplåtelsen av nyttjanderätt utökas till att avse ytterligare Stationsanläggning(ar) ska motsvarande besiktning göras vid SLL:s tillträde till sådan(a) tillkommande Stationsanläggning(ar). Se dock vad som anges i avsnitt 10.4.4.

5.3 Uppställningsspår

Samtliga tidigare av SLL gjorda investeringar avseende uppställningsspår för pendeltågstrafiken ska omfattas av överenskommelsen i avsnitt 4 ovan. Den

Förvaltningsgrupp som ska utses mellan Parterna enligt avsnitt 9.1 ska bland annat ha till uppgift att reda ut ägandefrågan till uppställningsspåren samt vilken part som är och/eller ska vara infrastrukturförvaltare avseende uppställningsspåren.

5.4 Förhållande till övriga nyttjanderättshavare inom Stationsanläggningarna

5.4.1 Kommersiella hyresavtal och andra kommersiella upplåtelser

5.4.1.1 SLL upplåter för närvarande, och ska även i fortsättningen äga rätt att upplåta (se avsnitt 7.1), yta inom Stationsanläggningarna i andra hand till sådana verksamheter som direkt sammanhänger med kollektivtrafikverksamheten som bedrivs inom Stationsanläggningarna eller som tillhandahåller service till kollektivtrafiktrafikanterna, såsom upplåtelse av reklamyta, yta för varuautomater, kiosker m.m.

5.4.1.2 SLL ska i förhållande till Trafikverket svara för samtliga åtaganden som åligger en fastighetsägare i egenskap av hyresvärd enligt 12 kap Jordabalken (1970:994). Det innebär bland annat att SLL ska vara ansvarig för att tillse att det i nyttjanderättsavtal och/eller hyresavtal med andrahandshyresgäster intas en bestämmelse att det ska vara andrahandshyresgästens ansvar att se till att lokalen/ytan är i fullt brukbart skick för det avtalade och avsedda ändamålet samt att ordna de tillstånd som behövs för att lokalen/ytan ska få användas för avtalat och avsett ändamål. För det fall Trafikverket i egenskap av fastighetsägare åläggs kostnader till följd av att en andrahandshyresgäst bedrivit verksamhet utan erforderligt tillstånd, eller av någon annan anledning åläggs kostnader till följd av en andrahandshyresgästs verksamhet inom Stationsanläggningarna, ska SLL ersätta Trafikverket för sådana kostnader. Dock ska sådan ersättningsskyldighet för SLL inte föreligga för det fall Trafikverket åläggs sådana kostnader till följd av vållande från Trafikverkets sida eller till följd av Trafikverkets egna bristande förvaltning (se avsnitt 6.1.2).

5.4.2 Servitut och andra nyttjanderätter

5.4.2.1 Den Förvaltningsgrupp som ska utses mellan Parterna enligt avsnitt 9.1 ska bland annat ha till uppgift att gå igenom respektive Pendeltågsstation i syfte att identifiera och dokumentera samtliga på Pendeltågsstationerna gällande servitut och nyttjanderätter vilka ingåtts med tredje man.

5.4.2.2 För det fall upplåtelsen enligt avsnitt 5.1.1 ovan helt eller delvis inkräktar på servitut och/eller nyttjanderätt vilken med giltig verkan innehas av tredje man ska upplåtelsen enligt Avtalet sakna verkan i motsvarande del. Parterna ska dock i sådant fall i god anda verka för att vidta sådana åtgärder och erhålla sådana samtycken som erfordras för att Parternas avsikt med Avtalet ska infrias, inklusive att nyttjanderätten som anges i Avtalet inte ska begränsas.

5.5 Av SLL ägda Stationsanläggningar

5.5.1 Såsom framgår, och i den omfattning som framgår, av Bilaga 3.1.2 äger SLL Stationsanläggningarna (byggnad på ofri grund) på följande pendeltågstationer: Bro, Bålsta, Gröndalsviken och Årstaberg. I och med att SLL äger dessa Stationsanläggningar, vilka således som en konsekvens därav inte inkluderas i nyttjanderättsupplåtelsen enligt avsnitt 5.1.1, ska SLL svara för all förvaltning, drift, underhåll och investeringar i förhållande till dessa stationer. Dock ska Trafikverket svara för förvaltning, drift, underhåll och investeringar inom spårområdet på dessa stationer (inkluderande spåren och för spåren bärande konstruktioner) enligt avgränsning i Bilaga 5.1.1 i tillämpliga delar. Trafikverkets ansvar omfattar även förvaltning, drift och underhåll av plattformstak samt snöröjning och

halkbekämpning av plattformarna i enlighet med Bilaga 5.1.1. Vad avser tyngre underhåll samt investeringar i plattformstaken ska avsnitt 6.2.1 gälla i tillämpliga delar. Efter ingående av Avtalet ska Parterna dokumentera SLL:s existerande rätt att nyttja Trafikverkets mark för dessa Stationsanläggningar, vilket ska ske i form av kostnadsfria arrendeavtal som har samma löptid som Avtalet. Det noteras även att SLL äger det gamla stationshuset i anslutning till pendeltågsstationen Södertälje Hamn, vilket, för undvikande av tvivel, inte ska omfattas av detta Avtal.

5.5.2 Parterna ska i god anda förhandla om hantering avseende Stationsanläggningarna Bro, Bålsta, Gröndalsviken och Årstaberg för det fall Avtalet upphör. För det fall Parterna vid Avtalets upphörande inte enats om hantering ska SLL fortsatt kvarbli som ägare till dessa Stationsanläggningar, med fortsatt rätt att förlänga de arrendeavtal som hänvisas till i detta avsnitt. Parterna ska dock i en sådan situation snarast och i god anda söka reglera frågor hänförliga till sådana Stationsanläggningar.

5.5.3 Som underlag för den förhandling som hänvisas till i avsnitt 5.5.2 är det Parternas avsikt att undersöka möjligheterna att genom fastighetsreglering (klyvning), och/eller överlåtelse, överföra berörd del av respektive fastighet för i avsnitt 5.5.1 uppräknade pendeltågsstationer till SLL. För det fall fastighetsreglering genomförs ska SLL stå för förrättningskostnaderna.

5.6 Pendeltågsstationer som till viss del ägs av tredje man

Nyttjanderättsupplåtelsen enligt avsnitt 5.1.1 omfattar, för undvikande av tvivel, inte Stationsanläggningar eller delar därav i den utsträckning dessa ägs av tredje man.

6. FÖRVALTNING, DRIFT OCH UNDERHÅLL M.M.

6.1 Löpande förvaltning, drift och underhåll

6.1.1 SLL ska, i syfte att tillhandahålla en god resenärsmiljö för sina resenärer, ansvara för och bekosta löpande förvaltning, drift och underhåll av de Stationsanläggningar avseende vilka nyttjanderätt upplåts enligt avsnitt 5.1, inklusive samtliga däri ingående förvaltningsobjekt, såsom hissar, rulltrappor etc. i enlighet med den översiktliga gränsdragningen och beskrivningen i Bilaga 5.1.1 till Avtalet (”**Förvaltning(en)**”). Som en övergripande princip följer omfattningen av Förvaltningen omfattningen av nyttjanderätten, vilket även innebär att omfattningen av Förvaltningen justeras vid t.ex. stängning av Karlberg station till följd av Citybanans öppnande eller till följd av öppnande av nya Pendeltågsstationer.

6.1.2 För undvikande av tvivel ansvarar Trafikverket för och bekostar löpande förvaltning, drift och underhåll, reinvesteringar och investeringar avseende de delar av Pendeltågsstationerna som inte omfattas av SLL:s ansvar för Förvaltningen enligt avsnitt 6.1.1 ovan. Trafikverkets förvaltning som omnämns i detta avsnitt ska fullgöras på ett sätt som inte negativt inverkar på den nyttjanderätt som SLL erhåller genom Avtalet samt på ett sätt som, i skälig omfattning, säkerställer att resenärsupplevelsen inte påverkas negativt (genom exempelvis klottersanering av vid Stationsanläggningarna intilliggande bullerplank). Därtill ska Trafikverket inför och i samband med arbeten och åtgärder som följer av Trafikverkets förvaltning informera SLL och samråda med SLL för att säkerställa att den negativa påverkan för t.ex. hyresgäster i kommersiella lokaler i Stationsanläggningarna (se avsnitt 5.4.1) som kan uppkomma till följd av detta begränsas i skälig omfattning.

6.1.3 Den närmare gränsdragningen och ansvarsfördelningen som ska gälla mellan Parterna på respektive Pendeltågstation avses att arbetas fram i god anda av den Förvaltningsgrupp som ska tillsättas enligt avsnitt 9.1 nedan. Förvaltningsansvaret inom respektive Pendeltågsstation ska noga dokumenteras i gränsdragningslistor vilka ska upprättas för respektive Pendeltågsstation i huvudsak baserat på den exempelgränsdragningslista som bifogats Avtalet som Bilaga 6.1.3, men med de nödvändiga justeringar och anpassningar som gör sig gällande för respektive Pendeltågsstation.

6.2 Investeringar och Reinvesteringar

6.2.1 Ansvars- och kostnadsfördelning

6.2.1.1 SLL ska som en del av Förvaltningen äga rätt och skyldighet att besluta om, genomföra och bekosta (dock med undantag för vad som anges i avsnitt 6.3) på Stationsanläggningarna nödvändiga reinvesteringar i syfte att upprätthålla Stationsanläggningarnas skick och standard såsom dokumenterat vid besiktningen som genomförts vid ingående av Avtalet, (”**Reinvesteringar**”).

6.2.1.2 Avseende övriga nödvändiga investeringar i Stationsanläggningarna innebärande (i) investeringar i sekundära entréer och liknande åtgärder som medför en funktionsförändring i Stationsanläggning och därmed inte utgör Reinvesteringar; (ii) ingrepp i Stationsanläggningarnas stomstrukturer, eller andra liknande ingripande åtgärder; samt (iii) Reinvesteringar som medför en väsentlig förbättring av Stationsanläggningarnas standard och skick jämfört med vad som gällde vid Avtalets ingående enligt avsnitt 5.2.2 och som inte kommer att redovisningsmässigt kunna skrivas av i sin helhet av SLL under den kvarvarande avtalsperioden vid tillämpning av SLL:s från tid till annan gällande redovisningsprinciper (gemensamt; ”**Investeringar**”), får sådana vidtas av SLL först efter överenskommelse mellan Parterna. För det fall SLL påkallar att en sådan Investering är nödvändig åligger det Trafikverket att snarast möjligt, ange om Trafikverket godkänner Investeringen alternativt meddelar att Trafikverket är berett att ytterligare arbeta vidare med Investeringen. För det fall Trafikverket meddelar att Investeringen inte godkänns ska skälen för detta redovisas öppet. Parterna ska samverka för att uppnå enighet rörande Investeringar. Parterna kan genom Styrgruppen komma överens om närmare rutiner för meddelanden enligt detta avsnitt 6.2.1.2.

6.2.1.3 För det fall Trafikverket skulle neka en av SLL föreslagen Investering ska SLL ändå äga rätt att genomföra Investeringen. Dock ska SLL i en sådan situation bära hela kostnaden för den aktuella Investeringen utan rätt till ersättning, inklusive i samband med Avtalets upphörande.

6.2.1.4 För det fall Investeringar i infrastruktur eller omfattande arbeten som Trafikverket svarar för (t.ex. omfattande underhåll avseende de delar av Stationsanläggningen som Trafikverket svarar för) ska genomföras, vilka påverkar Pendeltågsstationerna och/eller Stationsanläggningarna och som exempelvis kräver att Stationsanläggning(ar) temporärt stängs under ombyggnadsperioden, ska Parterna gemensamt och i god anda träffa en separat överenskommelse om hur en sådan situation ska hanteras avseende ansvars- och kostnadsfördelning såvitt gäller den påverkan på verksamheten inom Pendeltågsstationerna som kan uppkomma. Detta Avtal ska således inte äga tillämpning på sådana överenskommelser. Oaktat vad som angivits ovan ska ansvaret för löpande förvaltning, drift och underhåll gälla enligt vad som anges i detta avsnitt 6 så snart aktuellt projekt har färdigställts.

6.2.2 Redan planerade eller pågående projekt

6.2.2.1 Vid tidpunkten för Avtalets ingående har Trafikverket fattat beslut om och/eller planerat för genomförande av vissa projekt inom Stationsanläggningarna och/eller Pendeltågsstationerna som påverkar detta Avtal, t.ex. utbyggnaden av Mälarbanan. Sådana projekt ska följa vad som överenskommits i respektive beslut (samt, i förekommande fall, utan förändring av avtal eller överenskommelser mellan SLL och Trafikverket) utan någon förändring genom ingående av detta Avtal. Avsnitt 6.2.1 ovan ska således inte äga tillämpning i denna del. Ansvaret för löpande förvaltning, drift och underhåll ska dock ingå i SLL:s Förvaltning så snart aktuella projekt har färdigställts.

6.2.2.2 Utöver de projekt som särskilt angivits under avsnitt 6.2.2.1 ovan ska den Förvaltningsgrupp som ska utses mellan Parterna enligt avsnitt 9.1 bland annat ha till uppgift att identifiera vilka ytterligare beslutade och/eller planerade projekt som samfinansierats mellan Parterna och som ska hanteras utanför Avtalet i enlighet med tidigare träffade överenskommelser. Förvaltning och ansvars- och kostnadsfördelning ska dock i den utsträckning som detta är möjligt hanteras i enlighet med detta avsnitt 6 samt i övrigt i enlighet med intentionerna i Avtalet.

6.3 Besiktning tio år före Avtalets upphörande samt samfinansiering av Reinvesteringar

6.3.1 I anslutning till den tidpunkt som infaller tio (10) år före upphörandet av Avtalets initiala giltighetstid ska en kontrollbesiktning genomföras enligt samma principer som den besiktning som hänvisas till i avsnitt 5.2.2. Stationsanläggningarnas övergripande funktioner och skick sedda som en helhet ska dokumenteras på motsvarande sätt som vid Avtalets ingående. Sådan dokumentation ska justeras av båda Parter.

6.3.2 Samtliga Reinvesteringar som SLL som en del av Förvaltningen har rätt och skyldighet att besluta om enligt avsnitt 6.2.1.1 (samt Investeringar som Parterna enats om) ska efter denna tidpunkt

(a) överenskommas av Parterna i samråd, inklusive vad gäller omfattning, tidplan och kostnad, varvid Parterna är eniga om att Reinvesteringar och/eller Investeringar ska genomföras om detta bedöms erforderligt för att upprätthålla status och skick på Stationsanläggningarna, och

(b) kostnadsmässigt bäras av Parterna med hälften vardera.

6.3.3 För det fall Avtalet förlängs enligt vad som anges i avsnitt 10.2, eller om Parterna överenskommer om ytterligare förlängning av Avtalet (vilket Parterna ska verka för), ska vad som anges ovan i detta avsnitt 6.3 tillämpas vid påbörjande av varje förlängningsperiod om tio (10) år, alternativt tio (10) år innan utgången av den förlängningsperiod som Parterna kommit överens om, dvs. om Parterna enats om en förlängningsperiod som går utöver tio (10) år.

6.4 Skadegörelse och oförutsedda kostnader

Kostnadsansvar och ansvar för åtgärdande av skador på Pendeltågsstationerna (eller kringliggande delar av Pendeltågsstationer vilka orsakats av skador i eller på Stationsanläggningarna) till följd av olyckshändelse eller skadegörelse eller annan liknande omständighet som ingendera Part vållat och/eller råder över ska följa samma ansvarsfördelning som den som gäller för Förvaltningen enligt avsnitt 6.1 ovan.

6.5 Försäkringsskydd

Respektive Part ansvarar i förekommande fall för tecknande och vidmakthållande av försäkring till täckande av det ansvar, inklusive olyckor och skadegörelse, som åligger respektive Part enligt detta Avtal. Vad som angivits ovan gäller även för det totala ansvar som åvilar Part i enlighet med den detaljerade gränsdragningslista som ska tas fram avseende respektive Pendeltågsstation enligt avsnitt 9.1.1 nedan.

6.6 Myndighetstillstånd

SLL ska ansvara för och bekosta de åtgärder och tillstånd som kan komma att krävas av försäkringsbolag eller byggnadsnämnd, miljö- och hälsoskyddsnämnd, brandmyndighet eller annan myndighet eller liknande för nyttjande för avsedd användning av Stationsanläggningarna (SLL ska exempelvis följa från tid till annan gällande krav avseende funktionshindrade inom Stationsanläggningarna). För det fall detta inte utförs av SLL har Trafikverket rätt att genomföra nämnda åtgärder på SLL:s bekostnad.

6.7 Trafikeringsavtal (TRAV)

6.7.1 Parterna är överens om att frågor avseende trafikering och ingående av trafikeringsavtal regleras av Järnvägslagen (2004:519) respektive relevanta myndighetsföreskrifter och omfattas därmed inte av Avtalet.

6.7.2 För undvikande av tvivel noteras att de trafikeringsavtal som ingås och från tid till annan gäller mellan SLL och Trafikverket även omfattar SLL:s nyttjanderätt till de delar av Pendeltågsstationerna som inte omfattas av den nyttjanderätt som anges i avsnitt 5.1.

7. ÖVERLÅTELSE OCH UPPLÅTELSE I ANDRA HAND

7.1 Upplåtelse i andra hand

SLL har rätt att upplåta nyttjanderätten till hela eller delar av Stationsanläggningarna enligt Avtalet i andra hand utan Trafikverkets föregående godkännande.

7.2 Överlåtelse av Avtalet

7.2.1 Part får inte helt eller delvis överlåta, pantsätta eller på annat sätt förfoga över sina rättigheter och/eller skyldigheter enligt Avtalet utan att först ha fått ett skriftligt godkännande från den andra Parten.

7.2.2 Oaktat vad som angivits ovan ska Part, utan föregående skriftligt godkännande från den andre Parten, till följd av intern omorganisation hos sådan Part, ha rätt att överlåta Avtalet till sådant organ inom överlåtande Parts organisation (Stockholms läns landsting respektive Svenska staten) vilket efter sådan omorganisation ansvarar för de frågor som regleras genom detta Avtal (se avsnitt 1.1).

8. AVGIFTER OCH ERSÄTTNING

8.1 Allmänt

Såvida inte annat uttryckligen anges i Avtalet ger Avtalet inte Part rätt till ersättning från den andra Parten avseende de frågor som regleras i Avtalet.

8.2 Ersättning för nyttjanderätt

Upplåtelsen enligt avsnitt 5.1 ovan sker utan kostnad.

8.3 Stationsavgifter

SLL har rätt att gentemot tredje man ta ut stationsavgifter för täckande av faktiska driftskostnader för Stationsanläggningarna. SLL ska vid uttag av sådana stationsavgifter följa vid var tid gällande lagstiftning. För det fall det skulle visa sig inte vara möjligt för SLL att egenhändigt utta stationsavgifter enligt ovan ska Trafikverket bistå SLL samt vidta nödvändiga åtgärder för att möjliggöra för SLL att utta stationsavgifter.

8.4 Banavgifter

Trafikverket ska vid uttag av banavgifter för infrastrukturförvaltning (drift, underhåll och reinvesteringar) i förhållande till SLL tillse att kostnader som är att hänföra till Förvaltningen enligt Avtalet inte inkluderas i sådana banavgifter.

9. FÖRVALTNINGSORGANISATION OCH ÄNDRINGSHANTERING

9.1 Samarbete och fortsatt utveckling av Avtalet

9.1.1 Parterna ska efter ingående av Avtalet gemensamt tillsätta en förvaltningsgrupp för det fortsatta samarbetet mellan Parterna under Avtalets giltighetstid, (”**Förvaltningsgruppen**”). Förvaltningsgruppen ska bland annat ha till uppgift att undersöka, utreda samt genomföra följande åtgärder samt sådana andra åtgärder som Parterna finner erforderliga för att infria Parternas intentioner med Avtalet:

(a) Uppdatera stationsförteckningen i Bilaga 3.1.2 i enlighet med avsnitt 3.1.2;

(b) Utreda vem som är ägare och infrastrukturförvaltare avseende uppställningsspår i enlighet med avsnitt 5.3;

(c) identifiera och dokumentera samtliga på Pendeltågsstationerna gällande servitut och nyttjanderätter vilka ingåtts med tredje man i enlighet med avsnitt 5.4.2.1 av betydelse för Avtalet;

(d) utreda möjligheterna att kostnadsfritt överföra tillhörande del av fastighet (ägd av Trafikverket) avseende av SLL ägda Stationsanläggningar (byggnad på ofri grund) på pendeltågstationerna Bro, Bålsta, Gröndalsviken och Årstaberg i enlighet med avsnitt 5.5.3;

(e) identifiera vilka avtal och/eller överenskommelser som träffats med kommuner och andra tredje män avseende Pendeltågsstationerna och som är av betydelse för Avtalet;

(f) upprätta individuella gränsdragningslistor för löpande förvaltning, drift och underhåll för samtliga Pendeltågsstationer enligt avsnitt 6.1.3 och Bilaga 6.1.3 samt utarbeta rutiner för den dagliga Förvaltningen inom respektive Pendeltågsstation (Trafikverket ska meddela SLL och Förvaltningsgruppen vilka underhållsavtal som Trafikverket har och i den omfattning som detta är möjligt, och enligt överenskommelse mellan Parterna, överlåta dessa på SLL);

(g) inventera vilka Reinvesteringar och/eller Investeringar som samfinansierats av Parterna och som för närvarande är planerade eller pågående samt i möjligaste mån hantera frågor avseende förvaltning, kostnads- och underhållsansvar enligt avsnitt 6.2.2.1 ovan samt i övrigt i enlighet med intentionerna i Avtalet; och

(h) utarbeta rutiner, mötesplaner etc. för Förvaltningsgruppens fortsatta löpande arbete.

9.1.2 Förvaltningsgruppen ska sträva efter att genomföra under avsnitt 9.1.1 angivna uppgifter så snart som möjligt, dock med målsättningen att arbetet ska vara färdigställt senast per tidtabellskifte 2016 (dvs i mitten av december 2015).

9.1.3 Förvaltningsgruppen ska även ha till uppgift att löpande under Avtalets bestånd genomföra följande åtgärder, samt sådana andra åtgärder som Parterna från tid till annan finner erforderliga för att uppfylla intentionerna med Avtalet:

(a) tillse att Bilaga 3.1.2 till Avtalet modifieras/uppdateras till följd av stängning/öppning/omlokalisering av viss pendeltågsstation för att från tid till annan motsvara samtliga Pendeltågsstationer vilka ska omfattas av nyttjanderätt enligt detta Avtal. Se avsnitt 3.1.2 och 5.1.2; och

(b) i förekommande fall utarbeta riktlinjer för vad som ska anses utgöra konkurrensneutrala och icke-diskriminerande villkor för nyttjande av Stationsanläggningarna i enlighet med vad som anges i avsnitt 5.1.3.

9.2 Organisation

9.2.1 Förvaltningsgruppen

9.2.1.1 Förvaltningsgruppen ska bestå av från tid till annan relevant antal personer från respektive Part. Vid tiden för Avtalets undertecknande består Förvaltningsgruppen av i Bilaga 9.2 angivna personer. Vardera Parten äger rätt att ändra personer vilka från tid till annan ska ingå i Förvaltningsgruppen genom att skriftligen meddela den andra Parten sådan ändring.

9.2.1.2 Förvaltningsgruppens funktion och mandat från tid till annan ska fastställas av Styrgruppen. Samtliga beslut som Förvaltningsgruppen ska fatta måste fattas enhälligt. För det fall Förvaltningsgruppen inte kan enas avseende viss fråga ska denna hänskjutas till Styrgruppen för hantering.

9.2.2 Styrgruppen

9.2.2.1 För beslutsfattande och handläggning som föranleds av det fortsatta samarbetet enligt Avtalet ska en styrgrupp inrättas (”**Styrgruppen**”). Styrgruppen ska fatta beslut i de frågor som hänskjutits till Styrgruppen av Förvaltningsgruppen enligt avsnitt 9.2.1.2 ovan samt även i övriga frågor vilka kan komma att aktualiseras från tid till annan för framdrift av det fortsatta samarbetet under Avtalet.

9.2.2.2 Styrgruppen ska bestå av från tid till annan relevant antal personer från respektive Part. Vid tiden för Avtalets undertecknande består Förvaltningsgruppen av i Bilaga 9.2 angivna personer. Vardera Parten äger rätt att ändra personer vilka från tid till annan ska ingå i Styrgruppen genom att skriftligen meddela den andra Parten sådan ändring. Det är Styrgruppens ansvar att tillse att tillse att Bilaga 9.2 hålls uppdaterad med de personer som från tid till annan ingår i Förvaltningsgruppen och Styrgruppen.

9.2.2.3 Styrgruppen ska fatta beslut med enhällighet. För de fall Styrgruppen inte kan enas om en fråga som ankommer på Styrgruppen enligt avsnitt 9.2.2.1 ska Styrgruppen i god anda och i enlighet med syftet och intentionerna i detta Avtal ändå försöka lösa frågan. För det fall frågan trots det inte kan lösas åligger det Styrgruppen att lyfta frågan till beslutsfattande på högre nivå inom respektive Parts organisation.

10. AVTALSTID OCH UPPSÄGNING

10.1 Avtalstid

Avtalet gäller från dess ikraftträdande (se avsnitt 12) och trettiofem (35) år därefter.

10.2 Uppsägning inför Avtalstidens utgång

Parterna äger rätt att skriftligen säga upp Avtalet till den initiala avtalstidens utgång med beaktande av trettiosex (36) månaders uppsägningstid. För det fall Avtalet inte sägs upp till den initiala avtalstidens utgång ska Avtalet på oförändrade villkor löpa under en fast förlängningsperiod om tio (10) år. Om Avtalet inte sägs upp med beaktande av trettiosex (36) månaders uppsägningstid inför utgången av förlängningsperioden förlängs Avtalet med tio (10) år. Motsvarande ska gälla även för fortsatta förlängningsperioder.

10.3 Förtida uppsägningsrätt

10.3.1 Part (icke-felande Part) äger rätt att säga upp Avtalet till upphörande i förtid om andra Parten (felande Part):

(a) i väsentligt avseende brister i utförande av sina åtaganden enligt Avtalet; och

(b) inte inom skälig tid, ej understigande sextio (60) dagar, efter anmodan från icke-felande Part vidtar rättelse;

förutsatt att icke-felande Part efter utgången av den frist som anges i (b) ovan och innan Avtalet sägs upp:

(a) skriftligen har informerat felande Part om de väsentliga och kvarstående bristerna samt om sin avsikt att säga upp Avtalet i förtid; och

(b) givit felande Part en ytterligare frist om minst sextio (60) dagar att åtgärda bristerna innan uppsägning sker.

10.3.2 För det fall Avtalet sägs upp av icke-felande Part enligt detta avsnitt 10.3 har icke-felande Part rätt till skadestånd för den skada som icke-felande Part lider, med beaktande av de begränsningar som anges i avsnitt 11.5. Icke-felande Part har i en sådan situation rätt att ange det datum vid vilket Avtalet ska upphöra att gälla (intill vilket datum Parterna fortsatt ska utföra sina åtaganden enligt Avtalet), förutsatt att sådant datum inte infaller senare än nio (9) månader från dagen för avgivande av uppsägning.

10.3.3 Parterna är eniga om att vid tillämpning av detta avsnitt 10.3 Parterna har att beakta Avtalets karaktär och omfattning och giltighetstid samt de ingripande konsekvenser som kan uppkomma om Avtalet upphör i förtid, och Parterna ska därför alltid eftersträva att hantera uppkomna tvistefrågor i annan ordning än via uppsägning av Avtalet i förtid.

10.3.4 Beträffande konsekvenser av förtida uppsägning av Avtalet enligt detta avsnitt ska, utan att begränsa icke-felande Parts rätt till skadestånd, Parterna gemensamt i god anda och i enlighet med intentionerna i Avtalet överenskomma om hur ett förtida upphörande av Avtalet praktiskt ska hanteras.

10.4 Konsekvenser av upphörande av Avtalet vid avtalstidens utgång

10.4.1 Vid Avtalets upphörande upphör SLL:s nyttjanderätt (jfr. avsnitt 5) respektive SLL:s ansvar för förvaltning, drift och underhåll (jfr. avsnitt 6), såvida inte Parterna enats om annat. Vid nyttjanderättens upphörande åligger det SLL att tillse att Stationsanläggningarna sett som en helhet har motsvarande funktion och skick som förelåg vid Avtalets ingående enligt avsnitt 5.2, respektive vid idrifttagande av Pendeltågsstationer såvitt avser Pendeltågsstationer som tillkommit efter Avtalets ingående.

10.4.2 I syfte att verifiera att Stationsanläggningarna har motsvarande funktion och skick som förelåg vid Avtalets ingående (respektive vid idrifttagande av Pendeltågsstationer såvitt avser Pendeltågsstationer som tillkommit efter Avtalets ingående) ska en besiktning ske i god tid inför upphörandet av nyttjanderätten. För det fall detta påkallas av någon av Parterna ska en oberoende besiktningsman utses av Parterna gemensamt. Kostnaden för en oberoende besiktningsman ska delas lika mellan Parterna. Besiktningen ska som utgångspunkt göras i samma omfattning som vad som gällde vid den besiktning som genomfördes i samband med Avtalets ingående respektive den tidpunkt som anges i avsnitt 6.3. Besiktningen ska dokumenteras i en skriftlig handling som ska justeras av båda Parter för att anses godkänd.

10.4.3 Parterna är införstådda med att:

(a) den besiktning som ska genomföras enligt detta avsnitt 10.4 syftar till att jämföra funktion och skick på Stationsanläggningarna vid Avtalets upphörande med funktion och skick vid Avtalets ingående, varvid även förändringar avseende Pendeltågsstationerna ska beaktas (såsom stängning av befintlig Pendeltågsstation eller idrifttagande av ny Pendeltågsstation) och att bedömningen av funktion och skick ska göras på övergripande nivå varvid samtliga Stationsanläggningar ska ses som en helhet (även om besiktningen i sig behöver beakta individuella Stationsanläggningar och även delar av Stationsanläggningar); och

(b) avsikten med Avtalet inte är att den besiktning som genomförs vid Avtalets upphörande ska resultera i att en reglering till följd av brister ska uppkomma, utan att eventuella sådana brister ska åtgärdas under den löpande avtalstiden och inom ramen för SLL:s ansvar för Förvaltning.

10.4.4 För Stationsanläggningar vilka tillkommer under giltighetstiden för detta Avtal enligt avsnitt 5.2.3, och som vid tidpunkten för SLL:s tillträde av Stationsanläggningen är i "nyskick", ska vid bestämmande av SLL:s ansvar att hålla Stationsanläggningen i vid tillträdet motsvarande skick enligt avsnitt 10.4.1, samt vid den besiktning som ska genomföras enligt detta avsnitt 10.4, hänsyn tas till sådant normalt slitage som uppkommit av ålder och normal användning av Stationsanläggningen.

10.4.5 För det fall besiktningen utvisar att övergripande funktioner och skick för Stationsanläggningarna sedda som en helhet är sämre än vad som gällde vid Avtalets ingående (med beaktande av vad som anges i 10.4.3(a) ovan) ska SLL i möjligaste mån, och med beaktande av vad som anges i avsnitt 6.3, åtgärda sådana avvikelser.

10.4.6 Äganderätten till förändringar, tillägg och förbättringar av Stationsanläggningarna och förvaltningsobjekt inom Stationsanläggningarna som till sin karaktär och enligt vid var tid gällande lagstiftning skulle ha utgjort fastighets-, byggnads- eller industritillbehör för de fall de hade tillförts Stationsanläggningen och/eller Pendeltågsstationen av Trafikverket tillkommer Trafikverket utan ersättning i samband med Avtalets upphörande. Detta gäller med undantag för de Stationsanläggningar som anges i avsnitt 5.5, vilka ska hanteras enligt avsnitt 5.5.

10.4.7 För annan egendom inom Stationsanläggningarna och/eller Pendeltågsstationerna, dvs. egendom av annan karaktär än som anges i avsnitt 10.4.6, ska äganderätten till sådan egendom övergå till Trafikverket om SLL kvarlämnat egendomen inom Stationsanläggningarna och/eller Pendeltågsstationerna och inte avhämtat densamma inom tolv (12) månader från Avtalets upphörande. Sådan uppställning av kvarlämnad egendom sker kostnadsfritt för SLL. Parterna ska närmare överenskomma om tid, plats samt de övriga villkor som ska gälla för avhämtning av kvarlämnad egendom.

10.4.8 För undvikande av tvivel ska Trafikverket inte vara skyldig att betala någon ersättning till SLL för återtagande av Stationsanläggningarna vid Avtalets upphörande.

10.4.9 För det fall Avtalet upphör ska Parterna enas om en avvecklings- och separationsplan i enlighet med intentionerna i Avtalet.

11. PÅFÖLJDER VID BRISTANDE FULLGÖRELSE AV AVTALET

11.1 För det fall Part (felande Part) i väsentligt avseende brister i fullgörelse av sina åtaganden gentemot andra Parten (icke-felande Part) enligt vad som anges i Avtalet ska felande Part efter anmodan från icke-felande Part snarast vidta rättelse. Om så inte sker inom sextio (60) dagar från sådan anmodan ska icke-felande Part äga rätt att vidta rättelse på felande Parts bekostnad, begränsat till skäliga och verifierade kostnader. Detta förutsätter dock att icke-felande Part skriftligen informerat felande Part om att icke-felande Part avser att utnyttja denna rätt och felande Part trots detta alltjämt inte vidtagit rättelse efter en ytterligare period om trettio (30) dagar. För det fall icke-felande Part vidtar rättelse på felande Parts bekostnad ska felande Part lämna sådant skäligt bistånd till genomförande av åtgärd som krävs för dess genomförande. Vad gäller uppsägning i förtid hänvisas till avsnitt 10.3.

11.2 För det fall sådan väsentlig bristande fullgörelse som hänvisas till i avsnitt 11.1 utgör en akut säkerhetsbrist med risk för personskada och/eller väsentlig ekonomisk skada/kostnad ska icke-felande Part äga rätt att omedelbart, oaktat de tidsfrister som angivits i avsnitt 11.1 ovan, på felande parts bekostnad vidta de åtgärder som är påkallade för att avvärja säkerhetsbristen. Det åligger dock icke-felande Part att omgående därefter skriftligen informera felande Part om att icke-felande Part utnyttjat denna rätt samt meddela vilka åtgärder icke-felande Part vidtagit för att avvärja säkerhetsbristen.

11.3 För det fall Part vid genomförande av sina respektive åtaganden under avsnitt 6, eller annars i enlighet med detta Avtal, väsentligen stör den andre Partens verksamhet ska Part ersätta den andre Parten för den skada och de kostnader som denne eventuellt kan komma att drabbas av.

11.4 För det fall tredje man riktar krav mot Part avseende något som den andra Parten svarar för enligt lag eller detta Avtal ska sådan Part äga rätt till ersättning från andra Parten för kostnader som Part tvingas erlägga tredje man till följd av sådant krav.

11.5 Såvida inte annat uttryckligen angivits i Avtalet äger ingendera Part rätt till ersättning från den andra Parten för indirekt skada eller förlust, såvida inte Part uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet orsakat den andre Parten sådan indirekt skada.

12. AVTALETS IKRAFTTRÄDANDE

12.1.1 Avtalets giltighet och ikraftträdande är villkorat av att (a) Trafikverkets styrelse (eller annat i förhållande till styrelsen underordnat organ) och (b) Stockholms läns landstingsfullmäktige godkänt Avtalet senast den 15 september 2015.

12.1.2 För det fall respektive Parts beslutande organ som angivits i avsnitt 12.1.1 inte godkänner Avtalet, eller Avtalet inte godkänns under i avsnitt 12.1.1 föreskriven tid (och Parterna inte enats om att förskjuta det datum som anges i avsnitt 12.1.1), förfaller Avtalet omedelbart. Förfaller Avtalet enligt vad som angivits ovan ska ingen av Parterna ha någon förpliktelse, åtagande eller ansvar av något slag mot den andre Parten i anledning av Avtalet, dess förfall eller någon omständighet eller handling som behandlas eller omtalas i Avtalet.

12.1.3 Det datum då SLL:s nyttjanderätt, SLL:s ansvar för förvaltning, drift och underhåll av Stationsanläggningarna och därtill relaterade villkor ska påbörjas ska vara samma datum som Förvaltningsgruppen har färdigställt sitt arbete enligt avsnitt 9.1.1 och 9.1.2, dock senast vid tidtabellskifte 2016 (dvs. i mitten av december 2015). Intill dess ska SLL:s nyttjanderätt och förvaltningsansvar, samt rätt att i övrigt nyttja Pendeltågstationerna, gälla oförändrat enligt Parternas nuvarande överenskommelse(r).

13. ÄNDRINGAR OCH TILLÄGG

13.1 Ändringar i och tillägg till Avtalet ska för att vara gällande ske i form av skriftliga tilläggsavtal, vilka ska vara vederbörligen undertecknade av behöriga företrädare och/eller firmatecknare för respektive Part.

13.2 Oaktat vad som anges i avsnitt 13.1 noteras att Parterna inom ramen för den samverkan som redovisas i avsnitt 9.2 ska etablera rutiner och attestordningar som tydligt redovisar vilket mandat som respektive organ som anges i avsnitt 9.2 har att träffa överenskommelser rörande Avtalet och implementering av Avtalet med bindande verkan för sådan Part.

14. MEDDELANDEN

14.1 Meddelanden i anledning av detta Avtal som skickas till av Part angiven eller senare meddelad adress, ska anses ha kommit mottagaren tillhanda

(a) om överlämnat med bud/personlig leverans: vid överlämnandet, dock att meddelanden överlämnade efter kl. 17.00 lokal tid ska anses ha kommit mottagaren tillhanda närmast följande vardag; och

(b) om skickat med rekommenderat brev: tre (3) vardagar efter att det rekommenderade brevet postats.

Till Trafikverket: att. Enhetschef Peter Huledal
Adress för bud: Solna Strandväg 98, 171 54 Solna
Adress för post: 172 90 Sundbyberg

Telefon: 010-123 13 36
E-post: Peter.huledal@trafikverket.se

Till SLL: att. Trafikdirektör Sara Catoni
Lindhagensgatan 100
105 73 Stockholm
Telefon: 08-6761937
E-post: sara.catoni@sll.se

14.2 Vardera Part äger rätt att ändra sin adress till vilken meddelanden ska adresseras och eller angiven kontaktperson genom att skriftligen meddela den andra Parten sådan ändring.

14.3 För undvikande av tvivel ska vad som anges ovan i detta avsnitt 14 inte omfatta meddelanden och kommunikation som utbyts mellan Parterna som en konsekvens av den löpande samverkan som följer av Avtalet, inklusive såvitt avser Förvaltningsgruppens och/eller Styrgruppens arbete, vilken istället ska hanteras enligt de rutiner som fastställs av Förvaltningsgruppen respektive Styrgruppen.

15. BESTÄMMELSES OGILTIGHET

För det fall bestämmelser i Avtalet helt eller delvis är ogiltiga ska inte Avtalet i sin helhet anses ogiltigt utan resterande delar av Avtalet ska fortsätta gälla. I den mån ogiltigheten väsentligen påverkar Parts utbyte av eller prestation enligt Avtalet så ska i stället en skälig anpassning av Avtalet ske.

16. TILLÄMPLIG LAG OCH TVISTELÖSNING

Tvister som uppstår i anledning av detta Avtal ska, med uteslutande av andra domstolar, avgöras av domstol i Sverige enligt svensk lag och med Stockholms tingsrätt som första instans.

Detta Avtal har upprättats i två (2) likalydande exemplar varav Parterna tagit var sitt.

Ort:
Datum:

SVENSKA STATEN genom
TRAFIKVERKET

Gunnar Malm

Ort: Stockholm
Datum: 25/2 2015

STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING genom
TRAFIKNÄMNDEN

Anders Lindström

Bilaga 3.1.2
Stationsförteckning

Fastighet	Pendeltågstation	Fastighetsägare	Notering
	Barkaby	Trafikverket	
	Bro	Trafikverket	SLL äger stationshuset (byggnad på ofri grund)
	Bålsta	Trafikverket	SLL äger stationshuset (byggnad på ofri grund)
	Farsta strand	Trafikverket	
	Flemingsberg	[Trafikverket/Jernhusen]	Stationshuset ägs ej av Trafikverket. [**Not:** TrV att reda ut fråga avseende ägande och/eller servitut, 3D-fastighet som ägs av Jernhusen?]
	Gnesta	Trafikverket	
	Gröndalsviken	Trafikverket	SLL äger stationshuset (byggnad på ofri grund)
	Handen	[ ]	Oklara ägarförhållanden, eventuellt äger SLL stationshuset (byggnad på ofri grund) [**Not:** TrV kontrollerar ägande.]
	Helenelund	Trafikverket	
	Hemfosa	Trafikverket	
	Huddinge	Trafikverket	
	Häggvik	Trafikverket	Diskussion pågående med kommun avseende öppning av gångtunnel vid södra utgången. Kommun samt fastighetsägaren till Stinsen handelsområde var med och delfinansierade (gångtunnelrör finns, dock ej inredd) [**Not:** TrV att kontrollera ytterligare, vilka överenskommelser finns?]
	Jakobsberg	Trafikverket	
	Jordbro	Trafikverket	
	Järna	Trafikverket	
	Kallhäll	Trafikverket	
	Karlberg	Trafikverket	Karlberg station ska omfattas av Avtalet fram till dess att Citybanan tas i bruk samt i en övergångstid därefter enligt Avtalet.
	Krigslida	Trafikverket	
	Kungsängen	Trafikverket	
	Märsta	Trafikverket	
	Mölnbo	Trafikverket	
	Norrviken	Trafikverket	
	Nynäsgård	Trafikverket	
	Nynäshamn	Trafikverket	
	Rosersberg	Trafikverket	
	Rotebro	Trafikverket	
	Rönninge	Trafikverket	
	Segersäng	Trafikverket	
	Skogås	Trafikverket	
	Sollentuna	Trafikverket	
	Solna	[Trafikverket/Jernhusen]	**Not:** Trv att kontrollera ägarförhållanden. Vilka delar ägs av Jernhusen?
	Spånga	Trafikverket	

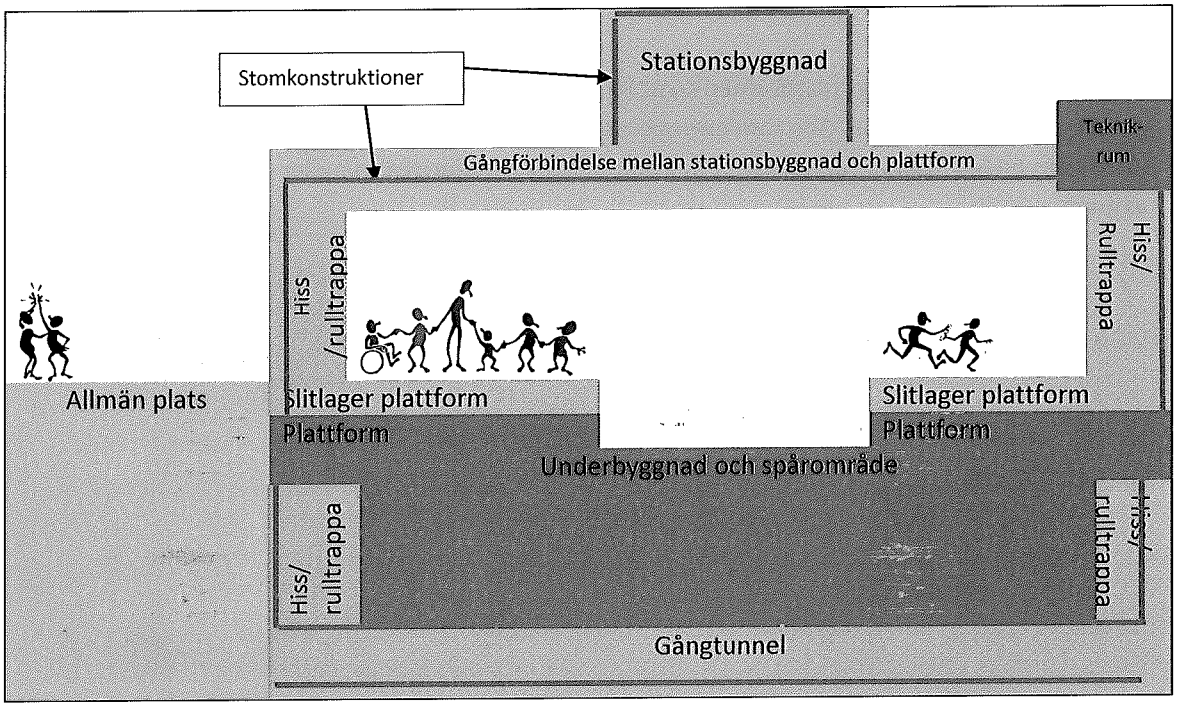
	Stockholm C	Jernhusen	Trafikverket innehar servitut för järnvägsanläggningen på fastigheten. SLL ansvarar för drift och underhåll inom servitutsområdet. De delar av Stockholms C som omfattas av Trafikverkets servitut på fastigheten ska omfattas av detta Avtal
	Stockholm City	Trafikverket	
	Stockholm Odenplan	Trafikverket	
	Stockholm södra	Trafikverket	
	Stuvsta	Trafikverket	
	Sundbyberg	Trafikverket	
	Södertälje C	Trafikverket	
	Södertälje hamn	Trafikverket	SLL äger gamla stationshuset. Detta utgör dock en egen fastighet.
	Södertälje syd	Trafikverket	
	Trångsund	Trafikverket	
	Tullinge	Trafikverket	
	Tumba	Trafikverket	
	Tungelsta	Trafikverket	
	Ulriksdal	Trafikverket	
	Upplands Väsby	Trafikverket	
	Västerhaninge	Trafikverket	
	Årstaberg	[SLL]	SLL äger antingen stationshuset (byggnad på ofri grund) alternativt hela fastigheten. [**Not:** ägandeförhållanden att redas ut SLL/TrV]
	Älvsjö	Trafikverket	Servitut till förmån för depåfastigheten stämmer ej överens med det område SLL ansvarar för. Parterna ska rätta till servitutet i syfte att justera detta så att ansvarsområde och servitut sammanfaller.
	Ösmo	Trafikverket	
	Östertälje	Trafikverket	

Fastighet	Pendeltågstation	Ägare	Notering
	Arlanda C	[ ]	Omfattas ej av detta Avtal
	Knivsta	Trafikverket	Omfattas ej av detta Avtal
	Uppsala C	Trafikverket	Omfattas ej av detta Avtal

BESKRIVNING AV TYPSTATION

Färgkod	Ansvarig organisation
	Trafikförvaltningen / AB SL
	Trafikverket
	Kommunen

TYPSTATION



GRÄNSDRAGNINGSLISTA

Anläggningsdel	Ansvarig organisation SLL / AB SL Inv	DoU	Trafikverket Inv	DoU
Spårområde med tillhörande konstruktioner			X	X
Bullerplank spårområde inklusive klottersanering			X	X
Bärande konstruktioner			X	X
Anslutning kommunalt VA samt el			X	X
Plattformsuppbyggnad upp till slitlager			X	X
Snöröjning och halkbekämpning plattformar				X
Tak; stationsbyggnad och plattformstak			X	X
Snöröjning, borttagning av istappar, löv mm på tak				X
Hängrännor och stuprör			X	X
Ytterväggar exkl klottersanering			X	X
Klottersanering resenärsmiljöer samt ytterväggar stationsbyggnad		X		
Teknikutrymme (med enbart TRV utrustning)			X	X

Anläggningsdel	Ansvarig organisation			
	SLL / AB SL		Trafikverket	
	Inv	DoU	Inv	DoU
Resenärsmiljö station	X	X		
Station VVS samt el	X	X		
Slitlager plattform, exklusive snöröjning och halkbekämpning	X	X		
Hissar och rulltrappor	X	X		
Gångytor mellan stationsbyggnad och plattform	X	X		
Inventarier och möblemang i resenärsmiljöer	X	X		
Städning av spår och plattformar*		X		

*Spårstädning utförs längs plattformen samt 50 meter i vardera riktningen. I bredd sker städning till naturlig avgränsning av område som exempelvis staket, plank eller liknande. För undvikande av tvivel innefattas endast spår för pendeltågstrafik och således inte fjärrtågspår eller spår tillhörande Arlanda express.

BILAGA 6.1.3

GRÄNSDRAGNINGSLISTA
FÖR FÖRVALTNING, DRIFT OCH UNDERHÅLL

Denna gränsdragningslista reglerar ansvaret för löpande förvaltning, drift och underhåll, inklusive ansvar för investeringar avseende:

Pendeltågsstation: [STATION].

	SFU	Inv.		SFU	Inv.
Spårområde med tillhörande konstruktioner			**Hängrännor och stuprör**		
[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
Bullerplank spårområde inklusive klottersanering			**Ytterväggar exkl. klottersanering**		
[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
Bärande konstruktioner			**Klottersanering resenärsmiljöer samt ytterväggar stationsbyggnad**		
[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
Kommunalt VA samt el			**Teknikutrymme**		
[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
Plattformsuppbyggnad upp till slitlager			**Resenärsmiljö station**		
[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
Snöröjning och halkbekämpning plattformar			**Station VVS samt el**		
[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
Tak; stationsbyggnad och plattformstak			**Slitlager plattform, exklusive snöröjning och halkbekämpning**		
[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
Snöröjning, borttagning av istappar, löv mm på tak			**Hissar och rulltrappor**		
[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]

Gångytor mellan stationsbyggnad och plattform			**Städning av spår och plattformar**		
[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
Inventarier och möblemang i resenärsmiljöer					
[ ]	[ ]	[ ]			
[ ]	[ ]	[ ]			
[ ]	[ ]	[ ]			

Förklaringar m.m.

Allmänt

De exempel på förvaltningsobjekt som är angivna direkt under kodade rubriker ovan är endast exempel och inte en komplett förteckning över förekommande förvaltningsobjekt. Samtliga de förvaltningsobjekt som är tydligt hänförbara till en viss kod eller rubrik ingår vare sig de är angivna som exempel eller inte.

Definitioner

"**SFU**" = Drift, Förvaltning och Underhåll innebärande bl.a. driftåtgärder såsom skötsel och tillsyn (observation av funktion hos ett objekt och rapportering av eventuella avvikelser), samt underhållsåtgärder vilka syftar till att upprätthålla funktionen hos ett objekt, samt inkluderar felavhjälpande och akut underhåll (t ex som följd av skada/åverkan). Vid underhåll återställs vanligen funktionen till den ursprungliga nivån. Underhåll omfattar arbetsprestation, hjälpmedel samt utbyte av material, vara eller komponent.

"**Inv.**" = Investering innebärande ett planerat underhåll och/eller utbyte/reinvestering av objekt

"**SLL**" = utförs av och bekostas av Stockholms Läns Landsting genom Trafiknämnden/AB Storstockholms Lokaltrafik

"**TrV**" = utförs av och bekostas av Svenska Staten genom Trafikverket.

Ort:	Ort:
Datum:	Datum:
SVENSKA STATEN GENOM TRAFIKVERKET	STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING GENOM TRAFIKNÄMNDEN
_____	_____
_____	_____
Namnförtydligande	Namnförtydligande

ORGANISATION

1. Förvaltningsgruppen

Förvaltningsgruppen består för närvarande av följande personer:

Trafikverket:	Trafikverket åtar sig att snarast möjligt efter Avtalets tecknande återkomma med namn
SLL:	Rima Thor, Affärsförvaltare Station

2. Styrgruppen

Styrgruppen består för närvarande av följande personer:

Trafikverket:	Trafikverket åtar sig att snarast möjligt efter Avtalets tecknande återkomma med namn
SLL:	Lisa Svensson, t.f Affärsområdesansvarig

Trafiknämnden

PROTOKOLLSUTDRAG

Nr 4/2014

Sammanträdesdatum
2015-03-12

Datum för justering: 2015-03-16
Datum för anslag: 2015-03-17

Kristoffer Tamsons (M)
Nanna Wikholm (S)

Ankom
Stockholms läns landsting
2015 -03- 18
Dnr LS 2015-0446

§ 37

Avtal med staten om framtida nyttjande av pendeltågsstationer m.m.
(TN 2015-0377)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande 2015-02-24 från förvaltningschefen.

I ärendet yttrade sig Kristoffer Tamsons (M), Nanna Wikholm (S), Gunilla Roxby Cromvall (V), Karl Henriksson (KD) och Sven-Inge Nylund (S).

YRKANDEN

1) bifall till förvaltningschefens förslag
2) bifall S- och V-ledamöternas förslag till tilläggsbeslut, bilaga 8.

Ordföranden ställde proposition om yrkandena och fann att trafiknämnden bifallit förvaltningschefens förslag till beslut samt avslagit S- och V-ledamöternas förslag till tilläggsbeslut.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt att föreslå landstingsstyrelsen besluta att föreslå landstingsfullmäktige besluta

att godkänna avtalet om pendeltågsstationer mellan Stockholms läns landsting och staten enligt bilaga 1 till tjänsteutlåtandet

att uppdra åt trafiknämnden att inom ramen för gällande ansvars- och beslutsordning avseende landstingsverksamheternas investeringar förvalta avtalet och träffa sådana tilläggsöverenskommelser rörande investeringar och drift som erfordras för avtalets förvaltning.

RESERVATION

forts.

S- och V-ledamöterna reserverade sig mot beslutet att avslå förslaget till tilläggsbeslut.

Vid protokollet

Ingela Svanberg Ohlsson

Exp.
Landstingstyrelsens förvaltning
Registraturen TF

Bilaga 8

Stockholms läns landsting
SOCIALDEMOKRATERNA
VÄNSTERPARTIET

FÖRSLAG TILL TILLÄGGSBESLUT

2015-03-12

Trafiknämnden, ärende 8

Angående avtal med staten om framtida nyttjande av pendeltågsstationer m.m.

Motionen LS1402-0224 om att komplettera pendeltågs- och tunnelbaneuppgångar behandlades i fullmäktige i februari och röstades då ner av Alliansen och Sverigedemokraterna. Bland annat avråddes från investeringar i pendeltågsstationerna med hänvisning Trafikverkets ägande av stationer och pågående förhandlingar.

Vi hade önskat att avtalet innehöll möjligheten för Stockholms läns landstings att förvärva infrastrukturen från Trafikverket för full rådighet tillsammans med kommunerna. Avtalet ger dock tillräckligt goda förutsättningar för investeringar. Vi ser nu stora möjligheter att genomföra kostnadseffektiva förbättringar som kan ge fler bostäder. Smarta investeringar i nya sekundäruppgångar kan innebära att nya områden blir attraktiva för bostäder i kollektivtrafiknära lägen. Detta är ett bra sätt att både bättre tillvarata befintlig infrastruktur och harmoniserar med Citybanans öppnande 2017 då kapaciteten i pendeltågssystemet ökar.

Första steget är att göra en översyn av samtliga stationer för att kartlägga möjliga investeringar, kostnader, samverkansprojekt med kommuner och trafikverket samt resenärsnytta och ökade möjligheter till bostadsexploatering. Vi anser därför att en översyn ska genomföras för att utgöra underlag för prioritering av investeringar.

Trafiknämnden föreslås besluta

att uppdra åt förvaltningschefen att inventera vilka pendeltåg- och tunnelbanestationer som kan kompletteras med sekundäruppgång eller andra åtgärder i syfte att öka kollektivtrafikens tillgänglighet och attraktionskraft och därigenom öka förutsättningarna för ökat bostadsbyggande

Juridik och Internrevision

Handläggare
Nils Rasmusson
08-686 14 58
nils.rasmusson@sll.se

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2015-02-24
Version

Trafiknämnden
2015-03-12, punkt 8

Ärende/Dok. id.
TN 2015-0377

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Ankom
Stockholms läns landsting
2015 -03- 18
Dnr. LS 2015-0446

Avtal med staten om framtida nyttjande av pendeltågsstationer m.m.

Ärendebeskrivning

Stockholms läns landsting har förhandlat om ett avtal med staten, genom Trafikverket, rörande pendeltågsstationerna inom Stockholmsregionens pendeltågssystem. Avtalet ska reglera historiska investeringar m.m. avseende stationerna, framtida nyttjanderätt, ansvar för förvaltning, framtida reinvesteringar och investeringar samt organisation och förvaltning av relationen mellan avtalsparterna.

Avtalet har för landstingets del undertecknats av förvaltningschefen, villkorat av att det godkänns av landstingsfullmäktige. Avtalet är vidare villkorat av Trafikverkets styrelses godkännande. Styrelsen sammanträder i mitten av mars 2015, varvid generaldirektören kommer att ges i uppdrag att underteckna avtalet.

Beslutsunderlag
Förvaltningschefens tjänsteutlåtande den 24 februari 2015
Avtal om pendeltågsstationer mellan Stockholms läns landsting och staten, bilaga 1

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta föreslå landstingsstyrelsen besluta att föreslå landstingsfullmäktige besluta

att godkänna avtalet om pendeltågsstationer mellan Stockholms läns landsting och staten, bilaga 1

att uppdra åt trafiknämnden att inom ramen för gällande ansvars- och beslutsordning avseende landstingsverksamheternas investeringar förvalta avtalet och träffa sådana tilläggsöverenskommelser rörande investeringar och drift som erfordras för avtalets förvaltning.

Förvaltningens förslag och motivering

Sammanfattning
Pendeltågstrafiken inom Stockholmsregionen har sedan lång tid tillbaka varit föremål för flera skilda övergripande överenskommelser mellan staten och landstinget. Den nuvarande relationen regleras dock av avtal vilka inte ger entydigt stöd för reglering av historiken och inte reglerar framtida rättigheter och skyldigheter. Båda parterna har sedan länge önskat träffa en överenskommelse som kan bryta detta dödläge, som varit negativt för parternas relation generellt och för förvaltningen av pendeltågsstationerna i synnerhet. Efter förhandlingar under hösten 2014 och vintern 2015 har slutligen en överenskommelse kunnat uppnås.

Det nya avtalet ska reglera
- historiska investeringar m.m. avseende stationerna,
- framtida nyttjanderätt och ansvar för förvaltning,
- framtida reinvesteringar och investeringar, samt
- organisation och förvaltning av relationen mellan avtalsparterna.

Innehållet i avtalet är i huvuddrag följande.
- SLL/SL erhåller en 35-årig nyttjanderätt till stationerna. Om avtalet inte sägs upp, löper tioåriga förlängningsperioder. Ingen särskild ersättning utgår för nyttjanderätten. Nyttjanderätten innefattar rätt till andrahandsupplåtelser, t.ex. till kiosker och annan resenärsservice.
- Trafikverket erlägger därtill 93 600 000 kr till SL senast tio dagar efter ikraftträdande av avtalet. Avtalets ikraftträdande är villkorat av landstingsfullmäktiges godkännande samt Trafikverkets styrelses godkännande.
- Genom avtalet avses tidigare överenskommelser mellan parterna avseende de frågor som omfattas av avtalet vara slutligt reglerade. SLL/SL har erhållit full och slutlig kompensation för sina tidigare, dvs. före ingående av avtalet, gjorda investeringar i utrustning och infrastruktur i pendeltågsstationerna.
- Vissa tidigare överenskommelser omfattas inte av avtalet, såsom Citybanan, station Vega och ansvaret för trafikinformation.
- Gränsdragning görs för nyttjanderätten och för förvaltningsansvaret. Ansvaret för förvaltningen, inklusive investeringar och reinvesteringar, bestäms. SLL/SL har det mer omfattande förvaltningsansvaret. Ingen särskild ersättning utgår för förvaltningsansvaret.
  Som huvudregel följer förvaltnings- och investeringsansvaret nyttjanderättens omfattning. En ”typstation” utgör utgångspunkten för gränsdragningen, som sedan inom ramen för en gemensam förvaltningsgrupp ska kompletteras med stationsspecifika gränsdragningslistor.
- Status och skick på stationerna ska fastställas gemensamt vid besiktningar.

- SLL ska som en del av förvaltningsansvar äga rätt och skyldighet att besluta om, genomföra och bekosta nödvändiga reinvesteringar i syfte att upprätthålla stationsanläggningarnas skick och standard såsom dokumenterat vid besiktningen som genomförts vid ingående av Avtalet, ("Reinvesteringar").
- Avseende övriga nödvändiga investeringar i stationsanläggningarna (innebärande (i) investeringar i sekundära entréer och liknande åtgärder som medför en funktionsförändring i stationsanläggning och därmed inte utgör Reinvesteringar; (ii) ingrepp i stationsanläggningarnas stomstrukturer, eller andra liknande ingripande åtgärder; samt (iii) reinvesteringar som medför en väsentlig förbättring av stationsanläggningarnas standard och skick jämfört med vad som gällde vid avtalets och som inte kommer att redovisningsmässigt kunna skrivas av i sin helhet av SLL under den kvarvarande avtalsperioden) (gemensamt; "Investeringar") får sådana vidtas av SLL först efter överenskommelse mellan Parterna. För det fall Trafikverket skulle neka en av SLL föreslagen Investering ska SLL ändå äga rätt att genomföra Investeringen. Dock ska SLL i en sådan situation bära hela kostnaden för den aktuella Investeringen utan rätt till ersättning, inklusive i samband med Avtalets upphörande.
- SLL har rätt att, enligt vid var tid gällande lagstiftning, gentemot tredje man ta ut stationsavgifter för täckande av faktiska driftskostnader för stationsanläggningarna.
- Reglering finns av konsekvenser vid avtalets upphörande. Parterna delar lika på kostnaderna för överenskomna investeringar och reinvesteringar i stationsanläggningarna under de tio sista åren av avtalets giltighetstid.
- Avtalet har delvis drag av en principöverenskommelse och vissa frågor skjuts medvetet på framtiden (investeringar i uppställningsspår, ev. fastighetsreglering för av SLL/SL ägda stationsanläggningar, stationer som delvis ägs av tredje man, vissa förvaltningsområden etc.).
- Lojalitetsplikt föreligger för parterna att vid oväntade förändringar av förutsättningarna för avtalet anpassa avtalet utifrån dessa.

Bakgrund
Pendeltågstrafiken inom Stockholmsregionen har sedan lång tid tillbaka varit föremål för skilda övergripande överenskommelser mellan staten och SLL. Det första avtalen kom under 1960-talet och har därefter ersatts av nya avtal under 1980-talet. Det senaste övergripande avtalet träffades 1995. Därtill finns anslutande avtal, varav det största är hänförligt till Citybanan.

En bärande princip i avtalsrelationen är att staten finansierar utbyggnaden av infrastrukturen medan SLL/SL betalar kapitalkostnader, drift och underhåll för pendeltågstrafikens infrastruktur. Häremot svarar att staten när avtalen upphör skall ersätta SLL/SL för "kvarstående nytta" av den av SLL betalda egendomen samt att SLL genom SL förutsätts ha ensamrätt att bedriva pendeltågstrafiken.

När ett sådant övergripande avtal ersatts med ett nytt har dessa principer förts över till det nya avtalet.

Enligt parternas överenskommelse skulle det senaste avtalet (från 1995) ha ersatts av ett nytt avtal före 2010-12-31. Parterna har förhandlat sedan 2008 men inte lyckats komma fram till ett nytt avtal.

Hörjelöverenskommelsen 1964 och Pendeltågsavtalet

Genom Hörjelöverenskommelsen 1964 lades grunden till att all kollektivtrafik i Stockholms län kunde samlas under SL. Som en direkt följd av denna träffades i mars 1966 avtal mellan SJ och Kommunalförbundet för Stockholms stads och Stockholms läns regionala frågor (KSL) det s.k. Pendeltågsavtalet.

Genom Pendeltågsavtalet uppnåddes en mer detaljerad reglering av de åtaganden som intagits i Hörjelöverenskommelsen i fråga om lokaltågstrafiken. Avtalet reglerar bland annat när trafiken ska starta och vilka investeringar som ska göras. Avtalet reglerar vidare priorteringen mellan SJ:s fjärrtrafik och pendeltågstrafiken.

Avtalet innebar mycket stora investeringar i fasta anläggningar och i rullande materiel. Investeringarna för upprustningen beräknades i avtalet till ca 415 miljoner kronor, varav 275 miljoner kronor till fasta anläggningar och 140 miljoner kronor till rullande material.

SL har, i enlighet med avtalet, ersatt SJ för 100 % av kapitalkostnader och svarar för drift och underhåll. Pendeltågsavtalets punkt 9 anger att ”fasta anläggningar förblir i SJ:s ägo mot att SJ till SL utger ersättning motsvarande eventuellt kvarstående nytta av egendomen.” Avtalet anger att om parterna inte kan överenskomma om slutreglering ska en opartisk utrednings- och förhandlingsman lägga fram ett förslag till rörelsens avveckling och slutavräkning. Vad gäller rullande material tillföll de enligt avtalet SL efter avskrivningstidens utgång.

Avtalet innehåller inte någon förklaring av vad som avses med begreppet kvarstående nytta. Är det fråga om ekonomiskt restvärde, återanskaffningsvärde eller snarare någon form av samhällsvärde av anläggningen?

Staten har under förhandlingarna hävdat att, genom senare ingångna avtal, SLL/SL inte har någon rätt till ersättning enligt Hörjelöverenskommelsen eller Pendeltågsavtalet. SLL/SL har hävdat motstatsen.

Strängöverenskommelsen/1984 års avtal

Under ledning av Gunnar Sträng utarbetades en principöverenskommelse (1983) mellan SLL, SJ och staten kring pendeltågstrafiken i syfte att lösa de problem som uppstått beträffande investeringsplaner och ekonomiska förhållanden. En precisering och komplettering av överenskommelsen skedde i direkta förhandlingar mellan SL och SJ som resulterade i ett avtal daterat 24 april 1984.

I Strängöverenskommelsen tog staten ett större kapitalansvar för de nya investeringarna (bl a spårutbyggnader och ombyggnader av stationer). Enligt avtalet beräknades de nya investeringarna till 1 185 miljoner kronor. Landstinget skulle betala 65% av kapitalkostnaderna för pågående och nya investeringarna till SJ.

Investeringarna i infrastrukturen "Stockholmspaketet" delades in i fem objekt:

- Fyrspår Älvsjö – Flemingsberg inkl. ny pendeltågsstation i Flemingsberg
- Fyrspår Kalberg – Ulriksdal
- Ombyggnad av Stockholm Central
- Utbyggnad till två plattformar av fyra spår vid Stockholm Södra
- Om- och tillbyggnader av stationer.

Gamla investeringar, dvs. sådana som hade avslutats innan den fastslagna brytpunkten, 30 juni 1983, åsattes ett värde om 1 815 miljoner kronor. Avtalet anger vidare att de gamla investeringarna ska beräknas enligt annuitetsmetoden med 27 års avskrivningstid, varvid en räntefot om fyra procent ska tillämpas.

I 1984 års avtal finns också en regel om avräkningsförfarande och utredningsman om avtalet upphör. Dock har skett en glidning beträffande fasta anläggningar så att ersättning utgår för de anläggningar som är helt att hänföra till lokaltågstrafikens behov. Sådana anläggningar ska förbli i "SJ:s ägo mot att SJ ersätter SL för eventuellt kvarstående nytta av egendomen".

Se ovan angående betydelsen av begreppet kvarstående nytta.
Staten har under förhandlingarna hävdat att, genom senare ingångna avtal, SLL/SL inte har någon rätt till ersättning enligt Strängöverenskommelsen/1984-års överenskommelse. SLL/SL har hävdat motstatsen.

1995 års avtal

Under 1990-talet förändrades SJ:s ställning som entreprenör till SL för pendeltågstrafiken. Beslut hade tagits om att de regionala huvudmännen skulle få upphandla järnvägstrafik i konkurrens. Detta var den huvudsakliga

anledningen till att parterna påbörjade förhandlingar som ledde till avtal i oktober 1995.

Av 1995 års avtal framgår att SL till SJ fortsatt ska erlägga kapitalkostnader enligt 1984 års avtal för perioden fram till och med en 31 december 2010 (för såväl "gamla" som "nya" investeringar). För fasta anläggningar som i sin helhet är att hänföra till lokaltågtrafikens behov ska SL till SJ per den 31 december 2010 erlägga kvarstående kapitalkostnader (eftersom de finansierats av staten) mot att SJ ersätter SL för kvarstående nytta av egendomen. Eftersom de gamla investeringarna inom ramen för en annuitet skulle betalas av på 27 år innebär det att dessa investeringar är slutbetalda den 31 december 2010 och kvarstående kapitalkostnader per sådant datum omfattar således enbart nya investeringar.

Avtalet föreskriver att fasta anläggningar fortsatt ska utgöra SJ:s egendom men att SL ska ha nyttjanderätt till dem och med utgången av 2010 mot att SL svarar för anläggningens drift och underhåll.

I avtalet finns således motsvarande skrivning rörande avräkning för fasta anläggningar som i tidigare avtal, men i detta avtal har dock fasta anläggningar reducerats till stationer och uppställningsspår. Regleringen i tidigare avtal om en utredningsman vid slutavräkning finns inte.

Se ovan angående innebörden av begreppet kvarstående nytta. Staten har under förhandlingarna hävdat att SLL:s rätt till ersättning omfattar fasta anläggningar enligt definitionen i 1995-års avtal, dvs. stationer och uppställningsspår. SLL har menat att ersättningen omfattar samtliga de investeringar för vilka SLL erlagt kapitalkostnadsersättning genom åren.

Överväganden
Parterna har fört förhandlingar sedan åtminstone 2008, utan att avtal har kunnat träffas. Meningsskillnaderna har främst rört omfattningen och beräkningen av den s.k. kvarstående nyttan, där parterna stått långt ifrån varandra (jfr vad som angetts i avsnitten ovan), men har även rört principiella frågor avseende t.ex. den framtida äganderätten till stationerna och den mark som dessa står på. Kollektivtrafiklagens krav på konkurrensneutralitet har här varit en faktor att ta i beaktande.

Under tiden har förvaltningen av stationerna behövt hanteras, inte minst med avseende på pendeltågsresenärerna. Arbetet har i flera avseenden skett utan formella överenskommelser mellan parterna och med otydlighet rörande framtidsvision, förvaltningsorganisation och arbetsfördelning. Parterna har delvis haft olika ambitionsnivåer rörande resenärsmiljöer etc.

För SLL har det vid avtalsdiskussionerna varit av central betydelse att tidigare gjorda investeringar ersätts, eller att en tydlig förfoganderätt erhålls som säkrar SLLs tillgodogörande av vidtagna investeringar. Parterna har inte landat i en överenskommelse om äganderättsövergång av stationerna men däremot i en överenskommelse om lång avtals-/nyttjandetid. Parterna anser därmed att SLL:s krav på att kunna tillgodogöra sig genomförda investeringar är uppfyllt.

Uppgörelsen innebär också att Trafikverket ska utge ett engångsbelopp om 93,6 Mkr, utgörande återbetalning av erlagda kapitalkostnader. Beloppet utgör – tillsammans med övriga regleringar i avtalet – en full och slutlig kompensation för SLL:s tidigare, dvs. innan ingående av avtalet, gjorda investeringar i utrustning och infrastruktur i pendeltågsstationerna (med undantag för särskilt angivna överenskommelser, t.ex. Citybanan). I och med att SLL erhåller en lång förfoganderätt till stationerna kommer redan genomförda och (med beaktande av regleringen inför avtalets upphörande) även kommande investeringarna att komma pendeltågsresenärerna till nytta, samt bedöms investeringarna bokföringsmässigt kunna skrivas av fullt ut under avtalstiden.

Avtalet får anses ge uttryck för en välbalanserad överenskommelse som gör det möjligt för båda parter att blicka framåt och få tydliga spelregler avseende pendeltågsstationerna. För SLL:s/SL:s räkning innebär avtalet att förutsättningarna att tillhandahålla resenärerna en bra kollektivtrafik ökar.

Den gränsdragning mellan Trafikverket och SLL som föreslås i avtalet kommer sannolikt att resultera i att SLL i större omfattning än idag approcheras av kommuner med förslag nya investeringar i syfte att underlätta för kommuninvånarna. Som framgår krävs dock i flera fall överenskommelse mellan Trafikverket och SLL inför sådana investeringar, vilket fortsatt kan komma att resultera i viss osäkerhet kring förutsättningarna för investeringar. Som tidigare angivits har avtalet delvis karaktären av en principöverenskommelse och vissa frågor skjuts medvetet på framtiden – helt enkelt för att det är svårt att förutse alla de situationer som kan tänkas uppkomma. I sammanhanget kan noteras att landstingets krav på 20%-ig medfinansiering gäller för det fall SLL blir den part som ska svara för viss investering.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Som angivits ovan innebär avtalet att Trafikverket senast tio dagar efter avtalets ikraftträdande ska utbetala ett engångsbelopp om 93,6 Mkr. Engångsbeloppet utgör – tillsammans med övriga regleringar i avtalet – en full och slutlig kompensation för SLL:s/SL:s tidigare, dvs. innan ingående av avtalet, gjorda investeringar i utrustning och infrastruktur i pendeltågsstationerna (med undantag för särskilt angivna överenskommelser, t.ex. Citybanan). I och med att SLL/SL erhåller en lång förfoganderätt till stationerna kommer dock

investeringarna att komma pendeltågsresenärerna till nytta, samt bedöms investeringarna bokföringsmässigt kunna skrivas av fullt ut under avtalstiden.

För förvaltningen av pendeltågsstationerna, inklusive investeringar och reinvesteringar, bedöms de ekonomiska konsekvenserna i stort sett bli oförändrade i förhållande till vad som gäller i dag. Dock ger avtalet förutsättningar för ett mer långsiktigt strategiarbete rörande förvaltningen av stationerna.

Om/när avtalet upphör ska pendeltågsstationerna återlämnas till Trafikverket. Parterna delar lika på kostnaderna för överenskomna investeringar och reinvesteringar i stationsanläggningarna under de sista åren av avtalets giltighetstid. Att parterna ska vara överens minimerar risken för att ej avskrivna stora värden i stationerna kommer att överlåtas till Trafikverket vid avtalets upphörande.

Sociala konsekvenser
Inga direkta sociala konsekvenser har kunnat identifieras. Dock ger avtalet förutsättningar för ett mer långsiktigt och strategiskt arbete rörande förvaltningen av pendeltågsstationerna.

Konsekvenser för miljön
Inga direkta konsekvenser för miljön har kunnat identifieras. Dock ger avtalet förutsättningar för ett mer långsiktigt och strategiskt arbete rörande förvaltningen av pendeltågsstationerna.

Anders Lindström
Förvaltningschef

Sara Catoni
Trafikdirektör