

Mellan Nacka kommun, org.nr 212000-0167, nedan kallad **Nacka**, och AB Storstockholms lokaltrafik, org.nr 556013-0683 samt Region Stockholm (tidigare Stockholms läns landsting) genom dess trafikförvaltning, org.nr 232100-0016, nedan gemensamt kallade **Regionen**, har denna dag träffats följande

## **TILLÄGG till 'Principöverenskommelse avseende Nacka centrums bytespunkt samt resultat av genomförd åtgärdsvalsstudie för samordnad trafikplanering centrala Nacka'**

### **§ 1 Inledning**

Nacka kommun, Regionen och Trafikverket undertecknade under 2017 en principöverenskommelse avseende Nacka centrums bytespunkt samt resultat av genomförd åtgärdsvalsstudie för samordnad trafikplanering i centrala Nacka, nedan benämnd "**Principöverenskommelsen**".

I det fortsatta arbetet i enlighet med Principöverenskommelsen och inför kommande beslut och avtal i frågan har Nacka och Regionen funnit behov av att närmare precisera de gemensamma åtaganden som framgår av Principöverenskommelsen. Det sker genom detta tillägg ("**Tilläggsavtalet**"). Eftersom Tilläggsavtalet endast berör frågor mellan Nacka och Regionen är det följaktligen också endast dessa som utgör avtalsparter enligt Tilläggsavtalet. Nacka och Regionen benämns därmed nedan gemensamt "**Parterna**". Trafikverket informeras härmed om innehållet i Tilläggsavtalet.

Av den senast framtagna kalkylen, bilaga 1 till Tilläggsavtalet, anges procentuella fördelningar mellan Parterna och uppskattade kostnader redovisade i 2018 års penningvärde. Parterna är medvetna om att de faktiska kostnaderna kan komma att avvika från de angivna siffrorna i kalkylen. Detta påverkar inte den procentuella fördelningen mellan Parterna.

### **§ 2 Överenskommelse**

#### **1. Bussterminal Nacka centrum**

Utöver den definition som framgår av Principöverenskommelsen är Parterna överens om att nedan angivna underkategorier, återgivna under a-c, av terminalens delar ingår i Bussterminal Nacka centrum. Parterna ska till lika del (50/50) stå för de faktiska kostnader som uppstår för planering, projektering och anläggande av Bussterminal Nacka centrum, inbegripet kostnaderna för stomme, och kostnaderna kopplat till underkategorierna enligt nedan

- a. Stomkomplettering, rumsbildning, invändiga ytskikt, installationer:  
Nacka 50%, Regionen 50%
- b. Schakt och tillhörande markutrustning/installationer:  
Nacka 50%, Regionen 50%

- c. Kostnad för den stomme som uteslutande krävs för Bussterminal Nacka centrum:  
Nacka 50%, Regionen 50%

Parterna har utrett olika Bussterminals lösningar och är överens om att uppföra en dockningsterminal enligt vad som framgår av bilaga 2. Denna lösning behöver dock verifieras i syfte att säkerställa att den kapacitet gällande antal busshållplatser som anges i Principöverenskommelsen medges samt att erforderliga laster kan tas ned för den planerade bebyggelsen på den ovanliggande överdäckningen. Terminallösningen i bilaga 2 behöver således fördjupas och detaljeras inför kommande finansierings- och genomförandeavtal.

## 2. **Flytt av väg 222**

Utöver den definition som framgår av Principöverenskommelsen är Parterna överens om att de faktiska kostnaderna, som även inbegriper kostnader för planering, projektering och anläggande, i de fyra (4) underkategorierna, nedan a-d, ska fördelas enligt följande.

- a. Avfartsramp för bussar mot Saltsjöbadsleden eller likvärdig lösning:  
Nacka 50%, Regionen 50%
- b. Motorväg: Nacka 70%, Regionen 30%
- c. Åtgärder på lokalgator: Nacka 100%, Regionen 0%
- d. Motorvägshållplatser: Nacka 50%, Regionen 50%

## 3. **Finansierings- och genomförandeavtal**

Parterna är införstådda med att beskrivningen av Bussterminal Nacka centrum och Flytten enligt villkor 1 och 3 i Tilläggsavtalet allttjämt ligger på ett övergripande plan. I enlighet med vad som anges i Principöverenskommelsen är Parterna medvetna om att det behöver tecknas finansierings- och genomförandeavtal i ett senare skede för att reglera åtgärderna mer i detalj. Parterna är dock överens om att den procentuella kostnadsfördelningen enligt villkor 1a-c och 3a-d ska gälla. Parterna åtar sig att teckna finansierings- och genomförandeavtal senast den 31 december 2023.

## 4. **Fördelning merkostnader**

Parterna är införstådda med att stilleståndet i det gemensamma projektet har medfört merkostnader och att dessa ska fördelas mellan Parterna enligt följande:

- a. faktiska kostnader med anledning av återstart av organisation,  
Nacka 70%, Regionen 30%,
- b. faktiska kostnader för justeringar av framtagna utredningar inför återstart av planarbetet, Nacka 70%, Regionen 30%.
- c. faktiska kostnader i projektet MPN till följd av utebliven samordning med Förvaltningen för utbyggd tunnelbana, FUT, för anpassningar vid uppgång Vikdalsvägen vid Nacka station, Nacka 0% Regionen 100% upp till ett samlat belopp om 40 miljoner kronor. Eventuella kostnader som överskrider 40 miljoner kronor ska fördelas lika mellan Parterna.

## 5. **Styrning och kontroll**

Parterna är överens om att Parternas gemensamma åtaganden förutsätter en god styrning och kontroll samt god samverkan i syfte att leverera projektets innehåll till en kostnad som understiger den kostnadsbild som nuvarande kalkyl i bilaga 1 anger. För att uppnå detta ska Parterna kontinuerligt söka kostnadseffektiva lösningar, främja optimeringar och aktivt verka för att i möjligaste mån hålla nere kostnadsdrivande kravställningar. Det nu sagda gäller oaktat om de kommer från Parterna själva eller från tredje part. Vidare ska följande gälla:

- a. Som huvudprincip ska gälla att besparingar till följd av kostnadsreducerande åtgärder ska fördelas inom ramen för respektive underkategori enligt villkor 1a-c och 3a-d.
- b. Om en besparing samtidigt kräver en kostnadsdrivande åtgärd i en annan underkategori ska besparingen fördelas mellan Parterna enligt fördelningsnyckeln för den underkategori där åtgärden är kostnadsdrivande.
- c. Eventuella fördyringar av de av Parterna gemensamt finansierade delarna ska delas mellan Parterna enligt överenskomna fördelningsnycklar enligt villkor 1a-c och 3a-d ovan. Fördyringar till följd av tillkommande kravställning från endast en av Parterna skall ensamt bäras av den Part som i det enskilda fallet anses kravställande.

Samtlig eventuell ny lösning, optimering och/eller förändrad kravställning som är av mer än marginell betydelse, ska beredas i projektets styrgrupp.

## 6. **Tidplan**

Parterna är överens om att gemensamt verka för att tidplanen för projektet möjliggör ett färdigställande av Bussterminal Nacka centrum till tidpunkten för invigningen av den nya tunnelbanestationen Nacka.

## 7. **Eventuella avvikelser**

Om någon utfästelse eller målsättning i Tilläggsavtalet inte bedöms kunna innehållas eller genomföras av Parterna, och som dessutom innebär en väsentlig avvikelse från vad som har överenskommits i Tilläggsavtalet, ska Parterna i god anda samtala om hur detta ska påverka Tilläggsavtalet och förutsättningarna för Tilläggsavtalets genomförande. Utgångspunkten för ett sådant samtal ska vara att enas om sådana anpassningar av Tilläggsavtalet som krävs för att så långt som möjligt vidmakthålla de principer som legat till grund för ingående av detta Tilläggsavtal.

## 8. **Ändringar och tillägg**

Eventuella ändringar i och tillägg till Tilläggsavtalet ska för dess giltighet ske skriftligen och vara godkända av Parterna.

I övrigt ska Principöverenskommelsen gälla oförändrad.

### § 3 Giltighet

Tilläggsavtalets giltighet förutsätter att:

- Regionens fullmäktige godkänner Tilläggsavtalet senast den 31 december 2022.
- Nackas fullmäktige godkänner Tilläggsavtalet senast den 31 december 2022.

\* \* \* \* \*

Tilläggsavtalet har upprättats i tre likalydande exemplar av vilka Parterna tagit var sitt, samt ett exemplar överlämnats till Trafikverket.

Nacka den

För Region Stockholm

.....  
( )

.....  
( )

För Nacka kommun

.....  
( )

.....  
( )

Trafikverket har tagit del av detta Tilläggsavtal

För Trafikverket

.....  
( )

.....  
( )

Bilaga 1 Kalkyl och kostnadsfördelning

Bilaga 2 Terminalutformning