

## AVSIKTSFÖRKLARING AVSEENDE SALTSJÖBANANS UPPHÖJNING VID NACKA STATION

Mellan AB Storstockholms Lokaltrafik, org.nr 556013-0683 ("SL"), genom Trafiknämnden inom Stockholms läns landsting, org.nr 232100-0016 ("TN") och Nacka kommun, org.nr 212000-0167 ("Kommunen") nedan kallat Kommunen, träffas följande avsiktsförklaring.

### § 1 PARTSFÖRHÅLLANDEN

Enligt beslut i landstingsfullmäktige och SL:s styrelse har TN uppdragits att svara för all förvaltning av SL:s tillgångar och avtal samt att i alla hänseenden företräda och rättshandla åt SL. Detta förvaltningsuppdrag ger TN samma befogenheter som SL.

1.1 SL och TN kallas i det följande var för sig och gemensamt för "SL".

1.2 SL och Kommunen kallas i det följande var för sig "Part" och gemensamt för "Parterna".

### § 2 BAKGRUND

I syfte att förbättra trafikflödena i Sicklaområdet samt möjliggöra för förtätning av byggnationen i området kring den kommande tunnelbaneentrén, vill Kommunen tillskapa en planskild korsning mellan Planiavägen och Värmdövägen under Saltsjöbanan. Detta i form av en upphöjning av Saltsjöbanan vid nuvarande Nacka station, nedan kallad **Järnvägsanläggningen**, mellan Sickla bro och korsningen Värmdövägen-Gamla Värmdövägen. Järnvägsanläggningen ska möjliggöra för busstrafik att kunna passera under Saltsjöbanan samt ska möjliggöra för att utrymmet under den upphöjda delen av Saltsjöbanan kommer kunna utformas som verksamhetslokaler. För kartbild se [Bilaga 1](#).

### § 3 AVSIKTSFÖRKLARING

Parterna förklarar enligt denna avsiktsförklaring avsikten att gemensamt fortsätta utreda och planera för att Järnvägsanläggningen ska genomföras och att Parterna i sin fortsatta verksamhet kommer att beakta tillskapandet av Järnvägsanläggningen. Kommunens intresse är att Järnvägsanläggningen bör tillskapas så snart som möjligt, i syfte att underlätta bostadsbyggande samt för att underlätta trafiksituationen under kommande byggtider. Båda Parters intresse är att säkerställa att byggnationen av nya tunnelbanan inte försvåras. SLs intresse är att pågående upprustning av Saltsjöbanan inte försvåras. Båda parter önskar att i största möjligaste utsträckning tillhandahålla en väl fungerande kollektivtrafik för resenärer i Nacka och Värmdö under byggnationen av Järnvägsanläggningen.

#### § 4 KRAV OCH FÖRUTSÄTTNINGAR

Järnvägsanläggningen utgörs, översiktligt beskrivet, av en brokonstruktion som innebär att Saltsjöbanan höjs upp jämfört med nuvarande läge. Två nya kopplingar skapas under banan, en enbart för fotgängare och cyklister och en för samtlig trafik. Målsättningen är att utrymmet som tillskapas under bron ska kunna användas för fristående lokaler. Järnvägsanläggningen ska utformas så att den klarar dubbelspår och i enlighet med SLs regelverk för Saltsjöbanan och inom de ramarna bör kostnadseffektiva lösningar sökas och utredas. Nuvarande hållplats Nacka station på Saltsjöbanan avses utgå vid tillskapandet av Järnvägsanläggningen.

Kommunen svarar för finansieringen av Järnvägsanläggningen, under § 7 exemplifieras aktiviteter och ekonomiskt ansvar under planeringsfasen.

Principen för ägandet av den färdiga Järnvägsanläggningen ska vara att SL äger och har rådighet över BEST-anläggningen och tillkommande spårbärande byggnadsverk som SL behöver för att bedriva järnvägstrafik. Principen för kostnader för Järnvägsanläggningen är att Kommunen står för samtliga kostnader samt att SL inte får några framtida kostnader på grund av upphöjningen. Kommunen måste säkerställa att SL ges rätt att på ett enkelt sätt underhålla konstruktionen och att SL inte ska vara ansvariga att betala någon ersättning till framtida hyresgäster på grund av till exempel evakuering vid underhåll av spåranläggning och konstruktion.

SL äger idag järnvägsfastigheten som anläggningen är belägen inom. Fastigheten avses även i framtiden tillhöra SL men kan genom fastighetsbildning urholkas av en eller flera 3D-fastigheter eller 3D-utrymmen för den volym som utgörs av lokaler under upphöjningen. Avsikten är att de aktuella volymerna ska ingå i en eller flera av kommunen ägda fastigheter och att denna fråga ska hanteras i kommande genomförandeavtal.

Ersättningen för aktuell lokalvolym ska hanteras i kommande genomförandeavtal. En värdering av de planerade lokalerna under upphöjningen är genomförd och ska tas med vid beräkningen som ska ligga till grund för en eventuell ersättning för lokalvolymen till SL. Vidare ska kostnaden för tillskapandet av lokalerna tas med vid beräkningen. Driftansvar kommer att specificeras i framtida driftsavtal.

#### § 5 ORGANISATION

Projektet organiseras i ett inledande skede med en projektgrupp som leds av representant från respektive Part. Projektgruppen samordnas och leds av SL: s programledning och Kommunens områdesprojektchef. Projektet som helhet styrs av en gemensam styrgrupp som inkluderar representanter från respektive Part samt representant från förvaltningen utbyggd tunnelbana. Se [Bilaga 2](#). Organisationen kan löpande komma att justeras för att bättre anpassas till projektets framdrift.

#### § 6 GENOMFÖRANDEAVTAL

Genomförandet av Järnvägsanläggningen är villkorat av att ett genomförandeavtal mellan Parterna upprättas, se även § 8. Genomförandeavtalet ska bl.a. reglera omfattning, kostnadsfördelning, Kommunens respektive SLs åtaganden, utförande part och tidplan, ersättningstrafik under byggtiden och ägandeförhållanden för den färdiga Järnvägsanläggningen och för utrymmet under den upphöjda delen av Saltsjöbanan.

Parterna är medvetna om att giltigheten av ett genomförandeaftal förutsätter att Parternas respektive beslutsprocess följs.

## § 7 KOSTNADER

Parterna är överens om att kostnader för arbeten inom ramen för denna avsiktsförklaring ska fördelas enligt följande:

Kommunen svarar för finansieringen av Järnvägsanläggningen. För kommande planeringsfas omfattar det, men är ej begränsat till, följande

- Samtliga utredningar som har en direkt koppling till Järnvägsanläggningen, såsom utredningar för genomförandet och utredningar för ersättningstrafik
- Framtagande av järnvägsplan och detaljplan med tillhörande handlingar
- Erforderliga tillstånd och prövningar
- Projektering av Järnvägsanläggningen
- Granskning av utredningar och projektering

Kostnaden för planeringsfasen för Järnvägsanläggningen, som i sin helhet bekostas av Kommunen, har preliminärt beräknats till 7,2 Mkr. Överskridanden av det beloppet bekostas av Kommunen. Utöver de 7,2 Mkr bekostar Kommunen planeringen av de kommunala åtgärderna invid Järnvägsanläggningen, exempelvis gatorna under Järnvägsanläggningen. Parterna ska i det fortsatta gemensamma arbetet fördela arbetsuppgifterna med syfte att få ett effektivt genomförande av planeringsfasen. Parterna ska vara transparenta i sina ekonomiska prognoser för det arbetet.

Därtill noterar Parterna följande: Vid sidan av kostnaderna för planeringsfasen enligt ovan, och i enlighet med inom Stockholms läns landsting tidigare fattade beslut avseende Saltsjöbanans upprustning (del av Program Slussen), utredning Stomlinje söderort (inom ramen för ospecifierade objekt) och Övergripande utredningar till befintligt system FUT (delinvesteringar till följd av Stockholmsöverenskommelsen) svarar SL för kostnaderna avseende

- Utredningar avseende kapacitets/standardhöjande åtgärder för Saltsjöbanan
- Utredningar avseende möjlighet till framtida utvecklingsmöjligheter för Saltsjöbanan och Tvärbanan
- Övergripande utredningar gällande resenärspåverkan under byggskedet gällande platsen i stort, kopplat till tunnelbaneavtalet

## § 8 UPPHÖRANDE/KOMMANDE AVTAL

Avsiktsförklaringen upphör att gälla när Parterna har träffat genomförandeaftal avseende Järnvägsanläggningen. Har parterna inte senast två år från parternas undertecknande av denna avsiktsförklaring träffat ett genomförandeaftal eller överenskommit om en förlängning av denna tidsfrist upphör avsiktsförklaringen per automatik att gälla och ingen Part ska – oavsett skälet till att genomförandeaftalet inte kom till stånd – i sådan situation ha rätt till ersättning av motparten för "förgäveskostnader" eller liknande kostnad eller skada.

## § 9 ÄNDRINGAR OCH TILLÄGG

Ändringar och tillägg till denna avsiktsförklaring ska upprättas skriftligen och undertecknas av båda Parter.

## § 10 ÖVERLÅTELSE

2017-05-29  
AVSIKTSFÖRKLARING

Part får inte överlåta sina rättigheter eller skyldigheter enligt denna avsiktsförklaring utan den andre partens godkännande.

### § 11 TVIST

Twist angående tolkning och tillämpning av denna avsiktsförklaring ska avgöras av allmän domstol enligt svensk rätt och med Stockholms tingsrätt som första instans om inte annat följer tvingande lag.

### § 12 GILTIGHET OCH IKRAFTTRÄDANDE

Denna avsiktsförklaring börjar gälla från och med dagen för undertecknandet av båda Parter och under förutsättning

att landstingsstyrelsen i Stockholms läns landsting senast den 31 december 2017 beslutat att ingå avsiktsförklaringen genom beslut som senare vinner laga kraft.

Denna avsiktsförklaring har upprättats i två likalydande exemplar, varav parterna har tagit var sitt.

Stockholm den .....

För AB Storstockholms Lokaltrafik

.....

*Caroline Ottosson*

*Förvaltningschef, Trafikförvaltningen*

Nacka den .....

För Nacka kommun

.....

*Lena Dahlstedt*

*Kommundirektör, Nacka kommun*

.....

*Mats Gerdau*

*Kommunstyrelsens ordförande, Nacka kommun*

Bilagor: 1 Översiktskarta, 2 Organisationsskiss

Bilaga 1 – Översiktskarta.



## Bilaga 2 – Organisationsskiss.

