

Ansvaret för planering, projektering och utbyggnad av tunnelbanan till Nacka har SLL:s förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT). Kommunens arbete med tunnelbanan bedrivs inom driftsprojektet Tunnelbana till Nacka 9222 som ansvarar för att kommunen levererar förutsättningarna för att utbyggnaden ska kunna ske i enlighet med Stockholmsöverenskommelsen. Stadsbyggnadsprojektets startpromemoria antogs av kommunens stadsutvecklingsutskott 2015-02-10 § 15.

Under det första halvåret 2016 genomfördes ett åtgärds- och optimeringsarbete efter att det visat sig att kostnadsuppskattningen bedömdes vara högre än det avtalade kostnadsläget. Arbetet resulterade i en rapport som lades fram i juni 2016 till Styrelsen för uppföljning av 2013 års Stockholmsöverenskommelse; Återrapportering av åtgärds- och optimeringsarbetet, nedan kallad för optimeringsrapporten. Bedömningen i optimeringsrapporten var att det skulle krävas allt för stora kvalitetssänkande åtgärder för att nå de ursprungliga ramarna i Stockholmsöverenskommelsen. Styrelsen för uppföljning av 2013 års Stockholmsöverenskommelse beslutade den 16 juni 2016 att det fortsatta arbetet med tecknande av genomförandeaftal samt planering av delprojekten ska utgå från optimeringsrapporten. Den 25 augusti 2016 beslutade samma styrelse att ett tilläggsavtal ska ingås med anledning av det genomförda åtgärds- och optimeringsarbetet.

Tilläggsavtalets syfte

Syftet med tilläggsavtal till huvudavtal och delprojektavtal avseende utbyggd tunnelbana enligt 2013 års Stockholmsöverenskommelse, nedan kallat tilläggsavtalet, var att reglera och tydliggöra de förändringar som lagts fram i optimeringsrapporten. Utöver förändringarna som beskrivs i tilläggsavtalet gäller fortfarande det som avtalades i Stockholmsöverenskommelsen. Förändringarna gäller tider för genomförande och bostadsbyggande samt finansiering. Ingående parter i tilläggsavtalet är Staten, SLL, Stockholms stad, Solna stad, Järfälla kommun och Nacka kommun. För Nackas del innebar resultatet av optimeringsrapporten att tidplanen för färdigställande skjut fram från år 2025 till år 2026. Målet om 13 500 färdigbyggda bostäder år 2030 kvarstår.

Genomförandeaftalet

Syftet med genomförandeaftal för tunnelbana till Nacka och söderort, nedan kallat genomförandeaftalet, var att fastställa principerna för genomförandet av tunnelbanans utbyggnad från Kungsträdgården till Nacka och söderort genom att precisera förutsättningar för planer och tillstånd, markanspråk och andra förutsättningar för genomförandet.

Genomförandeaftalet bygger på och är underordnat det som avtalades i Stockholmsöverenskommelsen. Att ett genomförandeaftal ska ingås är fastställt i huvudavtalet. Ingående parter i genomförandeaftalet är Nacka kommun, Stockholms stad och SLL.



Genomförandeavtalet preciserar vad som gäller vid tunnelbanans tillfälliga och permanenta markanspråk på kommunal mark. Det tillfälliga markanspråket omfattar arbetsområden, etableringsytor, mark för tillfällig vistelse och markundersökningar. Det permanenta markanspråket omfattar i huvudsak spårtunnlar med tillhörande anläggningar såsom uppgångar, rulltrappor, biljetthallar, ventilationsschakt, arbets- och servicetunnlar m.m. samt skyddszoner. Tunnelbanans permanenta markanspråk ska upplåtas med servitutsrätt, och genomförandeavtalet beskriver servitutens huvudsakliga innebörd. Markanspråken preciseras i järnvägsplan och detaljplan.

Genomförandeavtalet var en förutsättning för att principöverenskommelsen för bytespunkt Nacka centrum ska kunna ingås med berörda parter.

Genomförandeavtalet är av övergripande karaktär och för att ytterligare förtydliga och detaljera principer i det avtalet har ett tillägg gjorts i form av *"Principavtal gällande markåtkomst, samordning m.m. avseende tunnelbanans utbyggnad inom Nacka kommun"*. Avtalet tecknas mellan SLL och Nacka kommun. Liknande avtal finns även eller kommer att finnas mellan SLL och övriga kommuner.

Till detta avtal finns även en bilaga i form av en avtalsmall för platsspecifika markanspråk. Anledningen till att de platsspecifika avtalen inte tecknas i detta skede är att planering och projektering pågår och därmed är inte alla förutsättningar ännu givna. De platsspecifika avtalen är planerade att tecknas senare under 2018.

Principavtalet (tilläggsavtalet)

Avtalet syftar till att hantera framför allt tillfälliga markanspråk, återställning och samordning. Detta är punkter på vilka kommunen haft synpunkter i sitt yttrande över järnvägsplanen. Genom att teckna detta avtal hanteras kommunens ställningstagande och genomförandet av tunnelbaneutbyggnaden ges förutsättningar att ske säkert i samverkan med att Nacka bygger stad på Västra Sicklaön.

De tillfälliga markanspråken i den föreslagna järnvägsplanen vilka FUT behöver för etablering och arbetsområde vid Sickla, Järla och Nacka får enligt avtalet inte ianspråk tas utan att parterna först är överens om detta. Nyttjanderättsavtal ska tecknas för att precisera läge, tid och omfattning för respektive område. Detta är av stor vikt då stadsbyggnadsprojekt i anslutning till områdena aspirerar på samma ytor. Avtalet stipulerar även såväl arbetssätt vid uppsägning som principer för ersättning av befintliga nyttjanderätter på kommunal mark i form av skyltar, ledningar m.m.

För de permanenta markanspråken förtydligas bland annat omfattning och avgränsning gentemot nuvarande och kommande bebyggelse och anläggningar. Utgångspunkten är att skyddszonen för tunnelbanans beständighet inte ska omfatta ett större utrymme än vad som erfordras för att garantera dess stadga, bestånd och täthet, samt att denna ska sluta två meter under marknivå. I vissa gränssnitt eller beröringspunkter mellan tunnelbanan och

planerad bebyggelse kan det bli aktuellt att definiera slutlig avgränsning av servitutsområde inklusive skyddszon i kommande ansökningar om fastighetsbildning.

Avtalet preciserar även de olika typer av fastighetsbildning som kommer att bli aktuella i samband med att järnvägsplanen vinner laga kraft. Detta gäller såväl tidpunkter för inlämnande av handlingar till Lantmäteriet som avgränsningar av markanspråk och kommande förmånsfastighet.

Andra punkter reglerar infiltrationsanläggningar, installation och bevarande av grundvattenrör samt hantering av träd och annan vegetation. Särskild hänsyn tas till kommunens planerade stadsbyggnad för att hålla nere kostnaderna för båda parter.

Det förtydligas även i avtalet hur återställande av mark ska ske och då med hänsyn till tidigare standard och funktion av ytor och anläggningar. En viktig del i detta är hur kvarlämnande av konstruktioner i mark hanteras. Det avser alltså sådana anläggningar som endast har en temporär funktion vid själva utbyggnaden av tunnelbanan exempelvis spont och spontstag. I flera fall kommer det inte att vara ekonomiskt försvarbart att ta bort dessa vid avetablering utan de kommer att lämnas kvar i marken. Samråd ska ske mellan parterna när detta görs och konstruktionerna ska mätas in och dokumenteras för framtiden. Temporära konstruktioner som vid ett kvarlämnande medför att kommunens nuvarande eller framtida användning av mark omöjliggörs eller avsevärt fördyras får inte kvarlämnas såvida inte parterna kommer överens om det.

Tunnelbanans sträckning innebär att den löper längs med respektive korsar kommunens större vatten- och avloppsanläggningar. Dessa tunnlar beständighet är avgörande för Kommunens dagliga drift varför erforderliga skyddsåtgärder, ansvar under genomförandet samt drift ska regleras i avtal mellan parterna, alternativt med av kommunen helägda bolag.

Vad gäller samordningen mellan parterna är denna reglerad i avtalet både vad gäller ansvar och omfattning. Det avser såväl hur arbete av kommunens resurser ersätts samt vilken standard handlingar ska ha.

Kommunen är huvudman för flertalet gator i det område som berörs av tunnelbaneutbyggnaden. Därav har även påverkan på trafiken gällande alla trafikslag hanterats i avtalet. Nämnvärt är att kollektiv- samt gång- och cykeltrafik beaktas särskilt vad gäller ansvar och framkomlighet. Utöver detta kommer Västra Sicklaön att vara påverkad av mycket byggtrafik från olika stadsbyggnadsprojekt varför reglering av denna är särskilt utpekad i avtalet.

Utöver detta avtal samt kommande platsspecifika avtal kommer fler avtal att behövas för att reglera frågor som exempelvis kommunala ledningar, samordning med övriga kommunala exploaterings- och anläggningsprojekt samt fastighetsregleringar i samband med permanenta markanspråk.



Övrigt

Anledningen till att detta ärende går upp som informationsärende istället för beslutsärende är att Stockholm Stad och SLL har parallella förhandlingar. Detta medför att kommunen vill ha samma skrivningar gällande kvarlämnande av konstruktioner i mark som Stockholm Stad har för att säkerställa likabehandling avseende ersättning med projektmedel vid fördröjning eller omöjliggörande av framtida stadsbyggande.

Ekonomiska konsekvenser

Tilläggsavtalet medför inga ytterligare ekonomiska konsekvenser för kommunen utan innehåller endast förtydliganden och detaljering av redan ingångna avtal.

Konsekvenser för barn

I tilläggsavtalet förtydligas att barnperspektivet ska beaktas i produktionsskedet av tunnelbanan. Parterna ska gemensamt arbeta för att skolbarn ska ha säkra skolvägar m.m.

Bilagor

Bilaga 1 Principavtal gällande markåtkomst, samordning m.m. avseende tunnelbanans utbyggnad inom Nacka kommun

Gunilla Glantz
Stadsbyggnadsdirektör
Stadsledningskontoret

Jacob Gerson
Tf Projektledare
Enheten för strategisk stadsutveckling