

Kommunstyrelsen

## **Tillägg till genomförandeavtal för utbyggnad av tunnelbana till Nacka**

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar att ingå föreslaget tillägg till genomförandeavtal för utbyggnad av tunnelbana till Nacka enligt bilaga 1 till enheten för strategisk stadsutvecklings tjänsteskrivelse daterad den 25 juli 2018.

### **Sammanfattning**

Tunnelbanans blå linje ska förlängas från Kungsträdgården till Nacka. För att arbetet med tunnelbanans utbyggnad ska kunna fortsätta behöver kommunen ingå föreslaget tilläggsavtal, vilket innehåller förtydliganden och detaljeringar av redan tecknat genomförandeavtal. Detta tilläggsavtal är rubricerat som *"Principavtal gällande markåtkomst, samordning m.m. avseende tunnelbanans utbyggnad inom Nacka kommun"* och kommer att bidra till ett säkert genomförande av utbyggnaden. Tilläggsavtalet innehåller emellertid inga principiella ändringar i förhållande till tidigare tecknade avtal rörande tunnelbanans utbyggnad.

De viktigaste punkterna i föreslaget tilläggsavtal rör de tillfälliga markanspråken som pekas ut i föreslagen järnvägsplan, hur samordning i planerings-, projekterings- och produktionsskedet säkerställs samt hur återställande och kvarlämnande av konstruktioner i mark regleras.

I föreslaget tilläggsavtal klargörs även att ytterligare avtal kommer att krävas i senare skeden för att reglera frågor som kräver mer detaljerad planering och projektering.

## **Ärendet**

### **Bakgrund**

Den 14 januari 2014 tecknade Nacka kommun ett avtal med Staten, Stockholms läns landsting, (SLL), Stockholms stad, Solna stad och Järfälla kommun om hur tunnelbanan ska byggas ut och hur detta ska finansieras, nedan kallat för Stockholmsöverenskommelsen.

Avtalen i Stockholmsöverenskommelsen ("Huvudavtal" och "Delprojektavtal") godkändes av Kommunfullmäktige den 3 februari 2014, § 28.

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. Med anledning av denna rapport har ett tilläggsavtal till Huvudavtal och Delprojektavtal ingåtts mellan parterna i Stockholmsöverenskommelse. Syftet med detta var att reglera och tydliggöra de förändringar som lagts fram i optimeringsrapporten.

I enlighet med Huvudavtalet och Delprojektavtalet har även ett genomförandavtal ingåtts mellan Nacka kommun, Stockholms stad och SLL ("Genomförandavtal"). Genomförandavtalet innehåller principerna för genomförandet av tunnelbanans utbyggnad från Kungsträdgården till Nacka och söderort. Genomförandavtalet bygger på och är underordnat det som avtalades i Stockholmsöverenskommelsen.

Genomförandavtalet 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 genomförandavtalet beskriver servitutens huvudsakliga innebörd. Markanspråken preciseras i järnvägsplan och detaljplan. Avtalet innehåller också principer för hur arbetet med planer och tillstånd ska fortlöpa samt andra förutsättningar för genomförandet.

Genomförandavtalet är emellertid i vissa delar av övergripande karaktär och för att ytterligare förtydliga och detaljera dessa övergripande regleringar, föreslås att kommunen ingår följande tilläggsavtal som benämns "*Principavtal gällande markåtkomst, samordning m.m. avseende tunnelbanans utbyggnad inom Nacka kommun*", ("Tilläggsavtal").

### **Närmare om innehållet i det föreslagna Tilläggsavtalet**

Det nu föreslagna Tilläggsavtalet är underordnat övriga avtal och dess innehåll utgör endast klagöranden av genomförandavtalets avsikter. Tilläggsavtalet föreslås tecknas mellan Nacka kommun och SLL. Liknande avtal ska även tecknas mellan SLL och övriga kommuner. Tilläggsavtalet syftar till att hantera framför allt tillfälliga markanspråk samt återställnings- och samordningsfrågor. Innehållet i avtalet i denna del motsvarar kommunens synpunkter i kommunens yttrande över järnvägsplanen. Genom att teckna detta avtal hanteras kommunens ställningstaganden och genomförandet av tunnelbaneutbyggnaden ges förutsättningar att ske säkert i samverkan med att Nacka kommun bygger stad på Västra Sicklaön.



SLL behöver mark tillfälligt för etablering och som arbetsområde vid Sickla, Järla och Nacka. Den mark som behövs pekats ut i den föreslagna järnvägsplanen och genom detta har SLL rätt att använda marken. I det föreslagna Tilläggsavtalet är dock parterna överens om att samtliga tillfälliga markanspråk först ska ske efter särskild överenskommelse i form av nyttjanderättsavtal så att Nacka kommuns intressen i stadsbyggandet inte försummas. Dessa nyttjanderättsavtal ska tas fram utifrån den avtalsmall som bilagts det föreslagna Tilläggsavtalet. Avtalsmallen avses alltså att användas för platsspecifika markanspråk. Anledningen till att de platsspecifika markanspråken inte kan regleras i dagsläget är att planering och projektering pågår och därmed är inte alla förutsättningar ännu givna. De platsspecifika avtalen är planerade att tecknas under 2018.

I nyttjanderättsavtalen ska läge, tid och omfattning av de tillfälliga markanspråken preciseras för varje aktuellt 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 med mera.

Det föreslagna Tilläggsavtalet förtydligar även vissa frågor vad gäller permanenta markanspråk, bland annat omfattningen och avgränsning av dessa mot nuvarande och kommande bebyggelse och anläggningar. Utgångspunkten föreslås vara 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.

Tilläggsavtalet innehåller också preciseringar av 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 frågor som regleras i det föreslagna Tilläggsavtalet rör infiltrationsanläggningar, installation och bevarande av grundvattenrör samt hantering av träd och annan vegetation. Särskild hänsyn ska enligt föreslaget avtal tas till kommunens planerade stadsbyggnad för att hålla nere kostnaderna för båda parter.

Det förtydligas även i Tilläggsavtalet 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. Utgångspunkten är att all spont dras bort men spontstag kvarlämnas. Stagen ska dock kapas till två meter under marknivå. Samtliga kvarlämnade konstruktioner ska

noggrant mätas in och dokumenteras. Hur kvarlämnande sker regleras i särskilda platsspecifika avtal. Syftet med regleringen är att Kommunens framtida användning av marken inte ska begränsas eller fördyras. Om kvarlämnandet riskerar att medföra att Kommunens framtida användning av marken fördyras eller att marken minskar i värde ska villkoren innehålla ett åtagande om att SLL med projektmedel ska ersätta denna värdeminskning eller fördyring.

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 det föreslagna Tilläggsavtalet 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. Därför har även påverkan på trafiken gällande alla trafikslag hanterats i Tilläggsavtalet. 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 det föreslagna Tilläggsavtalet 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**

Detta ärende redovisades den 22 maj 2018 i kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott, § 101, som informationsärende i väntan på att motsvarande avtal mellan Stockholm Stad och SLL slutligt förhandlats. Detta har nu skett och avtalen mellan Stockholms stad och SLL innehåller liknande skrivningar som det föreslagna tilläggsavtalet vad gäller kvarlämnande av konstruktioner. Enheten för strategisk stadsutveckling anser att innehållet i avtalen nu innebär att kommunen och Stockholms stad ska behandlas lika avseende ersättning med projektmedel vid fördyringar eller möjligheten till framtida stadsbyggande.

## **Ekonomiska konsekvenser**

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



## Konsekvenser för barn

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

## Bilaga

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