Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-04-06

Ärende
TN 2015-0992

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
John Söderberg
08-1233 3109
john.w.soderberg@regionstockholm.se

Trafiknämnden
2022-04-26, punkt 13

Tillägg till principöverenskommelse samt beslut om fortsatt planeringsfas för bussterminal Nacka C

Ärendebeskrivning

Ärendet behandlar ett tillägg till tidigare ingången principöverenskommelse avseende Nacka centrums bytespunkt samt behov av att trafikförvaltningen kan nyttja budgeterade investeringsmedel för planeringsfasen.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt nedanstående underlag.

- Tillägg till ’Principöverenskommelse avseende Nacka centrums bytespunkt samt resultat av genomförd åtgärdsvalsstudie för samordnad trafikplanering i centrala Nacka’
  - Bilaga 1 Kalkyl
  - Bilaga 2 Terminallösning
- Ursprunglig principöverenskommelse (TN2015-0992)
- Tjänsteutlåtande Beslut om godkännande av utredning bussterminal Nacka C samt start av planeringsfas (TN 2015-0992)

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslår dels regionstyrelsen föreslå att regionfullmäktige beslutar följande.

1. Tillägg till Principöverenskommelse avseende Nacka centrums bytespunkt samt resultat av genomförd åtgärdsvalsstudie för samordnad trafikplanering centrala Nacka (LS 2017-0297) godkänns.

Dels att regionstyrelsen för egen del beslutar följande.

2. Trafiknämnden medges rätt att fortsätta planeringsfasen för investeringsobjektet Bussterminal Nacka centrum till en total om 151 miljoner kronor varav 147 miljoner kronor avser investeringsutgift inklusive index. Investeringsutgiften finansieras inom trafiknämndens investeringsutrymme för budgetår 2022 och planår 2023-2031 genom att investeringsutrymme om 132 miljoner kronor för investeringsobjektet omfördelas för 2022 till 2025.

Trafiknämnden föreslås besluta

3. Förvaltningschefen ges i uppdrag, med rätt att besluta om vidaredelegering, att inom ramen för ovan angiven total budget upphandla, tilldela samt teckna och förvalta erforderliga kontrakt och övriga avtal.

Förslag och motivering

Bakgrund

Med anledning av 2013 års Stockholmsöverenskommelse, vilken bland annat omfattar utbyggnad av tunnelbanan, gavs trafikförvaltningen 2015 i uppdrag att utreda bussterminal i Nacka Centrum. Utredningen genomfördes i samverkan med Nacka kommun, Trafikverket och förvaltningen för utbyggd tunnelbana (SL 2016-0152). Utredningen förordade alternativ 5 *Överbyggd bussterminal parallellt med Värmdöleden (väg 222)*. Därefter fattade trafiknämnden i mars 2016 beslut om start av planeringsfas (TN 2015-0992).

Tecknad principöverenskommelse

Utifrån beslutet planeringsfas tog Stockholms läns landstings förvaltning för utbyggd tunnelbana och trafikförvaltningen, tillsammans med Nacka kommun

och Trafikverket, fram en principöverenskommelse, vilken godkändes av landstingsfullmäktige i maj 2017 (TN 2015-0992 LS 2017-0297).

I principöverenskommelsen regleras parternas arbete under planeringsfasen fram till dess genomförande- och finansieringsavtal tecknas, bland annat övergripande grundförutsättningar avseende planering och finansiering av de av varandra beroende åtgärderna *överdäckning*, *bussterminal*, *flytt av väg 222* och *trafikplatser* samt omfattning, funktioner, gränssnitt och samband mellan dessa. Nacka kommun leder framtagande av detaljplan för flytt av väg 222 samt handlingar för överdäckning och bussterminal, medan trafikförvaltningens roll är att kravställa bussterminalen.

I överenskommelsen framgår också att Nacka kommun ska äga överdäckningen över väg 222 medan utrymmet för bussterminalen är tänkt att upplåtas till Region Stockholm/AB SL med officialservitut (gräns till terminalen går ca 5 cm in från liv i för bussterminalen omslutande väggar, tak samt köryta). Region Stockholm ska också investera i och äga terminalen inklusive stomkomplettering, körytor, tak, väggar och inredning.

Enligt tidigare Överenskommelse om finansiering av bussterminallösning för Ostsektorn (LS 1407-0880) ska utgifterna för bussterminalen delas mellan Region Stockholm och Nacka kommun. I principöverenskommelsen anges att i detta också inkludera en ospecificerad andel av utgifterna för flytten av väg 222.

Tillägg till principöverenskommelsen
Efter att principöverenskommelsen ingåtts har fortsatta diskussioner förts mellan kommunen och trafikförvaltningen i syfte att precisera krav, utformning och ansvar för bussterminalen, gränsdragningen mot övriga åtgärder inom det större stadsutvecklingsprojektet samt hur kostnaderna ska fördelas för flytten av väg 222. Som ett resultat av diskussionen föreslås kommunen och Region Stockholm komplettera principöverenskommelsen med ett *tillägg*.

Bussterminalen
Olika utformningar av bussterminalen har utretts med syfte att finna en lösning som dels möter trafikförvaltningens krav avseende utformning och kapacitet men också möjliggör byggnation på överdäckningen. Utredningarna har mynnat ut i att uppföra en dockningsterminal, men kvarvarande frågetecken finns i den detaljerade utformningen för att bland annat säkerställa att den kapacitet som

anges i principöverenskommelsens ritning (15 påstigningshållplatser, 6 avstigningshållplatser, 11 reglerplatser) kan uppnås. I tillägget anges att lösningen behöver detaljeras och fördjupas inför kommande finansierings- och genomförandeavtal.

Flytt av väg 222
I tillägget regleras att utgiften för flytt av motorvägen till 70 procent tas av Nacka kommun, medan 30 procent tas av Region Stockholm. Därutöver anges att kommunerna och Region Stockholm delar lika på utgiften för avfartsramp för bussar mot Saltsjöbadsleden samt motorvägshållplatserna.

Utöver bussterminalen och flytt av väg 222 reglerar tillägget också hur utgiften för stillestånd i det gemensamma projektet ska hanteras samt mekanismer för kostnadskontroll.

Ny tidplan
I beslutet att påbörja planeringsfas angavs att bussterminalen beräknades bli klar 2025, samtidigt som tunnelbanan tas i trafik. Därefter har byggnation av tunnelbanan försenats. Bussterminalen planeras nu kunna tas i drift samtidigt med tunnelbanan år 2031. En viktig milstolpe är antagandet av detaljplan år 2025 då också finansierings- och genomförandeavtal planeras kunna tecknas.

Ekonomiska konsekvenser av tilläggsöverenskommelsen
Vid framtagandet av tillägget har en kalkyl tagits fram för att visa fördelning av utgifter mellan Region Stockholm och Nacka kommun (bilaga 1 till tilläggsöverenskommelsen). Som grund för kalkylen har använts den successiva kalkyl som togs fram av Nacka kommun till den tidigare utredningen av olika terminallösningar och som också utgjorde underlag för det tidigare beslutet att påbörja planeringsfas.

Under den fortsatta planeringsfasen kommer trafikförvaltningen att behöva göra en ny egen succesiv kalkyl, samt en totalekonomisk kalkyl i enlighet med Region Stockholms riktlinje för investeringar. Den nya kalkylen behöver ta hänsyn till den nya preciseringen av ansvarsfördelningen för åtgärderna överdäckning, bussterminal, flytt av väg 222 och trafikplatser samt förseningen av tunnelbanas färdigställande. Likaså behöver de risker som identifierats analyseras och konsekvensbedömas och inkluderas i kalkylen. Kommande val

av roll- och ansvarsfördelning i genomförandefas kommer också ha olika ekonomiska och redovisningsmässiga effekter för trafikförvaltningen och AB SL.

Riskanalys och riskbedömning
I underlaget till beslut om planeringsfas redovisades de viktigaste riskerna avseende det beslutade förslaget. Under det hittillsvarande arbetet i planeringsfas och framtagande av principöverenskommelsen och tillägget har ytterligare risker identifierats.

1. Risk för olika tolkningar mellan parter inom gränsdragning för ansvarsfördelning och kostnadsbärare. I tillägget hänvisas till olika rubriceringar av det gemensamma projektet såsom, bussterminalen, bytespunkt Nacka centrum och Mötesplats Nacka (MPN), vilkas skillnad inte tydligt definieras i tillägget.
2. Risk för kostnadsökningar eller förseningar till följd av att avtalsparterna gör olika tolkningar av vad som är *tillkommande kravställningar*, t ex olika nivå av funktionskrav.
3. Risk för bristande samordning, tidsförskjutningar och fördyringar på grund av ringa erfarenhet från liknande projekt mellan Nacka kommun, Trafikverket och Region Stockholm (TF och FUT).
4. Risker för ökade kostnader för trafikförvaltningen för åtgärderna *bussterminal* och *flytt av väg 222* till följd av att tilläggets överenskommelse om finansiering saknar tak. Risken uppstår under planeringsfasen samt under genomförandefas. Trafikförvaltningen bedöms också komma att ha mindre rådighet över åtgärden flytt av väg 222 och därmed svårare att hantera risken.
5. Form för förvärv av bussterminal är ej specificerad. Kalkylen bygger på att AB SL förvärvar löpande entreprenadtjänster av annan part.

Därutöver har erfarenheter från andra komplexa investeringsprojektet där inte trafikförvaltningen är byggherre visat sig innebära en otydlighet avseende rådigheten över kostnadsstyrningen i projektet. Det är i principöverenskommelsen eller tillägget inte reglerat vilken part som ska genomföra de olika åtgärderna och olika risker uppstår beroende på vem som exempelvis utför entreprenadarbetet och vem som agerar byggherre. Under den fortsatta planeringsfasen ska även dessa risker belysas samt prissättas för att inkluderas i ett kommande förslag till beslut om att påbörja genomförandefas.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-04-06

Ärende
TN 2015-0992

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Behov av beslut om att omdisponera medel till planeringsfas
Det tidigare planeringsbeslutet avsåg utgifter i planeringsfasen om totalt 15 miljoner kronor. Bakom den låga utgiften för planeringsfasen antogs att Nacka kommuns utgifter för bland projektering av terminalen och detaljplanen skulle belasta projektet i genomförandefasen. Då detta inte varit möjligt behöver projektet tillföras medel i planeringsfas till en total utgift om 151 miljoner kronor varav 147 miljoner investeringsutgift. Bussterminal Nacka C finns upptagen i Region Stockholms investeringsplan 2022 med planår 2023-2031 till en totalutgift på 520 miljoner kronor, exklusive Region Stockholms eventuella kostnader för flytt av väg 222.

Investeringsutgiften föreslås finansieras inom trafiknämndens investeringsutrymme för budgetår 2022 och planår 2023-2031 genom att investeringsutrymme om 132 miljoner kronor för investeringsobjektet omfördelas för 2022 till 2025.

Expedieras till

Regionledningskontoret

David Lagneholm
Förvaltningschef trafikförvaltningen

John Söderberg
Chef Investeringsprojekt

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 Bussterminalslösningar 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 alltjämt 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

Bilaga 1

Kostnadsbedömningar i det följande utgör enbart ett underlag för att redovisa hur den procentuella fördelningen räknats fram. Parterna är medvetna om att de faktiska kostnaderna kan komma att avvika från de bedömda och att detta inte kommer ändra den procentuella fördelningen.

	Byggkostnadskalkyl, baserad på AFRY kalkyl version 4.1 uppräknad med 28,5% (byggherrekostnader)	Fördelning		Kalkyl partsuppdelad	
Uppdelning enligt principöverenskommelsen	**Kalkyl levererad april 2019**	**Nacka**	**Regionen**	**Nacka**	**Regionen**
Överdäckning	**1 490 000 000**			**1 490 000 000**	**0**
Grundläggning och stomme bebyggelse ovan bussterminal	200 000 000	100%	0%	200 000 000	0
Grundläggning och stomme bussterminal (minus "normal" stomme)	390 000 000	100%	0%	390 000 000	0
Busstunnlar Norr och Söder	364 500 000	100%	0%	364 500 000	0
Biltunnlar Öst och Väst	535 500 000	100%	0%	535 500 000	0
Bussterminal	**547 000 000**			**273 500 000**	**273 500 000**
Stomkomplettering, rumsbildn., Inv. ytskikt/rumskompl. & installationer	244 000 000	50%	50%	122 000 000	122 000 000
Schakt och tillhörande markutrustning/installationer	205 500 000	50%	50%	102 750 000	102 750 000
"Normal" stomme bussterminal	97 500 000	50%	50%	48 750 000	48 750 000
Flytt av väg 222	**498 000 000**			**354 200 000**	**143 800 000**
Avfartsramp för bussar mot Saltsjöbadsleden eller likvärdig lösning	36 000 000	50%	50%	18 000 000	18 000 000
Motorväg	193 500 000	70%	30%	135 450 000	58 050 000
Åtgärder på lokalgator förorsakade av motorvägsflytt	133 000 000	100%	0%	133 000 000	0
Motorvägshållplatser	135 500 000	50%	50%	67 750 000	67 750 000
Nackas exploatering (park, bebyggelse ovan överdäckning mm)	**100 000 000**	100%	0%	**100 000 000**	**0**
Delsumma	**2 635 000 000**			**2 217 700 000**	**417 300 000**
SUMMA				**2 635 000 000**	

Tillkommande kostnader	**74 000 000**				
Återstart av organisation	24 000 000	70%	30%	16 800 000	7 200 000
Justering utredningar fram till samråd pga ny utformning bussterminal	10 000 000	70%	30%	7 000 000	3 000 000
Utebliven samordning FUT	40 000 000	0%	100%	0	40 000 000
SUMMA EFTER TILLKOMMANDE	**2 709 000 000**			**2 241 500 000**	**467 500 000**
				2 709 000 000	

Risk (30%)	812 700 000			672 450 000	140 250 000
Möjliga besparingar, bussterminal	-60 000 000	50%	50%	-30 000 000	-30 000 000
Möjliga besparingar, övrigt					
SUMMA EFTER RISK	**3 521 700 000**			**2 913 950 000**	**607 750 000**
SUMMA EFTER RISK OCH MÖJLIGHETER	**3 461 700 000**			**2 883 950 000**	**577 750 000**
				3 461 700 000	

Mellan Stockholms läns landsting org.nr: 232100–0016 genom Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) och Trafikförvaltningen (TF) samt AB Storstockholms Lokaltrafik org.nr: 556013–0683 (AB SL) nedan gemensamt kallade SLL, Nacka kommun org.nr: 212000-0167 nedan kallad Nacka och Staten genom Trafikverket region Stockholm org.nr: 202100-6297 nedan kallad Trafikverket, nedan gemensamt kallade Parterna, har träffats följande

Principöverenskommelse avseende Nacka centrums bytespunkt samt resultat av genomförd åtgärdsvalsstudie för samordnad trafikplanering centrala Nacka

1 Bakgrund

Den 7 januari 2014 undertecknades ett avtal mellan Staten, Stockholms läns landsting, Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun om utbyggnad av ny tunnelbana och till tunnelbanan kopplad bostadsbebyggelse kallad **Stockholmsförhandlingens Huvudavtal** (Huvudavtalet).

SLL har genom FUT ansvaret för planering och utbyggnad av den nya tunnelbanan med tillhörande anläggningar medan respektive kommun ansvarar för bostadsbebyggelsen. Vidare fastslås i Huvudavtalet att för delsträcka Nacka ska Nacka kommun tillsammans med SLL jämnt dela på kostnaden för att möjliggöra omstigning mellan vägburen SL-trafik och tunnelbanan. För att tydligare precisera innehållet i Huvudavtalet kommer genomförandeavtal för utbyggnad av tunnelbana tecknas mellan SLL och berörda kommuner.

Tidigare har också en överenskommelse, kallad **Överenskommelse om trafikering i Ostsektorn**, tecknats mellan SLL, Stockholms stad, Nacka kommun och Värmdö kommun enligt vilken deltagande parter är överens om utbyggnad och finansiering av framtida bussterminallösningar för ostsektorn, i Slussen och Nacka C.

Lokaliseringen av ny bussterminal i Nacka C har lagts fast efter att SLLs (TF) utredning med syfte att *"finna ett optimalt läge för bussterminalen vid Nacka C i anslutning till den kommande tunnelbanestationen för att därmed skapa en attraktiv bytespunkt"* och Nackas förstudie med syfte att *"utreda förutsättningarna för en överdäckning av en del av Värmdöleden och en ny bussterminal"*, båda har kommit fram till samma lokaliseringsförslag. Lokaliseringen innebär att bussterminalen förläggs i direktanslutning till den nya tunnelbanan, mellan en flyttad väg 222 och Nacka Forum.

En konsekvens av placering och val av bussterminal medför att del av väg 222 måste flyttas i sidled jämfört med dagens vägsträckning. Flytten av väg 222 innebär även produktionstekniska fördelar samt färre störningar för trafiken på väg 222 under byggtiden för överdäckningen och den nya bussterminalen.

Nacka, SLL (TF) och Trafikverket har gemensamt tagit fram en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) i syfte att med utgångspunkt från bl a en överdäckning i anslutning till väg 222 och en bussterminal som ansluter till tunnelbanan analysera hur trafiksystemet ska fungera med en planerad bebyggelseutveckling i centrala Nacka. Resultatet av denna ÅVS är ett förslag om att arbeta vidare med ÅVS:ens alternativ B, bifogas inte, vilket bland annat innebär fullständigt utbyggda trafikplatser för Kvarnholmen och Skvaltan samt att trafikplats Nacka C avvecklas.

2 *Omfattning och syfte*

Parternas syfte med denna principöverenskommelse är att på en övergripande nivå reglera ett antal principiella grundförutsättningar avseende parternas ansvar gällande planering och finansiering av ett antal åtgärder. Överenskommelsen ska även på en övergripande nivå tydliggöra omfattningen av, funktioner för, gränssnitt och samband mellan dessa åtgärder.

Parterna är väl medvetna om att det i samband med tecknandet av denna överenskommelse är alldeles för tidigt för att i detalj reglera hur åtgärderna ska finansieras och genomföras. Hur detta ska ske kommer att detaljeras i kommande genomförande- och finansieringsavtal. Parterna är också ense om att innan erforderliga detaljplaner och vägplaner vinner laga kraft ska genomförande- och finansieringsavtal utifrån denna överenskommelse träffas mellan parterna.

De åtgärder som regleras i denna principöverenskommelse är (för en närmare definition av omfattning av respektive åtgärd hänvisas till Kap 3 Definition och beskrivningar nedan):

Överdäckning,

Bussterminal,

Flytt av väg 222,

Trafikplatser

Vidare behöver viktigare beroenden mellan i denna överenskommelse reglerade åtgärder och angränsande projekt beskrivas och beaktas i arbetet. De angränsande projekten omfattas av utbyggnaden av ny tunnelbana, bebyggelse och park samt andra anläggningar ovanpå överdäckning, angränsande ny bebyggelse, åtgärder utöver gemensamma åtgärder enligt ÅVS t ex utformningen av det lokala trafiksystemet i Nacka inklusive mobility managementåtgärder samt trafikplats Skogalund.

En viktig slutsats i ÅVS-arbetet är bland annat att all reseefterfrågan i vägsystemet inte kan tillgodoses i samband med utbyggd bostadsbebyggelse i enlighet med Huvudavtalet. Parterna är därför medvetna om vikten av fortsatt utredning- och genomförande av mobility managementåtgärder samt andra åtgärder för att förbättra framkomligheten för gång och cykel samt kollektivtrafik.

3 *Definitioner och beskrivningar*

I denna principöverenskommelse ska följande begrepp ha den innebörd och omfattning som anges nedan:

Bytespunkt:	avser en knutpunkt för kollektivtrafiken med anslutande vägnät med god framkomlighet för kollektivtrafik och övriga funktioner såsom; kiss and ride, taxi, cykelparkering.
Överenskommelse:	avser denna principöverenskommelse inklusive bilagor 1-4.
Åtgärder:	avser överdäckning, bussterminal, flytt av väg 222 och trafikplatser samt därmed sammanhängande anläggningar, anordningar och provisorier, Bilaga 1.
Överdäckning:	avser överdäckning med grundläggning, stomme, bjälklag ovan bussterminal, biljetthall för tunnelbana samt vägtunnlar* för väg 222, Bilaga 2 och 3. * Vägtunnlar: Tunnel under överdäckning med tillhörande väganordningar, ytskikt med erforderligt brandskydd, installationer och teknikutrymmen samt eventuella utrymningsvägar. Västgående tunneldel ska rymma fyra körfält varav ett för kollektivtrafik. Östgående tunneldel ska rymma tre körfält. Vägtunneldel invid bussterminal ska rymma ett körfält för busstrafiken med tillhörande hållplatslägen.
Bussterminal:	avser ny bussterminal med dels ytor för resenärer och dels ytor för busstrafiken. Resenärsytor innefattar tillhörande servicefunktioner såsom toaletter, sittbänkar och trygghetsrum, men även för verksamheten nödvändiga tekniska utrymmen och system samt biljettkurer. Ytor för busstrafiken innefattar av- och påstigningsytor, tidsregleringsplatser, vändmöjligheter, platser för annan behörig trafik. En "bussterminal" omfattar även pauslokaler samt ytor mellan resenärsytor och hållplatser, Bilaga 2 och 3.
Flytt av väg 222:	avser flytt av väg 222 samt motorvägshållplatser*, Bilaga 1 och 3. * Motorvägshållplatser: Hållplats anläggs utmed väg 222 i västgående riktning. I östgående riktning förläggs hållplatsen i direkt anslutning till ny bussterminal. Till motorvägshållplatser hör även av- och påfartsramper mellan hållplatser och väg 222.
Trafikplatser:	avser ersättande av trafikplats Nacka med ny trafikplats Kvarnholmen med östgående av- och påfartsramper och två cirkulationsplatser, ny trafikplats Skvaltan med två cirkulationsplatser och ny lokalvägskoppling till Skönviksvägen samt ett nytt västgående fjärde körfält från trafikplats Skvaltan t.o.m fd trafikplats Nacka på väg 222, Bilaga 1.

4 Samverkan

Parterna förbinder sig i och med denna överenskommelse att ta ansvar för sitt deltagande i enlighet med överenskommelsen samt att aktivt delta i och effektivt bidra till att överenskommelsens åtgärder respektive dess beroenden till angränsande projekt erhåller bästa möjliga lösningar utifrån ett stads-, trafik- samt kollektivtrafiksperspektiv samtidigt som de kan fortlöpa enligt tidplan och budget.

5 Planering, projektering och utbyggnad

Parterna är i och med denna överenskommelse ense om ett antal viktigare principer i samarbetet innebärande att:

Parternas egna interna processer för beslut och politisk beredning ska följas och respekteras av övriga parter. Parterna behöver därför redan i ett tidigt skede se över vilka tider och beslutspunkter som gäller inom respektive parts organisation.

Framtagandet av handlingar ska följa tillämpliga och vid tiden gällande lagar samt tillämpliga regelverk i respektive parts organisation. Framtagandet av handlingar ska också följa de processer och krav på redovisning som gäller inom respektive parts organisation.

Nacka ansvarar för att leda och samordna arbetet med framtagandet av detaljplaner, underlagsmaterial och stödjande handlingar till vägplan för flytt av väg 222, i en omfattning som ska överenskommas mellan Trafikverket och Nacka, samt handlingar för överdäckning och bussterminal.

SLL (TF) förbinder sig att leda och samordna arbetet med kravställning på och granskning av handlingar för bussterminal.

Trafikverket ansvarar för planläggningsprocess för flytt av väg 222. Trafikverket ansvarar vidare för och ska utföra samtliga myndighetsutövande delar i planläggningsprocessen. Trafikverket ska även leda och samordna arbete med kravställning och granskning av underlagsmaterial och stödjande handlingar som Nacka ska ta fram i en omfattning som ska överenskommas mellan Trafikverket och Nacka

Trafikverket ansvarar för att leda och samordna arbetet med framtagande av handlingar enligt väglagen för trafikplatser inklusive formell hantering rörande indragning av trafikplats Nacka.

Nackas insyn och deltagande i Trafikverkets arbete med framtagande av vägplaner för trafikplatser ska hanteras i enlighet med separat upprättat finansieringsavtal, Bilaga 4.

I planeringen av utbyggnaden för åtgärderna behöver eventuella konsekvenser för gc-, kollektiv samt biltrafik beaktas varför utbyggnaden/utbyggnaderna ska planeras så att eventuell påverkan för dessa delar minimeras samtidigt som utbyggnaden/utbyggnaderna kan bedrivas så rationellt och kostnadseffektivt som möjligt. Bl a ska framkomligheten för kollektiv- och biltrafik på väg 222 prioriteras samt regionala beslut om skyddsklassade vägar gälla. Vidare ska Trafikplats Skogalund finnas kvar och säkerställas i sin funktion för kollektivtrafiken.

6 *Ägande inklusive framtida drift och underhåll samt markåtkomst*

Parterna ska i kommande finansierings- och genomförandeavtal dels reglera ägandet inklusive framtida drift och underhåll för anläggningar ingående i åtgärderna samt dels reglera hur mark och utrymmen som respektive part äger/förfogar över ska överlåtas eller upplåtas för anläggningar ingående i åtgärderna.

Parterna är i och med denna överenskommelse däremot ense om att följande viktigare principer ska gälla:

1) Ansvaret för reinvestering samt drift och underhåll följer generellt ägandet om inget annat avtalas.

2) Nacka ska äga samt ansvara för drift och underhåll av överdäckningen exklusive vägtunnel enligt punkt 6 nedan.

3) Utrymme för bussterminal upplåts med officialservitut till SLL (AB SL) om inte annat avtalas. Servitutet avgränsas till ca 5 cm in från liv i för bussterminalen omslutande väggar, tak samt köryta. Om AB SLs befintliga fastigheter inte kan användas som förmånsfastighet åligger det parterna att gemensamt och i samförstånd tillse att AB SL erhåller en erforderlig och lämplig förmånsfastighet, till vilket servitut kan kopplas.

   SLL (TF) ska äga samt ansvara för drift och underhåll av till för bussterminalen erforderliga stomkompletteringar, beläggningar och ytskikt, installationer samt utrustningar.

4) Bussterminalens rätt att nyttja tunnelbanans entréer, biljetthall samt förbindelsevägar mellan gatuplan och bussterminal för resenärer ska säkras på lämpligt sätt.

5) Trafikverket och Nacka ska sinsemellan överlåta respektive upplåta erforderlig mark för överdäckning respektive för ny sträckning av väg 222. Överlåtelser och eventuella ekonomiska regleringar ska baseras på vedertagna principer innebärande bl a marknadsvärde utifrån planerat ändamål beaktat skäliga kostnader för att göra marken användbar för planerat ändamål enligt normal hantering i respektive parts organisation, för Trafikverkets del Förordning (1996:1190) om överlåtelse av Statens fasta egendom samt för Nackas del *Program för markanvändning med riktlinjer för markanvisnings- och exploateringsavtal, försäljning och köp av fastigheter.*

6) Trafikverket ska vara väghållare för väg 222 inklusive vägtunnlar, samt motorvägshållplatser. Ansvaret för drift och underhåll följer väghållaransvaret om inget annat överenskommes mellan parterna.

   För nya trafikplatser med tillhörande av- och påfartsramper ska Trafikverket och Nacka fortsatt vara väghållare enligt nuvarande ansvarsförhållande vad avser kommunala respektive statliga anläggningar. Ansvaret för drift och underhåll följer väghållaransvaret.

AK LDT

7) Intrång på privata fastigheter ska undvikas om så är möjligt. I det fall intrång ändå krävs så regleras det i normalfallet inom väg- eller detaljplaneprocesser.

8) Under utbyggnadstiden av åtgärderna förbinder sig parterna, i det fall part är ägare av berörd mark, att tillfälligt upplåta denna mark vederlagsfritt. Detta gäller också vid etablering av bodar och upplagsplats mm beroende av utbyggnad/utbyggnaderna av åtgärderna.

7 Tidplan

Parterna är i och med denna överenskommelse i huvudsak ense om nedanstående måltidpunkter för en samordnad planering, projektering och utbyggnad av åtgärderna samt i relation till angränsande projekt. Parterna är dock medvetna om att processer för detaljplaner, vägplaner samt interna beslutsprocesser kan medföra förändring av överenskomna måltidpunkter.

Dec 2016	*Projektbeställningar inom respektive berörd parts organisation*
2017–2019	*Detaljplan/-er och andra handlingar för överdäckning inkl bussterminal samt detaljplaner för trafikplatserna upprättas samordnat med vägplaner för trafikplatserna mm med mål att antas/fastställas under 2019*
2017 – 2019	*Vägplaner och andra handlingar för trafikplatserna samt för flytt av väg 222 upprättas samordnat med erforderliga detaljplaner med mål att vägplanerna antas/fastställas under 2019*
2017 – 2019	*För respektive åtgärd erforderliga beslut i respektive parts organisation*
Våren 2016 – 2017	*Förhandlingar med berörda parter t ex staten om delfinansiering av tillämpliga åtgärder*
2017–2019	*Genomförande- och finansieringsavtal förhandlas och tecknas*
2019–2020	*Produktionsstarter av åtgärder*
2026	*Samtliga åtgärder färdigställda*

8 Finansiering

Parterna är i och med denna överenskommelse ense om att verka för att finansieringen av åtgärderna, men också för eventuella erforderliga beroenden till angränsande projekt, säkras i respektive parts organisation.

Nacka och SLL (TF) ska gemensamt också verka för att erhålla maximal medfinansiering t ex statlig där så är möjligt.

Trafikverket ska ta fram erforderligt underlag till Länsstyrelsen för att Länsstyrelsen ska kunna ta ställning till trafikplatser vid kommande revidering av Länsplan.

Det eventuellt utökade ansvaret för finansiering, till följd av att statlig medfinansiering ej erhålls alternativt minskas eller om trafikplatserna inte kommer att omfattas av kommande länsplan, ska följa parternas principer om finansieringen av åtgärder enligt punkt 1–5 nedan.

För utbyggnad av åtgärderna har en tidig totalkalkyl tagits fram, bifogas inte. Parterna är medvetna om att kalkylen är mycket tidig och framtagen utifrån de förutsättningar som gällde vid tiden för framtagandet. Förutsättningarna kan därför komma att förändras i ett senare skede.

I det fortsatta arbetet inför tecknande av finansierings- och genomförandeavtal ska kalkylen förfinas och delas upp på åtgärderna:

Överdäckning,

Bussterminal,

Flytt av väg 222,

Trafikplatser

Parterna ska i kommande finansierings- och genomförandeavtal reglera finansieringen av åtgärderna i detalj. Parterna är däremot i och med denna överenskommelse ense om att principerna för finansieringen av åtgärderna gällande planering, projektering och utbyggnad (omfattningen för respektive åtgärd framgår av Kap 3 Definitioner och beskrivningar) innebär att:

1) Överdäckningen finansieras av Nacka inklusive de bärande konstruktioner inom bussterminalen som uteslutande erfordras till följd av ovanpåliggande park, anläggningar och bebyggelse.

2) Bussterminal finansieras gemensamt av Nacka och SLL (TF) med 50 % vardera enligt tidigare tecknat avtal "*Överenskommelse om trafikering i Ostsektorn*". I kostnaden för bussterminal ska också ingå de kostnader som exklusivt är bussterminalens andel av kostnaden för flytt av väg 222. Denna kostnad ska preciseras i ett senare skede så att ett eventuellt fast belopp för SLLs (TF) åtagande kan fastställas.

3) Flytt av väg 222, exklusive den del som beror av ny bussterminal enligt pkt 2 ovan, finansieras av Nacka.

   Ställer Trafikverket krav på funktionen för väg 222 inklusive vägtunnlar utöver vad som föranleds av myndighetskrav eller av Trafikverkets kravställande dokument och vedertagen praxis så ansvarar Trafikverket ensam för denna kostnadsökning.

4) Finansieringen för framtagande av vägplaner för trafikplatserna regleras mellan Trafikverket och Nacka enligt separat upprättat finansieringsavtal, Bilaga 4.

   Av finansieringsavtalet följer, i det fall trafikplatserna blir finansierade genom kommande Länsplan och när rådighet till detta ges, att Trafikverket ska kompensera Nacka i den omfattning länsplanen medger för de kostnader som Nacka har haft med anledning av framtagandet av vägplanerna.

   Parterna är medvetna om att i det fall trafikplatserna inte kommer att omfattas av kommande Länsplan så ska annan part än Trafikverket vara ansvarig för finansieringen av trafikplatsernas produktion. Vidare är parterna medvetna om att vägplanerna för trafikplatserna inte kommer att kunna fastställas utan att finansiering för produktion är säkerställd.

AK LOT

Kostnader för avveckling och rivning av trafikplats Nacka C finansieras av Nacka eller av Nacka utsedd annan part som inte är part i denna överenskommelse.

5) Finansiering av eventuell fördyrad drift och underhåll med anledning av förläggning av väg 222 i vägtunnlar ska överenskommas och regleras mellan parterna i samband med kommande finansierings- och genomförandeavtal.

Parterna är också ense om att respektive parts kostnader för arbete och utlägg för tiden innan tecknandet av denna överenskommelse finansieras av respektive part själva om inte annat sägs i denna överenskommelse. I syfte att minska påverkan på övergripande tidsplan har däremot Trafikverket vid undertecknande av denna överenskommelse redan påbörjat arbetet med framtagande av vägplaner i den omfattning som är möjlig utan lagakraftvunna avtal om finansiering samt specialiststöd för framtagande av 3D-modell. Trafikverket har rätt att fakturera Nacka dessa kostnader.

Kostnader från och med undertecknandet av denna överenskommelse för utredningsarbete, framtagande av handlingar, vägplan- och planprocesser mm till följd av åtgärderna finansieras utifrån principer enligt punkt 1-4 ovan. Respektive part ansvarar, om inget annat sägs i denna överenskommelse, själv för kostnader hänförliga till egen tid och som ej omfattas av arbetet enligt punkt 1-4 ovan.

I det fall handlingar och annat material mm kan utnyttjas av annan part i arbetet med och för åtgärderna ska kostnaden fördelas utifrån respektive parts nytta av handlingarna och materialet. Eventuella avvikelser från denna finansieringsprincip beslutas från fall till fall av berörda parter.

Respektive part fakturerar annan part de kostnader som man har rätt till ersättning för. Trafikverket fakturerar Nacka kostnader för framtagande av vägplaner. Till faktura ska bifogas beskrivning av arbetets art samt vid behov nedlagd tid, timkostnad etc. Ersättningen ska erläggas inom 30 dagar. Inga administrativa påslag ska påföras fakturan.

9 *Organisation*

För att möjliggöra en samordnad utbyggnad av åtgärderna, i tid och till en prognostiserad kostnad, krävs att parterna bemannar egna respektive gemensamma organisationer med resurser i den omfattning som krävs för att genomföra åtgärderna.

Parterna ska verka för att samutnyttja planeringsresurser i arbetet med väg- och detaljplaner samt bruka de möjligheter som ges i respektive lagstiftning till samordning av processerna.

Parterna är i och med denna överenskommelse ense om att samarbetet fram till tecknandet av ett finansierings- och genomförandeavtal i huvudsak ska ske enligt följande:

1) En partssammansatt samordningsgrupp med ansvar för att de olika projektgruppernas arbete enligt bland annat punkt 5 ovan bedrivs samordnat. Alla parter ska ha lika stort mandat i samordningsgruppen.

~~2)~~ En projektgrupp bestående av Nacka och SLL med ansvar för framtagande av detaljplaner och andra handlingar för överdäckning och bussterminal samt framtagande av underlagsmaterial och stödjande handlingar till vägplan för flytt av väg 222 i en omfattning som ska överenskommas mellan Trafikverket och Nacka.

3) Projektgrupper bestående av Trafikverket med ansvar för planläggningsprocess för trafikplatser och flytt av väg 222. Projektgrupp för trafikplatser ansvarar för framtagande av samtliga handlingar som erfordras för planläggningsprocessen för denna. Projektgrupp för flytt av väg 222 ansvarar för all myndighetsutövning samt för kravställning och granskning av underlagsmaterial och stödjande handlingar som Nacka ska ta fram i enlighet med punkt 2 ovan.

4) Underordnat respektive projektgrupp kan det komma att bildas delprojektgrupper för bland annat plan- och tillståndsprocesser samt framtagande av handlingar.

Parterna ska vidare gemensamt verka för att allmänheten får den information som behövs i samband med planering och genomförandet av respektive utbyggnad. Nacka har dock huvudansvaret och ska t ex upprätta en kommunikationsplan i samråd med övriga parter.

10 Ändringar och tillägg

Ändringar av och tillägg till denna överenskommelse ska upprättas skriftligen och undertecknas av samtliga parter.

11 Överlåtelse

Överenskommelsen får inte av endera part överlåtas på annan utan de andra parternas skriftliga medgivande.

12 Giltighet

Ovanstående överenskommelsens giltighet förutsätter:

att Nackas kommunfullmäktige godkänner överenskommelsen senast 2017-02-28.

att SLL på behörig nivå godkänner överenskommelsen senast 2017-05-31.

Vidare är parterna medvetna om att Nackas och Trafikverkets beslutande organ beslutar om att anta detaljplan respektive vägplan.

.....

Denna överenskommelse är upprättat i tre (3) likalydande exemplar varav parterna tagit var sitt.

Stockholm den / 2017 Nacka den / 2017

AL LDF

För Stockholms läns landsting

Caroline Ottosson
Förvaltningschef

För Nacka kommun

Mats Gerdau
Kommunstyrelsens ordförande

Lena Dahlstedt
Stadsdirektör

Stockholm den 3 / 2 2017

För Trafikverket

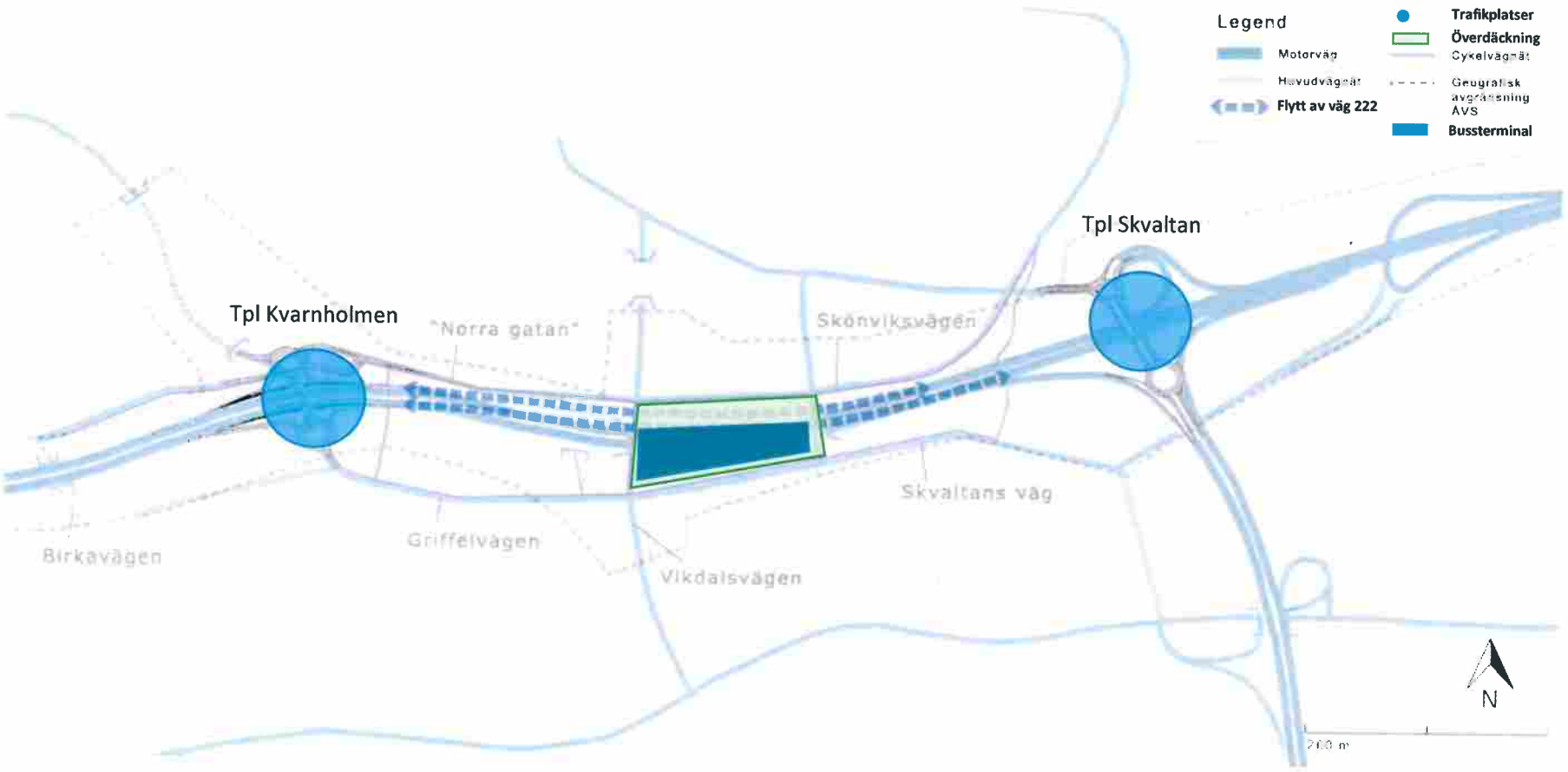
Anders Kindmark
Ställföreträdande Regional direktör

BILAGOR

Skisser, kartor och andra figurer i till denna överenskommelse hörande bilagor har till syfte att ge en överblick över de olika åtgärderna. Parterna är införstådda med att detaljer i dessa som, men inte begränsat till, exakta placeringar, skalor och omkringliggande bebyggelse inte utgör en del av denna överenskommelse.

1. Översikt av åtgärder
2.1 Principskiss sektion för överdäckning, bussterminal och ny sträckning av väg 222
2.2 Principskiss plan för överdäckning
3. Principskiss plan för bussterminal samt östgående motorvägshållplatser
4. Finansieringsavtal för trafikplatser

Bilaga 1



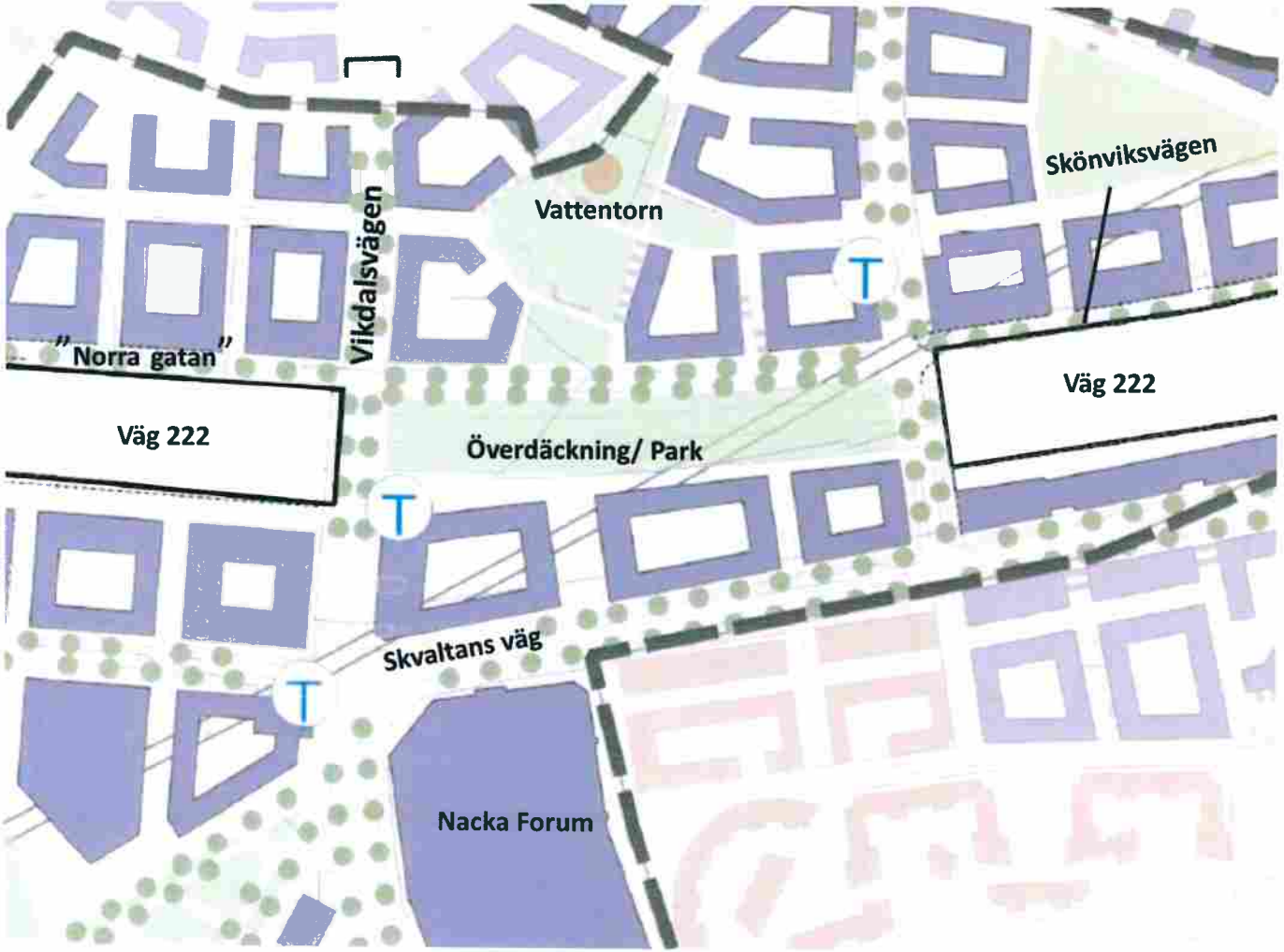
Orienteringskarta åtgärder. Ej skalenlig.

Bilaga 2.1



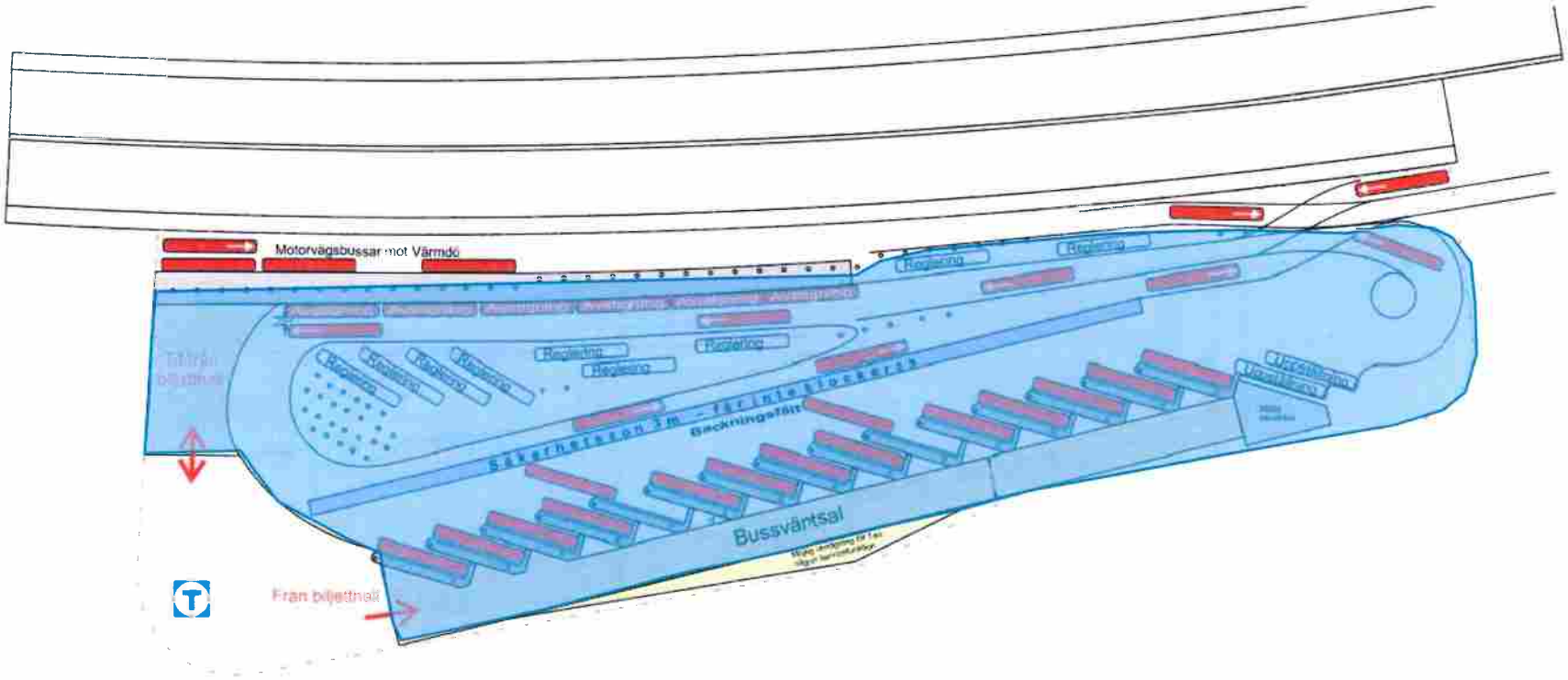
Principskiss sektion för överdäckning, bussterminal samt ny sträckning av väg 222. Ej skalenlig.

Bilaga 2.2



Principskiss plan för överdäckningen. Ej skalenlig.

Bilaga 3



Principskiss plan för bussterminal samt östgående motorvägshållplatser. Ej skalenlig.

Bilaga 4

AVTAL

Mellan Nacka kommun, org.nr: 212000-0167 nedan kallad Nacka och Trafikverket org.nr: 202100-6297 nedan kallad Trafikverket, tillsammans gemensamt kallade Parterna, har träffats följande finansieringsavtal för ombyggnad av trafikplatserna Skvaltan och Kvarnholmen utmed väg 222 Värmdöleden inom Nacka kommun, Stockholms län.

§ 1 Bakgrund

En gemensam Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) mellan Nacka, Trafikverket och Trafikförvaltningen har genomförts för de föreslagna åtgärderna, kallad *Åtgärdsvalsstudie samordnad trafikplanering i centrala Nacka* (KFKS 2015/304-224). Syftet med ÅVS-arbetet har varit att utifrån förutsättningarna om bebyggelseutvecklingen i centrala Nacka, ny tunnelbana, överdäckning av väg 222 Värmdöleden med tillhörande bussterminal samt flytt av väg 222 Värmdöleden, analysera hur trafiksystemet i anslutning till väg 222 Värmdöleden ska fungera.

Parallellt med tecknandet av detta avtal kommer det också att tecknas övergripande avtal om planeringsförutsättningar, framtagande av handlingar mm för ny tunnelbana respektive överdäckning av väg 222 Värmdöleden med tillhörande bussterminal samt flytt av väg 222 Värmdöleden.

Nacka och Trafikverket är eniga om att en ombyggnad av trafikplats Skvaltan inklusive komplettering av ett fjärde körfält på viss sträcka av väg 222 Värmdöleden samt trafikplats Kvarnholmen (nedan kallat Trafikplatserna), inklusive indragning av befintlig trafikplats Nacka C, på väg 222 Värmdöleden är nödvändig för att trafikförsörja centrala Nacka i enlighet med framtagen ÅVS och efterföljande principöverenskommelse. För att kunna realisera nya trafikplatskopplingar mot länsväg 222 Värmdöleden samt borttagning av befintlig trafikplats Nacka C, krävs handlingar enligt Väglagen.

Trafikverket har ingen erinran mot att handlingar tas fram för nya Trafikplatser i enlighet med ovan nämnd ÅVS, men har inga medel för finansiering av framtagande av handlingarna.

Trafikplatserna finns inte med i gällande Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2014-2025.

§ 2 Ikraftträdande och giltighet

Villkoren i detta avtal träder i kraft först när följande förutsättningar är uppfyllda:

Principöverenskommelse efter slutförd ÅVS undertecknas av samtliga parter, och

Kommunfullmäktige i Nacka kommun beslutar att godkänna detta avtal genom beslut som vinner laga kraft.

§ 3 Avtalets syfte

Syftet med detta avtal är att reglera finansiering av planläggning samt framtagande av handlingar enligt Väglagen för att ge rådighet för en om- och tillbyggnad av Trafikplatserna i enlighet med framtagen ÅVS.

§ 4 Parternas åtagande

Parterna är överens om att samordna planprocesser för vägplaner och detaljplaner.

Nacka

Nacka ansvarar för planeringsprocessen enligt Plan- och Bygglagen med framtagande av erforderliga detaljplaner för Trafikplatserna.

Nacka ska beredas möjlighet att delta i arbetet med framtagande av vägplanehandlingar.

Trafikverket

Trafikverket ansvarar för planeringsprocessen enligt Väglagen med framtagande av vägplaner för Trafikplatserna. Trafikverket utser projektledare som leder arbetet med att ordna en projektorganisation, handla upp konsult och att i enlighet med Väglagen ta fram erforderliga handlingar fram till och med fastställelseprocess.

En förutsättning för Trafikverkets åtagande är att finansiering av föreslagna åtgärder erhålls enligt § 5.

§ 5 Finansiering

Trafikplatserna finns inte med i gällande Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2014-2025. Trafikverket har därmed inte några medel för finansieringen av dessa. Trafikverket har däremot ingen erinran mot att handlingar tas fram för Trafikplatserna i enlighet med ovan nämnd ÅVS, förutsatt att Nacka bekostar framtagandet av de vägplaner som erfordras för Trafikplatserna. En indikativ kostnad för de båda vägplanerna är totalt 10 miljoner SEK. Trafikverket kommer successivt i takt med att projektet fortskrider föra dialog med Nacka för mer detaljerad kännedom om vägplanernas kostnad.

Trafikverket har rätt att fakturera Nacka för de faktiska kostnader som Trafikverket har till följd av framtagandet av vägplaner, vilket utöver egen tid och utlägg också inkluderar kostnader för upphandlade konsulter. Fakturering sker månadsvis med betalning inom 30 dagar. Trafikverket ansvarar för att Trafikverkets egna kostnader samt kostnader för upphandlade konsulter redovisas så att de kan granskas av Nacka.

Nacka bekostar själva egen tid och utlägg till följd av framtagandet av vägplaner, vilket även inkluderar framtagandet av erforderliga detaljplaner inom den egna kommunen.

Nacka ska utan kostnad för Trafikverket tillhandahålla befintligt kartmaterial för framtagande av erforderliga handlingar.

Trafikverket ansvarar för att Trafikplatserna förs fram i arbetet med revidering av kommande Länsplan. I det fall Trafikplatserna blir finansierade genom kommande Länsplan ska Trafikverket, när rådighet till detta ges, kompensera Nacka i den omfattning länsplanen medger för de kostnader som Nacka har haft med anledning av framtagandet av vägplanerna. Om Trafikplatserna däremot inte omfattas av kommande Länsplan ska annan part än Trafikverket vara ansvarig för finansieringen av Trafikplatsernas produktion.

Vägplanerna för Trafikplatserna kommer inte kunna fastställas utan att finansiering för produktion är säkerställd.

§ 6 Genomförande

Parterna ska verka för att samutnyttja planeringsresurser i arbetet med vägplaner och tillhörande detaljplaner och bruka de möjligheter som ges i respektive lagstiftning till samordning av processen.

En gemensamt tillsatt styrgrupp ska tillse ett integrerat arbetssätt så att de båda projektgrupperna samordnas på ett effektivt sätt.

Framtagande av handlingar enligt Väglagen
Trafikverket leder och samordnar arbetet med formella vägplaneprocesser för Trafikplatserna inklusive behovet av samråd mm samt tillståndsprövning.

Arbetet med framtagande av erforderliga handlingar kommer att påbörjas med projektplanering från 2016-08. Arbetet leds av Trafikverket, som utser ansvarig projektledare. Trafikverket upphandlar konsult för upprättande av handlingar i samråd med Nacka.

I samband med att kontrakt om konsultstöd ska tecknas av Trafikverket har Nacka möjlighet att ompröva eller häva detta avtal. Om Nacka häver avtalet ska de faktiska kostnader som Trafikverket har haft fram till den tidpunkten bekostas av Nacka.

Framtagande av handlingar enligt Plan- och Bygglagen
Nacka leder och samordnar arbetet med formella detaljplaneprocesser för Trafikplatserna inklusive behovet av samråd mm samt tillståndsprövning.

Arbetet med framtagande av handlingar har påbörjats för gata mellan trafikplats Skvaltans och Skönviksvägen. Ny detaljplan för trafikplats Kvarnholmen planeras att starta under augusti 2016. Arbetena leds av Nacka, som utser erforderlig organisation. Trafikverket medverkar vid granskning av de detaljplaner och handlingar som Nacka tar fram.

Utbyggnad av Trafikplatserna
Inför en utbyggnad av Trafikplatserna ska ett genomförandeavtal tecknas mellan Trafikverket och Nacka för Trafikplatserna. Genomförandeavtalet ska bl a reglera finansiering och Parternas ansvarsförhållande för dess utbyggnad.

§ 7 Tidplan

Fastställda vägplaner respektive lagakraftvunna detaljplaner beräknas kunna vara uppfyllda till senast 20190630.

Parterna är överens om att verka för att minimera tiden för planläggning genom att till exempel utreda förutsättningar för förenklad planläggningstyp och att se över möjligheterna att prioritera formell hantering av vägplanerna hos länsstyrelsen och Trafikverkets planprövning.

§ 8 Parternas samarbete

Trafikverket ska fortlöpande ge Nackas kontaktpersoner insyn i och kontinuerligt informera om arbetet med vägplaner samt kalla Nackas kontaktpersoner till gemensamma möten för avstämning av arbetet.

Nacka ska fortlöpande ge Trafikverkets kontaktpersoner insyn i och kontinuerligt informera om arbetet med detaljplan samt kalla Trafikverkets kontaktpersoner till gemensamma möten för avstämning av arbetet.

I det fall att endera Part väljer att utifrån egna omständigheter avbryta processen för planering av Trafikplatserna ska motparten kompenseras för de utlägg och kostnader som orsakas till följd av beslutet.

§ 9 Tvist

Tvist angående tolkning och tillämpning av detta avtal ska avgöras av allmän domstol enligt svensk rätt och på Kommunens hemort.

§ 10 Ändringar och tillägg

Ändringar och tillägg till detta avtal ska upprättas skriftligen och undertecknas av båda parter.

§ 11 Överlåtelse

Detta avtal får inte utan Kommunens, genom kommunstyrelsen, eller Trafikverkets skriftliga medgivande överlåtas på annan.

****

Avtalet undertecknas i två exemplar varav parterna erhållit var sitt.

För Trafikverket Region Stockholm

Solna den 28/11 2016

.....

Helena Sundberg

Regional direktör

För Nacka kommun

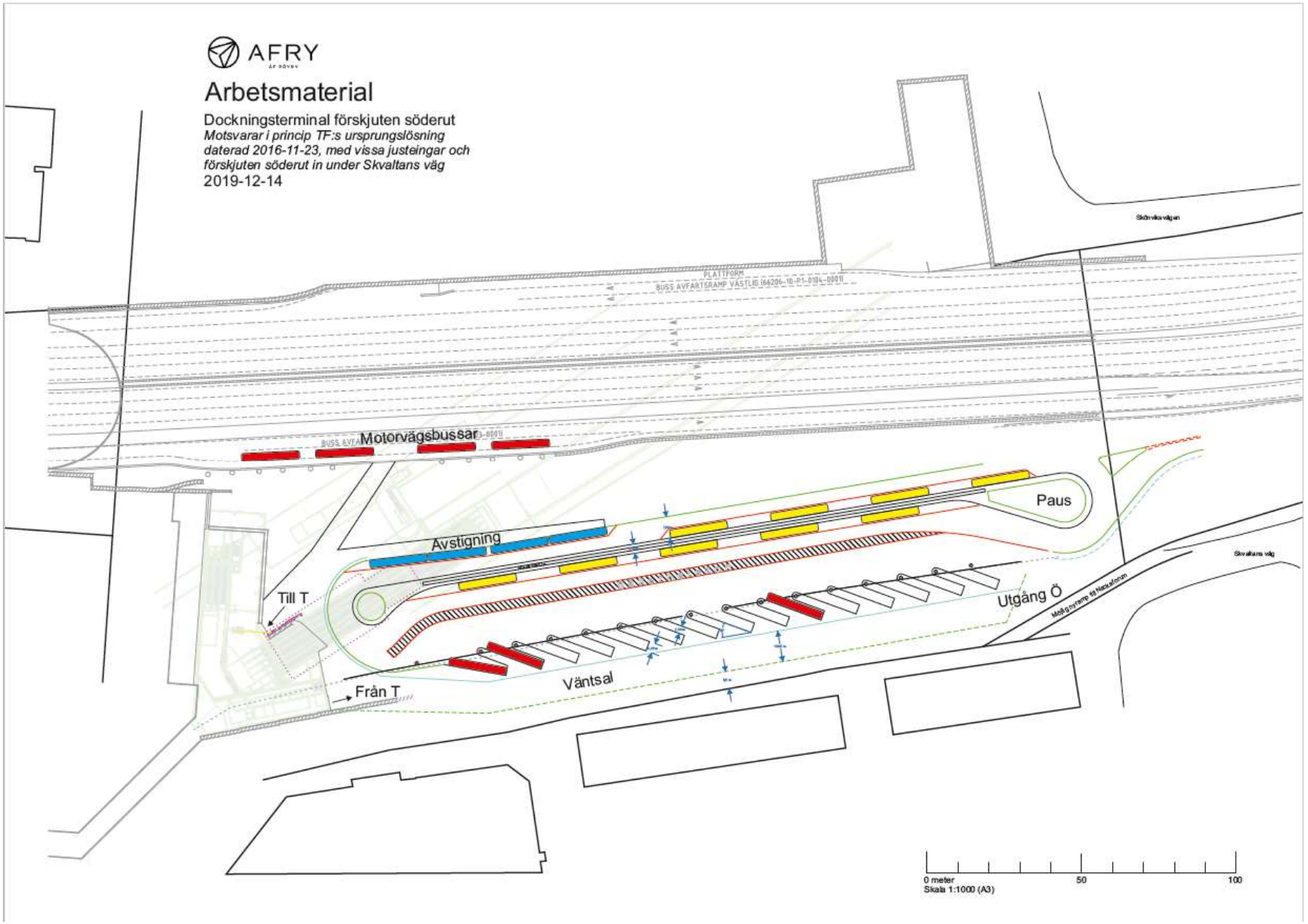
Nacka den 1/12 2016

.....

Mats Gerdau

Kommunstyrelsens ordförande

Bilaga 2


AFRY
Arbetsmaterial
Dockningsterminal förskjuten söderut
Motsvarar i princip TF:s ursprungslösning daterad 2016-11-23, med vissa justeingar och förskjuten söderut in under Skvaltans väg
2019-12-14
Skönviksvägen
PLATTFORM
BUSS AVFARTSRAMP VÄSTLIG (66206-10-P1-0104-0001)
Motorvägsbussar
Paus
Avstigning
Till T
Utgång Ö
Skvaltans väg
Väntsal
Från T
0 meter
50
100
Skala 1:1000 (A3)

Strategisk utveckling

Handläggare
Jens Plambeck
08-6861651
Jens.plambeck@sll.se

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2016-03-24

Trafiknämnden
2016-04-19, punkt 7

Ärende/Dok. id.
TN 2015-0992

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Beslut om godkännande av utredning bussterminal Nacka C samt inriktningsbeslut för start av planeringsfas

Ärendebeskrivning
Redovisning av utredning avseende bussterminal Nacka som underlag för inriktningsbeslut för Bussterminal Nacka C samt förslag att fatta inriktningsbeslut för start av planeringsfas.

Beslutsunderlag
Förvaltningschefens tjänsteutlåtande 24 mars 2016
Utredning Bussterminal Nacka C, SL 2016-0152, 2016-03-21 (bilaga 1)
Successiv kalkyl överdäckning och bussterminal i central Nacka, Nacka kommun, (bilaga 1.1 K3 – Hemlig)
Riskanalys Nacka 20160129 (bilaga 2)
Investeringskalkyl avseende utrednings- planeringsfasen för Nacka bussterminal (bilaga 3)

Förslag till beslut
Trafiknämnden föreslås besluta att föreslå landstingsstyrelsen besluta

att godkänna utredning bussterminal Nacka C samt

att som konsekvens av utbyggd tunnelbana enligt 2013 års Stockholmsöverenskommelse och med genomförd utredning som underlag, fatta inriktningsbeslut avseende bytespunkt Nacka C enligt i ärendet redovisat alternativ 5.

Förvaltningens förslag och motivering

Sammanfattning
Trafikförvaltningen föreslår att utredning Bussterminal Nacka C godkänns

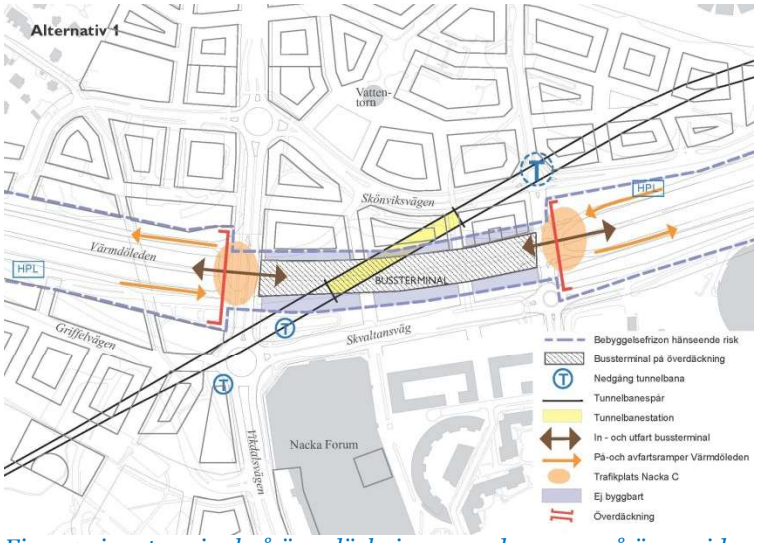
samt att inriktningsbeslut rörande bussterminal Nacka C, alternativ 5 enligt nedan fattas inom ramen för landstingets budgetprocess för 2017. Alternativ 5 uppfyller trafikförvaltningens krav på bytespunkt och terminal. Förslaget skapar en god tillgänglighet mellan tunnelbanan och bussterminalen.
Alternativet motsvarar även Nacka kommuns planer på att överbrygga den stora barriären Värmdöleden (väg 222) med att stadsrum där man kan röra sig fritt.

Bakgrund
Inom ramen för 2013 års Stockholmsöverenskommelse ska berörd kommun och Stockholms läns landsting gemensamt ansvara för och sinsemellan jämnt dela på kostnaden för att möjliggöra omstigning mellan vägburen SL-trafik och tunnelbanan. Förvaltning för utbyggd tunnelbana ansvarar för genomförandet av avtalen enligt 2013 års Stockholmsöverenskommelse. Trafikförvaltningen har i budget 2015 uppdragits att utreda Bussterminal Nacka C som är att anse som en förutsättning för omstigning mellan vägburen SL-trafik och tunnelbana.

Samverkan, med gemensam styrgrupp, mellan Nacka kommun, Trafikverket, förvalting för utbyggd tunnelbana och trafikförvaltningen har varit central vid framtagandet av denna utredning. Samordning har skett med Nacka kommuns förstudie som tas fram parallellt med denna utredning. Bussterminalen är avtalad att genomföras enligt Överenskommelse om finansiering av bussterminallösning för Ostsektorn (LS 1407-0880) där både Slussen och Nacka ingår.

Överväganden
Överdäckning av Värmdöleden (väg 222) och bussterminalen är två viktiga förutsättningar i Nacka kommuns stadsbyggnadsplaner. Byggprocessen är en central fråga för att kunna genomföra alla delar under pågående trafik.

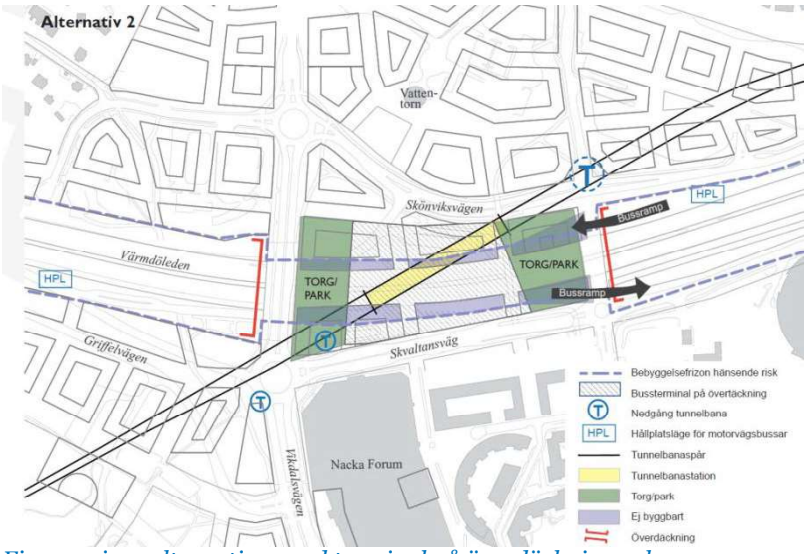
<u>Alternativ 1: Bussterminalen enligt förslaget i detaljplaneprogrammet - utgått</u>
I detaljplaneprogrammet för centrala Nacka föreslogs en ny bussterminal ovanpå en överdäckning av Värmdöleden (väg 222) med ramper från motorvägen på ömse sidor. Ramperna skulle ersätta trafikplats Nacka C. Bussterminalen skulle ta hela överdäckningen i anspråk.



Figur 1 visar terminal på överdäckningen med ramper på ömse sidor mot Värmdöleden (väg 222).

Bussterminalen på överdäckningen skulle sträcka sig mellan de västra och östra tunnelbaneuppgångarna. In- och utfart till terminalen skulle ske på båda sidor om terminalen via korsningar med det lokala vägnätet och ramper till och från motorvägen. Terminalen skulle därmed kunna nås från både motorvägen och det lokala vägnätet. Motorvägsbussarna kan då trafikera via terminalen. Trafikplatsen vid Nacka C har i trafikanalyser som genomfördes i samband med åtgärdsvalsstudien (ÅVS) visat sig medföra så stora trafikmängder att dessa inte kan hanteras i korsningarna vilket ger en icke fungerande bussterminal. Trafikplatsen har därför utgått och därmed även programförslaget.

<u>Alternativ 2: Bussterminal på överdäckning utan trafikplats</u>
Även utan trafikplatsen vid Nacka C skulle bussterminalen kunna placeras på överdäckningen. Med bussterminalen centralt på överdäckningen kan även torg och park anläggas för att överbrygga motorvägen. Ramper förbinder terminalen med Värmdöleden (väg 222) öster om överdäckningen. Terminalen förutsätts endast få användas av kollektivtrafiken. Utan ramper mot Värmdöleden (väg 222) kan terminalen trafikeras via det lokala vägnätet.

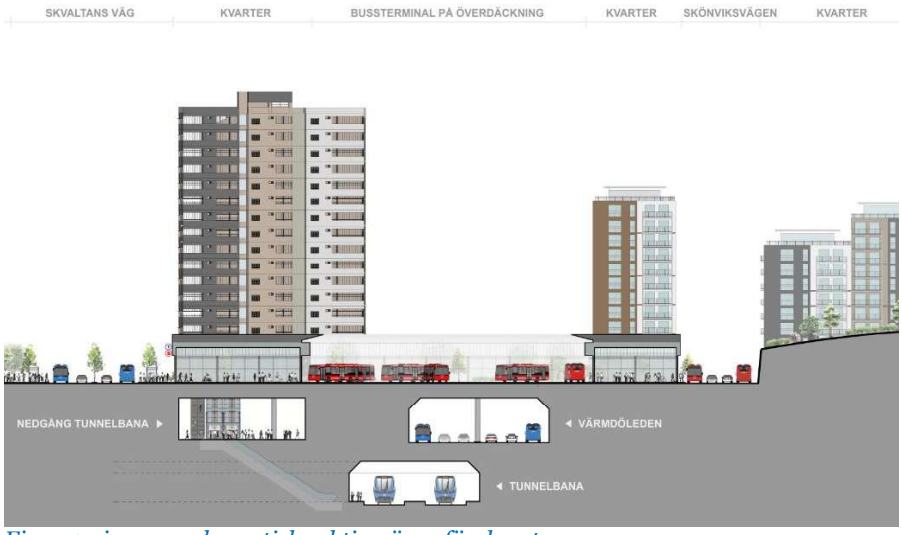


Figur 2 visar alternativ 2 med terminal på överdäckning och ramper.

Den lokala busstrafiken trafikerar norr och söder om terminalen samt på broarna i utkanten av överdäckningen.
Motorvägshållplatser föreslås för busstrafiken till och från Slussen på Värmdöleden (väg 222). Dessa kan placeras ungefär vid dagens hållplats under Vikdalsvägen i östlig riktning samt i anslutning till den nordöstliga tunnelbaneentrén i västlig riktning.

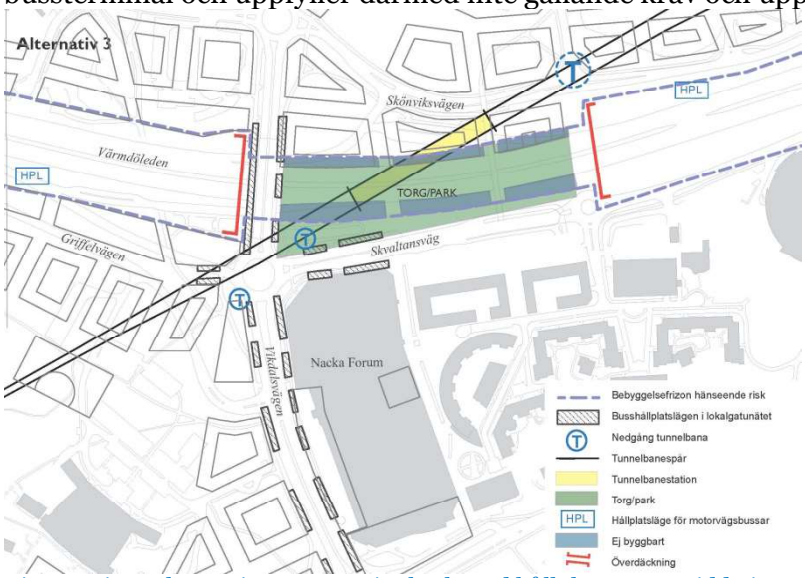
Bussterminalen på överdäckningen av Värmdöleden (väg 222) skulle placera terminalen centralt mellan stadsdelarna och nära tunnelbanan. Ramperna från och mot motorvägen öster om terminalen säkerställer effektiva kopplingar till den snabba vägförbindelsen mot östra Nacka och Värmdö.
Placeringen möjliggör en bra bytespunkt med anslutning till tunnelbanan och bussar i lokalvägnätet. Torg- och parkstråken över överdäckningen skulle skapa viss koppling mellan stadsdelarna på ömse sidor om motorvägen. Beroende på hur man kan placera ramperna korsas dock det östra torget av busstrafik.
Terminalen i sig kan uppfattas som en barriär mellan stadsdelarna. Bygget av terminalen skulle vara beroende av att överdäckningen blir klar. Ramperna blir mycket komplicerade att genomföra och därmed kostsamma och påverkar både stadsbilden och möjlig placering av motorvägshållplatserna negativt.
Värmdöleden (väg 222) kan komma att flyttas två gånger under bygget. Att trafikera via lokalvägnätet mellan terminalen och trafikplats Kvarnholmen skulle innebära för stora fördröjningar för trafiken på Värmdöleden (väg 222).
In- och utfart till det lokala vägnätet är möjliga.

Alternativet uppfyller trafikförvaltningens krav på bytespunkt och terminal. Alternativet uppfyller inte Nacka kommuns planer på att överbrygga den stora barriären Värmdöleden (väg 222) med att stadsrum där man kan röra sig fritt.



Figur 3 visar en schematisk sektion över förslaget.

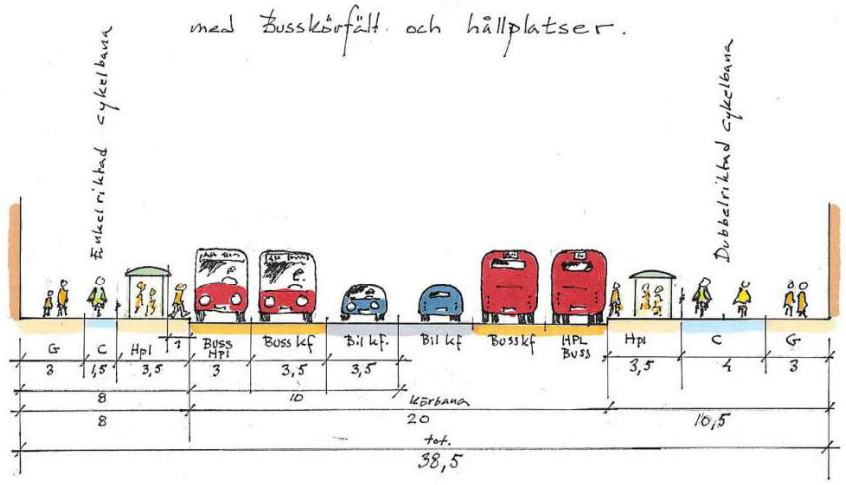
<u>Alternativ 3: Utan bussterminal – hållplatser utspridda i gatunätet</u>
Som ett nollalternativ har även en lösning utan terminal skissats upp. Samtliga bussar stannar vid hållplatser i gatunätet. Alternativet innehåller ingen bussterminal och uppfyller därmed inte gällande krav och upprättat avtal.



Figur 4 visar alternativ utan terminal och med hållplatser utspridda i gatunätet.

En lösning utan separat bussterminal förutsätter många hållplatser i gatunätet där samtliga busslinjer angör för av- och påstigning. Hållplatserna ska placeras så nära tunnelbaneentréerna som möjligt. De flesta vändande linjerna kommer till Nacka C via Värmdöleden (väg 222) och kan använda trafikplatserna Skvaltan eller Skogalund. Österut trafikerar dessa linjer via Skvaltans väg till påfarten österut vid trafikplats Skogalund. Vändande linjer ska ha avstigning och därmed ändhållplats i körriktning så nära entréer till tunnelbanan som möjligt, tänkbart utmed Skönviksvägen, Vikdalsvägen, Griffelvägen samt Skvaltans väg. Påstigning och därmed starthållplatser ska även dessa ligga så nära uppgångar från tunnelbanan som möjligt, i körriktning mot fortsatt färdväg. Bussarna ska kunna stå några minuter i respektive hållplats för att kunna invänta försenade tunnelbanetåg där så behövs. Reglering för vändande busslinjer ska ske inom ca 2 minuters körtid från ändhållplatsen. Bussförarna ska ha tillgång till en pauslokal inom ca 200 m gångväg från den parkerade bussen. Efter regleringen ska bussen kunna köra fram till starthållplatsen inom ca 2 minuter. Utöver hållplatser för de vändande busslinjerna ska även hållplatser för de genomgående bussarna också få plats i gatuutrymmet. Dessa ska ligga nära entré till tunnelbanan. Även stomlinje M (framtida stomnätslinje Skärholmen- Orminge, Stomnätsplan för Stockholms län TN 1211-0263) ska ha hållplats så att kortaste körväg och god koppling till tunnelbanan kan säkerställas. Motorvägshållplatserna ska placeras i anslutning till dagens hållplats väster och under Vikdalsvägen i östlig riktning samt i anslutning till den nordöstliga tunnelbaneentrén i västlig riktning.

Alternativet borde ha lägst investeringskostnad när ingen separat terminal-anläggning ska byggas. Alternativet ger ingen attraktiv och sammanhållen bytespunkt, utan samtliga hållplatser för både vändande och genomgående busstrafik ligger utspridda i gatunätet. Det medför långa gångvägar samt gör bytespunkten svårt att förstå och orientera sig i. Bussarna och hållplatser kommer att dominera trafikrummet i staden.

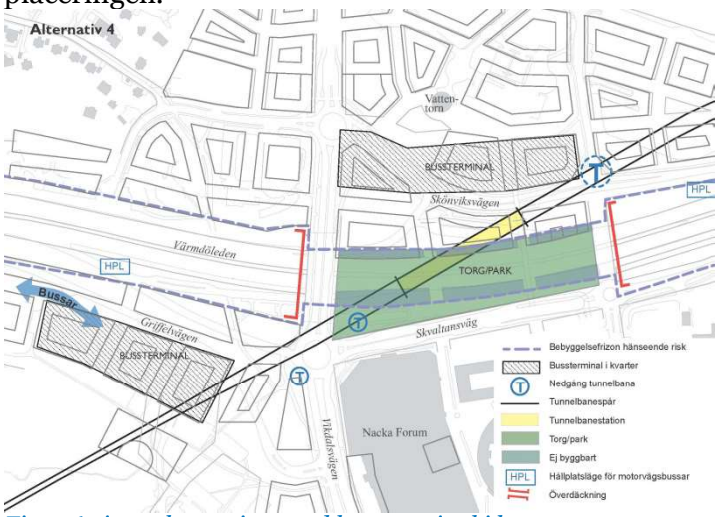


Figur 5 Exempel på en sektion med busskörfält och hållplatser.

Alternativet uppfyller inte kraven på en bra bytespunkt och innehåller ingen terminal. Stadens gator kommer att domineras av busstrafik och hållplatser. Alternativet möjliggör Nacka kommuns planer på att överbrygga den stora barriären Värmdöleden (väg 222) med ett stadsrum där man kan röra sig fritt.

<u>Alternativ 4: Bussterminal inbyggd i kvarter</u>

Bussterminalen skulle även kunna placeras utanför överdäckningen, t.ex. i kvarter i samband med den nya bebyggelsen. Flera olika lägen har utretts men visat sig svåra p.g.a. terrängförhållanden. Även rådigheten till marken påverkar placeringen.



Figur 6 visar alternativ 4 med bussterminal i kvarter.

De två mest intressanta placeringarna för bussterminalen är i ett kvarter sydväst om överdäckningen utmed Griffelvägen eller norr om överdäckningen utmed Skönviksvägen. I det norra läget medför terrängen att omfattande sprängningar krävs, därför har endast läget utmed Griffelvägen utvärderats i denna utredning. Terminalen kan byggas över med kontor, bostäder eller annan bebyggelse. Terminalen utmed Griffelvägen beräknas i första hand angöras via trafikplats Kvarnholmen för att undvika stora mängder busstrafik i lokalvägnätet. Kapaciteten i trafikplatsen och vägnätet bedöms dock inte vara tillräckligt för detta. Griffelvägen behöver få prioriterade körfält för bussarna. Motorvägshållplatserna kommer att ligga långt ifrån terminalen.

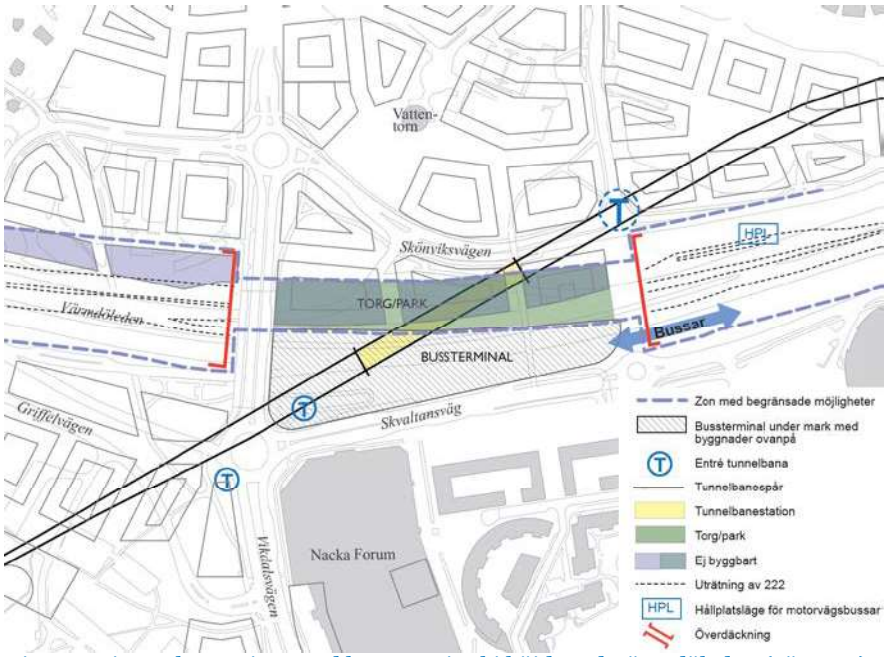
Terminal kan ligga någorlunda nära entré till tunnelbanan beroende på detaljutformning samt hur den kan integreras med staden. Terminalen kan ligga centralt i den nya stadsdelen beroende på utformning. En trafikering via trafikplats Kvarnholmen innebär betydligt förlängda körvägar för många bussar och därmed längre restider för resenärerna samt ökade trafikeringskostnader. Det blir mycket busstrafik i det lokala vägnätet som behöver anpassas för prioriterad busstrafik i båda riktningar. En terminal i kvarter påverkar möjligheten att förverkliga den planerade kvartersstaden.

Alternativet uppfyller inte kraven för en bra bytespunkt och bussterminal. Bytespunkten blir splittrad då kopplingen mellan terminalen, tunnelbanan och motorvägshållplatserna inte kan säkerställas. Lösningen skapar även en barriär.



Figur 7 visar en schematisk sektion över förslaget.

Alternativ 5 : Överbyggd bussterminal parallellt med Värmdöleden (väg 222)
Både utbyggnad av tunnelbanan men framförallt överdäckningen av Värmdöleden (väg 222) kräver att vägen flyttas under byggskedet. Om Värmdöleden (väg 222) flyttas permanent och rätas ut förbi Nacka C så frigörs yta mellan motorvägen och Nacka Forum där bussterminalen kan placeras.



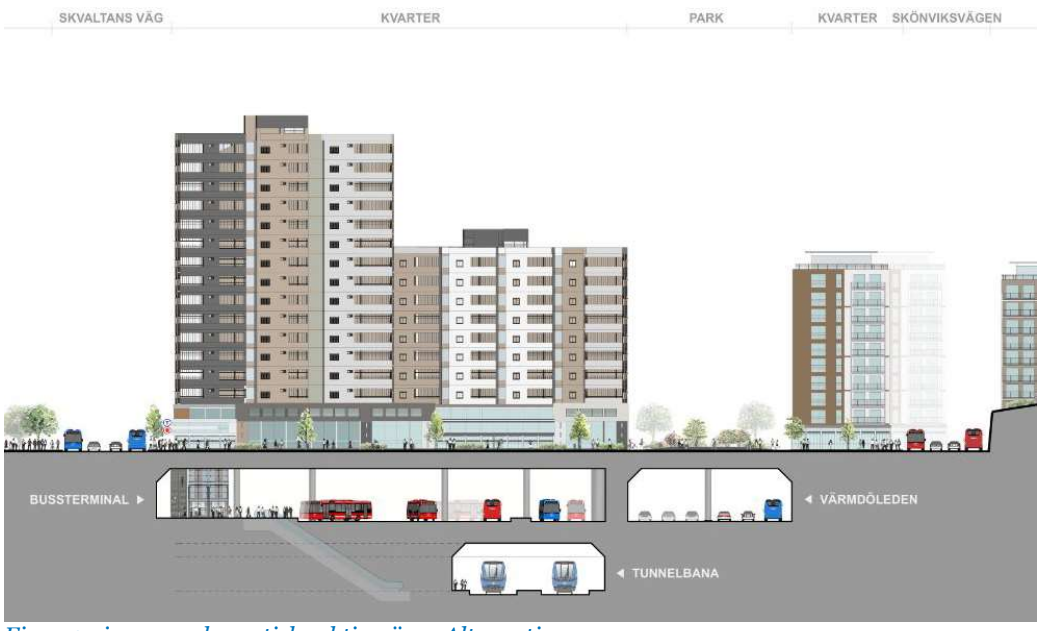
Figur 8 visar Alternativ 5 med bussterminal i höjd med Värmdöleden (väg 222). Motorvägshållplatsen i ostlig riktning föreslås under överdäckningen i anslutning till bussterminalen.

Terminalen placeras på ungefär samma nivå som Värmdöleden (väg 222) och båda kan täckas över för att skapa park- och stadsrum ovanpå. Terminalen angörs via en bussgata parallellt med Värmdöleden (väg 222) som ansluter till Skvaltans väg nära trafikplats Skvaltan. Bussar från Värmdöleden (väg 222) som ska vända i terminalen når korsningen via trafikplats Skogalund. En eventuell direktutfart mot Värmdöleden (väg 222) österut utreds. Motorvägshållplats i östlig riktning föreslås i direkt anslutning till bussterminalen och i ett eget tunnelrör. Motorvägshållplats i västlig riktning föreslås vid den nordöstliga tunnelbaneentrén. Reglering, vändning och pauslokaler kan ordnas inom terminalområdet och utmed tillfartsvägen. Genomgående bussar trafikerar det lokala vägnätet ovanför terminalen. Gångvägar med hissar och rulltrappor behövs för att skapa attraktiva och tillgängliga byten.

Alternativ 5 ger en terminal som är oberoende av annan trafik och på en yta som inte hindrar stadens utveckling. Terminalen ligger nära entré till tunnelbanan och möjliga hållplatslägen för övriga bussar. Terminalen planeras med endast en in- och utfart. Ingen annan trafik planeras att gå där.
Motorvägshållplatsen för busstrafiken i östlig riktning antas kunna placeras mycket nära tunnelbanan och terminalen. Eftersom tunnelbanans biljetthall

preliminärt ligger på samma nivå som den föreslagna terminalen skulle en förbindelse i samma plan kunna skapas beroende på hur terminalen anläggs.

Alternativ 5 uppfyller trafikförvaltningens krav på bytespunkt och terminal. Förslaget skapar en god tillgänglighet mellan tunnelbanan och bussterminalen. Alternativet motsvarar även Nacka kommuns planer på att överbrygga den stora barriären Värmdöleden (väg 222) med att stadsrum där man kan röra sig fritt.



Figur 9 visar en schematisk sektion över Alternativ 5.

Rekommendation för inriktningsbeslut

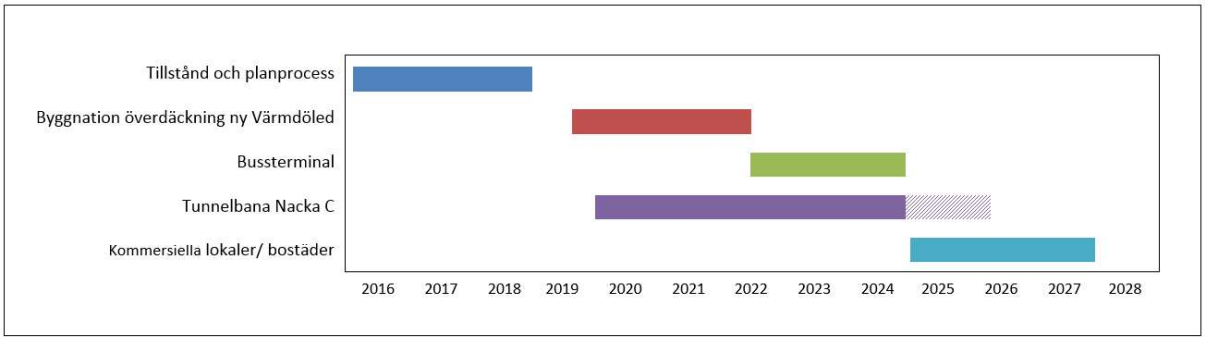
Utredningens syfte är att finna ett optimalt läge för bussterminalen vid Nacka C i anslutning till den kommande tunnelbanestationen för att därmed skapa en attraktiv bytespunkt i systemet. Antalet möjliga lokaliseringar har begränsats av de förutsättningar som redan fastställts av de samverkande parterna bland annat genom tecknade avtal.

Rekommendation och slutsats av utredningen är att i nästa skede, planeringsfasen fördjupa arbetet i enlighet med alternativ 5.

Tidplan

Bussterminalen planeras bli klar samtidigt som tunnelbanan tas i trafik, för att Nacka C ska kunna bli en bra bytespunkt. Det innebär att bussterminalen bör

stå klart 2025. I planierngsfasen utreds en mer detaljerad tidplan för genomförandet.



Ekonomiska konsekvenser av beslutet
Beslutsärendet avser inriktningsbeslut och kostnader för planeringfasen i enlighet med landstingets investeringsprocess. Kalkylen för dessa kostnader är 15 mnkr. Kostnaderna redovisas i separat underlag. Se Bilaga investerings-kalkyl.

Sociala konsekvenser
Arbete med att identifiera sociala konsekvenser för genomförandet kommer att ske i nästa fas, planeringsfasen. Några sociala konsekvenser har inte identifierats för arbetet med utredningen.

Konsekvenser för miljön
Bussterminalen vid Nacka C kommer troligen ingå i en större detaljplan. En MKB ska tas fram för hela området inom kommunens detaljplanearbete. Någon separat MKB specifikt för bussterminalen bedöms inte behövas. Det är dock viktigt att trafikförvaltningen bidrar med uppgifter om miljöpåverkan från bussterminalen till kommunen i deras arbete med MKB:n. De frågor som bedömts mest relevanta kopplade till bussterminalen är trafikmängder, antalet resenärer, buller, vibrationer, utsläpp av partiklar samt hantering av dagvatten.

Riskbedömning
I utredningesarbetet har en första riskanalys genomförts där det identifierats ett antal övergripande risker för genomförandet av de olika studerade alternativen för bussterminal. Ett mer genomgripande arbete med avseende på ytterligare identifiering av risker samt hantering och åtgärder kommer att utföras i planeringsfasen. Hittills genomförd riskanalys redovisas som bilaga.

De viktigaste riskerna avseende rekommenderat föreslag (alternativ 5) är:

- Risk för försämrad kvalitet och funktion samt högre byggkostnad på grund av olika intressen hos avtalspartners; Trafikverket, kommun, förvaltning för utbyggd tunnelbana, trafikförvaltningen, AB SL m.fl.
- Risk för att genomförandet av de trafikplatser som förordas i åtgärdsvalsstudien förändras vilket kan påverka trafiklösningar.
- Risk för otydlig och dålig samordning, förutsättningar och avtal mellan olika parter (Trafikverket, kommun, förvaltning för utbyggd tunnelbana, trafikförvaltningen m.fl.).
- Risk för ändrad politisk inriktning som ändrar förutsättningar eller tidplaner.
- Risk för bristande funktionalitet på grund av att terminallösningar har utretts olika långt.
- Risk för att tidplanen för att färdigställa tunnelbanan till Nacka försenas.

Riskerna ovan utvärderas, kostnadssätts samt åtgärdsplaneras i planeringsfasen.

Caroline Ottosson
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Avdelningschef
Strategisk utveckling

Bilagor:
Bilaga 1: Utredning Bussterminal Nacka C, SL 2016-0152, 2016-03-21
Bilaga 1.1: Successiv kalkyl överdäckning och bussterminal i central Nacka, Nacka kommun, K3 – Hemlig
Bilaga 2: Riskanalys Nacka 20160129
Bilaga 3: Investeringskalkyl avseende utrednings- planeringsfasen för Nacka bussterminal