

## Tjänsteutlåtande

### Kommunstyrelsens kontor

Datum 2014-10-27

Dnr 2014/0216-040

Till Kommunfullmäktige

## Kommunal medfinansiering av utbyggnad av Arninge resecentrum

### Sammanfattning

I Stockholm Nordosts Vision och Täby kommuns planer för att utveckla Täby centrum, enligt RUFSS - Arninge till en regional stadskärna är etableringen av en ny bytespunkt för kollektivtrafiken - Arninge resecentrum - mycket viktig, både för att underlätta resor inom sektorn och för kommande regionalt kopplade transportsystem.

Staten - via Trafikverket - och Stockholms läns landsting står för huvuddelen av finansieringen. Men för att Arninge resecentrum skall komma till stånd krävs även en kommunal medfinansiering på 70 miljoner kronor.

### Beslutsförslag

#### Kommunstyrelsen föreslår Kommunfullmäktige besluta

1. Godkänna finansieringsavtal med Täby kommun och att Österåkers kommun senast den 1 januari 2016 som kommunal medfinansiering av Arninge resecentrum ska erlägga 15 000 000 kr.
2. Finansieringen sker inom posten "Särskilda insatser" i resultatbudgeten.

### Bakgrund

Staten - via Trafikverket - och Stockholms läns landsting står för huvuddelen av finansieringen. Takpriset för anläggningen är totalt 200 mkr. Men för att Arninge resecentrum skall komma till stånd krävs även en kommunal medfinansiering på 70 miljoner kronor, vilket framgår av den avsiktsförklaring som träffats mellan Täby kommun, Stockholms läns landsting och Trafikverket. Eftersom Arninge resecentrum är en angelägenhet för hela nordostsektorn - dock med endast marginell nytta för Danderyds kommun - är bedömningen att övriga fyra kommuner - Norrtälje, Vallentuna, Vaxholm och Österåker - bör dela Täby's ansvar för de 70 miljonerna i medfinansiering.

## Tjänsteutlåtande

Täby kommun anlidade 2012 konsultföretaget Trivector Traffic AB för att göra en utredning som underlag för en fördelning mellan de fem i detta ärende aktuella nordostkommunerna Norrtälje, Täby, Vallentuna, Vaxholm och Österåker.

Trivector Traffic AB presenterade sin utredning hösten 2012. Resultatet är uppdelat dels på nyttan per kommun med Arninge resecentrum avseende förväntat kollektivtrafikbyte och dels en analys av framtida behov av infartsparkeringar i Arninge.

När resultatet av utredningen presenterades för olika tjänstemannagrupper inom Stockholm Nordost delade man på flera håll inte utredningens resultat och fördelningsförslag.

Ärendet - och utredningen - har hanterats i olika omgångar och på olika nivåer i de fem aktuella kommunerna under 2013. Även ett förslag till avtal, baserat på Trivector Traffic AB's utredningsresultat, mellan Täby kommun och respektive övrig berörd kommun presenterades i början av 2014.

Våren 2014 bereddes ärendet slutligen av de berörda nordostkommunernas kommundirektörer som enades om att föreslå nedanstående fördelningsförslag för beslut i respektive kommun. Fördelningen är en sammanvägning av den nyttoanalys som har gjorts och av folkmängden i respektive kommun.

Under 2014 är Norrtälje kommun värdkommun inom Stockholm Nordost varför samordningsansvaret för det nu aktuella förslaget åvilar Norrtälje.

Förslaget till finansieringsavtal innefattar *inte* framtida kostnader för etablering av infartsparkeringar. Denna fråga kommer att behöva hanteras längre fram i tiden när det finns tydligare besked om vilket kollektivtrafiksystem som kommer att etableras till/från nordostsektorn.

Det av kommundirektörerna framtagna förslaget innebär att de fem kommunerna bidrar till medfinansieringen enligt:

- Norrtälje:	7 500 000 kr (10,7 %)
- Täby:	37 900 000 kr (54,1)
- Vallentuna:	5 500 000 kr (7,9 %)
- Vaxholm:	4 100 000 kr (5,9 %)
- Österåker:	15 000 000 kr (21,4 %)
- Totalt:	70 000 000 kr

Förslaget skall behandlas av de fem kommunerna och därefter - om förslaget godkänns - skall avtal mellan Täby och respektive av de övriga fyra kommunerna, undertecknas.

Avtalet gäller under förutsättning att Täby kommun, Täby Fastighets AB, SLL Trafikförvaltningen och Trafikverket träffar ett genomförandeavtal med det innehåll och inom den tid som stadgas i den avsiktsförklaring som tidigare träffats mellan de fyra parterna avseende Arninge resecentrum/bytespunkt och att detta avtal vinner laga kraft.

## Tjänsteutlåtande

Betalningen 15 000 000 kr skall erläggas senast den 1 januari 2016.

### Förvaltningens slutsatser

Kommunstyrelsens kontor anser att etableringen av en ny bytespunkt för kollektivtrafiken - Arninge resecentrum – är mycket viktig, både för att underlätta resor inom sektorn och för kommande regionalt kopplade transportsystem.

Jan-Olof Friman  
Kommundirektör



Peter Fröme  
Kanslichef



# FINANSIERINGSAVTAL

---

Mellan Täby kommun och Österåkers kommun träffas härmed följande avtal.

## § 1. BAKGRUND OCH SYFTE

I den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUF5 2010, samt i flertalet andra utredningar är Täby centrum – Arningeområdet utpekade som en av de kommande regionala stadskärnorna. Transportsystemet skall byggas ut med kollektivtrafiken som grund, vilket kan förbättra tillgängligheten i den växande regionen på ett gynnsamt sätt. Täby centrum – Arninge är en viktig framtida knutpunkt för nordostkommunerna i Stockholms län.

Mot bakgrund av detta har SL, Täby kommun och Trafikverket utrett förutsättningarna för att säkerställa tillgången till hållbara kollektiva färdmedel och snabba, säkra och enkla byten för resenärerna genom byggande av ett resecentrum i Arninge. För närvarande föreligger ett samrådsförslag för vägplan daterat 2013-10-16, samrådsförslag för järnvägsplan för Hägernäs – Ullna Kvarnväg (odaterat) samt ett samrådsförslag för detaljplan daterat 2013-09-09.

En avsiktsförklaring har under 2012 träffats mellan Täby kommun, Täby Fastighets AB, SL och Trafikverket angående riktlinjer för hur det fortsatta arbetet med utredning och projektering av Arninge resecentrum skall bedrivas och om ansvarsfördelning, finansieringsförutsättningar, kostnadsuppskattning, markfrågor och tidplan m.m. Kommunens kostnadsåtagande enligt detta avtal är 70 miljoner kronor.

I avsiktsförklaringen anges också att ett genomförandevalt skall tecknas mellan avsiktsförklaringens parter som i detalj reglerar objektets omfattning, parternas åtaganden och ansvar, finansiering, markupplåtelse, drift och underhåll m.m. Genomförandevalt har vid detta avtals tecknande ännu inte ingåtts.

Täby kommun har låtit Trivector Traffic AB göra en analys avseende behovet av infartsparkeringar och förväntat kollektivbytesresande i Arninge. Utredningen har lagts fram i februari 2013 och redovisar ett uppskattat behov av platser för infartsparkering på kort och lång sikt samt att de resenärer som nyttjar resecentrum till största delen beräknas komma från kommunerna öster om Arninge.

I anledning härav har diskussioner förts mellan Täby kommun och grannkommunerna angående bidrag från de senare till Täbys kostnader för resecentrum och infartsparkeringar, då det till mycket stor del är invånarna i grannkommunerna som kommer att utnyttja och har behov av dessa. I samband härmed har överenskommit om att vissa grannkommuner skall bidra till Täbys kostnader för resecentrumet inklusive minst 400 infartsparkeringar, vars lokalisering är under utredning,

enligt följande fördelningsnyckel: Täby kommun 54,1 %, Norrtälje kommun 10,7 %, Vallentuna kommun 7,9 %, Österåkers kommun 21,4 % och Vaxholms stad 5,9 %.

## § 2. AVTALETS OMFATTNING

I detta avtal regleras förhållandet mellan Täby kommun och Österåkers kommun rörande den sistnämndas bidrag till den del av finansieringen för Arninge Resecentrum som enligt kommande genomförandeavtal mellan Täby kommun, Täby Fastighets AB, SL och Trafikverket skall åvila Täby kommun.

Projektet Arninge resecentrum beskrivs närmare i bifogad avsiktsförklaring, se bilaga 1.

## § 3. FINANSIERING OCH BETALNING

Österåkers kommun skall erlägga betalning till Täby kommun med ett belopp om 21,4 % av den andel av kostnaden för Arninge resecentrum som enligt kommande genomförandeavtal mellan Täby kommun, Täby Fastighets AB, SL och Trafikverket skall åvila Täby kommun.

Betalning erläggs i förskott senast den 1 januari 2016 med 15 000 000 (21,4 % av 70 000 000 kr) och utgör till fullo Österåkers kommuns betalning oavsett projektets slutkostnad.

## § 4. AVTALETS BESTÅND

Detta avtal gäller under följande förutsättningar:

- att detta avtal godkänns av kommunfullmäktige i Österåkers kommun,
- att Täby kommun, Täby Fastighets AB, SLL Trafikförvaltningen och Trafikverket träffar ett genomförandeavtal med det innehåll och inom den tid som stadgas i § 12 i Avsiktsförklaring avseende Arninge resecentrum/bytespunkt,
- och allt under förutsättning att dessa beslut vinner laga kraft.

## § 5. VERKNINGAR AV AVTALETS BRISTANDE BESTÅND

För det fall detta avtal inte skall äga bestånd på grund av något av de skäl som anges i § 4 ovan, skall Täby kommun återbetala samma belopp som erlagts enligt § 3 ovan uppräknat med den ränta som Täby kommun uppburit på beloppet från betalningstillfället till dagen för återbetalningen. I övrigt skall parterna inte ha rätt till anspråk på varandra förutsatt att avtalet inte blir bestående på grund av något av de skäl som anges i § 4 ovan.

## § 6.

Ändringar och tillägg till detta avtal skall vara skriftliga för att äga giltighet.

Avtalet är upprättat i två exemplar, av vilka parterna tagit var sitt.

Täby den / 2014

Österåker den / 2014

-----

-----

## Avsiktsförklaring

### *avseende Arninge Resecentrum/bytespunkt*

**AB Storstockholms Lokaltrafik** (organisationsnummer 556013-0683), nedan kallad SL

**Täby kommun** (organisationsnummer 212000-0118), nedan kallad Kommunen

**Täby Fastighets AB** (organisationsnummer 556007-4642), nedan kallad TFAB

**Trafikverket Region Stockholm** (organisationsnummer 202100-6297), nedan kallad Trafikverket

### § 1 Bakgrund och syfte

I den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 2010, samt i flertalet andra utredningar är Täby centrum-Arninge utpekad som en av de kommande regionala stadskärnorna. Transportsystemet ska byggas ut med kollektivtrafiken som grund, vilket kan förbättra tillgängligheten i den växande regionen på ett gynnsamt sätt. Täby centrum-Arninge är en framtida viktig knutpunkt för nordostkommunerna i Stockholms län.

Mot bakgrund av detta har SL, Täby kommun och Trafikverket tillsammans i en förstudie studerat förutsättningarna för att säkerställa tillgången till hållbara kollektiva färdmedel och snabba, säkra och enkla byten för resenärerna genom byggande av ett Resecentrum i Arninge. Förstudien har utgått från två olika huvudalternativ för lokaliseringen av Resecentrumet – Norra och Södra läget. Efter sammanvägning av de analyser som gjorts i förstudien och de samrådssynpunkter som inkommit har beslutats att det sydliga läget för lokaliseringen av Resecentrumet är det alternativ vilket bäst kan uppfylla både uppsatta projektmål och övergripande nationella transportpolitiska mål. Av de alternativ som studerats i det sydliga läget är alternativ 2 (Lokalslinga öster om E18, Stockholm-Vaxholm) det mest lämpliga att studera vidare vad gäller angöringen av busstrafiken till och från Vaxholm (se illustrationsskiss bilaga 3, sida 3). Detta med förutsättningen att god framkomlighet ges som minimerar restidsförlängningen för resenärer från Vaxholm.

En avsiktsförklaring mellan Täby kommun och SL för dubbelspårsutbyggnaden som helhet finns framtagen. Nu föreliggande avsiktsförklaring rör specifikt objektet Arninge Resecentrum.

Denna avsiktsförklaring syftar dels till att redovisa riktlinjer för hur det fortsatta arbetet efter förstudien för Arninge Resecentrum ska bedrivas och bekostas, dels att klargöra ansvarsfördelning, finansieringsförutsättningar, kostnadsuppskattning, tidplan m.m. Parterna i denna avsiktsförklaring ska samverka för att skapa ett effektivt arbete för objektets helhet.

### § 2 Avsiktsförklaringens giltighet

Parterna förutsätter för avsiktsförklaringens giltighet:

- att Täby kommunfullmäktige godkänner avsiktsförklaringen genom beslut som vinner laga kraft senast 2012-06-01.
- att TFAB:s styrelse godkänner avsiktsförklaringen senast 2012-06-04
- att behörig instans inom SL godkänner avsiktsförklaringen.
- att behörig instans inom Trafikverket godkänner avsiktsförklaringen.

### § 3 Objektets omfattning och ansvarsfördelning

De delar som parterna i detta skede pekat ut som ingår i objektet Arninge Resecentrum framgår av nedanstående tabell. Delar kan tillkomma samt förändras under objektets fortskridande. Ansvarig part för finansiering samt drift och underhåll ska även klargöras under arbetets gång.

Parterna ansvarar för kostnadsposter i enlighet med legalt ansvar

Åtgärder	Ansvarig/Ägare/Väghållare	Projekterar
• Omdragning av Järnväg	• SL	• SL
• Motorvägsbusshållplatser, öster om E18	• Trafikverket	• Trafikverket
• Motorvägsbusshållplatser, väster om E18	• Trafikverket	• Trafikverket
• Ramper till motorvägshållplatser	• Trafikverket	• Trafikverket
• Eventuell separat angöring för bussar till Motorvägshållplats öster om E18	• Trafikverket	• Trafikverket
• Busshållplatser lokalt Arninge (ej terminal)	• Kommunen	• Trafikverket/Kommunen
• Järnvägsstation inklusive perronger	• SL	• SL
• Gc-bro över E18/ järnvägen	• Kommunen	• Trafikverket
• Lyftanordning från respektive hållplats/tågpergong/lokalbusshållplatser (hissar, rulltrappor, trappor)	• SL/Trafikverket/Kommunen	• SL/Trafikverket
• Lokalväg (Bussgata) öster om E18/järnvägen (Vändslinga)	• Trafikverket/Kommunen	• Trafikverket
• Lokalväg (Bussgata) väster om E18	• Kommunen	• Trafikverket
• GC-vägenslutning mot Arninge centrum	• Kommunen	• Trafikverket
• Ev. Gc-port under väg 274	• Kommunen	• Trafikverket/Kommunen
• Avvattning	• SL/Trafikverket/Kommunen	• SL/Trafikverket/Kommunen
• Ev. omläggning av VA-ledningar	• Kommunen	• Trafikverket/SL/Kommunen
• Ev. omläggning av elledningar	• Respektive ledningsägare	• Respektive ledningsägare
• Ev. omläggning av tele-, dataledningar	• Respektive ledningsägare	• Respektive ledningsägare
• Belysning	• SL/Trafikverket/Kommunen	• Trafikverket/SL/Kommunen



• Grönytor och Planteringar

• SL/Trafikverket/Kommunen

• Trafikverket/Kommunen

#### § 4 Samordning

Objektet återfinns i länstransportplan för Regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010-2021 benämnd som statlig följdinvestering, Arninge hållplats. SL har påbörjat arbetet med järnvägsplan inklusive MKB på sträckan Vaxholmsvägen-Rydbo. Trafikverket har påbörjat arbetet med arbetsplan inklusive MKB för de anläggningar som kommer att omfattas av statligt väghållaransvar. Trafikverket ska inom ramen för arbetsplanarbetet och tillsammans med övriga parter inledningsvis genomföra en utredningsfas för att fastställa tekniska förutsättningar och utformningsprinciper som sedan kan ligga till grund för parternas fortsatta arbete. Kommunen har påbörjat arbetet med detaljplan för Resecentrumet. Samordning av parternas processer (detaljplan, järnvägsplan, arbetsplan) ska genomföras och arbetet sker parallellt då frågorna är nära förknippade.

Trafikverket ska ha den samordnande rollen vad gäller parternas processer. Samordningsrollen innefattar samordning av resultat från järnvägsplan respektive arbetsplan och detaljplan. Trafikverket ansvarar för sammankallande av möten med samtliga parter, tydliggörande av gränssnitt och vad som bör hanteras i vilken plan. Utredningar och underlag bör samordnas eller genomföras gemensamt mellan parterna i största möjliga utsträckning. Parterna kan komma att behöva bidra med underlagsmaterial och utredningar dem emellan för att erhålla en gemensam helhetslösning för objektet Arninge Resecentrum.

När utredningsfasen är genomförd kommer fortsatt ansvars- och kostnadsfördelning mellan parterna klargöras. Parterna ska därefter gemensamt peka ut vad som ska ingå i respektive plan: järnvägsplan, arbetsplan och detaljplan. Syftet med att Trafikverket är den sammanhållande parten och ansvarar för ovan nämnd projektering är att erhålla en helhetslösning och effektiv hantering av objektet Arninge Resecentrum.

#### § 5 Ansvars- och kostnadsfördelning för utredningar och projektering

Parterna ansvarar och bekostar olika delar i utredningsskedet, utifrån relevansen i respektive plan. SL bekostar utredningar rörande anläggningar kopplat till järnvägsplanen och Roslagsbanans omdragning samt ny station inklusive lyftpaket. Trafikverket bekostar utredningar kopplat till arbetsplan och statlig väghållning. Kommunen bekostar utredningar kopplat till detaljplan och de anläggningsdelar som kommer att ägas av Kommunen.

Trafikverket ansvarar vidare för utförande av projektering av de delar som Trafikverket kommer att vara väghållare för och som kommer att ingå i arbetsplan. Trafikverket ansvarar delvis även för utförande av projektering av anläggningar inom förstudiens gränser som kan komma att ansvaras och ägas av Kommunen. SL ansvarar för projektering för åtgärder kopplat till spårbyggnad, det vill säga omdragning av Roslagsbanan samt ny station inklusive lyftpaket till/från station.

I syfte att uppnå en god helhetslösning bör vissa utredningar genomföras gemensamt, andra samordnas genom exempelvis gemensamt nyttjande av konsult eller genom att bidra med underlagsmaterial. De utredningar som hittills har identifierats som bör genomföras gemensamt är luftutredning/ utredning om miljö kvalitetsnormer och luftkvalitet (som del av MKB), arkeologisk utredning, gestaltungsprogram samt en generell geoteknisk utredning. Parterna bör även gemensamt utreda möjligheterna till infartsparkering för både bil och cykel och kopplingar för gång- och cykeltrafiken. Det är viktigt att utreda behovet och lämplig placering av infartsparkering. Infartsparkeringarnas utformning bör utgå utifrån Riktlinjer för SL:s infartsparkeringar - RIPARK. Utredningar som bör

samordnas är MKB och i den ingående riskanalys, bullerutredning, samt specifika geotekniska utredningar. Kostnaden för gemensamma utredningar delas lika mellan parterna, medan kostnaden för utredningar som behöver samordnas fördelas utifrån parternas nytta.

Parterna står för de egna interna kostnaderna.

## § 6 Parternas åtaganden

### 6.1 Trafikverkets åtagande

Trafikverket ansvarar för och bekostar arbetsplan och projektering av de delar som Trafikverket kommer att vara väghållare för och som kommer att ingå i arbetsplan. Trafikverket ansvarar delvis även för utförande av projektering av anläggningar inom förstudiens gränser som sannolikt kommer att ägas och förvaltas av Kommunen enligt § 3. Detta arbete bekostas av Kommunen. Trafikverket utser en projektledare som driver arbetet med Trafikverkets arbetsplan. Planering och projektering ska ske enligt Väglagen, Trafikverkets föreskrifter och praxis. Projektering av allmänna anläggningar som ska ägas av Kommunen ska utföras i enlighet med Täby kommuns tekniska handbok i tillämpliga delar. Trafikverket deltar även aktivt i arbetet med framtagande av detaljplan samt järnvägsplan.

### 6.2 Kommunens åtagande

Kommunen ansvarar för och bekostar framtagande av erforderliga detaljplaner för objektet Arninge Resecentrum. Kommunen deltar även aktivt i arbetet med framtagande av arbetsplan samt järnvägsplan. Kommunen ska för upprättande av arbetsplan och järnvägsplan utan kostnad tillhandahålla digitalt kartmaterial för arbetsplan- och järnvägsplanarbetet med erforderlig noggrannhet.

Kommunen ska vara drivande i kontakten med övriga fastighetsägare.

### 6.3 SL:s åtagande

SL tar fram och bekostar järnvägsplan för utbyggnad till dubbelspår på sträckan Vaxholmsvägen-Rydbo. Inom detta arbete planeras en ny station vid Arninge. SL planerar att Roslagsbanans nya läge inklusive ny station vid Arninge är i drift år 2016. SL deltar även aktivt i arbetet med framtagande av arbetsplan samt detaljplan. SL bidrar med information om de utredningar som framtagits i samband med pågående järnvägsplanearbete. Det material SL tagit fram i samband med järnvägsplanens framtagande kan användas som underlagsmaterial för arbetsplan, detaljplan och MKB.

## § 7 Markfrågor

Kommunen/TFAB ska till SL utan kostnad överlåta den kommunägda mark som i järnvägsplanen läggs ut som mark för järnvägsändamål.

I de fall mark ägas av tredje part eller är upplåten med nyttjanderätt till tredje man ansvarar och bekostar SL markåtkomst för mark som berörs av järnvägsplan.

Kommunen/TFAB medger SL rätt att under utbyggnadstiden fram till tiden för slutbesiktning, efter att SL inhämtat Kommunens/TFAB:s och förkommande fall polisens tillstånd utan kostnad disponera den mark som enligt järnvägsplanen läggs ut för tillfälligt nyttjande inom fastigheter ägda av kommunen/TFAB.

SL ska till Kommunen/TFAB utan kostnad överlåta den mark i anslutning till kommunalägd mark som i enlighet med den nya järnvägsplanen inte behövs för järnvägsändamål.

Kommunen/TFAB svarar för att till Trafikverket inom detaljplanelagt område upplåta kommunal ägd mark utan kostnad, som i Trafikverkets arbetsplan läggs ut som vägområde och vägändamål

Kommunen/TFAB medger Trafikverket rätt att under kontraktstiden för utbyggnaden fram till tiden för slutbesiktning, efter att Trafikverket inhämtat Kommunens/TFAB:s, och i förekommande fall polisens tillstånd, utan kostnad disponera den mark som enligt arbetsplanen läggs ut för tillfälligt nyttjande inom fastigheter ägda av Kommunen/TFAB.

### § 8 Kostnadsuppskattning

Förstudien innefattade en kostnadsbedömning som enbart rör nya anläggningsdelar. Kostnader för åtgärder på befintligt vägnät eller omdragningen av Roslagsbanan ingår inte i denna. En byggnation av det skisserade Resecentrumet med en gång- och cykelbro i enlighet med de utformningsprinciper som framgår av förstudien beräknas ligga i intervallet 175-195 miljoner kronor. Därtill tillkommer kostnader för anslutningen av busstrafiken till och från Vaxholm, det vill säga kostnader för genomförande av lokalslingan öster om E18. Denna kostnad uppskattas till 10 miljoner kronor. Val av kvalitetsnivå på installationer och byggnader är i högsta grad avgörande för totalkostnaden. Utöver anläggningskostnader står installationer och byggnader för nästan 50 procent av kostnaden.

En kostnadsbedömning har även gjorts inom ramen för förstudien avseende kapacitetsförstärkningen av Roslagsbanan etapp 2. I denna ingår kostnader för spårömläggning samt stationsanläggning med perronger och kommunikation mellan perrongerna (ej närmare specificerat). Denna kostnad uppgår till sammanlagt 180 mkr, varav 150 mkr avser spårömläggning och övriga 30 mkr perronger samt kommunikationen dem emellan.

### § 9 Finansieringsförutsättningar

Objektet återfinns i länstransportplan för Regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010-2021 som statlig följdinvestering, Arninge hållplats, med planerad byggstart år 2017. Kostnad under planperioden är avsatt till 100 miljoner kronor. Trafikverket har utöver medel i länstransportplanen inga ytterligare medel.

Trafikverket ska undersöka möjligheten att tidigarelägga de medel som återfinns i länstransportplanen för objektet statlig följdinvestering, Arninge hållplats. Detta för att kunna samordna genomförande av objektet i enlighet med SL:s tidplan för byggnation av ny station vid Arninge. SL:s gällande tidplan för färdigbyggd station är år 2016.

SL har avsatt medel om 180 mkr för investeringar gällande järnvägen vid Arninge, varav 150 mkr avser spårömläggning och övriga 30 mkr perronger samt kommunikationen dem emellan. Dessa 180 mkr ingår i underlaget för ansökan för statlig medfinansiering för Roslagsbanan etapp 2, totalt 1 571 mkr. Under förutsättning att SL får genomförandebeslut från Trafiknämnden kommer detta att utgöra SL:s åtagande i bytespunkten. SL kommer utöver detta inte gå in med finansiering i andra delar av bytespunkten.

I förslag till verksamhetsplan 2013 har Kommunen upptagit ett investeringsbehov om totalt 70 miljoner kronor avseende objektet. Arninge Resecentrum. Beslut om verksamhetsplan 2013 fattas av kommunfullmäktige under november/december 2012.

Kostnader utöver de medel som återfinns i länstransportplanen måste säkras inför såväl antagande av arbetsplan som SL:s genomförandebeslut för denna separata delsträcka av Roslagsbanans kapacitetsförstärkning inkl. dubbelspår etapp 2. Innan arbetsplanen kan skickas för fastställelse måste

finansieringen av åtgärderna vara säkrade. Detta ska säkerställas i erforderligt genomförandeavtal, se § 12.

#### § 10 Kostnadstak

Parterna är överens om att ett kostnadstak om 200 miljoner kronor för Arninge Resecentrum ska hållas (exkl. spårömläggning). Under tiden för framtagande av arbetsplan/järnvägsplan/detaljplan ska kalkylen successivt preciseras. Om uppskattad kostnad överstiger givet kostnadstak om 200 miljoner kronor ska projektgruppen lyfta frågan till styrgruppen för att få beslut om vilka justeringar som ska genomföras för att hålla given kostnadsram, alternativt om parterna ska söka mer medel.

Kommunen åtar sig att söka medfinansiering från andra parter. Om kommunen säkrar avtal kring medfinansiering från andra parter ska dessa inräknas i kommunens finansiering.

#### § 11 Organisation

Trafikverket ska ha den samordnande rollen vad gäller parternas processer, se § 4. Trafikverkets projektledare har till sin hjälp en projektsamordningsgrupp där representanter från SL och Kommunen deltar. Gruppen ser till att alla frågor kring objektet Arninge resecentrum hanteras på ett bra sätt och svarar för att den interna informationen till respektive part fungerar tillfredsställande. Denna grupp rapporterar till och samverkar med utpekad styrgrupp.

En gemensam styrgrupp ska fortsättningsvis organiseras för arbetet med arbetsplan, detaljplan och järnvägsplan med representanter från Trafikverket, SL och Kommunen. Andra berörda parter adjungeras till gruppen vid behov. Trafikverket är sammankallande. Projektledaren/projektgruppen ska till styrgruppen lyfta frågeställningar där projektgruppen har delade meningar.

#### § 12 Upprättande av avtal

Under framtagandet av arbetsplan, järnvägsplan och detaljplan ska ett genomförandeavtal tecknas mellan parterna som i detalj reglerar objektets omfattning, parternas åtaganden och ansvar, finansiering, markupplåtelse, drift och underhåll m.m. Genomförandeavtal ska vara klart innan detaljplan för Arninge Resecentrum antas av kommunfullmäktige samt innan arbetsplan och järnvägsplan skickas för fastställelse.

#### § 13 Utbyggnadstakt och tidplan

SL:s utbyggnad av dubbelspår samt ny station vid Arninge beräknas vara klart år 2016. Denna tidplan innefattar ett genomförandebeslut för etapp 2 av kapacitetsförstärkning inkl. dubbelspår av Roslagsbanan i oktober 2012, där bl.a. SL:s finansiering för etapp 2 säkras. SL:s avsikt är att i detta genomförandebeslut undanta sträckan Vaxholmsvägen – Rydbo i syfte att invänta klarläggande av finansiering av objektet Arninge resecentrum. Detta klarläggande sker genom Täbys beslut om verksamhetsplan för 2013 i november/december 2012. Efter detta avser SL att fatta ett kompletterande genomförandebeslut för den resterande sträckan Vaxholmsvägen – Rydbo i januari/februari 2013.

Trafikverkets målsättning är att en förslagshandling ska vara färdig juni 2013 och att ha en fastställd arbetsplan januari 2014.

Kommunens målsättning för detaljplan Arninge Resecentrum är att detaljplanen vunnit laga kraft hösten 2013.



Planerad byggstart för objektet Arninge Resecentrum är 2014 förutsatt att fastställda/laga kraft vunna planer finns framtagna och ansvars- och finansieringslösningen klarlagd i erforderligt genomförandeavtal.

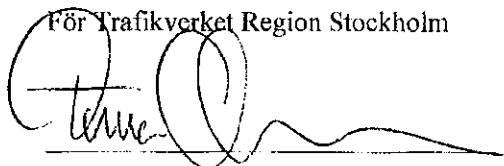
Denna avsiktsförklaring upphör att gälla:

- Om SL i oktober 2012 inte får ett genomförandebeslut för Roslagsbanans kapacitetssupprustning inkl. dubbelspår etapp 2 enligt finansieringsförutsättningar i § 9 eller om SL inte får ett genomförandebeslut för den separata sträckan Vaxholmsvägen – Rydbo i januari/februari 2013.
- Om förutsättningar för finansiering av resterande delar av bytespunkten inte är klarlagda efter Kommunens beslut om verksamhetsplan 2013 i november/december 2012.
- Om Trafikverket inte erhåller erforderliga medel i enlighet med nu gällande länstransportplan.
- Senast 2016-12-01 om parterna inte dessförinnan ha enats om en förlängning.

Detta avtal har upprättats i tre likalydande exemplar varav parterna har tagit var sitt.

Ort: Stockholm Datum: 5/3-12

För Trafikverket Region Stockholm

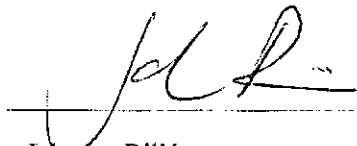


Tiina Ohlsson

Enhetschef Samhällsbehov

Ort: Täby Datum: 1/6-12

För Täby kommun

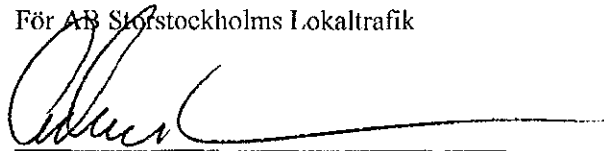


Johanna Dillén

Stadsbyggnadschef

Ort: Datum:

För AB Storstockholms Lokaltrafik

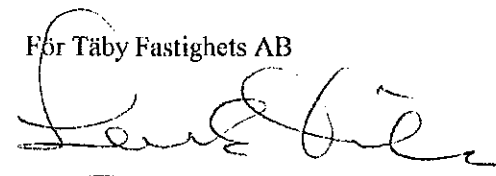


Anders Lindström

VD AB Storstockholms Lokaltrafik

Ort: Datum:

För Täby Fastighets AB



Lars-Eric Fröberg

VD Täby Fastighets AB

#### Bilagor

Bilaga I: Ställningstagande, daterad 2011-11-29

Skapat av <b>Fredrik Emmot IVössn/Sofia Söderberg SSTp</b>	Bezeichnung <b>Ställningstagande</b>	Version <b>O.1</b>
Fastställt av <b>Helena Sundberg</b>	Dokumentdatum <b>2011-11-18</b>	Vägnummer <b>E18/274/264</b>
Uppdragsnummer <b>884111</b>	Projektname <b>E18 Arninge Resecentrum</b>	
Skede <b>Förstudie</b>		Version <b>O.1</b>

**Ställningstagande till fortsatt arbete efter remiss samt BESLUT**

## Ställningstagande - Förstudie E18 Arninge resecentrum

### Bakgrund

I den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen - RUFFS 2010 samt i flertalet andra utredningar är Täby centrum/Arninge utpekade som en av de kommande regionala kärnorna. Transportsystemet ska byggas ut med kollektivtrafiken som grund, vilket kan förbättra tillgängligheten i den växande regionen på ett gynnsamt sätt. Täby centrum/Arninge är en framtida viktig knutpunkt för nordostkommunerna i Stockholms län. Mot bakgrund av detta har SL, Täby kommun och Trafikverket kommit överens om att tillsammans studera förutsättningarna för att säkerställa tillgången till hållbara kollektiva färdmedel och snabba, säkra och enkla byten för resenärerna genom byggande av ett resecentrum i Arninge.

Trafikverket har därför mot bakgrund av ovanstående färdigställt en förstudie som underlag för erforderliga samrådsförfaranden och de beslut som ska fattas om fortsatt arbete. Förstudieskedet är det första steget i vägplaneringsprocessen. Objektet finns med i länsplan för Regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010-2021 benämnd som statlig följdinvestering, Arninge hållplats, med planerad utbyggnad år 2017. Medel i länsplanen är avsatt till 100 mkr.

### Länsstyrelsens beslut

Trafikverket sände 2010-10-29 en begäran till Länsstyrelsen om besked huruvida projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan (6 kap 4§ Miljöbalken). Länsstyrelsen anser att resecentrumet med tillhörande anslutningsvägar, är av sådan karaktär och omfattning att omgivningspåverkan kan komma att bli betydligt oavsett val av utredningsalternativ. Inom utredningsområdet finns höga natur- och kulturvärden såsom De Geer-moräner som är av riksintresse för naturvärden, sjöar och vattendrag som omfattas av miljö kvalitetsnormer för vatten samt kända fornlämningar i form av gravfält, skyttevärn, stensträngar mm. Utredningsområdet berör även strandskydd i norr respektive söder. I beslut daterat 2010-11-16 yttrade sig Länsstyrelsen att objektet i enlighet med 6 kap 5§ Miljöbalken *kan antas medföra betydande miljöpåverkan*.

En beslutshandling av förstudien daterad december 2010 har tagits fram och gäller som underlag för ställningstagandet.

### Samråd

Förstudien har under processen genomgått en samrådshandling. Ett inledande tidigt samrådsmöte med allmänhet, företag och organisationer hölls onsdagen den 24 februari i Jaktvillan i Arninge. Representanter från Trafikverket, Täby kommun, SL deltog samt 13 st besökande ur allmänheten. Den färdiga förstudien hölls sedan tillgänglig för samråd under perioden juli-september 2010. Under den tiden fanns förstudien utlagd på kommunala anläggningar i de berörda kommunerna samt på Trafikverkets regionkontor i Solna samt även tillgänglig på Trafikverkets hemsida. Under samrådstiden inkom 10 synpunkter och dessa har sammanställts i en separat samrådsredogörelse. Synpunkterna skall föras vidare och om möjligt beaktas i den fortsatta processen.

Skapat av <b>Fredrik Emmot IVössn/Sofia Söderberg SSTp</b>	Beteckning <b>Ställningstagande</b>	Version <b>O.1</b>
Fastställt av <b>Helena Sundberg</b>	Dokumentdatum <b>2011-11-18</b>	Vägnummer <b>E18/274/264</b>
Uppdragsnummer <b>884111</b>	Projektnamn <b>E18 Arninge Resecentrum</b>	
Skede <b>Förstudie</b>		Version <b>O.1</b>
<b>Ställningstagande till fortsatt arbete efter remiss samt BESLUT</b>		

### Trafikverkets ställningstagande

Förstudien har utgått från två olika huvudalternativ för lokaliseringen av resecentrumet – Norra och Södra läget. Trafikverket anser vid en sammanvägning av de analyser som gjorts i förstudien och de samrådssynpunkter som inkommit, att det framträder starka motiv till att välja det sydliga läget för lokaliseringen av resecentrumet som det alternativ vilket bäst kan uppfylla både uppsatta projektmål och övergripande nationella transportpolitiska mål. Av de alternativ som studerats i det sydliga läget bedöms alternativ 2 (Lokalslinga öster om E18, Stockholm-Vaxholm) som det mest lämpliga att studera vidare vad gäller angöringen av busstrafiken till och från Vaxholm. Trafikverket beslutar att föra det sydliga läget, alternativ 2, vidare i processen där nästa steg är framtagande av arbetsplan. Arbetsplanen ska drivas parallellt och i samarbete med järnvägsplan för ny sträckning av Roslagsbanan samt detaljplan för den delen av Arninge som kommer att omfattas av åtgärder i samband med utbyggnad av resecentrumet. Innan arbete med arbetsplanen kan igångsättas ska utbyggnadstakt samt finansieringens omfattning och fördelning säkerställas genom erforderliga avtal/avsiktsförklaring mellan Trafikverket, SL och Täby kommun.

Alternativ 1 (Bro över E18, Stockholm- Vaxholm) ska ej omöjliggöras på lång sikt. Det finns starka önskemål från nordostkommunerna i Stockholms län om en kraftfull spårbunden kollektivtrafiklösning. Om en framtida spårlösning genomförs på lång sikt ska alternativ 1, bro över E18, vara möjlig att genomföra.

En kostnadsbedömning är gjord inom ramen för förstudien. Som förutsättning gäller att kostnadsbedömningen bara omfattar nya anläggningsdelar. Kostnader för åtgärder på befintligt vägnät eller omläggningen av Roslagsbanan ingår inte. En byggnation av det skisserade resecentrumet med en gång- och cykelbro i enlighet med de utformningsprinciper som framgår av förstudien beräknas ligga i intervallet 175-195 mkr. Därtill tillkommer kostnader för anslutningen av busstrafiken till och från Vaxholm, det vill säga lokalslingan öster om E18. Denna kostnad uppskattas till 10 mkr. Val av kvalitetsnivå på installationer och byggnader är i högsta grad avgörande för totalkostnaden.

I ett första skede ska en arbetsplan tas fram som säkerställer möjligheten att genom brobyggnation skapa en planskild koppling tvärs över E18 för gång- och cykeltrafikanter med erforderliga anslutningar mot befintligt eller planerat GC-system samt bygga motorväghållplatser i norr- och södergående riktning med tillhörande av- och påfartsramper. Därutöver ska hållplatsalternativ som med god tillgänglighet till resecentrumet säkerställer angöring i trafikplats Arninge för kollektivtrafiken från Vaxholm och Vallentuna.

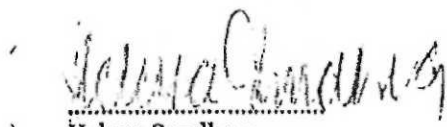
Den till arbetsplanen tillhörande MKB:n ska speciellt beakta de natur- och kulturvärden som beskrivits i förstudien samt belysa frågor rörande miljö kvalitetsnormer kopplat till resecentrumets placering samt för vatten gällande Ullnasjön och Stora Värtan samt Ullnatippens eventuella miljöbelastning. Vidare skall fördjupade riskutredningar genomföras i det kommande MKB-arbetet.

Arbetet med arbetsplanen skall inledas med en utredningsfas för att fastställa vissa utformningsprinciper och detaljerad omfattning. Trafikverket är överens med SL och Täby kommun om följande förutsättningar för detta:

Skapat av <b>Fredrik Emmot IVössn/Sofia Söderberg SSTp</b>	Beteckning <b>Ställningstagande</b>	Version <b>O.1</b>
Fastställt av <b>Helena Sundberg</b>	Dokumentdatum <b>2011-11-18</b>	Vägnummer <b>E18/274/264</b>
Uppdragsnummer <b>884111</b>	Projektnamn <b>E18 Arninge Resecentrum</b>	
Skede <b>Förstudie</b>		Version <b>O.1</b>
<b>Ställningstagande till fortsatt arbete efter remiss samt BESLUT</b>		

- En styrgrupp utses med deltagande av Trafikverket, SL och berörd/berörda kommuner som skall klargöra hur kopplingen och gränsdragning mellan de olika anläggningsdelarna tillhörande arbetsplan/järnvägsplan/detaljplan skall ske. Viktiga frågor att beakta i detta hänseende är standardnivå på brobyggnation, utbyggnad och samordning av områdets GC-nät, utformning och samordning mellan infartsparkeringar/terminal för lokaltrafik/motorvägshållplatser samt handelsområdets koppling mot Arninge trafikplats (diagonalen).
- Pröva det alternativ där motorvägsbussarna har ett eget körfält under Vaxholmsvägen som en del i en framtida BRT-lösning. I denna lösning skall även cykeltrafiken finnas med.
- Inom ramen för arbetsplanen redovisa hur dagvattenbelastning från resecentrumet kan minimeras.
- I arbetet med arbetsplanen beakta framtida kopplingarna till en eventuellt kommande gren av Roslagsbanan till Arlanda eller annan spårburen koppling till nordostsektorn.

 Solna 29/11 2011


  
 Helena Sundberg  
 Regionchef  
 Trafikverket Region Stockholm