



Tjänsteutlåtande

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Till Kommunstyrelsen

Harry Bertilsson

Datum 2014-04-07

Dnr KS 2014/0017-532

Revidering av avsiktsförklaring för Roslagsbanans dubbelspårsutbyggnad

Beslutsförslag

Kommunstyrelsens beslut

Reviderad avsiktsförklaring för Roslagsbanans dubbelspårsutbyggnad, daterad 2014-04-07, godkänns.

Bakgrund

Inför arbetet med Roslagsbanans utbyggnad till dubbelspår tecknades 2009-07-08 en avsiktsförklaring mellan kommunen och Trafikförvaltningen. Denna ersattes 2011-12-01 av en reviderad version. I takt med det fortlopande järnvägsarbetet har det sedan dess tecknats genomförandeavtal för vissa sträckor men det har även inträffat vissa förändringar och klarlägganden. I den nu föreslagna avsiktsförklaringen tydliggörs vilka sträckor som är utförda eller är under utförande men det framgår även vilka planerade åtgärder som återstår eller tillkommit. De viktigaste tillkommande åtgärderna är ombyggnad av Åkersberga station samt planskildhet vid Rallarvägen som ersätter dagens plankorsning vid Båthamnsvägen. Dessa ombyggnationer krävs för att möjliggöra kapacitetshöjningen som är den ursprungliga målsättningen med dubbelspårsutbyggnaden.

Förvaltningens slutsatser

Tidigare och nu föreslagna avsiktsförklaring reglerar samarbetet mellan kommunen och SL men innehåller inga detaljlösningar för de olika åtgärderna. Den principlösning som SL föreslagit för Åkersberga station innebär att stationen får en stängaffelutformning med ett vändspår i mitten av plattformen. Planskildhet krävs även vid Rallarvägen med omkringliggande trafiklösningar för att ersätta befintlig plankorsning vid Båthamnsvägen.

Bilagor

1. Avsiktsförklaring, 2014-04-07
2. Nuvärdande avsiktsförklaring, 2011-12-01



Jan-Olof Friman
Kommundirektör



Sören Karlsson
Tf Samhällsbyggnadschef

AB Storstockholms Lokaltrafik (org.nr 556013-0683), såsom trafikhuvudman för kollektivtrafiken i Stockholms län, nedan kallad SL, och Österåkers kommun (org nr 212000-2890), nedan kallad Kommunen har träffat följande

AVSIKTSFÖRKLARING

§ 1 Bakgrund

Roslagsbanan är en smalspårig järnväg för persontrafik som går från Stockholms Östra, vid Valhallavägen i Stockholm, till de nordöstra kranskommunerna. Roslagsbanan består av tre grenar med slutstationerna Näsbypark i Täby kommun, Österskär i Österåkers kommun och Kårsta i Vallentuna kommun.

Stora delar av banan är enkelspårig vilket är kapacitetsbegränsande och utgör flaskhalsar för trafiken på banan. Tidtabellen är oregelbunden och tågmöten vid stationer är tidsödande och gör trafiken störningskänslig. Projektets mål är att bygga ut Roslagsbanan till dubbelspår på de enligt förstudierna utpekade sträckorna för att uppnå trafikeringsmålen samt för att kunna förbättra tågtrafiken och åstadkomma styva tidtabeller och minskad störningskänslighet.

Mellan parterna har två avsiktsförklaringar tecknats för dubbelspårsutbyggnad inom Österåkers kommun (etapp 1A och 1B enligt förstudie Plan-rapport 2008:7). Den första avsiktsförklaringen tecknades 2009-07-08 och ersattes av en reviderad version 2011-12-01. Järnvägsplanearbetet har sedan dess fortgått och inneburit vissa förändringar och klarläggande av planerade åtgärder och för vissa sträckor har genomförandavtal mellan SL och Kommunen tecknats.

Denna avsiktsförklaring tydliggör de förändringar som inträffat samt klarlägger vilka planerade åtgärder som gjorts sedan den tidigare avsiktsförklaringen tecknades samt anger de utgångspunkter som bör tillämpas mellan parterna i det fortsatta arbetet och vid ingåendet av avtal.

§ 2 Tidigare avtal

Denna avsiktsförklaring ersätter i sin helhet Avsiktsförklaring tecknad 2011-12-01.

§ 3 Syfte

Syftet med denna avsiktsförklaring är att parterna skall ha möjlighet att i de fortsatta diskussionerna utgå från en gemensam syn på pågående och kommande utbyggnad av dubbelspår och konsekvenserna på befintliga vägar, gång- och cykelvägar, VA-anläggningar m.m. inom Österåkers kommun samt att parterna ska bedriva ett aktivt samarbete för att de åtgärder som anges i denna förklaring ska förverkligas.

Parterna skall ta del i respektive parts planeringsprocess, järnvägsplan och detaljplan samt underlätta genomförandet. Parterna skall medverka i dessa frågor genom att ta fram erforderligt underlag för respektive planeringsprocess. Som ett led i samordningen av planprocessen skall parterna gemensamt upprätta tidplan för dessa åtgärder.

§ 4 Omfattning

Denna avsiktsförklaring omfattar pågående och planerade åtgärder inom och invid Roslagsbanan i Österåkers kommun.

4.1 Etapper

För Österskärsgrenen är tre delsträckor utpekade

- Åkers Runö – Åkersberga.
- Rydbo – Åkers Runö
- Hägernäs – Ullna Kvarnväg

Sträckan mellan Åkers Runö station till Åkersberga station har byggts ut med dubbelspår som togs i drift 2010 och på sträckan Rydbo – Åkers Runö har arbeten med dubbelspårutbyggnad påbörjats under vintern 2013 varför de inte kommer att hanteras i denna avsiktsförklaring.

Utöver detta planeras åtgärder vid Båthamnsvägen, Luffarbacken och Åkersberga station. Planerade åtgärder är närmare beskrivna i punkterna 6.2.1 – 6.2.3.

4.2 Delsträcka Hägernäs – Ullna Kvarnväg

Av sträckan Hägernäs – Ullna Kvarnväg är större delen av Roslagsbanan norr om väg 274 belägen inom Österåkers kommun. Ny planskildhet planeras vid Rydbokrossen. Se även punkt 6.2.4.

§ 5 Förutsättningar för planering och projektering

5.1 Detaljplaner

För delsträckan Hägernäs – Ullna Kvarnväg krävs inga detaljplaneändringar i Österåkers kommun.

För åtgärderna vid Båthamnsvägen, Luffarbacken och Åkersberga station kommer det att krävas detaljplaneändringar.

5.2 Ansvar

Kommunen ansvarar för att medverka till att ta fram underlag och handlingar för anslutande vägar, gång- och cykelvägar m.m. Kommunen ansvarar vidare för att ta fram erforderliga detaljplaner eller ändra detaljplaner där så erfordras. I de fall där framtagande av ny eller ändring i gällande detaljplan endast föranleds av SL:s dubbelspårutbyggnad, står SL för kostnaderna härför.

SL ansvarar för att utreda och ta fram underlag för järnvägsanläggningen och därmed tillhörande anläggningar. SL ansvarar vidare för att ta fram järnvägsplan och systemhandlingar, miljökonsekvensbeskrivning och därefter arbetshandlingar.

Respektive part står för sina utrednings- och projekteringskostnader. Där så är möjligt skall respektive part såsom trafik huvudman ansöka om statsbidrag.

§ 6 Förutsättningar för genomförandet

6.1 Allmänt

SL ansvarar för och bekostar ombyggnaden och nybyggnaden av järnvägsanläggningen som SL skall äga. SL kommer att utföra dessa anläggningar i enlighet med den standard som råder för Roslagsbanan och dagens gällande tekniska riktlinjer. SL redovisar utförandet i samband med genomförandeavtalen då Kommunen ges möjlighet att granska. Eventuella krav från Kommunen på en högre standard som avviker från utförande, arkitektonisk utformning m.m. enligt ovan ska bekostas av Kommunen.

Kommunen ansvarar för och bekostar de funktions- och standardhöjningar som kommer att genomföras på kommunala anläggningar.

För de anläggningar som Kommunen ska äga skall Kommunen vara medfinansier i enlighet med de principer för ägande och ansvar för kostnader som redovisas i bilaga 1.

6.2 Planerade åtgärder

De planerade åtgärderna samt ansvarsfördelningen mellan parterna förtydligas närmare i denna punkt. Parterna är införstådda med att kostnader eller andra omständigheter kan leda till förändringar av de planerade åtgärderna eller ansvarsfördelningen. Kostnadsfördelningen kommer att regleras i särskilda genomförandeavtal, se 8.1.

6.2.1 Båthamnsvägen (km 26 + 785) samt gc-väg i plan i anslutning till Rallarvägen (km 26 + 115)

Parterna är överens om att ersätta plankorsningen vid Båthamnsvägen till ett planskilt läge vid Rallarvägen från väg 276. SL och kommunen skall gemensamt studera de tekniska lösningarna för en planskild korsning under Roslagsbanan som ersättning för plankorsningen.

6.2.2 Luffarbacken

SL och kommunen skall gemensamt studera de tekniska förutsättningarna för en korsning vid Luffarbacken utifrån kommunens utbyggnadsplaner och SL:s förväntade busskapacitet.

6.2.3 Åkersberga station

Parterna är överens om att utveckla Åkersberga station med principlösningen med ett tillägg av ett vändspår enligt Bilaga 1. Stationen får en gaffelutformning med ett vändspår i mitten av plattformen. Principlösningen innebär att en passage över båda spåren är möjlig enligt SL:s angoringskrav på såväl den östra som västra sidan av spåret.

6.2.4 Ullna kvarnväg

Eventuell planskildhet vid Ullna kvarnväg vid Rydbokrossen skall SL utreda närmare i samråd med berörd fastighetsägare.

§ 7 Markfrågor

Nedanstående punkter ska gälla som utgångspunkter för reglering av markfrågor mellan parterna:

- De delar av Kommunens fastigheter, som i järnvägsplanen läggs ut som järnvägsmark, skall överlåtas till SL utan kostnad.
- De områden av SL:s fastigheter, som i detaljplanearbetet läggs ut som allmän plats, skall överlåtas till Kommunen utan kostnad.
- SL står för kostnaderna för lantmäteriförrättningarna för mark som skall överlåtas till SL. Kommunen står för kostnaderna för lantmäteriförrättningarna för mark som skall överlåtas till Kommunen.
- Separata överenskommelser görs för de områden som ej planläggs.

Den exakta regleringen av markfrågor kommer dock att ske i markavtalet som skall tecknas i enlighet med § 8.2

Förvärv av privat mark som krävs för utbyggnad av järnvägsanläggningen hanteras av SL.

Parterna är överens om att i samband med arbetet med utbyggnaden av Roslagsbanan reglera de oklarheter som idag eventuellt finns angående fastighetsgränser mellan Kommunens och SL:s fastigheter.

Kommunen medger SL rätt att under kontraktstiden för utbyggnaden fram till tiden för slutbesiktning, efter att SL inhämtat Kommunens och i förekommande fall polisens tillstånd, utan kostnad disponera den mark som enligt järnvägsplanen läggs ut för tillfälligt nyttjande inom fastigheter ägda av Kommunen. I de fall marken är upplåten med nyttjanderätt till tredje man ansvarar och bekostar SL markåtkomsten

Parterna skall gemensamt sträva efter att begränsa ytor till vad som är nödvändigt för projektets genomförande.

§ 8 Upprättande av avtal

SL och Kommunen är överens om att innan byggnation av dubbelspår och kapacitetsförstärkande åtgärder på Roslagsbanan påbörjas skall genomförandeavtal och markavtal tecknas mellan parterna. Under arbetet med järnvägsplan och detaljplan skall parterna diskutera lämpligt antal genomförandeavtal och markavtal och innehållet i dessa samt utreda behovet av andra avtal.

8.1 Genomförandeavtal

I genomförandeavtalet/n skall, med denna avsiktsförklaring som grund, regleras utbyggnaden av Roslagsbanan och ansvarsfördelningen mellan parterna.

Avtalet/n skall bl.a. innehålla:

- Utformning och omfattning av anläggningar inom och i anslutning till järnvägsanläggningen
- Ansvarsfördelning avseende utförandet
- Fördelning av kostnader för anläggandet
- Drift och underhåll
- Tidplan för genomförandet
- Ägande av anläggningarna

8.2 Markavtal

I avtalet/n avseende markfrågor regleras fastighetsrättsliga avtal mellan parterna.

Avtalet/n skall bl.a. innehålla:

- Överenskommelse om fastighetsreglering mellan parterna
- Tillfälligt nyttjande av mark
- Säkerställande av rättigheter
- Besiktning och återställande av upplåten mark

8.3 Befintliga avtal

Följande avtal, som berör åtgärder enligt detta avtal har hittills tecknats:

- Genomförandeavtal för sträckan Åkers Runö – Åkersberga, 2010-03-16
- Avtal om fastighetsreglering och tillfälligt nyttjande, 2010-03-15
- Genomförandeavtal angående anläggande av en ny järnvägsbro vid Ekbacken, 2011-12-19
- Genomförandeavtal Dubbelspårsutbyggnaden på sträckan Rydbo- Åkers Runö i Österåkers kommun, 2013-04-30

§ 9 Tidplaner

För delsträckan Hägernäs – Ullna Kvarnväg är målsättningen att anläggningen är driftsatt hösten 2017. För Åkersberga station och Båthamnsvägen/Rallarvägen är målsättningen att det ska vara driftsatt senast 2018. För Luffarbacken kommer en tidplan att tas fram under 2014.

§ 10 Organisation

SL:s och Kommunens organisation för projektet, och eventuella delprojekt, ska beskrivas och presenteras innan genomförandet påbörjas. Kontaktpersoner skall anges snarast efter detta avtals undertecknande.

§ 11 Giltighet

Denna avsiktsförklaring är beroende av att den godkänns i Kommunstyrelsen senast 2014-12-31 samt att behörig instans inom SL godkänner avsiktsförklaringen, inklusive bilagor, innan 2014-12-31.

§ 12 Tvist

Tvist rörande tolkning eller tillämpning av denna avsiktsförklaring skall avgöras av allmän domstol om parterna inte kommer överens om annat.

Denna avsiktsförklaring är upprättat i två exemplar, av vilka parterna tagit varsitt.

Stockholm den2014

Åkersberga den2014

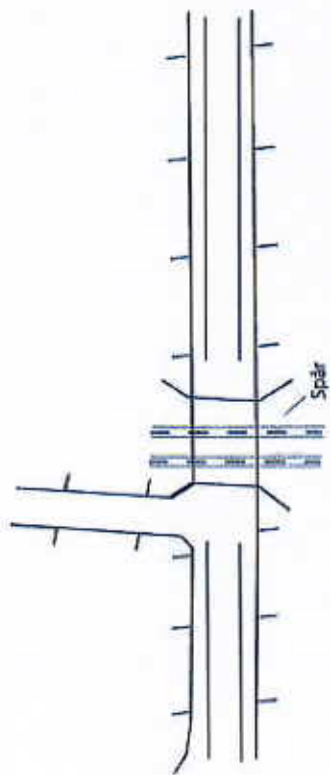
AB Storstockholms Lokaltrafik

Österåkers kommun

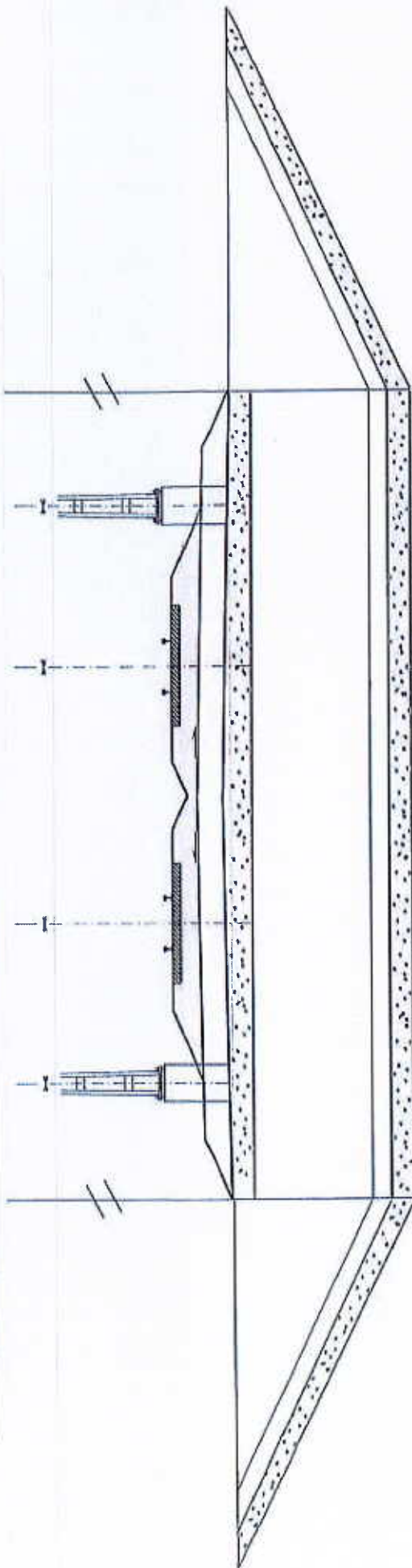
Michaela Fletcher Sjöman
Kommunstyrelsens ordförande

Sören Karlsson
Tf Samhällsbyggnadschef

Kommun SL Kommun



Kommun SL Kommun




Spårbro/Väggport

ATKINS

401 AC

AB Storstockholms Lokaltrafik (org.nr 556013-0683), såsom trafik huvudman för kollektivtrafiken i Stockholms län, nedan kallad SL, och Österåkers kommun (org nr 212000-2890), nedan kallad Kommunen har träffat följande

AVSIKTSFÖRKLARING

 REGISTRATUREN	
Ink	2011 -12- 13
SL Dok.	-2011-61730
Handl.	J. J. Schwartz

§ 1 Bakgrund

Roslagsbanan är en smalspårig järnväg för persontrafik som går från Stockholms Östra, vid Valhallavägen i Stockholm, till de nordöstra kranskommunerna. Roslagsbanan består av tre grenar med slutstationerna Näsbypark i Täby kommun, Österskär i Österåkers kommun och Kårsta i Vallentuna kommun.

Stora delar av banan är enkelspårig vilket är kapacitetsbegränsande och utgör flaskhalsar för trafiken på banan. Tidtabellen är oregelbunden och tågmöten vid stationer är tidsödande och gör trafiken störningskänslig. Projektets mål är att bygga ut Roslagsbanan till dubbelspår på de enligt förstudierna utpekade sträckorna för att uppnå trafikeringsmålen samt för att kunna förbättra tågtrafiken och åstadkomma styva tidtabeller och minskad störningskänslighet.

Mellan parterna tecknades 2009-07-08 en avsiktsförklaring för dubbelspårsutbyggnad inom Österåkers kommun (etapp 1A och 1B enligt förstudie Plan-rapport 2008:7).

Järnvägsplanearbetet har sedan dess **fortgått och** inneburit vissa förändringar och klarläggande av planerade åtgärder för framförallt sträckan Rydbo - Åkers Runö. För sträckan Viggbyholm - Rydbo har SL:s styrelse beslutat att upprätta järnvägsplan, systemhandlingar m.m. Denna avsiktsförklaring tydliggör de förändringar som inträffat samt klarlägger vilka planerade åtgärder som gjorts sedan den tidigare avsiktsförklaringen tecknades samt anger de utgångspunkter som bör tillämpas mellan parterna i det fortsatta arbetet och vid ingåendet av avtal.

§ 2 Tidigare avtal

Denna avsiktsförklaring ersätter i sin helhet Avsiktsförklaring tecknad 2009-07-08.

§ 3 Syfte

Syftet med denna avsiktsförklaring är att parterna skall ha möjlighet att i de fortsatta diskussionerna utgå från en gemensam syn på pågående och kommande utbyggnad av dubbelspår och konsekvenserna på befintliga vägar, gång- och cykelvägar, VA-anläggningar m.m. inom Österåkers kommun samt att parterna ska bedriva ett aktivt samarbete för att de åtgärder som anges i denna förklaring ska förverkligas.

Parterna skall ta del i respektive parts planeringsprocess, järnvägsplan och detaljplan samt underlätta genomförandet. Parterna skall medverka i dessa frågor genom att ta fram erforderligt underlag för respektive planeringsprocess. Som ett led i samordningen av planprocessen skall parterna gemensamt upprätta tidplan för dessa åtgärder.

§ 4 Omfattning

Denna avsiktsförklaring omfattar pågående och planerade åtgärder inom och invid Roslagsbanan i Österåkers kommun.

4.1 Etapper

För Österskärsgrenen är tre delsträckor utpekade

- Åkers Runö – Åkersberga.
- Rydbo – Åkers Runö
- Viggbyholm-Rydbo

4.2 Delsträcka Åkers Runö - Åkersberga

Sträckan mellan Åkers Runö station till Åkersberga station ca 1,5 km har byggts ut med dubbelspår. Det nya spåret togs i drift i slutet av augusti 2010.

4.3 Delsträcka Rydbo – Åkers Runö

Nytt dubbelspår (eventuellt etappvis) på sträckan Rydbo – Åkers Runö. Korsningen mellan Svinningevägen och Roslagsbanan måste utredas av båda parter då befintlig vägbro inte klarar dubbelspår. Tidigare planerat mötesspår väster om Rydbo station utgår och ersätts med dubbelspår på hela sträckan Rydbo – Åkers Runö. Planerade åtgärder är närmare beskrivna under punkterna 6.2.1 – 6.2.8. Målsättning är att byggstart ska ske 2012.

4.4 Delsträcka Viggbyholm – Rydbo

Av sträckan Viggbyholm – Rydbo är större delen av Roslagsbanan norr om väg 274 belägen inom Österåkers kommun. Delsträckan kommer att beröras av fortsatta utredningar avseende ny spårsträckning Arninge-Rydbo samt läge för ny depå. Nya planskildheter planeras vid Rydbokrossen och väster om Rydbo station. Planerade åtgärder är närmare beskrivna under punkterna 6.2.9-6.2.11.

§ 5 Förutsättningar för planering och projektering

5.1 Detaljplaner

För delsträckan Åkers Runö – Åkersberga har detaljplaner ändrats för att möjliggöra ny järnvägsplan. Även på delsträckan Rydbo – Åkers Runö kommer detaljplaner att behöva upprättas/revideras. Behovet av detaljplaner för delsträckan Viggbyholm – Rydbo skall utredas närmare. Ny depå kommer att kräva ny detaljplan.

5.2 Ansvar

Kommunen ansvarar för att medverka till att ta fram underlag och handlingar för anslutande vägar, gång- och cykelvägar m.m. Kommunen ansvarar vidare för att ta fram erforderliga detaljplaner eller ändra detaljplaner där så erfordras. I de fall där framtagande av ny eller ändring i gällande detaljplan endast föranleds av SL:s dubbelspårsutbyggnad, står SL för kostnaderna härför.

SL ansvarar för att utreda och ta fram underlag för järnvägsanläggningen och därmed tillhörande anläggningar. SL ansvarar vidare för att ta fram järnvägsplan och systemhandlingar, miljökonsekvensbeskrivning och därefter arbetshandlingar.

Respektive part står för sina utrednings- och projekteringskostnader. Där så är möjligt skall respektive part såsom trafik huvudman ansöka om statsbidrag.

§ 6 Förutsättningar för genomförandet

6.1 Allmänt

SL ansvarar för och bekostar ombyggnaden och nybyggnaden av järnvägsanläggningen som SL skall äga. SL kommer att utföra dessa anläggningar i enlighet med den standard som råder för Roslagsbanan och dagens gällande tekniska riktlinjer. SL redovisar utförandet i samband med genomförandeaftalen då Kommunen ges möjlighet att granska. Eventuella krav från Kommunen på en högre standard som avviker från utförande, arkitektonisk utformning m.m. enligt ovan ska bekostas av Kommunen.

Kommunen ansvarar för och bekostar de funktions- och standardhöjningar som kommer att genomföras på kommunala anläggningar.

För de anläggningar som Kommunen ska äga skall Kommunen vara medfinansiär i enlighet med de principer för ägande och ansvar för kostnader redovisas i bilaga 1.

6.2 Planerade åtgärder

De planerade åtgärderna samt ansvarsfördelningen mellan parterna, förtydligas närmare i denna punkt. Parterna är införstådda med att kostnader eller andra omständigheter kan leda till förändringar av de planerade åtgärderna eller ansvarsfördelningen. Kostnadsfördelningen kommer att regleras i särskilda genomförandeaftal, se 8.1.

6.2.1 Båthamnsvägen (km 26 + 785) och gc-väg vid Rallarvägen (km 26 + 115)

Parterna är överens om att ersätta plankorsningarna vid Båthamnsvägen och gång- och cykelvägen vid Rallarvägen med en planskild korsning. SL och Kommunen skall gemensamt studera de tekniska förutsättningarna för en planskild korsning som ersättning för dagens plankorsningar samt fortsätta utreda korsningen vid Luffarbacken. Då väg 276 påverkas av eventuella förändringar av korsningarna krävs deltagande av Trafikverket.

6.2.2 Blå leden

Ny plattformsangöring anläggs vid Rydbo station. Blå leden, som passerar järnvägen via en gångpassage öster om Rydbo, har idag enbart gångfällor som skydd. Gångpassagen flyttas och byggs om så att den sker inom samma vägskyddsanläggning (bommar) som nya angöringen till plattformen (östra delen).

6.2.3 Täljö station

Täljö station rustas upp. En mindre förskjutning av plattformen österut studeras.

6.2.4 Gottsunda – gc-port (ca km 24+150)

Parterna skall gemensamt utreda läge för ny gång- och cykelport vid Gottsunda. Möjligheten att förlägga Långhundraledens vattendrag i samma öppning som gc-porten skall utredas. Kommunen utreder även möjligheten att kombinera öppningen med lokalväg. SL bekostar och anlägger gc-porten, vilken skall vara i SL:s ägo. Kommunen ansvarar för den merkostnad som eventuell komplettering av lokalväg, ridstig och vattendrag innebär. Kommunen ansvarar för och bekostar drift och underhåll av gc-portens ytskikt samt gc-vägen.

6.2.5 Svinningevägen (km 24+470)

Befintlig bro för Svinningevägen över Roslagsbanan ersätts med ny bro i samma läge. SL svarar för ombyggnad av bro över järnvägen. Kommunen skall stå som ägare av bron och SL som ägare av järnvägsanknutna anläggningar. **Norr om järnvägen** planerar Kommunen ombyggnad av vägkorsning till cirkulationsplats. För att möjliggöra ny trafikplats krävs ny detaljplan. Respektive part bekostar sina anläggningar samt behovet av markförvärv för dessa. SL bekostar

vägbrokonstruktionen inklusive ytskikt och vägspecifika anläggningar på bron samt erforderlig anslutning till Svinningevägen. Anslutningen till Svinningevägen skall hålla den standard som Kommunen i detaljprojektering för Svinningevägens cirkulationsplats antar.

6.2.6 Tärpan (km 24 +740)

Gångpassage vid Tärpan stängs. Ny bro vid Svinningevägen förstärks med gång- och cykelväg. Parterna utreder gemensamt ny gång- och cykelväg söderut från Svinningebro fram till Tärpansväg samt ny gång- och cykelväganslutning till passage vid Åkers Runö. SL bekostar anläggandet av gång- och cykelvägarna som efter färdigställandet överlåts till Kommunen.

6.2.7 Kurvrätning väster om Åkers Runö

Kurvrätning behövs väster om Åkers Runö. Befintlig detaljplan revideras av Kommunen. SL ansöker om och bekostar eventuella behövliga arkeologiska utredningar.

6.2.8 Åker Runö station

Befintlig övergång vid Åkers Runö station byggs om till gångpassage för två spår med vägskyddsanläggning i samband med att gångpassage vid Tärpan stängs och ny gångväg till Åkers Runö byggs, se punkt 6.2.6.

6.2.9 Ullna kvarnväg och Rydbovägen

Eventuella planskildheter vid Rydbo (Ullna kvarnväg vid Rydbo krossen och Rydbovägen) skall närmare utredas gemensamt av parterna.

6.2.10 Arninge

Planer finns för nytt stationsläge vid Arninge samt för ny depå väster om Rydbo. I samband med utredningen av nytt stationsläge och ny depå utreds också ny spårdragning mellan Rydbo och Arninge.

6.2.11 Ny depå

En förstudie för framtida depåplaceringar genomfördes 2008 och kompletterades 2009 med anledning av den planerade trafikökningen efter 2016. Väster om Rydbo station finns ett område som i förstudien har identifierats som ett möjligt läge för en ny depå. Andra alternativa lägen studeras parallellt. Om lämpligt markområde för ny spårdepå för Roslagsbanan kan identifieras inom Kommunen skall SL och Kommunen gemensamt verka för att ett genomförande av depån möjliggörs. En ny depå kan få följdverkningar på ovan, under punkt 6, nämnda planerade åtgärder.

§ 7 Markfrågor

Nedanstående punkter ska gälla som utgångspunkter för reglering av markfrågor mellan parterna:

- De delar av Kommunens fastigheter, som i järnvägsplanen läggs ut som järnvägsmark, skall överlåtas till SL utan kostnad.
- De områden av SL:s fastigheter, som i detaljplanearbetet läggs ut som allmän plats, skall överlåtas till Kommunen utan kostnad.
- SL står för kostnaderna för lantmäteriförrättningarna för mark som skall överlåtas till SL. Kommunen står för kostnaderna för lantmäteriförrättningarna för mark som skall överlåtas till Kommunen.
- Separata överenskommelser görs för de områden som ej planläggs.

Den exakta regleringen av markfrågor kommer dock att ske i markavtalet som skall tecknas i enlighet med § 8.2

RG
BS

Förvärv av privat mark som krävs för utbyggnad av järnvägsanläggningen hanteras av SL.

Parterna är överens om att i samband med arbetet med utbyggnaden av Roslagsbanan reglera de oklarheter som idag eventuellt finns angående fastighetsgränser mellan Kommunens och SL:s fastigheter.

Kommunen medger SL rätt att under kontraktstiden för utbyggnaden fram till tiden för slutbesiktning, efter att SL inhämtat Kommunens och i förekommande fall polisens tillstånd, utan kostnad disponera den mark som enligt järnvägsplanen läggs ut för tillfälligt nyttjande inom fastigheter ägda av Kommunen. I de fall marken är upplåten med nyttjanderätt till tredje man ansvarar och bekostar SL markåtkomsten

Parterna skall gemensamt sträva efter att begränsa ytor till vad som är nödvändigt för projektets genomförande.

§ 8 Upprättande av avtal

SL och Kommunen är överens om att innan byggnation av dubbelspår och kapacitetsförstärkande åtgärder på Roslagsbanan påbörjas skall genomförandeavtal och markavtal tecknas mellan parterna. Under arbetet med järnvägsplan och detaljplan skall parterna diskutera lämpligt antal genomförandeavtal och markavtal och innehållet i dessa samt utreda behovet av andra avtal.

8.1 Genomförandeavtal

I genomförandeavtalet/n skall, med denna avsiktsförklaring som grund, regleras utbyggnaden av Roslagsbanan och ansvarsfördelningen mellan parterna.

Avtalet/n skall bl.a. innehålla:

- Utformning och omfattning av anläggningar inom och i anslutning till järnvägsanläggningen
- Ansvarsfördelning avseende utförandet
- Fördelning av kostnader för anläggandet
- Drift och underhåll
- Tidplan för genomförandet
- Ägande av anläggningarna

8.2 Markavtal

I avtalet/n avseende markfrågor regleras fastighetsrättsliga avtal mellan parterna.

Avtalet/n skall bl.a. innehålla:

- Överenskommelse om fastighetsreglering mellan parterna
- Tillfälligt nyttjande av mark
- Säkerställande av rättigheter
- Besiktning och återställande av upplåten mark

8.3 Redan tecknade avtal

Följande avtal, som berör åtgärder enligt detta avtal har hittills tecknats:

- Genomförandeavtal för sträckan Åkers Runö – Åkersberga, 2010-03-16
- Avtal om fastighetsreglering och tillfälligt nyttjande, 2010-0315.

§ 9 Tidplaner

Byggnationen av delsträckan Åkers Runö – Åkersberga påbörjades vid årsskiftet 2009/2010 och har tagits i drift i slutet av augusti 2010. För delsträckan Rydbo – Åkers Runö är målsättningen byggstart 2012. För delsträckan Viggbyholm – Rydbo kommer tidplan att tas fram under hösten 2010.

§ 10 Organisation

SL:s och Kommunens organisation för projektet, och eventuella delprojekt, ska beskrivas och presenteras innan genomförandet påbörjas. Kontaktpersoner skall anges snarast efter detta avtals undertecknande.

§ 11 Giltighet

Denna avsiktsförklaring är beroende av att den godkänns i Kommunstyrelsen senast 2010-12-31 samt att behörig instans inom SL godkänner avsiktsförklaringen, inklusive bilagor, innan 2011-12-31.

§ 12 Tvist

Tvist rörande tolkning eller tillämpning av denna avsiktsförklaring skall avgöras av allmän domstol om parterna inte kommer överens om annat.

Denna avsiktsförklaring är upprättat i två exemplar, av vilka parterna tagit varsitt.

Stockholm den 1/12 2011

Åkersberga den 22/11 2011

AB Storstockholms Lokaltrafik

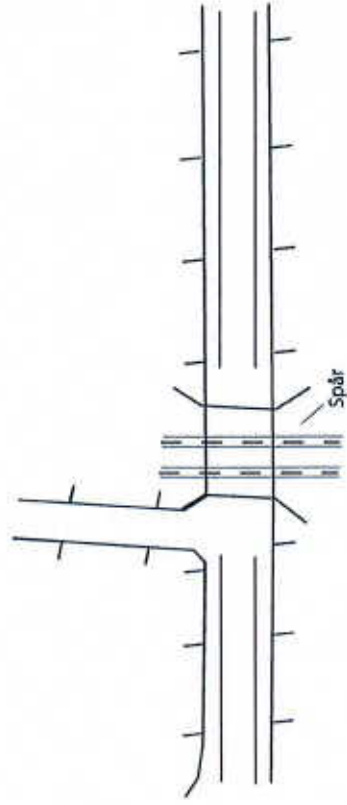

Johan van Schantz
Teknisk direktör

Österåkers kommun


Michaela Fletcher Sjöman
Kommunstyrelsens ordförande


Kristina Gewers
Samhällsbyggnadschef

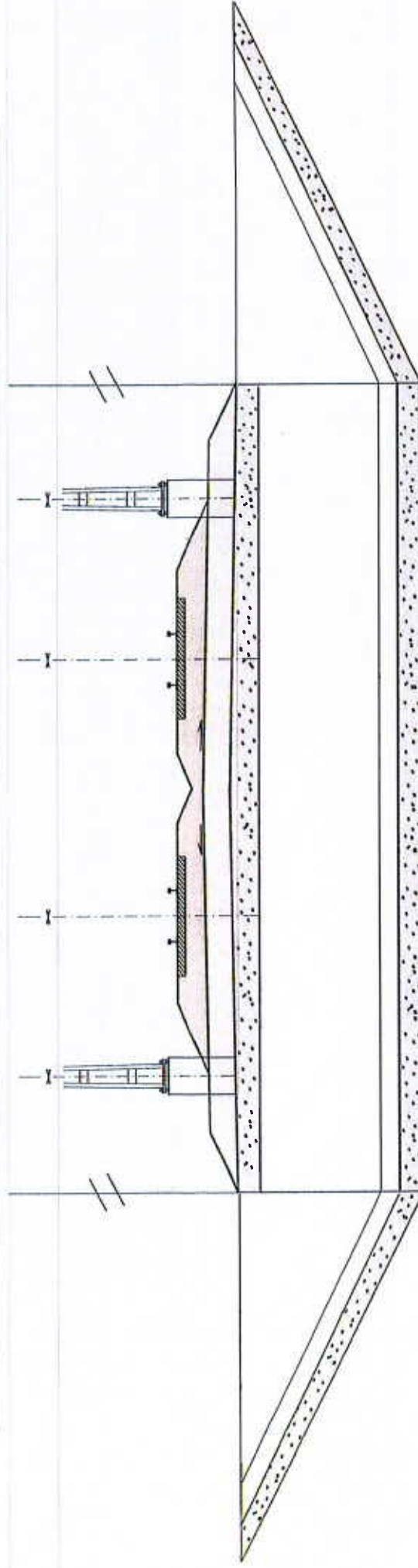
Kommun SL Kommun



Kommun

SL

Kommun



Spårbro/Vägport

ATKINS