

Utlåtande 2013:82 RII + RV (Dnr 314-650/2013)

Förbifart Stockholm mellan E4/E20 vid Kungens kurva och E4 vid Häggvik

Genomförandeavtal med Trafikverket

Framställan från exploateringsnämnden samt trafik- och renhållningsnämnden

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Exploateringsnämndens och trafik- och renhållningsnämndens förslag till genomförandeavtal med Trafikverket i enlighet med bilaga 2 till utlåtandet godkänns.
2. Exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden ges i uppdrag att träffa erforderliga kompletterande avtal till genomförandeavtalet, under förutsättning att dessa dels ansluter till träffat genomförandeavtal, dels inte innebär ytterligare ekonomiska åtaganden för staden utöver det som ryms inom nämndernas delegation.
3. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Föredragande borgarråden Ulla Hamilton och Joakim Larsson anför följande.

Ärendet

Inför utbyggnaden av Förbifart Stockholm har ett förslag till genomförandeavtal upprättats mellan Trafikverket och Stockholms stad. Avtalet avser den del

av projektet som är belägen inom stadens gränser. Utbyggnaden, som Trafikverket genomför med stöd av arbetsplan, baseras på stadens detaljplaner.

Förslaget till genomförandeavtal utgår från det s.k. medfinansieringsavtalet från år 2009, som klargör att Trafikverket med statliga medel och trängselskatt ska bekosta och genomföra projektet.

Avtalet reglerar ansvars- och arbetsfördelningen mellan staden och Trafikverket vad gäller markåtkomst för projektet, både för mark som tas i anspråk permanent för vägbyggande och mark för tillfälliga etableringar och arbetsområden.

Avtalet reglerar hur Trafikverket ska ersätta staden för inkomstbortfall avseende markområden där staden har intäkter från arrenden eller upplåtelser. Avtalet ger Trafikverket rätt att utan avgift nyttja allmän plats och mark utan plan där staden saknar intäkter.

Beredning

Ärendet har beretts av exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden som har skrivit ett gemensamt tjänsteutlåtande. Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret för yttrande.

Stadsledningskontoret anser att det framförhandlade genomförandeavtalet som godkänts av exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden är godtagbart för staden. Ansvarsfördelningen mellan Trafikverket och staden bedöms som rimlig. Stadsledningskontoret delar exploateringsnämndens och trafik- och renhållningsnämndens bedömning att de ekonomiska riskerna för staden i projektet är skäligen begränsade. Detta baserat på att det är Trafikverket som står för finansieringen av själva huvudprojektet, vilket definieras mer i detalj i avtalet.

Våra synpunkter

Förbifart Stockholm är ett mycket angeläget infrastrukturprojekt av såväl lokal, regional som nationell betydelse. Därför är det mycket glädjande att Stockholms stad och Trafikverket kan teckna ett genomförandeavtal för projektet. Noggranna förhandlingar har resulterat i ett avtal där ett gemensamt ansvarstagande från både Stockholms stad och Trafikverket står i centrum.

Förbifart Stockholm kommer att sammanlänka en region som annars riskerar att växa isär. För stockholmarna kommer Förbifart Stockholm att innebära bättre framkomlighet inte bara vid resor förbi Stockholm utan också i de centrala delarna av staden och regionen. Förbifarten möjliggör en utbyggd och

utvecklad kollektivtrafik samt fler kopplingar i kollektivtrafiksystemet. Förbifarten minskar sårbarheten i Stockholms infrastruktur.

För Stockholms stad är förbifarten inte enbart ett transportinfrastrukturprojekt, utan också ett viktigt stadsbyggnadsprojekt som kommer att möjliggöra att nya bostäder, stadsdelar och arbetsplatser växer fram. Utan en ny nord-sydlig koppling över Saltsjö-Mälarsnittet riskerar annars Stockholm att växa isär och jobbskapande tillväxtmöjligheter att gå förlorade. I det sammanhanget är genomförandeavtalet ytterligare ett viktigt steg på vägen mot en färdig Förbifart Stockholm.

I övrigt hänvisar vi till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Genomförandeavtal. Förbifart Stockholm mellan E4/E20 vid Kungens kurva och E4 vid Häggvik.
3. Översiktsskator
4. Del av systemhandling

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet Daniel Helldén (MP) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta

1. Att exploateringsnämndens och trafik- och renhållningsnämndens förslag
- 1 till genomförandeavtal med Trafikverket avslås.
2. Att avbryta planeringen av Förbifart Stockholm.
3. Samt att anföra följande

Planeringen av Förbifart Stockholm ska avbrytas. Förbifart Stockholm går emot de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen och medför att det blir svårare att nå de nationella och regionala miljökvalitetsmålen. Projektet leder inte till en effektivare och energisnålare transportinfrastruktur. I Stockholmsförhandlingen finns ett åtagande om att vägtrafikens koldioxidutsläpp ska minska med 30 procent fram till 2030, detta åtagande är även infört i den av landstinget beslutade RUFSS 2010. Detta åtagande är att betrakta som ett villkor för att Stockholmsförhandlingens åtgärder ur ett klimatperspektiv ska vara möjliga att genomföra. Om Förbifart Stockholm byggs leder det till en spridd stadsstruktur, ökad trängsel genom inducerad trafik och högre koldioxidutsläpp från trafiken, ökat buller och hälsovådligt höga halter av partiklar i tunnlar och tunnelmynningar m.m. Förbifart Stockholm medför att andelen kollektivtrafik minskar och kostnaden på 45 miljarder inklusive räntor i 2009 år prisläge medför att viktiga

investeringar inom kollektivtrafiken undanträngs. Beslutet att samtliga pengar från trängselskatten till år 2053 går till väginvesteringar bryter även mot folkomröstningen om trängselskatt från år 2006.

Projektet påverkar naturreservat, områden upptagna som Natura-2000 och artskyddsförordningen. Viktiga vattenområden vars vattenkvalité ska säkerställas genom vattendirektivet riskerar att påverkas negativt, bland annat Mälaren som utgör dricksvattentäckt för cirka 2 miljoner människor i Mälardalen. Igelbäcken och Bällstaån med sin dåliga ekologiska status hotas av Förbifart Stockholm.

Områdena vid Hjulstamotet och Hanstamotet kommer att påverkas starkt av motorvägens kraftfulla ingrepp i natur och närliggande boendemiljöer. Grönområden och naturreservat får irreversibla ingrepp och boende påverkas av förhöjda nivåer av hälsovådliga partiklar vid tunnelmynningar och från trafikleden, samt ökat buller. Trafikverket anger att en nedgrävning försämrar luftkvalitén i tunneln och finner det mer lämpligt att istället försämrade boendemiljön för de som inte använder motorvägen. På liknande sätt påverkas boende vid de övriga tunnelmynningarna av partiklar och buller, i bland annat Skärholmen krävs vidare åtgärder för att nå bullerriktlinjerna och vid Vinstamotet påtalas de förhöjda trafikmängderna på kringliggande gator. Frånluftstornen påverkar stadsmiljön negativt, orsakar utsläpp av luftföroreningar och riskerar att medföra industribuller. Flera fornlämningar hotas av frånluftstornen. Trafikverket har inte heller för avsikt att aktiv rena luften trots att Länsstyrelsen förutsätter att Trafikverket utreder möjligheterna för detta.

Förbifartens förespråkare bortprioriterar klimatfrågan samt medvetet väljer att skapa en glesare bebyggelsestruktur, helt och hållet mot uttalade ambitioner. Trafikforskningen är enlig om att projektet Förbifart Stockholm är negativt för de transportpolitiska målen och miljömålen. Miljöpartiet anser att planeringen ska avbrytas och istället genomföra satsningar som medför att den samlade målbilden för transportsektorn uppnås.

Trafikverkets utredning Målbild för ett transportsystem som uppfyller klimatmål och vägen dit (27 april 2012) anger att vägtrafiken utöver teknikutvecklingen på fordon och bränslen behöver minska med 20 procent till år 2030 för att nå klimatmålen. I storstäderna behövs en ännu större minskning med 25 procent. Rapporten anger att en sådan utveckling får positiva effekter även för andra beslutade miljömål och för trafiksäkerheten. Då klimatfrågan är en prioriterad fråga för transportsektorn ser Miljöpartiet denna framtidsbild som nödvändig och önskvärd. Med reducerad vägtrafik saknas behovet av investeringar i ny vägkapacitet. Investeringsmedel ska därför tillföras de alternativa transportslag som väntas överta den reducerade vägtrafiken, som till exempel cykel och kollektivtrafik.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Exploateringsnämndens och trafik- och renhållningsnämndens förslag till genomförandeavtal med Trafikverket i enlighet med bilaga 2 till utlåtandet godkänns.
2. Exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden ges i uppdrag att träffa erforderliga kompletterande avtal till genomförandeavtalet, under förutsättning att dessa dels ansluter till träffat genomförandeavtal, dels inte innebär ytterligare ekonomiska åtaganden för staden utöver det som ryms inom nämndernas delegation.
3. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Stockholm den 29 maj 2013

På kommunstyrelsens vägnar:
ANN-KATRIN ÅSLUND

Ulla Hamilton och Joakim Larsson

Ulrika Gunnarsson

Reservation anfördes av Åsa Jernberg och Stefan Nilsson (båda MP) med hänvisning till reservationen av (MP) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av Ann-Margarethe Livh (V) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta

1. Att inte teckna genomförandeavtal med Trafikverket
2. Avbryta arbetet med Förbifarten
3. Att därutöver anföras

Vänsterpartiet har i alla beslutsinstanser sagt nej till det omoderna projektet "Förbifart Stockholm". Beslutet om Förbifart Stockholm är ett strategiskt, tungt vägval, som inbjuder till ökad biltrafik, och lurar medborgarna att tro att det kommer att leda till minskade köer, när vi vet att fler och större vägar leder till mer trafik och växande köer.

Samtidigt som klimatet i allt högre utsträckning påverkas av utsläppen från bilismen bestämmer sig den borgliga alliansen för att öka biltrafiken genom byggandet av förbifarten. Det kommer fram alltfler oroande fakta, till exempel att partikelhalterna och möjligen också kväveoxidhalterna blir så höga att det i praktiken inte är möjligt att

färdas genom tunneln oskyddad. Hur ska detta fungera med den kollektivtrafik man säger ska gå i tunneln. En rad frågor inom risk- och säkerhetsområdet är inte lösta, t.ex. hantering av kösituationer, släcksystemets utformning och funktion, utrymning från säker plats med buss. Fortfarande finns inte beskrivet hur riskhanteringen av farligt gods i tunneln ska gå till.

En satsning på motorvägar är en satsning på utglesning. När det gäller Förbifart Stockholm är detta extra tydligt. Förbifart Stockholm byggs inte för dagens trafik, utan för att öppna upp för ny trafik mellan Stockholms norra och södra regionhalvor och öppna upp nya områden för exploatering. Detta står i total motsättning till strategierna i Stockholms Översiktsplan och i RUFSS 2010 om att förtäta och bygga staden inåt för att minska transportbehovet.

Att bygga Förbifart Stockholm är att backa in i framtiden! Vår bestämda uppfattning är att istället satsa på cykel- och kollektivtrafik för att kunna möta det ökade antalet invånare.

I ett långsiktigt hållbart Stockholm satsas offensivt på en hållbar stadsstruktur och hållbara transporter. Förbifart Stockholm kommer att kosta skattebetalarna över 60 miljarder kronor. Alliansens finansieringslösning på Förbifart Stockholm bygger på fem miljarder i statligt stöd och resten lånefinansiering. För att betala ränta och amortera av lånet vill de ta intäkterna från trängselavgifterna, något som beräknas ta ca 40 år.

Vi vill använda intäkterna från trängselavgifterna till att utveckla en modern och attraktiv kollektivtrafik. Används intäkterna istället till att betala Förbifart Stockholm kommer den minskade klimatpåverkan från trängselavgifterna att ätas upp av ökade trafikvolym, samtidigt som den nödvändiga utbyggnaden av kollektivtrafiken får stå tillbaka.

Storskaliga motorvägsbyggen är en gammalmodig trafiklösning utan förankring i dagens klimatdebatt. Avbryt arbetet med Förbifarten.

ÄRENDET

Inför utbyggnaden av Förbifart Stockholm har ett förslag till genomförandeavtal (se bilaga 2) upprättats mellan Trafikverket och Stockholms stad. Avtalet avser den del av projektet som är belägen inom stadens gränser. Utbyggnaden, som Trafikverket genomför med stöd av arbetsplan, baseras på stadens detaljplaner.

Förslaget till genomförandeavtal utgår från det så kallade medfinansieringsavtalet från år 2009 och reglerar ansvars- och arbetsfördelning mellan staden och Trafikverket vad gäller markåtkomst för projektet, både för mark som tas i anspråk permanent för vägbyggande och mark för tillfälliga etableringar och arbetsområden. Avtalet reglerar även hur Trafikverket ska ersätta staden för inkomstbortfall avseende markområden där staden har intäkter från arrenden eller upplåtelser. Avtalet ger Trafikverket rätt att utan avgift nyttja allmän plats och mark utan plan där staden saknar intäkter.

Trafikverket står för projektmedel för utgifter avseende projektering, upphandling, byggande och genomförande av projekt Förbifart Stockholm. I detta ingår planavgifter, lantmåteriförrättningar, kostnader för markåtkomst och tillfälliga etableringar. I enlighet med kommunfullmäktiges beslut den 7 april 2008 har dock staden delfinansierat arbetsplanarbetet med 50 mnkr i prisnivå 2008-01-01. Med tecknandet av det i detta ärende föreslagna genomförandeavtalet är avtalet från år 2008 slutreglerat, vilket innebär att staden avstår från att återkräva dessa medel.

Staden svarar för utgifter för egen personal som deltar vid förhandlingar, möten, granskningar etc. samt för arbete med inlösen av mark m.m. Investeringsutgifterna för detta bedöms till totalt ca 48 mnkr, fördelat på ca 40 mnkr för trafik- och renhållningsnämnden och ca 8 mnkr för exploateringsnämnden. De ekonomiska riskerna för staden i projektet bedöms som skäligen begränsade.

För de etableringsområden där staden har intäkter från arrenden eller upplåtelser regleras i genomförandeavtalet hur Trafikverket ska ersätta staden för dessa intäktsbortfall. Minskade intäkter från markupplåtelser som en följd av avtalet bedöms idag till ca 5 mnkr totalt under projektets genomförande.

När projektet är klart tar trafik- och renhållningsnämnden över nya gator och anläggningar som enligt trafik- och renhållningsnämndens bedömning motsvarar ett anläggningsvärde av ca 120 mnkr i Skärholmen, Vinsta, Hjulsta och Akalla.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 18 april 2013 följande.

1. Exploateringsnämnden godkänner, bilagt till tjänsteutlåtande, förslag till genomförandeavtal för Förbifart Stockholm samt föreslår att kommunfullmäktige godkänner avtalet.
2. Exploateringsnämnden föreslår att kommunfullmäktige ger exploateringsnämnden i uppdrag att träffa erforderliga kompletterande avtal till genomförandeavtalet, under förutsättning att dessa dels ansluter till träffat genomförandeavtal och dels inte innebär ytterligare ekonomiska åtaganden för staden utöver det som ryms inom nämndernas delegation.
3. Exploateringsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Reservation anfördes av Elin Olsson (MP), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Ann-Margarethe Livh m fl. (V), *bilaga 1*.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 18 april 2013 följande.

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner, bilagt till tjänsteutlåtandet, förslag till genomförandeavtal för Förbifart Stockholm samt föreslår att kommunfullmäktige godkänner avtalet.
2. Trafik- och renhållningsnämnden föreslår att kommunfullmäktige ger trafik- och renhållningsnämnden i uppdrag att träffa erforderliga kompletterande avtal till genomförandeavtalet, under förutsättning att dessa dels ansluter till träffat genomförandeavtal och dels inte innebär ytterligare ekonomiska åtaganden för staden utöver det som ryms inom nämndens delegation.
3. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner att trafikkontoret avsätter investeringsmedel om 40 mnkr fördelat på en tioårsperiod för arbetet med Förbifart Stockholm.
4. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Reservation anfördes av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Tobias Johansson (V), *bilaga 1*.

Trafikkontorets och exploateringskontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 3 april 2013 har följande lydelse.

Kontoren föreslår att exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden för respektive nämnds räkning godkänner avtalet och överlämnar det till kommunfullmäktige för godkännande.

Kontoren föreslår också att berörd nämnd ges i uppdrag att träffa erforderliga kompletterande avtal till genomförandeaftalet, under förutsättning att dessa inte innebär ytterligare ekonomiska åtaganden för staden utöver de som framgår av genomförandeaftalet.

Trafikkontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden godkänner att kontoret avsätter investeringsmedel om 40 mnkr fördelat på en tioårsperiod för arbetet med Förbifart Stockholm.

Kontoren föreslår slutligen att nämndernas beslut i ärendet justeras omedelbart.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret för yttrande.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 3 maj 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Staden och Trafikverket har förhandlat om genomförandeaftalets innehåll i mer än två år. Båda parter har i detta eftersträvat att projektet ska kunna genomföras. Avtalets slutliga innehåll är resultatet av ett flertal små kompromisser och måste anses vara ordentligt genomarbetat.

Stadsledningskontoret anser att det framförhandlade genomförandeaftalet som godkänts av exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden är godtagbart för staden. Ansvarsfördelningen mellan Trafikverket och staden bedöms som rimlig.

Stadsledningskontoret delar exploateringsnämndens och trafik- och renhållningsnämndens bedömning om att de ekonomiska riskerna för staden i projektet bedöms som skäligen begränsade. Detta baserat på att det är Trafikverket som står för finansieringen av själva huvudprojektet, vilket definieras mer i detalj i bifogat avtal.

De anläggningar som tas över från Trafikverket ska åsättas ett värde i stadens anläggningsregister. Trafik- och renhållningsnämnden har uppskattat värdet till 120

mnkr. Anläggningarnas verkliga värde får fastställas i dialog med Trafikverket efter färdigställande.

Gällande förslag till genomförandeavtal med Trafikverket hänvisas till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

RESERVATIONER M.M.

Exploateringsnämnden

Reservation anfördes av Elin Olsson (MP) enligt följande.

Avslå punkt 1, 2 och 3.

Tillkännage som sin åsikt att trängselskattepengarna och övriga pengar som avsatts till förbifart Stockholm ska gå till utbyggnad av kollektivtrafik i Stockholmsregionen.

Anföra följande:

Förbifart Stockholm innebär en avsevärd försämring av Stockholmsregionens luftkvalité, ökade koldioxidutsläpp, ökad trängsel, bullerproblem och att värdefull naturmark förstörs. I stället för att lägga trängselskattepengarna på förbifarten bör de läggas på kollektivtrafik som är ett betydligt mer miljövänligt resealternativ. Att satsa pengarna på kollektivtrafik är dessutom i linje med utslaget av folkomröstningen år 2006.

Att, som kontoret påpekar, stora delar av gatunätet kommer att avlastas från biltrafik stämmer enligt trafikforskningen inte. Att bygga fler motorvägar innebär inte bara att det tillkommer trafik på platsen för själva motorvägen, det innebär också att fler människor köper bil och i högre utsträckning använder bilen som transportmedel, vilket gör att biltrafiken ökar i hela regionen.

Det är också anmärkningsvärt att kontoret, i dess beskrivning av konsekvenser av projektet, endast jämför med vad som skulle hända med trafiken i ett nollalternativ, dvs. om man inte skulle vidta några åtgärder. Jämförelsen borde i stället ha varit med en satsning på kollektivtrafik.

Att vidta åtgärder som innebär en ökning av biltrafiken trots att trafikverkets kapacitetsutredning visat att biltrafiken behöver minska med 25 procent i Storstadsregionerna fram till år 2030 för att klara de nationella klimatmålen är ett stort svek mot kommande generationer.

Förbifarten kommer också att förändra stadsstrukturen på ett negativt sätt, framförallt i områden i närheten av förbifarten men det kommer också bli förändringar som påverkar hela Stockholmsregionen. Motorvägsbyggen har en tendens att leda till utglesade städer med så kallade "urban sprawl". En av konsekvenserna med att glesa ut städer är förändringen i handelsmönster. Motorvägsbyggen medför ofta stora shoppingcentrum i utkanten av staden dit man förväntas ta sig med bil. Dessa utarmar ofta lokala stadskärnor och den affärsverksamhet som finns integrerad i bostadsbebyggelse och andra samhällsfunktioner.

Satsar man i stället på kollektivtrafik, som är betydligt mer yteffektivt, finns det förutsättningar för en mer sammanhållen bebyggelsestruktur, fler bostäder och mer levande stadskärnor. Genom en yteffektiv trafikplanering finns det också mer utrymme

att utveckla Stockholms grönområden, vilka är viktiga både för människors möjlighet till rekreation men också för att de ger oss värdefulla ekosystemtjänster.

Reservation anfördes av Ann-Margarethe Livh m fl. (V) enligt följande.

Att inte teckna avtal med Trafikverket.

Att därutöver anföra:

Vänsterpartiet har i alla beslutsinstanser sagt nej till det omoderna projektet Förbifart Stockholm. Det kommer fram alltfler oroande fakta, till exempel att partikelhalterna och möjligen också kväveoxidhalterna blir så höga att det i praktiken inte är möjligt att färdas genom tunneln oskyddad. Hur ska detta fungera med den kollektivtrafik man säger ska gå i tunneln. En rad frågor inom risk- och säkerhetsområdet är inte lösta, t.ex. hantering av kösituationer, släcksystemets utformning och funktion, utrymning från säker plats med buss. Fortfarande finns inte beskrivet hur riskhanteringen av farligt gods i tunneln ska gå till.

Trafik- och renhållningsnämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) enligt följande.

1. Trafik- och renhållningsnämnden avslår bilagt förslag till genomförandeavtal för Förbifart Stockholm.

2. Samt att därutöver anföra följande:

Förbifart Stockholm går emot de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen och medför att det blir svårare att nå de nationella och regionala miljökvalitetsmålen. Projektet leder inte till en effektivare och energisnålare transportinfrastruktur. I Stockholmsförhandlingen finns ett åtagande om att vägtrafikens koldioxidutsläpp ska minska med 30 procent fram till 2030, detta åtagande är även infört i den av landstinget beslutade RUF 2010. Detta åtagande är att betrakta som ett villkor för att Stockholmsförhandlingens åtgärder ur ett klimatperspektiv ska vara möjliga att genomföra. Om Förbifart Stockholm byggs leder det till en spridd stadsstruktur, ökad trängsel genom inducerad trafik och högre koldioxidutsläpp från trafiken, ökat buller och hälsovådligt höga halter av partiklar i tunnlar och tunnelmynningar m.m. Därför ska planeringen av Förbifart Stockholm avbrytas.

Projektet påverkar naturreservat, områden upptagna som Natura-2000 och artskyddsförordningen. Viktiga vattenområden vars vattenkvalité ska säkerställas genom vattendirektivet riskerar att påverkas negativt, bland annat Mälaren som utgör dricksvattentäckt för cirka 2 miljoner människor i Mälardalen. Igelbäcken och Bällstaån med sin dåliga ekologiska status hotas av Förbifart Stockholm.

Områdena vid Hjulstamotet och Hanstamotet kommer att påverkas starkt av motorvägens kraftfulla ingrepp i natur och närliggande boendemiljöer. Grönområden och

naturreservat får irreversibla ingrepp och boende påverkas av förhöjda nivåer av hälsovådliga partiklar vid tunnelmynningar och från trafikleden, samt ökat buller. Trafikverket anger att en nedgrävning försämrar luftkvaliteten i tunneln och finner det mer lämpligt att istället försämla boendemiljön för de som inte använder motorvägen. På liknande sätt påverkas boende vid de övriga tunnelmynningarna av partiklar och buller, i bland annat Skärholmen krävs vidare åtgärder för att nå bullerriktlinjerna och vid Vinstamotet påtalas de förhöjda trafikmängderna på kringliggande gator. Frånluftstornen påverkar stadsmiljön negativt, orsakar utsläpp av luftföroreningar och riskerar att medföra industribuller. Flera fornlämningar hotas av frånluftstornen. Trafikverket har inte heller för avsikt att aktiv rena luften trots att Länsstyrelsen förutsätter att Trafikverket utreder möjligheterna för detta.

Förbifartens förespråkare bortprioriterar klimatfrågan samt medvetet väljer att skapa en glesare bebyggelsestruktur, helt och hållet mot uttalade ambitioner. Trafikforskningen är enlig om att projektet Förbifart Stockholm är negativt för de transportpolitiska målen och miljömålen. Miljöpartiet anser att planeringen ska avbrytas och istället genomföra satsningar som medför att den samlade målbilden för transportsektorn uppnås.

Trafikverkets utredning Målbild för ett transportsystem som uppfyller klimatmål och vägen dit (27 april 2012) anger att vägtrafiken utöver teknikutvecklingen på fordon och bränslen behöver minska med 20 procent till år 2030 för att nå klimatmålen. I storstäderna behövs en ännu större minskning med 25 procent. Rapporten anger att en sådan utveckling får positiva effekter även för andra beslutade miljömål och för trafiksäkerheten. Då klimatfrågan är en prioriterad fråga för transportsektorn ser Miljöpartiet denna framtidsbild som nödvändig och önskvärd. Med reducerad vägtrafik saknas behovet av investeringar i ny vägkapacitet. Investeringsmedel ska därför tillföras de alternativa transportslag som väntas överta den reducerade vägtrafiken, som till exempel cykel och kollektivtrafik.

Reservation anfördes av Tobias Johansson (V) enligt följande.

1. Avslå kontorets förslag till beslut.
2. Därutöver anföras:

Beslutet om Förbifart Stockholm är tyvärr ett strategiskt, tungt vägval, som inbjuder till ökad biltrafik, och lurar medborgarna att tro att det kommer att leda till minskade köer, när vi vet att fler och större vägar leder till mer trafik och växande köer.

Samtidigt som klimatet i allt högre utsträckning påverkas av utsläppen från bilismen bestämmer sig den borgliga alliansen för att öka biltrafiken genom byggandet av förbifarten. Vår bestämda uppfattning är att istället satsa på cykel- och kollektivtrafik för att kunna möta det ökade antalet invånare i staden.

En satsning på motorvägar är en satsning på utglesning. När det gäller Förbifart Stockholm är detta extra tydligt. Förbifart Stockholm byggs inte för dagens trafik, utan för att öppna upp för ny trafik mellan Stockholms norra och södra regionhalvor och

öppna upp nya områden för exploatering. Detta står i total motsättning till strategierna i Stockholms Översiktsplan och i RUFSS 2010 om att förtäta och bygga staden inåt för att minska transportbehovet. Att bygga Förbifart Stockholm är att backa in i framtiden!

I ett långsiktigt hållbart Stockholm satsas offensivt på en hållbar stadsstruktur och hållbara transporter. Förbifart Stockholm kommer att kosta skattebetalarna över 30 miljarder kronor. Alliansens finansieringslösning på Förbifart Stockholm bygger på fem miljarder i statligt stöd och resten lånefinansiering. För att betala ränta och amortera av lånet vill de ta intäkterna från trängselavgifterna, något som beräknas ta ca 30 år.

Vi vill använda intäkterna från trängselavgifterna till att utveckla en modern och attraktiv kollektivtrafik. Används intäkterna istället till att betala Förbifart Stockholm kommer den minskade klimatpåverkan från trängselavgifterna att ätas upp av ökade trafikvolym, samtidigt som den nödvändiga utbyggnaden av kollektivtrafiken får stå tillbaka.

Storskaliga motorvägsbyggen är en gammalmodig trafiklösning utan förankring i dagens klimatdebatt. Lägga ner!!!

E 2012-510-01789
T 2012-510-005914

**Förbifart Stockholm
mellan E4/E20 vid Kungens kurva och E4 vid
Häggvik**

GENOMFÖRANDEAVTAL

för de i Stockholms kommun belägna sträckorna

Trafikverket, Region Stockholm org.nr. 202100-6297, 781 89 Borlänge, nedan kallad Trafikverket, och Stockholms kommun org.nr.212000-0142, genom dess trafik- och renhållningsnämnd och exploateringsnämnd, nedan gemensamt kallade Staden och när så är lämpligare Trafik- och renhållningsnämnden respektive Exploateringsnämnden har träffats följande

GENOMFÖRANDEAVTAL

Bilagor:

1.1-1.4	Översiktskartor
2.1-2.11	Allmän väg med Trafikverket som väghållare och gata med Staden som huvudman
3	Del av systemhandling
4-16	Förslag till detaljplanekartor
17	Tidplan 2012-11-23

1. INLEDNING

Förbifart Stockholm är en viktig förutsättning för en fortsatt utveckling av det snabbt växande Stockholmsområdet som en samlad region. Vägen binder samman de norra och södra länsdelarna, avlastar Essingeleden och innerstaden samt minskar sårbarheten i regionens trafiksystem. Av vägens 21 kilometer går drygt 18 kilometer i tunnel. Förbifart Stockholm är utpekad som riksintresse. Drygt halva sträckan går genom Stockholms kommun.

Trafikökningen och den starka befolkningsökningen i Stockholmsregionen måste följas upp med investeringar i ny infrastruktur, inte minst i nord-sydlig riktning. Detta gäller både vägar, spår och ledningar. Förbifart Stockholm bidrar på vägsidan till att hålla samman regionen, knyta ihop regionala kärnor och ge en ökad stabilitet i systemet.

Ett ramavtal för den s.k. ”ringen” och ”yttre tvärleden” tecknades år 1995 mellan dåvarande Vägverket och Stockholms kommun genom dess dåvarande gatu- och fastighetsnämnd.

Därefter har ett Medfinansieringsavtal för infrastruktursatsningar enligt Stockholmsförhandlingen (”Finansieringsavtalet”) godkänts av bl.a. Trafikverket dvs. dåvarande Vägverket och Banverket samt Stockholms stad. I avtalet anges bl.a. att genomförandet av Förbifart Stockholm kräver en finansiering om ca 27,6 mdkr i 2009 års penningvärde, varav statliga anslag 5 mdkr och finansiering via trängselskatt 22,6 mdkr.

I Finansieringsavtalet uttalas också att de närmare detaljerna för varje projekt ska regleras i särskilda och skriftliga Finansierings- och genomförandeavtal mellan berörda intressenter. Dessa avtal ska tydligt reglera bl.a. projektets syfte, omfattning och standard, tidplan, markupplåtelse, genomförandeformer, organisation och arbetssätt samt

finansiering, inräknat hur fördyringar ska hanteras och fördelas mellan intressenterna. Det uttalas också att avtalen ska följa de principer som redovisas i stycket ovan.

Mot bakgrund av det senare tecknade Finansieringsavtalet som bl.a. reglerar hur Förbifart Stockholm ska finansieras är parterna överens om att det ovan nämnda ramavtalet från 1995 inte ska tillämpas.

För genomförandet av Förbifart Stockholm krävs en arbetsplan och ett antal detaljplaner. Arbetsplanen fastställs av Trafikverket och anger bl.a. den allmänna vägens sträckning. Detaljplanerna fastställs av Stockholms kommunfullmäktige och anger bl.a. också den allmänna vägens sträckning samt markens användning i övrigt. Staden bistår Trafikverket i genomförandet i enlighet med vad som närmare framgår av detta genomförandeavtal.

2. DEFINITION AV ANVÄNDA BEGREPP

Nedan definieras i avtalet använda begrepp:

Förbifarten	De anordningar för Förbifart Stockholm som utgör/ kommer att utgöra allmän väg med Staten genom Trafikverket som väghållare, se bilaga 2.1-2.11.
Tidplan	Utdrag ur Trafikverkets huvudtidplan daterad 2012-11-23, se bilaga 17.
Projekt FS	De i Stockholms kommun belägna delarna av Förbifarten samt därutöver de anordningar som Trafikverket anlägger enligt bilaga 2.1-2.11 och punkt 6 nedan och som Staden blir ägare till och huvudman för.
Projektmedel	Med Projektmedel avses trängselskattemedel och statligt anslag enligt punkten 4.2 i Finansieringsavtalet

3. SYFTE OCH GEOGRAFISK OMFATTNING M.M.

Syftet med detta avtal är att reglera förhållandet mellan Trafikverket och Staden vid projektering, upphandling och genomförandet av Projekt FS.

Avtalet ska därvid bl.a. reglera parternas ägande, väghållarskap/huvudmannaskap, deras kostnadsansvar för investering samt drift, underhåll och reinvestering liksom fastighetsbildning.

Den geografiska omfattningen av detta avtal och väghållarskapet/huvudmannaskapet framgår av bilaga 1.1-1.4 och 2.1-2.11.

4. KOMPLETTERANDE AVTAL

Utöver detta avtal är parterna överens om att följande avtal kan komma att tecknas vid behov:

1. Markavtal innehållande exempelvis överenskommelse om 3D-fastighetsbildning, ändring av befintligt servitut, eventuellt tillkommande permanent utrymmesbehov och tillkommande nyttjanderätter samt ändrade gränssnitt och fastighetsgränser för respektive anläggning m.m.
2. Avtal om förutsättningar vid framtida drift- och underhållsåtgärder.
3. Särskilda tilläggsavtal till detta genomförandeavtal med anledning av större förändringar exempelvis i Tidplanen.

5. GENOMFÖRANDE

Med Projektmedel projekterar, upphandlar och genomför Trafikverket Projekt FS i den omfattning och till den standard och utformning som framgår av detta avtal, särskilt punkt 6 och bilaga 3.

Under tiden för genomförandet av Projekt FS kan ett antal andra byggnads- och infrastrukturprojekt komma att genomföras i och omkring Projekt FS arbetsområden. Parterna är överens om att uppta förhandlingar för att träffa samordningsavtal i samband med genomförandet av eventuella sådana projekt.

5.1 Bygghandlingar

5.1.1 Kommunalanläggningar

I denna punkt regleras Stadens deltagande i och granskning samt godkännande av bygghandlingar för anläggningar som Staden blir ägare och huvudman till. Ändringar i och tillägg till de färdiga och slutliga handlingarna som efter Stadens godkännande utgjort underlag för upphandling av entreprenör regleras i punkt 7 nedan.

Trafikverket ska utarbeta samtliga bygghandlingar och förfrågningsunderlag för Projekt FS. Trafikverket avser att använda digitala 3D-modeller i förfrågningsunderlagen och en mindre del ritningar än traditionellt.

Staden ska fram till färdigställande av bygghandlingar beredas tillfälle att kontinuerligt delta vid projekteringen av handlingar rörande anläggningar som Staden blir ägare till och huvudman för och som inte utgör allmän väg med staten genom Trafikverket som väghållare. Staden ska i god tid innan handlingarnas färdigställande redovisa eventuella krav och ändringsförslag.

De handlingar som berör ovan nämnda anläggningar ska levereras för granskning samt övriga anslutande handlingar som krävs för att förstå helheten i dessa anläggningar. Stadens granskning av bygghandlingar ska ske successivt under projekteringsarbetet enligt granskningsrutiner som i samråd mellan parterna ska tas fram inom projektet. Granskningen ska så långt som möjligt utföras i digitala modeller.

Trafikverket ska meddela Staden minst 14 dagar i förväg att handlingar kommer att sändas ut för slutgranskning och kalla till ett informationsmöte angående berörda handlingar. Staden ska inkomma med synpunkter på förslagshandlingar och detaljprojekterad bygghandling i enlighet med de granskningsrutiner som i samråd ska tas fram inom projektet. Normal tid för granskning är 4 veckors förgranskning av färdig handling samt efter justeringar slutgranskning om 2 veckor.

5.1.2 Förbifarten

Staden ska beredas möjlighet att granska och lämna synpunkter på bygghandlingar för Förbifarten, särskilt vad gäller delar som ansluter till Stadens anläggningar, där Förbifarten går i ytläge, ovanjordsanläggningar eller i frågor som i övrigt är av större eller mer principiell betydelse. Rutiner och former för sådan granskning ska utarbetas i projektgruppen.

5.2 Skadeståndsansvar, förelägganden m.m.

Trafikverket svarar under byggande av Projekt FS i egenskap av byggherre gentemot Staden för de skador, olägenheter och övrig påverkan som genomförandet av Projekt FS orsakar tredje man och/eller Staden. Trafikverket ska därvid bl.a. hålla Staden skadelös för alla anspråk som riktas från tredje man mot Staden under förutsättning att dessa anspråk är direkt eller indirekt hänförliga till byggandet och genomförandet av Projekt FS. Tredje man inkluderar även sådan part som Stockholms kommun genom avtal kan tvingas utge ersättning till. Trafikverkets ansvar för sådana avtalsförpliktelser förutsätter dock att avtalsvillkoren är i enlighet med allmänna rättsprinciper.

Trafikverket ska även hålla Staden skadelös avseende samtliga kostnader m.m. föranledda av förelägganden från myndigheter som kan komma att riktas mot Staden under byggande och Genomförande av Projekt FS.

Trafikverkets ansvar enligt ovan omfattar även åtgärder som vidtas eller underlåts av dess anställda samt av verket anlitate entreprenörer, leverantörer och övriga personer.

Ovanstående begränsar eller inskränker inte det ansvar eller den skadestånds- eller ersättningsskyldighet som kan åvila Trafikverket enligt bl.a. lag, praxis eller avtal vid byggandet och genomförandet av Förbifarten.

Efter övertagandebesiktning mellan Staden och Trafikverket övergår ansvaret för Stadens anläggningar till Staden enligt punkt 14.1.

5.3 Myndighetstillstånd

Trafikverket svarar för att myndighetstillstånd söks för Projekt FS. Staden ansöker om de erforderliga tillstånd som endast Staden kan ansöka om för de anordningar som Staden är/ska bli huvudman för, se bilaga 2.1- 2.11, och som inte utgör allmän väg med Staten genom Trafikverket som väghållare. Parterna verkar för att alla tillstånd finns i sådan tid att Projekt FS kan genomföras enligt Tidplanen.

Trafikverket meddelar Staden i god tid vilka ansökningar/tillstånd som är aktuella samt ombesörjer och bekostar framtagandet av de underlag som krävs för Stadens ansökan/tillstånd.

5.4 Detaljplaner

Staden och Trafikverket ska verka för att erforderliga nya detaljplaner för genomförandet av Projekt FS antas och vinner laga kraft.

Trafikverket bekostar samtliga planavgifter med Projektmedel.

5.5 Kartunderlag

Parterna noterar att separat avtal föreligger mellan Trafikverket och Stockholms kommuns Stadsbyggnadskontor avseende kartunderlag, varför denna fråga inte regleras i detta genomförandeavtal.

6. OMFATTNING OCH UTFORMNING

6.1 Allmänt

Arbetena enligt detta avtal ska utföras enligt myndigheters bestämmelser t.ex. arbetsplan, detaljplan samt miljödom.

De kommunala anläggningarna ska i tillämpliga delar utformas enligt systemhandlingarna bilaga 3 och Stadens Tekniska Handbok samt "PM vägarkitektur – samordnad utformning för ytlägen", daterad 2012-08-23. Parterna är överens om att PM vägarkitektur ska tillämpas vid projektering av berörda delar av Projekt FS.

Den närmare omfattningen och utformningen, vad avser exempelvis läge och standard, av de arbeten som ska utföras och de anläggningar som ska byggas inom ramen för Projekt FS framgår av bilaga 1.1-1.4, 2.1-2.11 och (del av) systemhandlingarna bilaga 3 som kompletteras av nedanstående uppräknig.

Vid motstridiga uppgifter i detta genomförandeavtal inklusive eventuella tilläggsavtal och systemhandlingarna gäller bestämmelserna i detta genomförandeavtal inklusive eventuella tilläggsavtal först om inte omständigheterna uppenbarligen föranleder annat.

6.2 Detaljplaner för Förbifartens anslutning till E20 i Skärholmen

Dp 2009-17151-54 Anslutning till Skärholmsvägen, se bilaga 2.1

För Projekt FS projekterar, bygger och bekostar Trafikverket med Projektmedel följande anordningar för allmän väg som staten genom Trafikverket är väghållare för:

- Bullerskärm och vägslänt mot Skärholmsvägen.

Trafikverket projekterar, bygger och bekostar med Projektmedel följande anordningar, för vilka Staden blir ägare och huvudman:

- Ny cirkulationsplats på Skärholmsvägen för anslutning mot ny trafikplats på E4/E20.
- Ny anslutning till separat GC-bro över E4/E20 med därtill kopplad förbindelse mot Skärholmens centrum. Parterna är överens om att den nya GC-bron över E4/E20 ersätter tidigare förslag till GC-förbindelse via den nya trafikplatsen över E4/E20.
- Bullerskärm vid cirkulationsplatsen för bebyggelsen inom kvarteren Stävholmen och Lindholmen.

Dp 2009-17149-54 Norr om trafikplats Kungens Kurva, se bilaga 2.2

För Projekt FS projekterar, bygger och bekostar Trafikverket med Projektmedel följande anordningar för allmän väg som staten genom Trafikverket är väghållare för:

- Förbifartens huvudkörbanor i berg- och betongtunnlar under mark samt betongtråg till markplanet för anslutningar mot E4/E20 söderut.
- Förbifartens ramper i berg- och betongtunnlar under mark samt betongtråg till markplanet för anslutningar mot E20 norrut.
- Bussramper i berg- och betongtunnlar under mark samt betongtråg till markplanet för anslutningar mot Skärholmsvägen.
- Tilluftsanläggningar dels vid tunnelbanetunneln nära Skärholmsvägen (100_18) dels intill fastigheten Storsätra 1 (nära 100_21) samt ytterligare en på höjden mellan de två andra.

TDp/Dp 2009-17150-54 Tunnel Sätra, se bilaga 2.3

För Projekt FS projekterar, bygger och bekostar Trafikverket med Projektmedel följande anordningar för allmän väg som staten genom Trafikverket är väghållare för:

- Förbifartens huvudkörbanor och ramper i bergtunnlar samt arbetstunnel i Sätra. Arbetstunneln permanentas som reservventilation från huvudtunnlarna.
- Bussramper i bergtunnlar mot Skärholmsvägen.
- Tilluftsanläggningar (100_20, 200_1, 200_3) nås via Skärholmsvägen, GC-vägen längs Mälaren respektive åtkomst via Vattentornets servitutsväg.
- Frånluftsanläggning 200_20 där arbetstunneln vid Sätra kvarstår som reservventilationsanläggning.

6.3 Detaljplaner för Förbifartens anslutning till Bergslagsvägen i Vinsta

Dp 2010-00868-54 Tunnel Grimsta, se bilaga 2.4

För Projekt FS projekterar, bygger och bekostar Trafikverket med Projektmedel följande anordningar för allmän väg som staten genom Trafikverket är väghållare för:

- Förbifartens huvudkörbanor i tunnlar under mark och vatten samt ett mindre friskluftsintag (300_5).

TDp/Dp 2010-00870-54 Tunnel Vinsta, se bilaga 2.5

För Projekt FS projekterar, bygger och bekostar Trafikverket med Projektmedel följande anordningar för allmän väg som staten genom Trafikverket är väghållare för:

- Förbifartens huvudkörbanor och ramper mot cirkulationsplatsen vid Johannelunds T-banestation i berg- och betongtunnlar under mark.
- Ett frånluftstom med friskluftsintag intill T-banestationen med servicetillfart från Lövstavigen samt ett mindre friskluftsintag vid Liljeörnsgatan på fastigheten Herreköket 1.
- En frånluftstation vid fastigheten Skutkrossen 18 med serviceväg från Sorterargatan (intill 400_4). Servitutsrättighet ska skapas.
- Två friskluftsintag intill kvarteret Skutkrossen (mellan 400_4 och 400_5 och en tilluftsstation(intill 400_5), alla med vändplan och tillfart från Packstensgränd.

Dp 2009-18963-54 Vinstamotet, se bilaga 2.6

För Projekt FS projekterar, bygger och bekostar Trafikverket med Projektmedel följande anordningar för allmän väg som staten genom Trafikverket är väghållare för:

- Förbifarten i form av betongtunnel, betongtråg och rampväg fram till de två cirkulationsplatserna på Bergslagsvägen.
- Elskåp med tillfart via Stadens GC-vägnät.

Trafikverket projekterar, bygger och bekostar med Projektmedel följande anordningar, för vilka Staden blir ägare och huvudman:

- Ny cirkulationsplats på Bergslagsvägen vid Skattegårdsvägens anslutning där även Förbifarten ansluter.
- Ny cirkulationsplats på Bergslagsvägen vid tunnelbanans korsning med Bergslagsvägen där Förbifarten ansluter.
- Tre körfält i vardera riktningen varav ett är busskörfält mellan de nya cirkulationsplatserna på Bergslagsvägen.
- Stadens gator Skattegårdsvägen, Vinstavägen, Förrådsgränd ovanpå betongtunneln, Viltorpsbacken och Lyckselevägen.
- GC-tunnel under Bergslagsvägen som förbindelse mellan busshållplatserna på Bergslagsvägen.
- GC-förbindelse mellan busshållplatserna på Bergslagsvägen och Johannelunds tunnelbanestation, via betongtunneltaket.
- GC-bro över Bergslagsvägen parallellt med Skattegårdsvägen.
- GC-bro över Skattegårdsvägen parallellt med Bergslagsvägens östra sida.
- De GC-vägar som ansluter till Bergslagsvägen samt Bergslagsvägen med omfattning enligt bilaga 2.6.

- Kvartersmark ovan och invid betongtunnel vid Skattegårdsvägen återställs som asfaltyta för parkeringsändamål. De ytor som enligt detaljplanen ej får utformas för stadigvarande vistelse återställs som motsvarande park/naturmark.
- Betongtunneln vid Förrådsgränd dimensioneras för last enligt detaljplanens bestämmelser och för trafiklast enligt EN 1991:2. För att säkerställa att tillåten maxlast inte överskrids ska motsvarande begränsning regleras genom servitut i samband med lantmäteriförrättning.
- Ytor ovan betongtunnel vid tunnelbanan återställs i huvudsak enligt systemhandling som passage till tunnelbanan. Detaljutformning ska göras med hänsyn till detaljplanens skyddsbestämmelser.
- En dagvattenanläggning mellan tunnelbanans bro över Bergslagsvägen och Bergslagsplan.
- Bulleråtgärder i form av vallar och skärmar samt fasadåtgärder enligt bilaga 1 till arbetsplanens beskrivning.

TDp/Dp 2010-00866-54 Tunnel Kälvesta, se bilaga 2.7

För Projekt FS projekterar, bygger och bekostar Trafikverket med Projektmedel följande anordningar för allmän väg som staten genom Trafikverket är väghållare för:

- Förbifartens huvudkörbanor, ramper mot cirkulationsplatsen vid Skattegårdsvägen allt i tunnlar under mark samt en betongtunneldel under mark inom fastigheten Förrådet 3.
- En frånluftsbyggnad(400_8) med ett friskluftsintag samt en tilluftsstation (400_6) vid Plaisirvägen. Trafikverket anlägger servicevägar för sitt behov på av Staden anvisad mark vid Plaisirvägen som säkras genom servitut.
- En mottagningsstation (400_7) för el vid Skattegårdsvägen/Packstensgränd.

6.4 Detaljplaner för Förbifartens anslutning till väg E18 i Hjulsta

TDp 2010-00733-54 Tunnel Lunda, se bilaga 2.8

För Projekt FS projekterar, bygger och bekostar Trafikverket med Projektmedel följande anordningar för allmän väg som staten genom Trafikverket är väghållare för:

- Förbifartens huvudkörbanor i tunnlar under mark.
- Ett mindre friskluftsintag (500_2) nära Bergslagsvägen inklusive en tillfart delvis via en av Stadens GC-vägar.
- En arbetstunnel som mynnar inom fastigheten Stockholm Lunda 6:1 (500_1). Efter trafiköppningen av Projekt FS gjuts arbetstunnelns övre del igen.

Dp 2010-04710-54 Tunnel Lunda/Hjulsta, se bilaga 2.8

För Projekt FS projekterar, bygger och bekostar Trafikverket med Projektmedel följande anordningar för allmän väg som staten genom Trafikverket är väghållare för:

- Förbifartens huvudkörbanor delvis i bergtunnlar delvis i betongtunnlar.
- Ett frånluftstorn och ett friskluftsintag jämte tillfart (500_5_A) från Bergslagsvägen.

Dp 2009-20807-54 Hjulstamotet, se bilaga 2.9

För Projekt FS projekterar, bygger och bekostar Trafikverket med Projektmedel följande anordningar för allmän väg som staten genom Trafikverket är väghållare för:

- Förbifartens ramper med anslutningar till cirkulationsplats för E18, huvudkörbanor med broar över stambanan, Spångaån och cirkulationsplatsen samt bro vid Hästa klack och betongtråg som ansluter mot betongtunnel för Hästatunneln.
- Teknikbyggnad med vändplan (500_6) nära Bergslagsvägen och Tenstavägen.
- Dagvattendamm 584, 585 och dagvattenanläggning 588. Avseende huvudmannaskap för dagvattenanläggningar se punkt 13.4.

Där huvudgata korsar under Förbifartens ska brostödets placering och huvudgatans detaljutformning anpassas med hänsyn till broarnas tekniska förutsättningar och till en ändamålsenlig utformning av huvudgatan, i huvudsak enligt detaljplanens illustrationer, så långt skäligt.

Trafikverket projekterar, bygger och bekostar med Projektmedel följande anordningar, för vilka Staden blir ägare och huvudman:

- Servicevägar till dagvattendammarna.
- GC-väg 580 väster om Mälarbanan.
- Tre stycken GC-vägar under Förbifarten vid Mälarbanan.
- Bullerskydd på Bergslagsvägens bro över Mälarbanan.
- Bulleråtgärder i form av vallar, skärmar samt fasadåtgärder enligt bilaga 1 till arbetsplanens beskrivning.
- Rivning av GC-bron över nuvarande Akallalänk nordost om Hjulstamotet.
- Akallalänken och länkens anslutning till Hjulstastråket med bro över E18.
- Omläggning av GC-väg för att ersätta den rivna GC-bron med anpassning till Hästabron. GC-vägen utgör även serviceväg till dagvattenanläggning 588 på del av sträckan.

Parterna har tidigare gemensamt anordnat en inbjuden arkitekttävling om utformningen av området kring Hjulstamotet under namnet "Stockholmsporten".

Kring Hjulstamotet finns ett antal framtidsfrågor på längre sikt som behöver utredas vidare. Det bearbetade tävlingsresultatet är en av utgångspunkterna för utredningen. I detta syfte har parterna enats om att gemensamt och i samarbete med bl.a Järfälla kommun och SL/Landstinget genomföra en fördjupad utredning kring Hjulstamotet i huvudsak enligt nedan. Detaljerna ska regleras i ett fristående avtal.

- Långsiktig kapacitet i cirkulationsplatsen mellan E4/E18 med behov och möjligheter till framtida förstärkningar av denna.
- Järfällas/Barkarbystadens och övriga lokalvägnätets anslutningar till trafikplatsen/europavägarna.
- Lokala trafikförbindelser mellan stadsdelar inom och mellan kommunerna
- Möjligheter till långsiktig gemensam stadsutveckling mellan Stockholm och Järfälla i området kring trafikplatsen.
- Kollektivtrafikförbindelser

Med anledning av detta är parterna vidare ense om att:

I Projekt FS byggs Akallalänken ut enligt detaljplanen, dock har Staden rätt att senare besluta att bron över E18 inte ska byggas i detta skede. Om Staden så beslutar övergår ansvaret för att bygga anslutningen av Akallalänken över E18 till Staden. Stadens ställningstagande förutsätts ske innan förfrågningsunderlaget skickas ut för anbud och Trafikverket ska i god tid innan detta sker underrätta Staden om tidpunkt för utskick.

Trafikverket bidrar då till den alternativa brolösningen med 35 mnkr vilket motsvarar projekterings- och produktionskostnad för bro med väganlutning enligt detaljplanen. Beloppet ska reduceras med upparbetad projekteringskostnad vid tidpunkten för Stadens besked till Trafikverket. Beloppet utbetalas till Staden tidigast när motsvarande kostnad skulle uppstått för Trafikverket och senast när bron skulle ha tagits i drift enligt den tidplan som gällde vid tidpunkt för stadens besked.

En utgångspunkt för den gemensamt anordnade tävlingen om Stockholmsporten var tillgången på massor från Projekt FS. Som förberedelse inför eventuellt genomförande av Stockholmsporten åtar sig Trafikverket att från Projekt FS göra det möjligt att leverera berg- och jordmassor till projektet Stockholmsporten. Leveranserna förutsätter att Trafikverket tidsmässigt kan inarbeta detta i förfrågningsunderlag för aktuella entreprenader och att planering och genomförande av Stockholmsporten i övrigt går att samordna i tiden med projekt FS genomförande.

6.5 Detaljplaner för Förbifartens anslutning till Hanstavägen

Dp 2010-00804-54 Tunnel Hästa, se bilaga 2.10

För Projekt FS projekterar, bygger och bekostar Trafikverket med Projektmedel följande anordningar för allmän väg som staten genom Trafikverket är väghållare för:

- Förbifartens huvudkörbanor i berg och betongtunnlar under mark.
- Ett mindre friskluftsintag (600_1) nära Akallalänken inklusive en tillfart, samt serviceväg från Akallalänken till en teknikkiosk (500_10) vid betongtunnelpåslag vid Hästa klack.
- En arbetstunnel som mynnar inom fastigheten Stockholm Akalla 4:1 (600_3).

Trafikverket projekterar, bygger och bekostar med Projektmedel följande anordningar, för vilka Staden blir ägare och huvudman:

- Omläggning av Akallalänken.

Dp 2009-18965-54 Hanstamotet, se bilaga 2.11

För Projekt FS projekterar, bygger och bekostar Trafikverket med Projektmedel följande anordningar för allmän väg som staten genom Trafikverket är väghållare för:

- Förbifartens betongtunnel, betongtråg, bergskärning, huvudkörbanor, överliggande cirkulationsplats och ramper.

Trafikverket projekterar, bygger och bekostar med Projektmedel följande anordningar, för vilka Staden blir ägare och huvudman.

- Hanstavägen fram till anslutningen mot den överliggande cirkulationen över Förbifarten.
- Anpassningar av Finlandsgatan.
- Gång- och cykelförbindelsen från Akalla in i reservatet.
- GC-bro/ledningsbro med anslutning till Gamla landsvägen till Järfälla kyrka, över Förbifarten nära kommungränsen mot Sollentuna och fram till befintligt övergångsställe vid Norra kolonnvägen.

6.6 Detaljplaner för ovanjordsanläggningar

Parterna förbinder sig att verka för att den VA-station som planeras ligga intill Skärholmsvägen vid Dp 2009-17149-54 (vid 100_9, se bilaga 2.2) detaljplaneläggs.

Vad avser övriga ovanjordsanläggningar konstaterar parterna att någon eller några av dessa kan behöva detaljplaneläggas på nytt när detaljprojekteringen och byggandet av anläggningarna aktualiseras.

7. ÄNDRINGAR OCH TILLÄGG VID BYGGANDE AV PROJEKT FS

7.1 Åtgärdande av avvikelser m.m.

Rutiner för upprättande och godkännande av bygghandlingar framgår av punkt 5.1 ovan.

Om det kan konstateras att en kommunal anläggning eller del av sådan har eller kan antas ha utförts på ett sätt som avviker från vad parterna kommit överens om:

- i detta genomförandeavtal,
- i eventuella tilläggsavtal,
- i övrigt skriftligen kommit överens om,

ansvarar Trafikverket med Projektmedel för att åtgärda sådan avvikelse.

Om utförandet endast i ringa omfattning avviker från vad parterna kommit överens om i detta genomförandavtal eller eventuella tilläggsavtal och inte har någon nämnvärd negativ påverkan behöver någon åtgärd inte ske.

7.2 Ändringar och tillägg till Stadens anläggningar

Parterna är medvetna om att vissa justeringar i förhållande till detta avtal, detaljplanerna och arbetsplanen kan komma att ske under byggande av Projekt FS. Parterna har därför enats om nedanstående reglering av ändrings- och tilläggsarbeten efter det att av Staden godkänd bygghandling har skickats ut som förfrågningsunderlag för anbudsräkning.

Ändringar: Trafikverket beslutar i konsensus med Staden om ändringar av ingående arbeten. Ändringar genomförs av Trafikverket och bekostas av Projektmedel.

Tillägg: Trafikverket beslutar i konsensus med Staden om tillägg till ingående arbeten. Initiativtagande part för tilläggsarbetet svarar för merkostnaden om inte annat följer av nästa stycke. I de fall Staden ska svara för merkostnader ska detta klargöras skriftligen mellan parterna innan arbeten utförs. I annat fall svarar Trafikverket för merkostnaderna.

I den mån Trafikverket gör en ändring och/eller tillägg till Förbifarten som medför ett tillägg i Stadens anläggningar svarar Trafikverket dock med Projektmedel för sådant tillägg. Detsamma gäller om tillägget är en följd av felaktig projektering eller brister i handlingarna i övrigt.

Överenskomna ändringar och tillägg ska skriftligen dokumenteras mellan parterna.

7.3 Ändringar och tillägg till Förbifarten

Beslut om ändring i och/eller tillägg till Förbifarten, i förhållande till de bygghandlingar som Staden granskat enligt punkt 5.1.2, ska tas efter samråd mellan parterna om ändringen/tillägget är av betydelse för Staden. Detta avser exempelvis markanvändning, trafikföring, ovanjordsanläggningar eller Förbifartens anslutningar till kommunala anläggningar, samt i frågor som i övrigt är av större eller mer principiell betydelse.

8. MARKÅTKOMST OCH UPPLÅTELSE R.M.M.

8.1 Inledning

Utgångspunkten för detta avtal är att Projekt FS i sin helhet kommer att ligga inom detaljplanelagt område, se särskilt punkt 6.6.

Staden är enligt de nuvarande detaljplaneförslagen, bilaga 4-16, huvudman för allmänna platser.

Förbifarten är inom Stockholms kommun i detaljplaneförslagen utlagd som allmän plats och kommer att vara att betrakta som gata enligt Plan- och bygglagen (2010:900) (nedan "PBL") samt allmän väg enligt Väglagen (1971:948).

Det framgår av Trafikverkets arbetsplan att Förbifarten kommer att betraktas som allmän väg på vilken bl.a. väglagens bestämmelser är tillämpliga. Staten ska vara väghållare för Förbifarten.

Det följer av PBL att i den mån staten är väghållare inom ett område som omfattas av detaljplan, ska det som enligt 6 kap. 18 § PBL gäller i fråga om kommunens skyldighet att ordna gator i stället gälla staten.

Det åvilar således Trafikverket att anlägga Förbifarten inom Stockholms kommun.

Om staten är väghållare för en allmän väg inom ett område som omfattas av detaljplan, ska staten svara för att vägen underhålls i enlighet med PBL.

Av § 7 i väglagen framgår att är staten väghållare inom ett område med detaljplan där kommunen är huvudman för allmänna platser, skall kommunen tillhandahålla den mark eller det utrymme som behövs för väg inom området.

8.2 Översikt mark som behöver tas i anspråk m.m.

Av bilaga 1.2, 1.4 och 2.1-2.11 framgår de markområden som Trafikverket behöver och önskar ta i anspråk permanent och tillfälligt. De närmare förutsättningarna för ianspråktagande framgår nedan.

Trafikverket ska i god tid före beräknad byggstart av Projekt FS skriftligen lämna uppgifter till Staden om preliminära tidpunkter för önskat tillträde till den mark som avses tas i anspråk tillfälligt.

I ansökan om polistillstånd respektive inför tecknande av nyttjanderättsavtal kommer slutliga tillträdestidpunkter att fastställas för nämnda markområden.

Tillträdestidpunkt för mark som upplåts permanent samt tillfälligt enligt 8.4.1 framgår nedan.

Parterna ska verka för att, i den utsträckning så är möjligt, mark upplåts eller polistillstånd erhålls i huvudsak i enlighet med Tidplan, se bilaga 17.

Rutiner för samverkan, hantering och ansvarsfördelning vad avser uppsägningar, frivilliga överenskommelser, förhandlingar, lantmäteriförrättningar, domstolsprocesser, kostnads- och ersättningsansvar m.m. samt allmänna bestämmelser för upplåtelse och nyttjande av mark framgår nedan under punkt 8.7-8.8.

8.3 Permanent upplåtelse och ianspråktagande av mark

8.3.1 Väg och andra anläggningar ovan mark

8.3.1.1 Åtkomst

Två olika typer av permanenta upplåtelser och ianspråktagande av mark kommer att aktualiseras för att möjliggöra genomförandet av Projekt FS:

1. Upplåtelser för allmän väg med staten genom Trafikverket som väghållare.
2. Ianspråktagande av mark för de anläggningar som Staden är eller ska bli ägare och huvudman för (och som inte utgör allmän väg).

För mark i Stadens ägo som permanent tas i anspråk för Projekt FS och som är belastad av nyttjanderätter (arrenden, hyresavtal, tomträtter eller andra rättigheter) avser Staden att i första hand tillgängliggöra marken genom uppsägningar eller frivilliga överenskommelser - i den mån och i den omfattning detta är möjligt - med respektive nyttjanderättshavare. Vad gäller ledningshavare och ledningsomläggningar, se punkt 8.6.

För mark i annans ägo eller som belastas av nyttjanderätt (arrenden, hyresavtal, tomträtter eller andra rättigheter) som ej är uppsägningsbara till den tidpunkt för tillträde som Trafikverket önskar, och som permanent behöver tas i anspråk för Projekt FS, avser Staden att i första hand tillgängliggöra marken genom frivilliga överenskommelser - i den mån och i den omfattning detta är möjligt - med respektive nyttjanderättshavare och i andra hand ansöka om lantmäteriförrättning enligt punkt 9.

8.3.1.2 Upplåtelse för allmän väg

De delar av Projekt FS som utgör allmän väg och som är belägna ovan mark (se bilaga 2.1-2.11) ska i första hand, genom fastighetsbildning enligt punkt 9 nedan, inrymmas i en eller flera fastigheter som ska ägas av Staden. Om fastighetsbildning inte visar sig möjlig eller av parterna inte bedöms lämplig ska istället rättigheter säkras via servitut genom lantmäteriförrättning.

Det utrymme ovan och under jord som behövs för ovanjordsanläggningar för den väganläggning där staten genom Trafikverket är väghållare enligt bilaga 2.1-2.11 och tillfart till dessa ska säkerställas genom 3D-fastighetsbildning och/eller servitut.

Placeringen av ovanjordsanläggningarna och tillfart till dessa framgår i huvudsak av detaljplan, arbetsplan och bilaga 2.1-2.11. Den närmare omfattningen av ovanstående får fastställas i samband med lantmäteriförrättningen. I arbetsplanen anges tillfarten till respektive ovanjordsanläggning som väganordning.

Staden upplåter den för väganläggningen bildade fastigheten/fastigheterna och servitutsrättigheten/-rättigheterna till Trafikverket för att tas i anspråk för väganläggning där staten genom Trafikverket är väghållare enligt bilaga 2.1-2.11.

Upplåtelsen för allmän väg och anläggningar enligt föregående stycken sker etappvis från och med att respektive detaljplan vinner laga kraft och Staden rättsligt förfogar över marken eller utrymmet på sådant sätt att marken eller utrymmet kan upplåtas till Trafikverket.

8.3.1.3 Ianspråktagande av mark för byggande av Stadens gator och anläggningar

Staden medger att Trafikverket tar den mark som Staden enligt bilaga 2.1-2.11 ska bli ägare till och huvudman för i anspråk för byggande av de kommunala anläggningarna inom Projekt FS.

Ianspråktagande enligt föregående stycken får sker etappvis från och med att respektive detaljplan vinner laga kraft och Staden rättsligt förfogar över marken på sådant sätt att marken kan ianspråktagas av Trafikverket.

8.3.1.4 Mark i Huddinge kommun

Trafikverket avser att ta i anspråk Stadens fastighet Masmo 1:15 belägen i Huddinge kommun med vägrätt, se bilaga 1.2.

8.3.2 Tunnlrar

8.3.2.1 Åtkomst m.m.

De delar av Projekt FS som utgör allmän väg och som är belägna under mark (se bilaga 2.1-2.11) ska i första hand, genom fastighetsbildning enligt punkt 9 nedan, inrymmas i en eller flera fastigheter som ska ägas av Staden. Om 3D-fastighetsbildning inte visar sig möjlig eller av parterna bedöms olämplig ska istället rättigheter säkras via servitut genom lantmåteriförrättning.

8.3.2.2 Upplåtelse för allmän väg

Staden upplåter det för väganläggningen bildade utrymmet/utrymmena under jord som Staden äger i form av en eller flera fastigheter och/eller de genom servitut förvärvade rättigheterna till Trafikverket för att tas i anspråk för väganläggning där staten genom Trafikverket är väghållare enligt bilaga 2.1-2.11.

Angående ovanjordsanläggningars anslutning till Förbifarten, se punkt 8.3.1.2 ovan.

Upplåtelsen för allmän väg och anläggningar enligt föregående stycke sker etappvis från och med att respektive detaljplan vinner laga kraft och Staden rättsligt förfogar över marken eller utrymmet på sådant sätt att marken eller utrymmet kan upplåtas till Trafikverket.

8.3.3 Skadeståndsansvar, förelägganden m.m.

Trafikverket svarar gentemot Staden för de skador, olägenheter och påverkan i övrigt som Förbifarten med dess samtliga anläggningar ovan och under jord kan få på tredje man

och/eller Staden. Trafikverket ska därvid bl.a. hålla Staden skadelös för alla anspråk, av vad slag de vara må, som riktas mot Staden från tredje man hänförliga, direkt eller indirekt, till Förbifarten, inkluderande, men inte begränsat till, det ansvar Staden kan ha gentemot tredjeman enligt miljöbalken. Trafikverket ansvarar för alla anspråk som tredje man kan ha gentemot Staden hänförliga direkt eller indirekt till Förbifarten.

Tredje man inkluderar även sådan part som Staden genom avtal kan tvingas utge ersättning till. Trafikverkets ansvar för sådana avtalsförpliktelser förutsätter dock att avtalsvillkoren är i enlighet med allmänna rättsprinciper.

Trafikverkets ansvar omfattar även åtgärder som vidtas eller underlåts av dess anställda samt av verket anlitate entreprenörer, leverantörer och övriga personer. Trafikverket ska även hålla Staden skadelös avseende samtliga kostnader m.m. föranledda av förelägganden från myndigheter som kan komma att riktas mot Staden i anledning av Förbifarten.

Ovanstående begränsar eller inskränker inte det ansvar eller den skadestånds- eller ersättningsskyldighet som kan åvila Trafikverket enligt bl.a. lag, praxis eller avtal.

8.4 Tillfällig upplåtelse av mark

Sex olika typer av tillfälliga upplåtelser av mark kommer att aktualiseras för att möjliggöra genomförandet av Projekt FS:

1. Område enligt arbetsplanen som avser tillfällig nyttjanderätt för etablering för anläggande av den allmänna vägen (punkt 8.4.1 nedan)
2. Område som avser tillfällig etablering för anläggande av kommunala anläggningar på offentlig plats utanför arbetsplanens område (punkt 8.4.2 och 8.4.4 nedan)
3. Område som avser tillfällig etablering för anläggande av allmän väg och kommunala anläggningar på av Staden ägd kvartersmark utanför arbetsplanens område (8.4.3 och 8.4.4 nedan)
4. Område som avser masshantering (punkt 8.4.4 nedan)
5. Område för tillfälliga hamnar (punkt 8.4.5 nedan)
6. Eventuellt område för evakueringspaviljonger (punkt 8.4.6 nedan)

De områden som avses under pkt 1-5 ovan framgår av bilagorna 2.1-2.11.

Staden och Trafikverket ska innan byggande av Projekt FS påbörjas vara överens om ovanstående områdets mer detaljerade omfattning i yta och tid för i princip alla skeden avgenomförandet av Projekt FS.

Ytor för tillfälliga etableringsområden kan under Projekt FS genomförande komma att förändras, utgå eller tillkomma. Detta avtal ska då gälla i tillämpliga delar, och om någon av parterna så önskar ska särskild överenskommelse träffas om förändringarna.

8.4.1 Etablering för den allmänna vägen på offentlig plats eller utom plan

Sådana områden som behövs för byggandet av den allmänna vägen har på arbetsplaneritningarna markerats med ”områdesgräns avsedd att fastställas med tillfällig nyttjanderätt”. Områdena framgår av bilaga 2.1-2.11. Trafikverket eller av Trafikverket anlitad entreprenör ska ansöka om polistillstånd där så erfordras och Staden verka för att sådant erhålles.

Förutom för de områden där Staden har intäkter från arrenden eller upplåtelser ska ingen avgift utgå för i föregående stycke nämnda områden.

För de områden där Staden har intäkter från arrenden eller upplåtelser ska särskilda nyttjanderättavtal enligt punkt 8.7.1 tecknas med en arrendeavgift om 50 kr/kvm och år. Detta avser de i bilaga 2.1-2.11 angivna etableringsytorna 500_1 (Lunda 6:1) samt 600_3 (Akalla 4:1 / Hägerstalund) samt eventuellt senare tillkommande ytor.

I de fall etableringsytor tar i anspråk parkvägar, parkeringar eller andra allmänna funktioner svarar Trafikverket istället för att så långt möjligt upprätthålla funktionen genom tillfälliga anordningar.

Tillträde till markområden enligt denna punkt får ske när Staden rättsligt förfogar över marken på sådant sätt att marken kan tas i anspråk av Trafikverket och efter eventuellt polistillstånd. Där särskilt nyttjanderättsavtal tecknas framgår tillträdestidpunkten av avtalet.

8.4.2 Etablering för kommunala anläggningar på offentlig plats eller utom plan

De etableringsområden på Stadens mark utanför arbetsplaneområdet som Trafikverket önskar ta i anspråk för anläggandet av de kommunala anläggningarna framgår i huvudsak av bilaga 1.2 och 1.4 samt 2.1-2.11.

Trafikverket eller av Trafikverket anlitad entreprenör ska ansöka om polistillstånd där så erfordras och Staden verka för att sådant erhålles. Vid upplåtelse av dessa områden ska ingen avgift för upplåtelse av offentlig plats utgå.

8.4.3 Etablering på kvartersmark

Det framgår ovan under punkt 8.2 att Trafikverket i god tid innan byggstart för Projekt FS ska underrätta Staden om vilken kvartersmark i Stadens ägo som verket önskar ta i anspråk för etableringar avseende den allmänna vägen och de kommunala anläggningarna.

De markområden som identifierats vid tidpunkten för ingående av detta avtal framgår av bilaga 2.1-2.11.

För kvartersmark i Stadens ägo som framgår av bilaga 2.1-2.11 och som är belastad av nyttjanderätter (arrenden, hyresavtal, tomträter eller andra rättigheter) avser Staden att

tillgängliggöra marken genom frivilliga överenskommelser med eller uppsägningar - i den mån och i den omfattning detta är möjligt och staden bedömer det lämpligt - av respektive nyttjanderättshavare.

Staden avgör om ytterligare kvartersmark, som inte framgår av bilaga 2.1-2.11, ska upplåtas eller inte.

För ovanstående upplåtelser ska särskilda nyttjanderättsavtal träffas med en arrendeavgift om 60 kr/kvm och år enligt punkt 8.7.1.

Kvartermark som Staden tillhandahåller Trafikverket enligt denna punkt 8.4.3 ska Trafikverket ha rätt att tillhandahålla till av Trafikverket anlita en entreprenör. Det ankommer på Trafikverket att tillse att erforderliga tillstånd för den verksamhet som bedrivs på nyttjanderättsområdet finns. Staden ska verka för att sådana tillstånd lämnas. Trafikverket iordningställer marken för avsett ändamål med erforderliga tillfartsvägar m.m.

8.4.4 Masshantering på Polygonen 2 och del av Masmö 1:1

Staden avser att upplåta fastigheten Polygonen 2 och del av fastigheten Masmö 1:1 i Huddinge kommun (etableringsyta 100_2 enligt bilaga 1.2) till Trafikverket för upplag och krossverksamhet. För denna upplåtelse ska särskilt nyttjanderättsavtal träffas med en arrendeavgift om 1 000 000 kr per år enligt punkt 8.7.1.

I övrigt ska bestämmelser enligt punkt 8.4.3 tillämpas.

8.4.5 Tillfälliga hamnar

8.4.5.1 Sätra Varv

Staden genom dess idrottsnämnd och Trafikverket avser att träffa en separat överenskommelse avseende upplåtelse av mark m.m. på del av fastigheten Båtvaggan 1.

Staden ska verka för upplåtelse av anslutande allmänplatsmark i enlighet med punkt 8.4.1 ovan.

8.4.5.2 Tyska botten

För tillfällig hamn upplåter Staden ca 400 kvm av fastigheten Norra Ängby 1:1 vid Tyska botten (se bilaga 1.4).

För denna upplåtelse ska särskilt nyttjanderättsavtal träffas med en arrendeavgift om 120.000 kronor per år enligt punkt 8.7.1.

I övrigt ska bestämmelser enligt punkt 8.4.3 tillämpas.

8.4.6 Plats för evakueringspaviljonger

I det fall genomförandet av Projekt FS orsakar störningar för boende som medför behov av tillfälliga ersättningsbostäder ansvarar Trafikverket för att tillhandahålla och bekosta sådana bostäder. I första hand avser Trafikverket att göra detta genom inhyrning av tillfälliga bostäder från fastighetsägare och/eller genom bostadsförmedlingen. I de fall detta inte är möjligt eller bedöms lämpligt kan uppställning av tillfälliga evakueringspaviljonger komma ifråga. Trafikverket ansvarar för att söka lämpliga platser för detta samt för att ansöka om alla erforderliga tillstånd för dessa etableringar, inklusive polistillstånd för allmän plats upplåtelse där så krävs.

Staden ska verka för att möjliggöra sådana etableringar där platsen bedöms lämplig.

8.4.7 Skadeståndsansvar, förelägganden m.m.

För Trafikverkets verksamhet inom de tillfälliga nyttjanderättsområdena gäller samma ansvar som för anläggandet av Projekt FS enligt vad som närmare framgår under punkt 5.2 ovan.

8.5 Partiell eller hel återgång av permanent upplåten mark enligt punkt 8.3

Trafikverket åtar sig att meddela Staden om ett område för vilken Staden upplåtit nyttjanderätt enligt punkt 8.3 inte längre, helt eller delvis, behövs eller ändras till sin utformning.

Vid sådana förhållanden ska Trafikverket, om inte annat överenskomms mellan parterna, återställa aktuellt nyttjanderättsområde, som inte längre behövs, i likvärdigt skick, fritt från Trafikverket tillhöriga byggnader, byggnadsrester och andra anordningar i eller över mark samt återlämna dispositionsrätten av området till Staden. Staden kan därefter ianspråka det återlämnade området för annat ändamål.

Ovanstående inskränker inte Trafikverkets skyldigheter enligt lag, tillstånd, praxis eller avtal för återlämnande av mark.

8.6 Ledningsomläggningar

För byggande och genomförande av Projekt FS lägger Trafikverket om berörda ledningar och därtill hörande anläggningar. Sådan omläggning kräver ledningsägarnas tillstånd. Avtal ska upprättas mellan respektive ledningsinnehavare och Trafikverket. Staden och Trafikverket ska därvid verka för att avtalen inte blir sämre än vad som skulle gälla för Staden i motsvarande situation.

Det erinras om att nedläggning/placering av ledningar och därtill hörande anordningar, i eller på Stadens mark, kräver Stadens godkännande.

8.7 Rutiner och allmänna bestämmelser för upplåtelse och nyttjande av mark

Utöver vad som framgår på annat ställe i detta avtal och i förekommande fall av polistillstånd med däri föreskrivna villkor gäller följande för Trafikverkets tillfälliga och permanenta nyttjande av mark.

Befintlig vegetation, geologiska formationer t.ex. bergsytor och block, m.m. inom samtliga markområden som ianspråkats av Trafikverket skyddas om möjligt. Parterna är överens om att gemensamt identifiera det som ska sparas inom etableringarna med den inventering som Trafikverket utför som underlag.

Innan Trafikverket eller dess entreprenör tillträder respektive markområde ska parterna gemensamt utföra syn av området. Status och eventuella skyddsåtgärder ska framgå av protokollet.

I de delar upplåtelse och ianspråktagande av mark avser naturreservat är Trafikverket skyldigt att tillse att alla nödvändiga tillstånd för nyttjande av sådan mark erhålles innan marken tas i anspråk.

De tillfälliga arbets- och etableringsområdena ska i görligaste mån begränsas i tid och rum. Områdena ska återlämnas i motsvarande ursprungligt skick om inte annat överenskomms mellan parterna.

Om Staden önskar att de tillfälliga arbets- och etableringsområdena återställs på annat sätt än till ursprungligt skick, och om så kan ske utan att kostnaderna ökar, åtar sig Trafikverket att göra detta.

Innan marken återlämnas till staden skall ytorna gemensamt efterbesiktigas av parterna och eventuella skador åtgärdas av Trafikverket.

8.7.1 Nyttjanderättsavtal

För upplåtelse enligt punkt 8.4 ovan där särskilda nyttjanderättsavtal ska träffas innan tillträde sker, ska dessa i huvudsak utformas i enlighet med Stadens standardmall för arrendeupplåtelse. I dessa avtal kan särskilda villkor behöva införas beroende på områdets användning och omfattning. Åtgärder såsom skyddsåtgärder, anläggande av tillfartsväg, iordningställande m.m. på och utanför arrendeområdet regleras i respektive nyttjanderättsavtal.

De i punkt 8.4.1-8.4.5 angivna arrendeavgifterna utgår från och med tillträdesdagen enligt respektive nyttjanderättsavtal. Avgifterna avser basavgifter, i prisnivå okt 2014. Från och med den 1 januari 2015 ska avgifterna justeras vid varje kalenderårs början med 100 % av förändringen av Statistiska Centralbyråns konsumentprisindex enligt följande:

$$\text{Arrendeavgiften} = \text{Basavgiften} \times (1 + (\text{fjölårsindex} - \text{basindex})) / \text{basindex}$$

Basavgiften är den ursprungliga arrendeavgiften. Med indexförändring avses här skillnaden mellan index för oktober månad 2014 (basindex) och för oktober månad året

före respektive regleringstidpunkt (fjolårsindex). Arrendeavgiften skall dock aldrig underskrida basavgiften. Arrendeavgiften avrundas till heltal kronor.

I de särskilda nyttjanderättsavtalen kommer särskild indexklausul motsvarande ovanstående att införas.

8.8 Rutiner för markåtkomst, ersättningsansvar m.m.

För att genomföra och hantera markåtkomstfrågorna enligt detta avtal har parterna kommit överens om följande avseende samverkan, hantering och ansvarsfördelning vad avser uppsägningar, frivilliga överenskommelser, förhandlingar, lantmåteriförrättningar, domstolsprocesser, kostnads- och ersättningsansvar m.m.

Parterna har ett ömsesidigt ansvar för och åtagande att etablera, vidmakthålla och löpande utveckla en rationell samverkan för att genomföra åtagandena enligt denna punkt.

I punkterna 8.8.1-8.8.3 nedan har parterna kommit överens om en övergripande fördelning av parternas roller och ansvar vad avser kommunikation, planering, genomförande och rutiner i övrigt för markåtkomstfrågor enligt kapitel 8.

Parterna är medvetna om att strukturerna och formerna för samarbete kan behöva justeras när arbetet med Projekt FS påbörjats.

För åtagandena enligt denna punkt åtar sig parterna att använda erforderligt antal kvalificerade och lämpliga personer.

8.8.1 Mark enligt punkt 8.3.1 (Väg och andra anordningar ovan mark)

8.8.1.1 Uppsägning eller frivillig överenskommelse

Staden genomför uppsägningar av nyttjanderättshavare eller, om uppsägning inte är aktuell, inleder förhandlingar om frivilliga överenskommelser med berörda nyttjanderättshavare och/eller fastighetsägare.

Trafikverket ansvarar därefter för att aktivt driva förhandlingarna om ersättning m.m. med berörda nyttjanderättshavare och/eller fastighetsägare i samband med uppsägning eller, om sådan av någon anledning inte görs, frivillig överenskommelse, biträdda av Staden.

Utgångspunkten för sådana förhandlingar ska vara att om möjligt träffa en överenskommelse med nyttjanderättshavare och/eller fastighetsägare utom rätta. Om Staden bedömer det lämpligt är Trafikverket skyldigt att genomföra förhandlingarna med stöd av fullmakt utfärdad av Staden.

Trafikverket ska vid behov upprätta förslag till överenskommelse om avflyttning, ersättning m.m. med nyttjanderättshavaren och/eller fastighetsägaren med utgångspunkt i gällande avtal mellan nyttjanderättshavaren och/eller fastighetsägaren och Staden. Sådan överenskommelse ska träffas skriftligen mellan Staden och nyttjanderättshavaren och/eller fastighetsägaren samt godkännas av Trafikverket vad avser eventuell ersättning.

Om nyttjanderättshavare efter uppsägning inleder domstolsprocess mot Staden i anledning av uppsägningen ansvarar Trafikverket för samtliga Stadens rättegångskostnader i processen.

Trafikverket svarar därutöver för den ersättning Staden kan tvingas utge till nyttjanderättshavare och/eller fastighetsägare i anledning av uppsägning, frivillig uppgörelse eller enligt domstols dom.

8.8.1.2 Lantmäteriförrättning

För mark som inte kan eller enligt Stadens bedömning inte bör tillgängliggöras genom uppsägning eller frivillig överenskommelse ansöker Staden om lantmäteriförrättning enligt punkt 9.

8.8.2 Mark enligt punkt 8.3.2 (Tunnlar)

För de delar av Projekt FS som är belägna i tunnlar ansöker Staden om lantmäteriförrättning enligt punkt 9.

8.8.3 Mark enligt punkt 8.4 (Tillfällig upplåtelse av mark)

Åtkomst till mark enligt punkt 8.4 hanteras, med undantag av punkt 8.4.5.1 (Sätra Varv), på samma sätt som i punkt 8.8.1.1 och 8.8.1.2 ovan.

9. FASTIGHETSILDNING OCH ÄGANDE

9.1 Fastighetsbildning

Staden ansöker om och Trafikverket bekostar lantmäteriförrättning där så erfordras för genomförande av Projekt FS.

Ansökan avser tillträde till marken/utrymmet med stöd i detaljplan.

Trafikverket utarbetar alla underlag för sådana ansökningar samt genomför, biträdda av Staden, förhandlingar med markägare/nyttjanderättshavare om ersättning samt förhandlingar med sakägare och andra berörda. Staden fattar besluten i förhandlingarna. Utgångspunkten för sådana förhandlingar ska vara att om möjligt träffa en frivillig överenskommelse med nyttjanderättshavarna och/eller fastighetsägarna utom rätta.

Om Staden så önskar är Trafikverket skyldigt att tillhandahålla erforderligt antal personer som med stöd av fullmakt från Staden genomför hela eller delar av förrättningen.

Om lantmäteriförrättningen leder till domstolsprocess, oavsett om denna rör tillträdet eller ersättningen, ansvarar Staden för sådan process.

Trafikverket svarar med Projektmedel för samtliga kostnader för tillhandahållande av mark och utrymmen enligt denna punkt såsom intrångsersättningar till tredjeman för inlösen av mark, frivilligt överenskomna ersättningar till arrendatorer, tomträtthavare, hyresgäster eller andra rättighetshavare och samtliga rättegångskostnader inklusive kostnader för av Staden anställt ombud.

9.2 Ägande

Parterna är överens om följande grundprincip för ägandet:

Staden äger eller ska bli ägare till de blivande fastigheterna inom Stockholms kommun och/eller motsvarande härskande fastigheter med servitut för Förbifarten. Staden äger eller ska bli ägare till även övriga fastigheter som ska ianspråkta för väganordning inom detaljplan med kommunen som huvudman för allmän plats.

Trafikverket ska äga Förbifartens väganordningar inklusive tunnelkonstruktionerna och tillhörande installationer, se bilaga 3.

Översiktliga gränser för ägande, se bilaga 2.1-2.11.

10. FINANSIERING

Utgångspunkten för detta avtal är att Projekt FS i sin helhet bekostas med Projektmedel.

Om inte annat uttryckligen anges i detta avtal svarar Trafikverket därför med Projektmedel för samtliga kostnader (utan avdrag för förvaltningskostnader enligt § 70 väglagen) för projektering, upphandling, byggande och genomförande av Projekt FS.

Staden har enligt tidigare avtal mellan parterna, tecknat 2008, medfinansierat del av arbetsplanens framtagande med 50 mnkr. Med tecknandet av detta Genomförandeavtal för projekt FS är den ekonomiska regleringen av ovan nämnda avtal avslutad.

Staden svarar dock för kostnaden för egen personal som deltar vid förhandlingar, möten m.m. med undantag för vad som framgår av punkt 9.1 sista stycket ovan om ombud vid process.

Staden äger rätt att utfå ersättning från Trafikverket för lösen av mark m.m. enligt detta avtal senast den dag ersättning ska utbetalas till fastighetsägare, servituts- eller nyttjanderättshavare m.fl. enligt frivillig överenskommelser, beslut, domar m.m. Parterna kan överenskomma att betalning ska ske direkt från Trafikverket till berörd ersättningsberättigad part.

Trafikverket svarar även efter genomförandet med Projektmedel för kostnader som kan uppkomma för inlösen av mark som Staden på grund av lag, exempelvis 14 kap. PBL, eller frivillig överenskommelse tvingas lösa in för genomförandet av detaljplanerna för Projekt FS till den del som avses för Förbifarten. Se bilaga 4-16. Trafikverkets ersättning

till Staden för Stadens inlösenkostnader kan komma att jämkas för det fall Staden upplåter eller överlåter fastigheten som inlösts inom fem år från Stadens förvärv.

10.1 Kostnadsförändringar

Enligt punkt 6 i Finansieringsavtalet ska eventuella fördyringar i Projekt FS finansieras enligt principerna i punkt 4 i samma avtal, d.v.s. fördelas mellan statligt anslag och trängselskattemedel.

Kostnader som uppkommer med anledning av ändringar och tillägg under byggande av Projekt FS regleras särskilt i punkt 7.

10.2 Kostnadsbegränsningar

Trafikverkets uppgift är att tillse att kostnaderna för förberedelse och byggande av Projekt FS hålls inom de kostnadsramar som riksdagen beslutat eller kommer att besluta. Staden ska verka för att kostnadsramarna för Projekt FS kan innehållas vad gäller verksamheter inom Stockholms kommun.

11. TIDPLAN

Parterna förbinder sig att verka för att hålla Tidplanen, bilaga 17, daterad 2012-11-23, vilken har upprättats av Trafikverket. Trafikverket ansvarar för att tidplanen uppdateras i den mån det behövs.

Parterna ska hålla varandra informerade om omständigheter som kan komma att påverka tidplanen.

Om tidplanen behöver ändras ska parterna samråda om detta i projektgruppen (se punkt 15 nedan).

12. SÄKERHETSFÖRESKRIFTER

Omfattningen av skyddszoner för berg- och betongtunnlar framgår av bestämmelser i detaljplaner och arbetsplan. De bildade fastighetsgränsernas eller servitutsgränsernas slutliga läge för tunnelarna inklusive skyddszon fastställs vid lantmäteri-förrättning.

Skyddszonerna är avsedda att säkerställa rådighet över utrymme för att bygga, säkerställa bärigheten, underhålla och vid behov förnya tunnelarna med ingående konstruktioner. För betongtunnlar belägna i eller under kvartersmark ska Trafikverkets möjligheter till markåtkomst för att inspektera och reparera eller förnya konstruktioner säkerställas genom servitut.

Det finns ett stort samhällsintresse av en fortsatt stadsutveckling i anslutning till Förbifarten. Under förutsättning att det säkerställs att tunnelarnas funktion, säkerhetsklassning, skyddszoner, säkerhet och bestånd samt framtida nyttjande, underhåll

och förnyelse inte äventyras ska Trafikverket medverka i kommande planläggning för sådan bebyggelse. Staden ska verka för att säkerhetsklassningen av tunnlarna inte förändras till en lägre klass.

13. MILJÖ

13.1 Allmänt

Trafikverket ska lämna erforderligt underlag avseende väganläggningen samt driften och nyttjandet av denna till den MKB som upprättas i samband med upprättandet av nya detaljplaner för Förbifarten.

Trafikverket ska, i samråd med Staden, verka för att Förbifarten i sitt permanenta läge utformas så att emissioner från vägen håller sig inom respektive rikt/norm/mål-värden eller motsvarande.

Inom de tillfälliga arbets- och etableringsområdena får Trafikverket, under förutsättning att erforderliga tillstånd härför erhålles, temporärt lagra tjärhaltig asfalt från befintliga vägar i avvaktan på återanvändning inom Projekt FS.

13.2 Föroreningar

Staden tillhandahåller befintligt material eller inventeringar över möjliga miljöföroreningar för de fastigheter där väganordningar ska anläggas i god tid innan inlösen sker av nödvändiga markområden.

Trafikverket ska därefter snarast genomföra översiktliga undersökningar av de aktuella markområdena. Trafikverket avgör därefter om ytterligare, fördjupade undersökningar måste göras. För det fall skäligen misstanke om föroreningar föreligger ska Trafikverket anmäla detta till tillsynsmyndigheten.

Om Trafikverket är att anse som verksamhetsutövare med anledning av provtagningar eller andra markåtgärder åligger det Trafikverket att med stöd av ansvarsfördelning enligt 10 kap. 6 § miljöbalken föra regresstalan mot tidigare verksamhetsutövare. Staden ska bidra med tillgängliga uppgifter angående tidigare verksamheter för att underlätta Trafikverkets talan.

För det fall Staden, i egenskap av verksamhetsutövare och/eller fastighetsägare föreläggs att utreda och/eller sanera marken ska åtgärderna bekostas av Staden oavsett vem som utför dessa.

13.3 Buller

I bilaga 1 till arbetsplanens beskrivning listas de skadeförebyggande åtgärder som Trafikverket förutser och kommer att erbjuda. Trafikverket åtar sig vidare att uppfylla de krav på åtgärder som uppkommer med anledning av miljöprovningar avseende

Förbifarten samt krav på åtgärder med anledning av eventuellt omprövade tillstånd enligt miljöbalken.

13.4 Dagvatten

Dagvatten från Förbifarten ska behandlas innan det släpps ut i recipient. Målsättningen är att belastningen på recipienten inte ska öka. Om utförd behandlingsmetod ej fungerar på tillfredställande sätt ska parterna uppta diskussioner om lämplig åtgärd. Utgångspunkten är att väg dagvattnet omhändertas av den som är huvudman enligt Lag (2006:412) om allmänna vattentjänster. Parterna är överens om att dagvattenanläggningar är anmälningspliktiga.

Trafikverket är tills vidare huvudman enligt ovan, till dess dom meddelas i målen VA 179/08 samt VA 448/12 i VA-nämnden eller M 1230-11 i mark- och miljödomstolen som vinner laga kraft och som påvisar att vid varje tidpunkt gällande lagstiftning ska tolkas på annat sätt.

14. ÖVERTAGANDE, DRIFT, UNDERHÅLL OCH FÖRNYELSE

14.1 Kontroll, besiktning och garantier

Staden ska beredas tillfälle att såsom likställd med Trafikverket närvara vid kontroll och besiktning av de anordningar som Staden ska äga och vara huvudman för.

Garantiåtaganden och ansvarsåtaganden från entreprenörernas sida ska för dessa anordningar gälla även gentemot Staden. För grönytor som Staden ska överta ska Trafikverket åläggas 5 års driftansvar från godkänd slutbesiktning.

Det åligger Trafikverket att tillse att respektive entreprenör åtgärdar fel och brister i utförd entreprenad. Detta ansvar inkluderar även fel och brister som uppkommer under garantitiden.

Staden och Trafikverket ska genomföra gemensamma övertagandebesiktningar. Efter godkänd övertagandebesiktning övertar Staden ansvar för den aktuella anläggningen som ägare och huvudman.

14.2 Drift, underhåll och förnyelse

14.2.1 Tillfälliga anordningar

Trafikverket svarar med Projektmedel för drift och underhåll av tillfälliga anordningar inom Projekt FS. Parterna kan träffa särskilda överenskommelser om driftansvar för tillfälliga vägar öppna för allmän trafik.

14.2.2 Permanenta anordningar

Trafikverket svarar för drift, underhåll och förnyelse av de anordningar för allmän väg

som staten blir väghållare för. Efter godkänd övertagandebesiktning enligt punkt 14.1 svarar Staden för drift, underhåll och förnyelse av de anordningar som Staden blir huvudman för enligt bilaga 2.1-2.11.

Detta gäller med undantag av vad som sägs nedan.

Vid uppförande av bullerskärm inom vägområde för allmän väg svarar Staden normalt för drift och underhåll av sidan från allmän väg och Trafikverket svarar där Trafikverket är väghållare för drift och underhåll av sidan mot allmän väg samt för bullerskärmens stomme. Klottersanering ingår i begreppet drift och underhåll. Kostnaderna för detta fördelas på motsvarande sätt.

För de bullerskärmar som står utanför vägområdet för Förbifarten och som står på Stadens mark, svarar Staden för drift och underhåll av bullerskärmarna i sin helhet inklusive dess stomme.

Vid uppförande av stödmur mellan allmän väg och annan väg är det väghållaren/huvudmannen för den lägre belägna vägen som svarar för drift och underhåll av stödmurs ytskikt mot den lägre belägna vägen. Den högre belägna vägens väghållare/huvudman ansvarar för drift och underhåll av stödmur i övrigt.

Väghållare/huvudman för bro över annan huvudmans väg ansvarar för drift och underhåll med undantag av undersidans ytskikt, installationer och belysning för den underliggande vägen, som sköts av väghållare/huvudman till underliggande väg/mark.

Ansvaret för drift och underhåll för de olika anordningarna redovisas i bilaga 2.1- 2.11. Inför färdigställandet av Projekt FS ska detaljerade driftsavtal upprättas med gränser och ekonomiska förpliktelser.

Staden och dess anläggningsägande bolag ska utan särskild ersättning, men efter tillstånd i varje enskilt fall av Trafikverket, på egen bekostnad äga tillträde till, för den allmänna vägen upplåten mark, för drift, underhåll, tillsyn och eventuellt borttagande av där befintliga kommunala anordningar såsom ledningar, rör, kulvertar m.m.

15. ORGANISATION M.M.

15.1 Organisation

För åtagande enligt detta avtal ska respektive part bemanna sin organisation med resurser i den omfattning som krävs för ett genomförande enligt Tidplanen för Projekt FS.

Tillsammans ska parterna tillsätta en gemensam projektgrupp där respektive part representeras av en projektledare. Projektgruppens uppgift är att ansvara för samråd och övriga ställningstaganden som är av gemensam karaktär. Om fråga eller ärende faller utanför delegationen för en eller flera av gruppens deltagare ska gruppen istället utarbeta underlag för ställningstagande i sådan fråga/ärende. Projektgruppen ska fastställa en gemensam mötesserie.

Projektgruppen ansvarar bl.a. för att med utgångspunkt i detta avtal utarbeta mer detaljerade rutiner för genomförandet av detta avtal såsom rutiner för granskning, markåtkomst, ledningsflyttar, dokumentation, kontroll och besiktningar m.m.

15.2 Fakturering

Parterna överenskommer om hur faktureringen i förekommande fall ska ske.

15.3 Information

Trafikverket är ansvarigt för den information till allmänhet som kommer att behövas i samband med planering och genomförande av Projekt FS. Staden ska delges informationsmaterial som upprättas. Staden ska beredas möjlighet att delta på Trafikverkets informationsmöten för allmänheten. Motsvarande gäller för Trafikverkets deltagande på Stadens informationsmöten.

Parterna ska verka för en samordning av samråd, utställning mm i den formella processen för arbets- respektive detaljplanerna. Trafikverket upprättar en kommunikationsplan.

15.4 Dokumentation

Trafikverket ska efter genomförandet upprätta och överlämna handlingar/relationshandlingar enligt Stadens anvisningar för de anläggningar för vilka Staden ska bli ägare till och huvudman för.

16. ARBETENAS AVBRYTANDE

Om Staden på Trafikverkets begäran friställer mark eller vidtar motsvarande åtgärder innan nödvändiga myndighetsbeslut föreligger, och Projekt FS genomförande därefter avbryts eller avsevärt försenas ska Trafikverket ersätta Staden för nedlagda kostnader.

17. TVIST

Tvist med anledning av detta avtal ska slutligt avgöras i allmän domstol.

18. ÖVRIGT

Parterna är medvetna om

- att stadsbyggnadsnämnden eller kommunfullmäktige beslutar om att anta detaljplan. Beslut om att anta detaljplan ska föregås av samråd med dem som berörs av planen och andra beredningsåtgärder. Trafikverket är även medvetet om att sakägare har rätt att anföra besvär mot beslut att antaga detaljplan och att beslut om antagande av detaljplan kan prövas av länsstyrelsen och regeringen samt bli föremål för rättsprövning,

att detta avtal inte är bindande för kommunens organ, med undantag för Exploateringsnämnden och Trafik- och renhållningsnämnden, vid prövning av förslag till detaljplan.

19. VILLKOR FÖR AVTALETS GILTIGHET

Detta avtal gäller, med undantag av punkt 16, under förutsättningen

att Stockholms kommunfullmäktige senast 2014-06-30 godkänner avtalet genom ett beslut som senare vinner laga kraft.

20. VILLKOR FÖR AVTALETS GENOMFÖRANDE

Genomförande och byggande i enlighet med detta avtal är villkorat av

dels att Stockholms kommunfullmäktige beslutar att anta de nya detaljplaner som erfordras enligt detta avtal samt att dessa beslut senare vinner laga kraft,

dels att arbetsplanen fastställs genom beslut som senare vinner laga kraft och

dels att Trafikverket erhåller nödvändiga tillstånd samt att nödvändiga projektmedel anslås eller på annat sätt blir tillgängliga för Trafikverket.

Detta avtal är upprättat i tre likalydande exemplar varav parterna tagit var sitt.

2013

Stockholms stad
För Trafik- och renhållningsnämnden

(_____)

2013

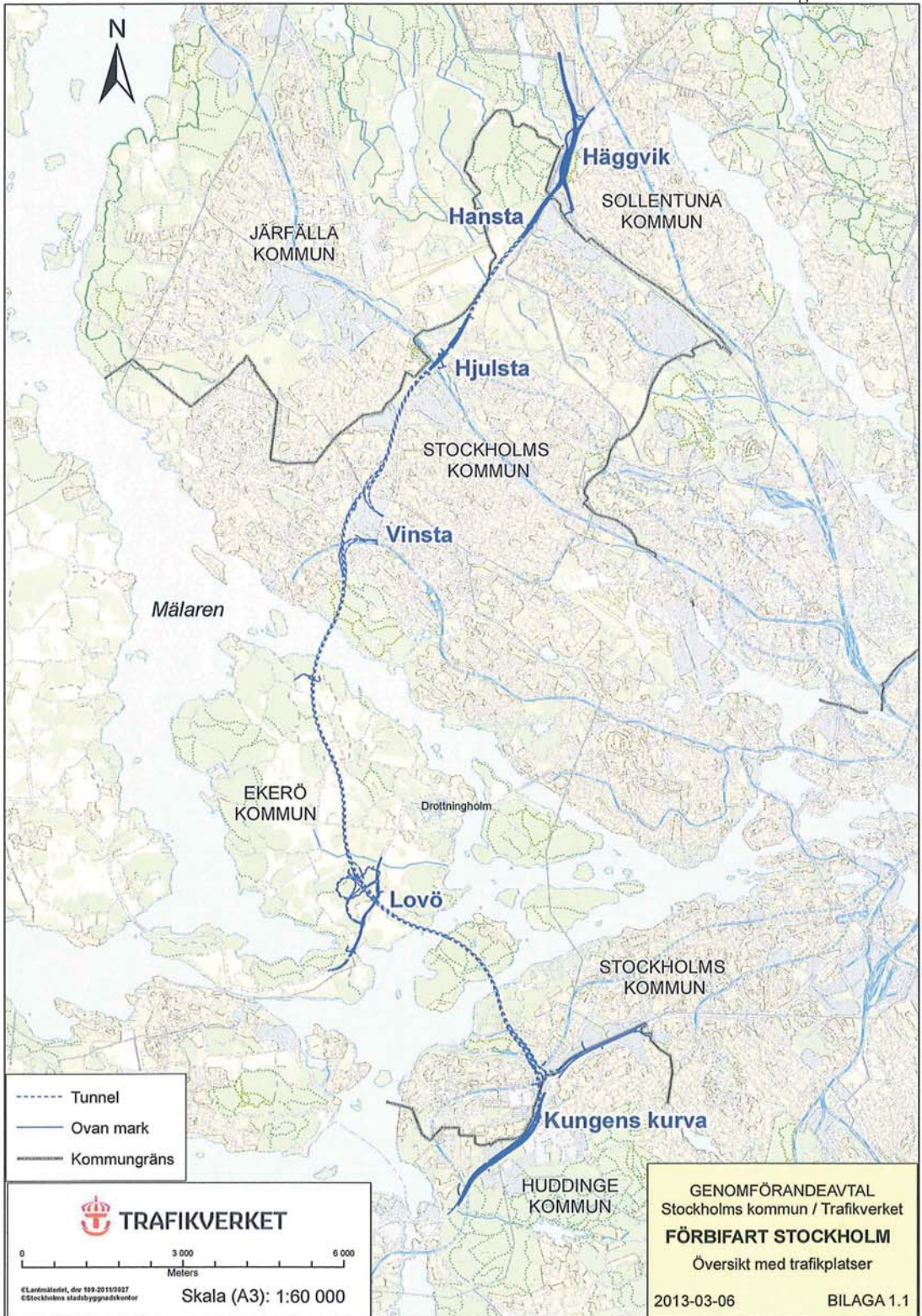
För Trafikverket Region Stockholm

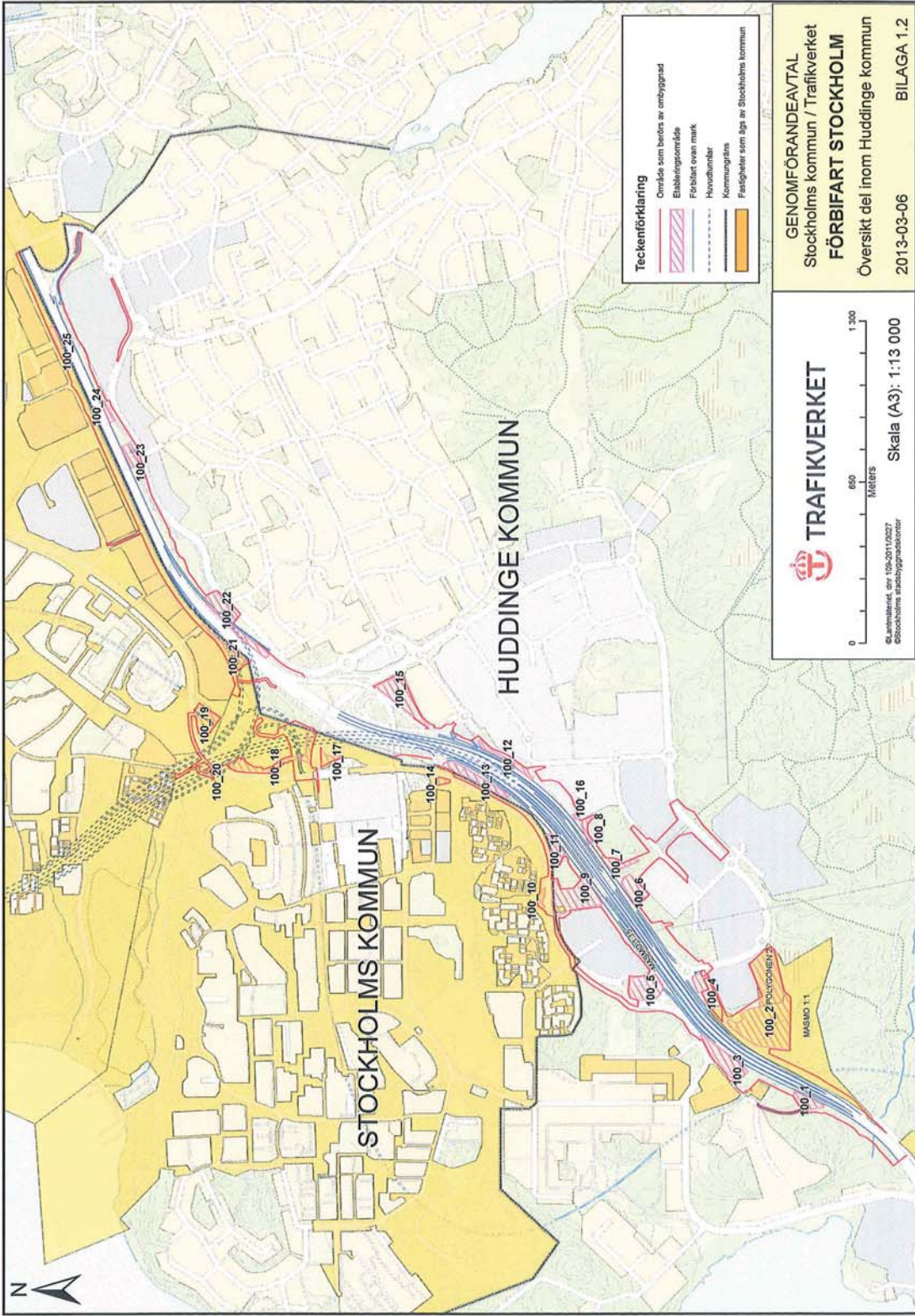
(_____)

2013

Stockholms stad
För Exploateringsnämnden







(_____)







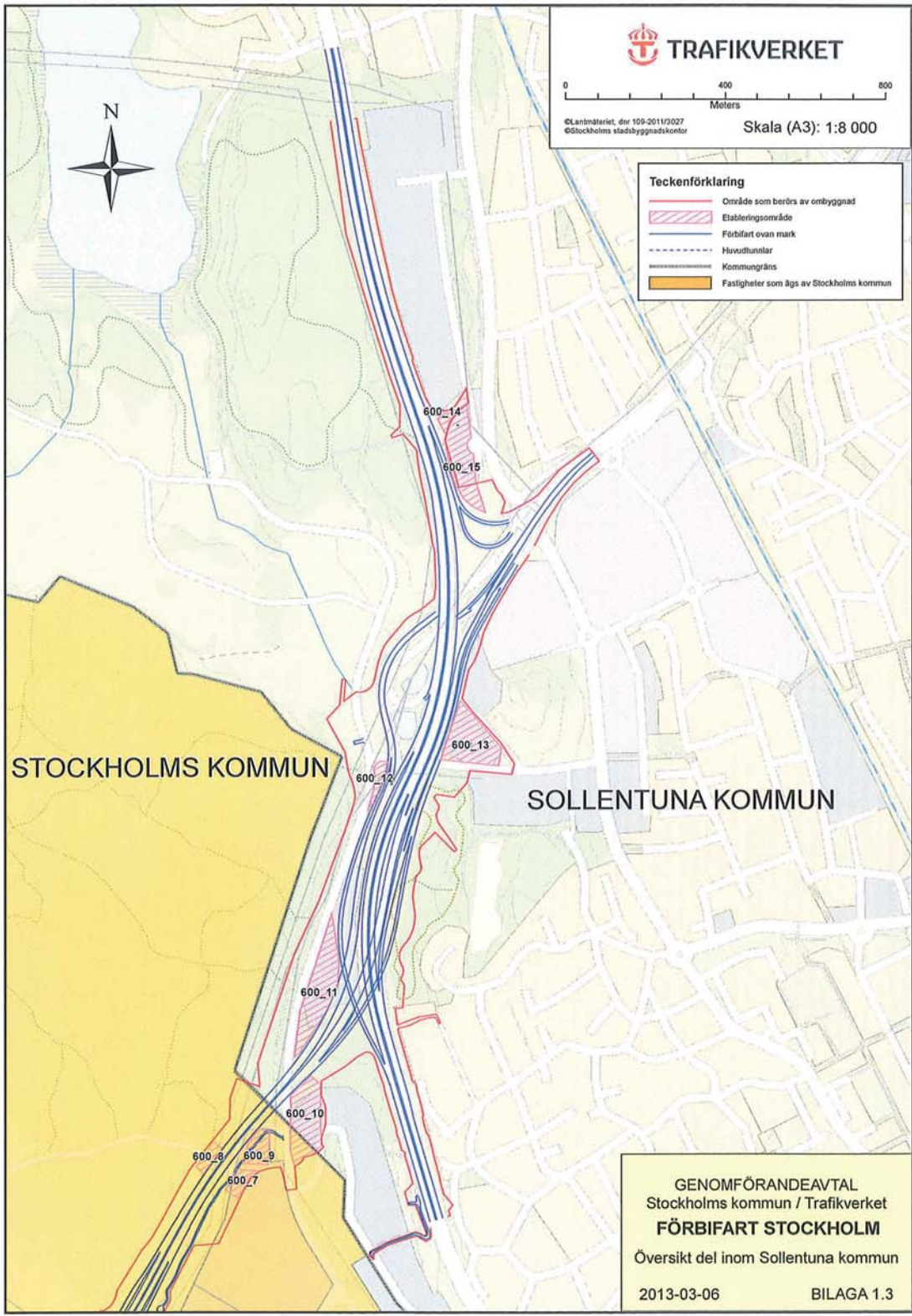
Teckenförklaring

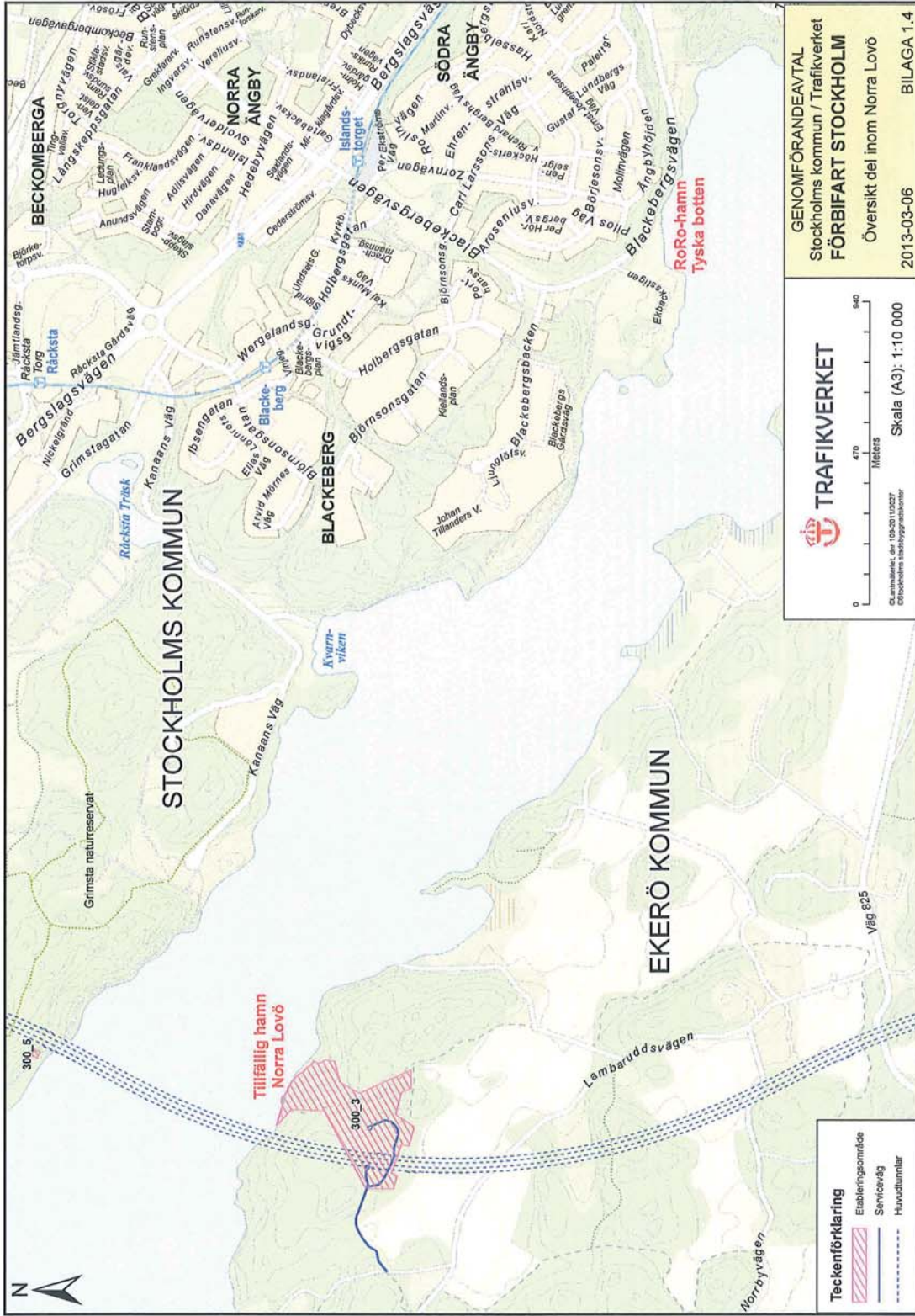
-  Område som berörs av ombyggnad
-  Etableringsområde
-  Förbifart ovan mark
-  Huvudtunnlar
-  Kommungräns
-  Fastigheter som ägs av Stockholms kommun

STOCKHOLMS KOMMUN

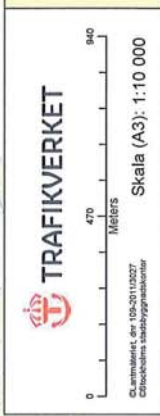
SOLLENTUNA KOMMUN

GENOMFÖRANDEAVTAL
Stockholms kommun / Trafikverket
FÖRBIFART STOCKHOLM
Översikt del inom Sollentuna kommun
2013-03-06 BILAGA 1.3





GENOMFÖRANDEAVTAL
 Stockholms kommun / Trafikverket
FÖRBIFART STOCKHOLM
 Översikt del inom Norra Lovö
 2013-03-06 BILAGA 1.4



Teckenförklaring

- Etableringsområde
- Serviceväg
- Huvudbunntar

**Allmän väg med Trafikverket som väghållare och
gata med Staden som huvudman**

Förklaring Bilaga

- Kommungräns
- Område som berörs av ombyggnad
- Etableringsområde
- Vaghällare / Huvudman
- Stockholms kommun
- Trafikverket
- Trafikverket (under mark)

PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom området med redovisade bestämmelser. Bestämmelser utan beteckning gäller inom hela planområdet. Endast ingången användning och utformning är tillåten.

- Gränsbeteckningar**
- för planområdet
 - Användningsgräns
 - Utländska gräns

- Användning av mark**
- Genomfartstråk
 - Genomfartstråk
 - Trafik mellan områden

Utformning av allmänna platser
 - utformning av allmänna platser
 - utformning av vägar och vatten anslutnings i huvudsak enligt planens bestämmelser

Administrativa bestämmelser
 Genomförningsföreläggande 3 är ett av de planerna har varit laga verk.

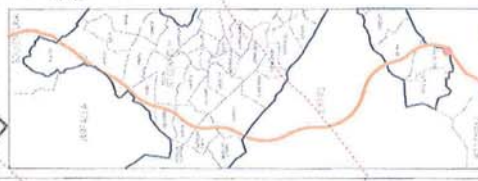
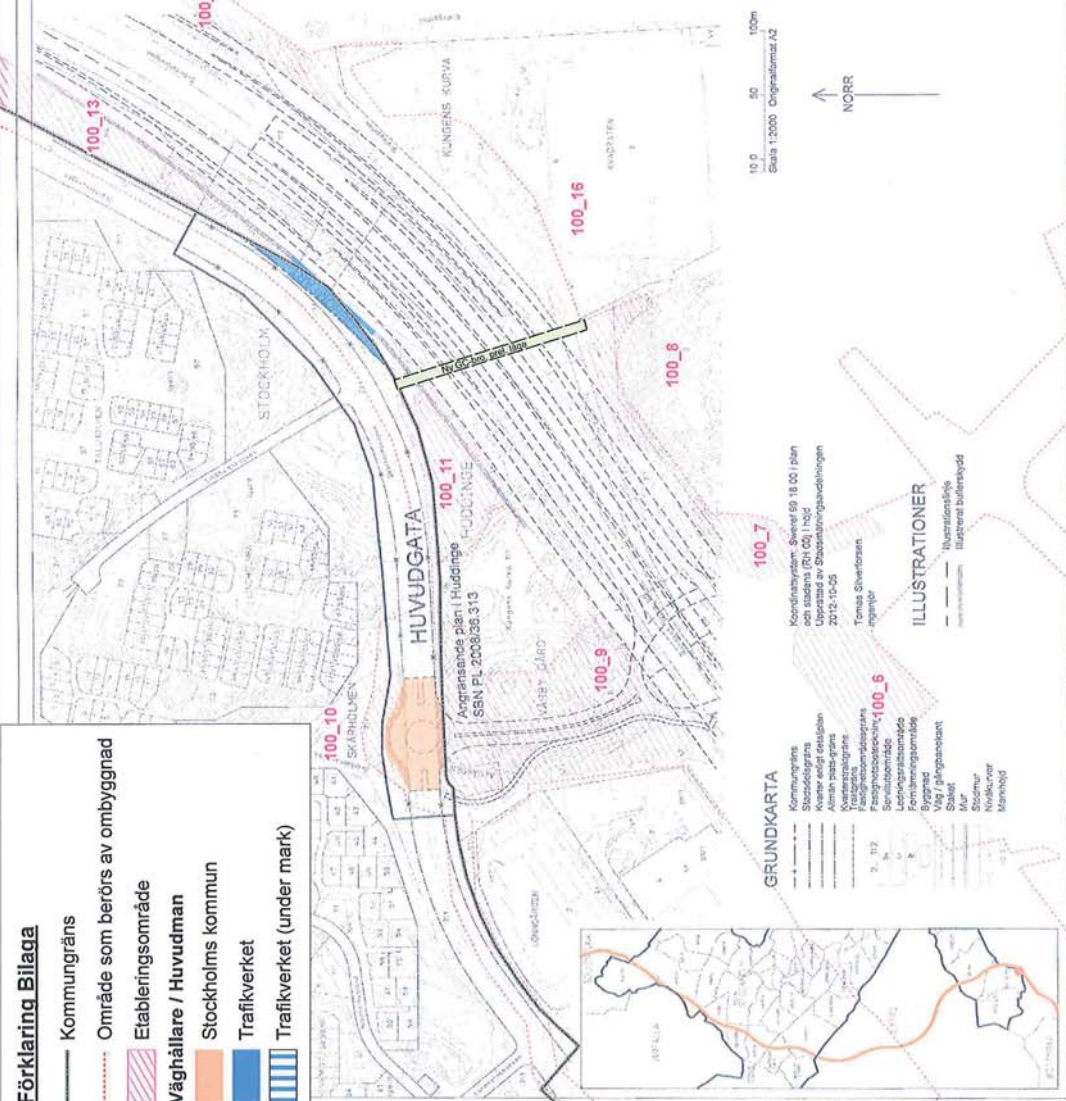
UPPLYSNINGAR

- Planens bestämmer av:
 - planbestämmelser
 - planens huvud
 - planbestämning
 - genomförningsbestämning

Förändringar av skyddsområde enligt Kolumnebestämning 2 i kapitel 10. Användning om tillstånd är tillåten, andra eller ta bort förändring ska ställas till Länsstyrelsen.
 Planområdet ligger inom skyddsområdet till Östra Mälaren. Beslut om instandhållning av vattenskyddsområde togs den 25 november 2008 med stöd av 7 kap 21 § miljöbalken (MBL). Skyddsbestämmelser började gälla den 1 januari 2009. För ett tillstånd ska ansöka om tillstånd för verksamheter och stannade bestämmelser som ska gälla inom skyddsområdet. Hänvisningen av dagordningen ska ses, enligt med skyddsbestämmelserna.
 Planen är upprättad enligt plan- och bygglagen (PBL 1987:10).

Detailplan för
 Förfärd Stockholm
**Anslutning till
 Skärholmsvägen
 vid kv Lindholmen**
 i stadsdelen Skärholmen i Stockholm

GENOMFÖRANDEAVTAL
 Stockholms kommun / Trafikverket
 2013-03-06 BILAGA 2.1
(Bilagor detaljplan, utställningsplan 2012-11-05)
Dp 2009-17151-54



GRUNDKARTA

- Kommungräns
- Stadsgräns
- Kvarter enligt detaljplan
- Allmän platsgräns
- Trafikgräns
- Fastighetsområdesgräns
- Planområdesgräns
- Samrådsområde
- Lokaliseringsområde
- Föreläggningsområde
- Byggnads
- Mark
- Skog
- Stora
- Nattkultur
- Blandning

ILLUSTRATIONER

- Illustrationsfärg
- Illustrerad bilderskydd

100_7
 Kommunstyrelsen: Svarar 69 18 00 plan och stadens (RH 00) i höjd
 Upprättad av Stadsbyggnadskontoret
 2012-11-05
 Tomas Skerfvarn
 -projekt

100_6
 Kommunstyrelsen: Svarar 69 18 00 plan och stadens (RH 00) i höjd
 Upprättad av Stadsbyggnadskontoret
 2012-11-05
 Tomas Skerfvarn
 -projekt

10 0 50 100m
 Skala 1:2000 Originalformat A2

↑
 NORR

UPPERSNINGAR

Platsen består av:
 - 12 parceller
 - 12 parceller
 - 12 parceller
 - 12 parceller

För översikt Stockholm har stadsplaneringsmyndigheterna utarbetat ett stadsplaneringsområde (SPO) för området. Detta område omfattar alla parceller som omfattas av denna detaljplan. Området omfattar även de områden som omfattas av denna detaljplan.

Platsen är upptäckt enligt plan- och bygglagen (PBL 1987:10).

PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller från utvidningen med konsekvenserna därav:
 - För byggnadsverksamhet:
 - För verksamhet som inte är tillåtet enligt denna detaljplan.
 - För verksamhet som inte är tillåtet enligt denna detaljplan.
 - För verksamhet som inte är tillåtet enligt denna detaljplan.

Grunda bestämmelser:
 - Område för planens omfattning
 - Område för planens omfattning
 - Område för planens omfattning

Avvikelser från bestämmelserna:
 - Område för planens omfattning
 - Område för planens omfattning
 - Område för planens omfattning

GRUNDKARTAN

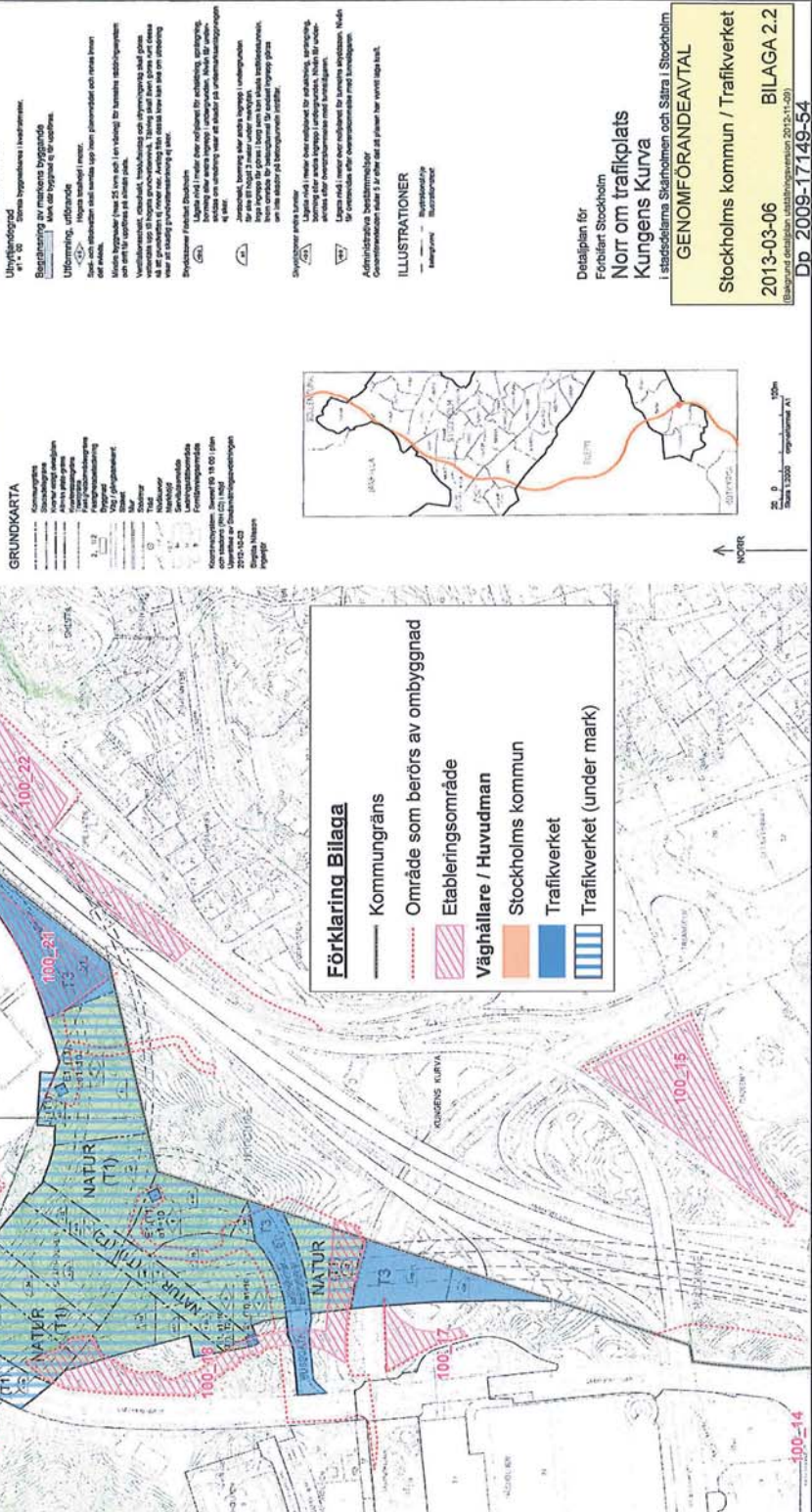
Grundkartan är utarbetad enligt plan- och bygglagen (PBL 1987:10).
 Grundkartan är utarbetad enligt plan- och bygglagen (PBL 1987:10).
 Grundkartan är utarbetad enligt plan- och bygglagen (PBL 1987:10).

ILLUSTRATIONER

Illustrationerna visar detaljer för området.
 Illustrationerna visar detaljer för området.
 Illustrationerna visar detaljer för området.

FÖRKLARING BILAGA

- Kommungräns
- Område som berörs av ombyggnad
- Etableringsområde
- Vägghällare / Huvudman
- Stockholms kommun
- Trafikverket
- Trafikverket (under mark)

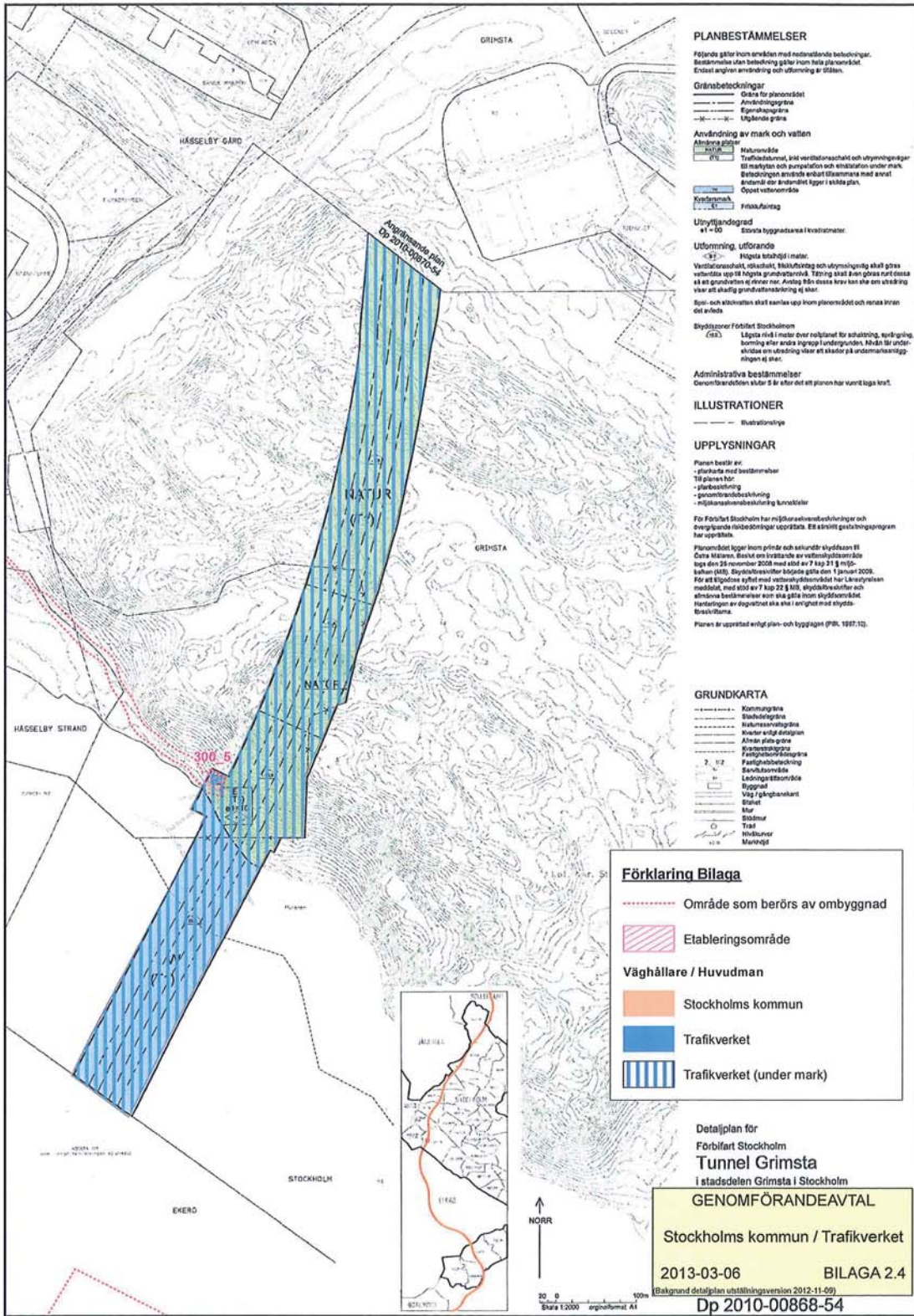


Stockholms kommun / Trafikverket
 2013-03-06
 BILAGA 2.2
 Dp 2009-17149-54

GENOMFÖRANDEAVTAL
 i stadsdelarna Skarholmen och Sältra i Stockholm

Detaljer för
 Fobliant Stockholm
 Norr om trafikplats
 Kungens Kurva

25 0
 Skala 1:3000
 uppdaterad 2013



PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom området med redovisade bestämmelser. Bestämmelser utan beteckning gäller inom hela planområdet. Endast ändring av utformning är tillåten.

Gränsbeteckningar

- Gräns för planområdet
- Användningsgräns
- Egendomsgräns
- |---|---|---| Utländsk gräns

Användning av mark och vatten

- Makrozon A2 Trafikledningsområde, inkl. vattenledningsnät och utrymningsslag för marklyft och pumpstation och installation under mark. Beteckningen används endast tillsammans med annat ändrings- eller användningsområde i samma plan.
- Öppet vattenområde

Andra gällande bestämmelser

- Kommunplan
- Fria utfästingar

Utmätningssystem

- Utmätningssystem
- Svenska byggnadsarena i kvadratmeter

Utformning, utformande

- Höjda betäckthet i meter
- Vattenledningsnät, oändligt, klosträckning och utrymningsslag skall gräva vattenledningsnät upp till högsta grundytternivå. Tämnad skall även göras runt dessa så att grundvattnet ej stannar kvar. Anläggning av dessa krav kan ske om utredning visar att sådant grundförhållande föreligger.
- Spår- och utställningsstat skall sammas upp inom planområdet och renas innan det avlämnas.

Skyltställning

- Höjda betäckthet i meter över referensnivå för utställning, kontroll, belysning eller andra utrustningar i undergrunden. Höjda för undergrunden om utställning visar att sådant på undermarksutrustning föreligger.

Administrativa bestämmelser

- Övervakningsområdet skapas efter det att planen har varit tecknad.

ILLUSTRATIONER

- Illustrationslinje

UPPLYSNINGAR

Planen består av:
 - planens text
 - planbeteckning
 - planområdesbeteckning
 - möjligstansbestämning
 - möjligstansbestämning
 - möjligstansbestämning

För Förbifart Stockholm har möjligstansbestämning och övriga gällande bestämmelser upprättats. Ett särskilt gestaltungsprogramm har upprättats.

Planområdet ligger inom primär och sekundär skyddsområde till Östra Mälaren. Beslut om förändring av vattenföreskriften togs den 28 november 2008 med stöd av 7 kap 21 § miljöbalken (1986). Skyddsområdet höjdes på den 1 januari 2009. För att tillgodose tyflet med vattenföreskriften har Länsstyrelsen meddelat, med stöd av 7 kap 21 § 10 §, skyddsområdesförändring och sådana bestämmelser som ska gälla inom skyddsområdet. Kartan är upprättad enligt plan- och bygglagen (PBL, 1987:10).

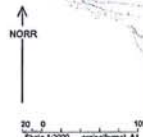
GRUNDKARTA

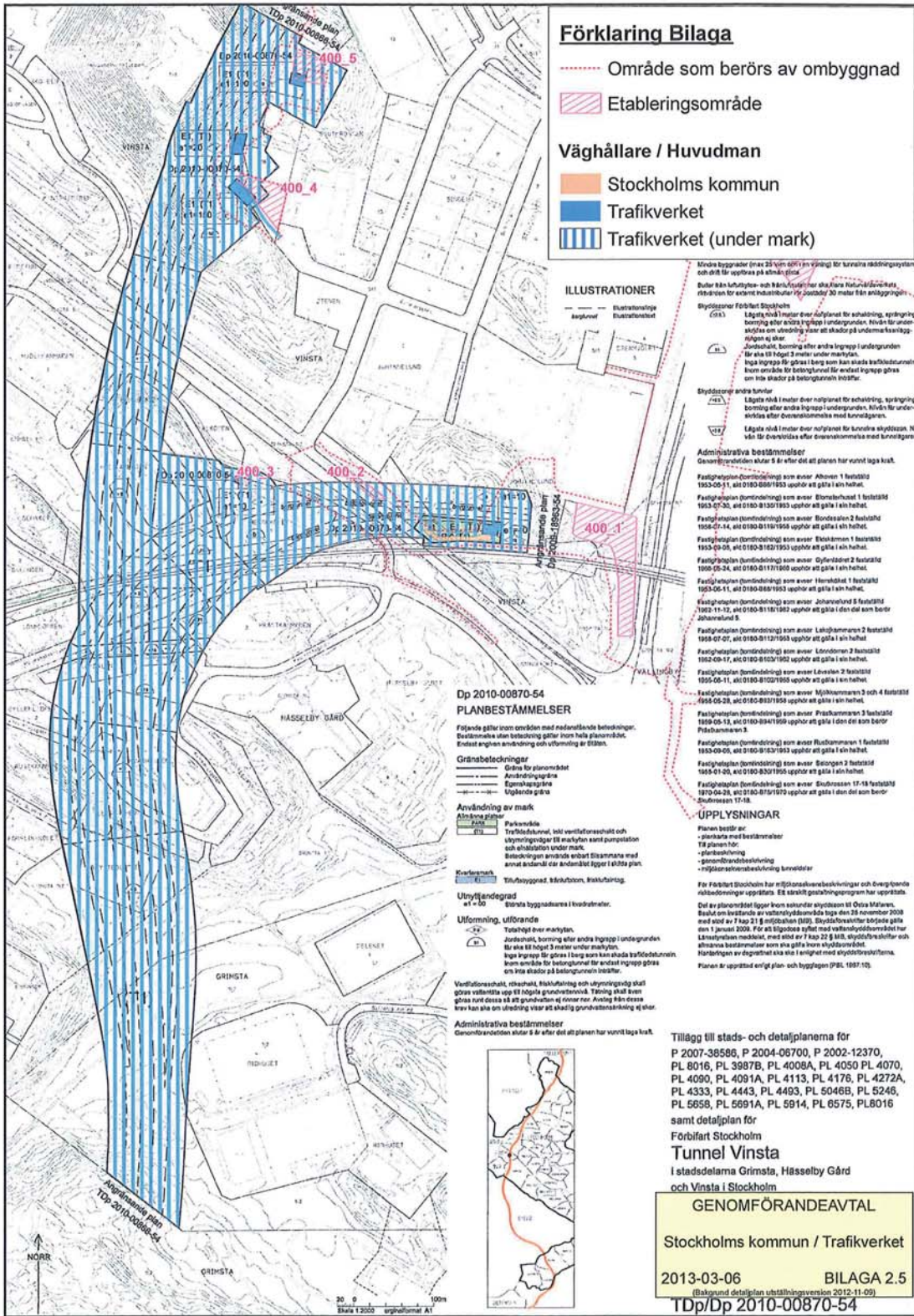
- Kommungräns
- Stadsdelgräns
- Naturreservationsgräns
- Kvarter enligt stadsplan
- Allmän platsgräns
- Kommungräns
- Fastighetsindelning
- Fastighetsindelning
- Ledningsströmkarta
- Ryggväg
- Väg i trafikbankart
- Staket
- Mur
- Stödmur
- Träsk
- Högskulptur
- Marknät

Förklaring Bilaga

- Område som berörs av ombyggnad
- Etableringsområde
- Väghållare / Huvudman**
- Stockholms kommun
- Trafikverket
- Trafikverket (under mark)

Detaljplan för
 Förbifart Stockholm
Tunnel Grimsta
 i stadsdelen Grimsta i Stockholm
GENOMFÖRANDEAVTAL
 Stockholms kommun / Trafikverket
 2013-03-06 BILAGA 2.4
 (Bakgrund detaljplan utställningsversion 2012-11-09)
 Dp 2010-00868-54





Förklaring Bilaga

- Område som berörs av ombyggnad
- Etableringsområde
- Väghållare / Huvudman**
- Stockholms kommun
- Trafikverket
- Trafikverket (under mark)

ILLUSTRATIONER

- Illustration av byggnad
- Illustration av byggnad

Minsta bygghöjder över 25 km och 10 m vid väg för tekniska skidspårssystem och skidåkning för utvärdering av skidspårssystem. Detta gäller för skidspårssystem som ska byggas i skidspårssystemets riktning för skidspårssystemets riktning. Detta gäller för skidspårssystem som ska byggas i skidspårssystemets riktning för skidspårssystemets riktning. Detta gäller för skidspårssystem som ska byggas i skidspårssystemets riktning för skidspårssystemets riktning.

Dp 2010-00870-54 PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller som konsekvens med nedanförstående bestämmelser. Bestämmelserna gäller för hela planområdet. Endast enstaka ändringar och utformning är tillåtna.

Gränsbeteckningar

- Östra för planområdet
- Andningsgräns
- Egenskapsgräns
- Utgående gräns

Användning av mark

- Parkering
- Trafikbussställe, taxi, sportbilsställe och utnyttjande för marktytan samt parkering och elbilparkering under mark.
- Beteckningen används endast tillsammans med annat ändamål där ändamålet ligger i skidspårens intresse.

Konstruktions

- Tillämpnings- och konstruktionsbestämmelser

Utnyttjandegrad

- ≤ 100 % Beroende på bygghänsyn och kvalitetskrav.

Utformning, utförande

- Totalthögt över markytan.
- Jordskott, borrhull eller andra ingrepp i undergrunden för ska till högst 3 meter under markytan.
- Inga ingrepp för gräns i berg som kan skada trafikledningslinjer, även om de är betonggjorda för ändat ingrepp gräns om två etidor på betongytans insida.

Verifikationsmetod, riktighet, tillförlitlighet och utnyttjandegrad ska göras valfritt till tillämpliga bestämmelser. Tillägg ska även göras runt dessa till utvärdering av riktighet. Avsevärd kan dessa även ske om utvärdering visar att skidspårssystemet är säkert.

Administrativa bestämmelser

Genomförandetiden utgår från det datum som planerna har varit tillgängliga.



- #### Administrativa bestämmelser
- Genomförandetiden utgår från det datum som planerna har varit tillgängliga.
- Fastighetsplan (förändring) som avser Åkeshovs 1 fastighet 1953-00-11, sk 0180-880/1953 upphör att gälla i sin helhet.
 - Fastighetsplan (förändring) som avser Björnsåkers 1 fastighet 1953-00-11, sk 0180-880/1953 upphör att gälla i sin helhet.
 - Fastighetsplan (förändring) som avser Björnsåkers 2 fastighet 1958-01-14, sk 0180-811/1958 upphör att gälla i sin helhet.
 - Fastighetsplan (förändring) som avser Björnsåkers 1 fastighet 1958-01-14, sk 0180-811/1958 upphör att gälla i sin helhet.
 - Fastighetsplan (förändring) som avser Gårdsåkers 2 fastighet 1900-08-24, sk 0180-811/1900 upphör att gälla i sin helhet.
 - Fastighetsplan (förändring) som avser Hårstads 1 fastighet 1953-00-11, sk 0180-880/1953 upphör att gälla i sin helhet.
 - Fastighetsplan (förändring) som avser Johannafors 5 fastighet 1907-11-12, sk 0180-811/1907 upphör att gälla i den del som betår Johannafors 5.
 - Fastighetsplan (förändring) som avser Långskärmen 2 fastighet 1958-01-14, sk 0180-811/1958 upphör att gälla i sin helhet.
 - Fastighetsplan (förändring) som avser Långskärmen 2 fastighet 1902-08-17, sk 0180-811/1902 upphör att gälla i sin helhet.
 - Fastighetsplan (förändring) som avser Långskärmen 2 fastighet 1958-01-14, sk 0180-811/1958 upphör att gälla i sin helhet.
 - Fastighetsplan (förändring) som avser Mjölkhamnen 3 och 4 fastighet 1958-08-28, sk 0180-811/1958 upphör att gälla i sin helhet.
 - Fastighetsplan (förändring) som avser Prästhamnen 2 fastighet 1958-01-14, sk 0180-811/1958 upphör att gälla i den del som betår Prästhamnen 3.
 - Fastighetsplan (förändring) som avser Prästhamnen 1 fastighet 1953-00-11, sk 0180-880/1953 upphör att gälla i sin helhet.
 - Fastighetsplan (förändring) som avser Rindögrens 2 fastighet 1905-01-20, sk 0180-830/1905 upphör att gälla i sin helhet.
 - Fastighetsplan (förändring) som avser Skidströms 17-18 fastighet 1970-04-20, sk 0180-875/1970 upphör att gälla i den del som betår Skidströms 17-18.

UPPLYSNINGAR

Planerna består av:
 - planarkiv med bestämmelser
 - 18 planer för:
 - planarkivering
 - planförändring
 - planförändring
 - planförändring

En förändring i Stockholm har tillämpningsbestämmelser och övergripande bestämmelser uppräpats. En särskild planeringsprogram har uppräpats. Det är planområdet ligger inom skidspårssystemets till Östra Malmen. Resultat av utvärdering av värtutvärdering ligger från 28 november 2008 med mål av 7 kap 21 § miljöbalken (MBL). Skidspårssystemet betonas från 1 januari 2009. För en tillämpning av planerna med värtutvärdering ligger tillämpningsbestämmande, med mål av 7 kap 22 § MBL, skidspårssystemet och skidspårssystemet ska gälla inom skidspårssystemet. Härutöver av utvärdering ska ske i enlighet med skidspårssystemet. Planerna är uppräpats enligt plan- och bygglagen (PBL 1987:10).

Tillägg till stads- och detaljplanerna för P 2007-38586, P 2004-06700, P 2002-12370, PL 8016, PL 3987B, PL 4008A, PL 4050 PL 4070, PL 4090, PL 4091A, PL 4113, PL 4176, PL 4272A, PL 4333, PL 4443, PL 4493, PL 5046B, PL 5246, PL 665B, PL 5691A, PL 5914, PL 6575, PL 8016 samt detaljplan för Förbifart Stockholm Tunnel Vinsta i stadsdelarna Grimsta, Hasselby Gård och Vinsta i Stockholm

GENOMFÖRANDEAVTAL
 Stockholms kommun / Trafikverket
 2013-03-06 BILAGA 2.5
 (Bakgrund detaljplan utställningsversion 2012-11-09)
 TDp/Dp 2010-00870-54

UP 2010-00866-54
PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom området med redovisade bestämmelser. Bestämmelserna gäller från hela planområdet. Endast angiven användning och utformning är tillåtna.

Gränsbeteckningar
Område för planområdet
Etableringsgränser

Användning av mark
Allmänna bestämmelser

Utsyningsförhållanden
Utsyningsförhållanden ska vara sådana att de inte förhindrar utsyn över områden som är avsedda för annan användning än den som avses i denna plan.

Utsyningsförhållanden
Utsyningsförhållanden ska vara sådana att de inte förhindrar utsyn över områden som är avsedda för annan användning än den som avses i denna plan.

Utsyningsförhållanden
Utsyningsförhållanden ska vara sådana att de inte förhindrar utsyn över områden som är avsedda för annan användning än den som avses i denna plan.

Administrativa bestämmelser
Överensstämmande med planens syfte

Fastighetsplan (domstolsbeslut) som avser Skutskogens 13 fastställt 1995-10-14, nr 0180-8206/1999 upphör att gälla i sin helhet.

Fastighetsplan (domstolsbeslut) som avser Förenkelt 1-2 fastställt 1953-10-18, nr 0180-8181/1970 upphör att gälla i den del som berör Förenkelt 1.

Fastighetsplan (domstolsbeslut) som avser Förenkelt 3 fastställt 1967-09-28, nr 0180-8155/1967 upphör att gälla i sin helhet.

Fastighetsplan (domstolsbeslut) som avser Förenkelt 4 fastställt 1959-11-20, nr 0180-8239/1969 upphör att gälla i sin helhet.

Fastighetsplan (domstolsbeslut) som avser Tröskögen 1-17 fastställt 1973-12-18, nr 0180-8137/1973 upphör att gälla i sin helhet.

Fastighetsplan (domstolsbeslut) som avser Tröskögen 18-22 fastställt 1973-12-18, nr 0180-8251/1970 upphör att gälla i den del som berör Tröskögen 18 och 19.

Fastighetsplan (domstolsbeslut) som avser Maskarvallen 1-24 fastställt 1974-04-08, nr 0180-8261/1974 upphör att gälla i sin helhet.

Fastighetsplan (domstolsbeslut) som avser Maskarvallen 25-28 fastställt 1977-06-07, nr 0180-8261/1977 upphör att gälla i den del som berör Maskarvallen 25 och 28.

Fastighetsplan (domstolsbeslut) som avser Maskarvallen 32-35 fastställt 1977-06-07, nr 0180-8261/1977 upphör att gälla i sin helhet.

Fastighetsplan (domstolsbeslut) som avser Maskarvallen 1-8 fastställt 1973-02-26, nr 0180-8261/1973 upphör att gälla i sin helhet.

Fastighetsplan (domstolsbeslut) som avser Ålda 1-6 fastställt 1970-08-20, nr 0180-8217/1970 upphör att gälla i den del som berör Ålda 1-21.

Fastighetsplan (domstolsbeslut) som avser Tröskögen 1 fastställt 1956-10-29, nr 0180-8245/1956 upphör att gälla i sin helhet.

Fastighetsplan (domstolsbeslut) som avser Ålda 1-6 fastställt 1973-12-18, nr 0180-8247/1973 upphör att gälla i den del som berör Ålda 1-21.

Fastighetsplan (domstolsbeslut) som avser Tröskögen 1-2, 15-19, 24, 27-28, 30-40, 44-45, 60-62 och 79-88 fastställt 1959-07-08, nr 0180-8139/1959 upphör att gälla i den del som berör Tröskögen 28 och 19-25.

Fastighetsplan (domstolsbeslut) som avser Ålda Årkan 1-6 fastställt 1992-02-26, nr 0180-8317/1992 upphör att gälla i den del som berör Ålda Årkan 4-8, 22-30 och 50-65.

UPPLYSNINGAR

Planens beställare är planens beställare. Planens huvudman är Trafikverket. Planens huvudman är Trafikverket. Planens huvudman är Trafikverket.

TdP 2010-00866-54
TILLÄGG TILL PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom området med redovisade bestämmelser. Bestämmelserna gäller från hela planområdet. Endast angiven användning och utformning är tillåtna. Endast angiven användning och utformning är tillåtna.

Gränsbeteckningar
Område för planområdet
Etableringsgränser

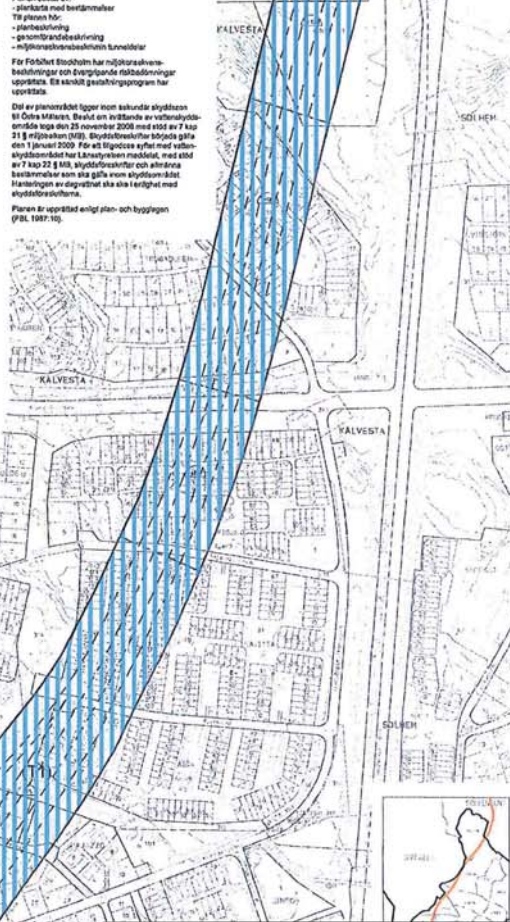
Användning av mark
Allmänna bestämmelser

Utsyningsförhållanden
Utsyningsförhållanden ska vara sådana att de inte förhindrar utsyn över områden som är avsedda för annan användning än den som avses i denna plan.

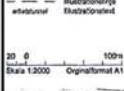
Utsyningsförhållanden
Utsyningsförhållanden ska vara sådana att de inte förhindrar utsyn över områden som är avsedda för annan användning än den som avses i denna plan.

Utsyningsförhållanden
Utsyningsförhållanden ska vara sådana att de inte förhindrar utsyn över områden som är avsedda för annan användning än den som avses i denna plan.

GRUNDKARTA



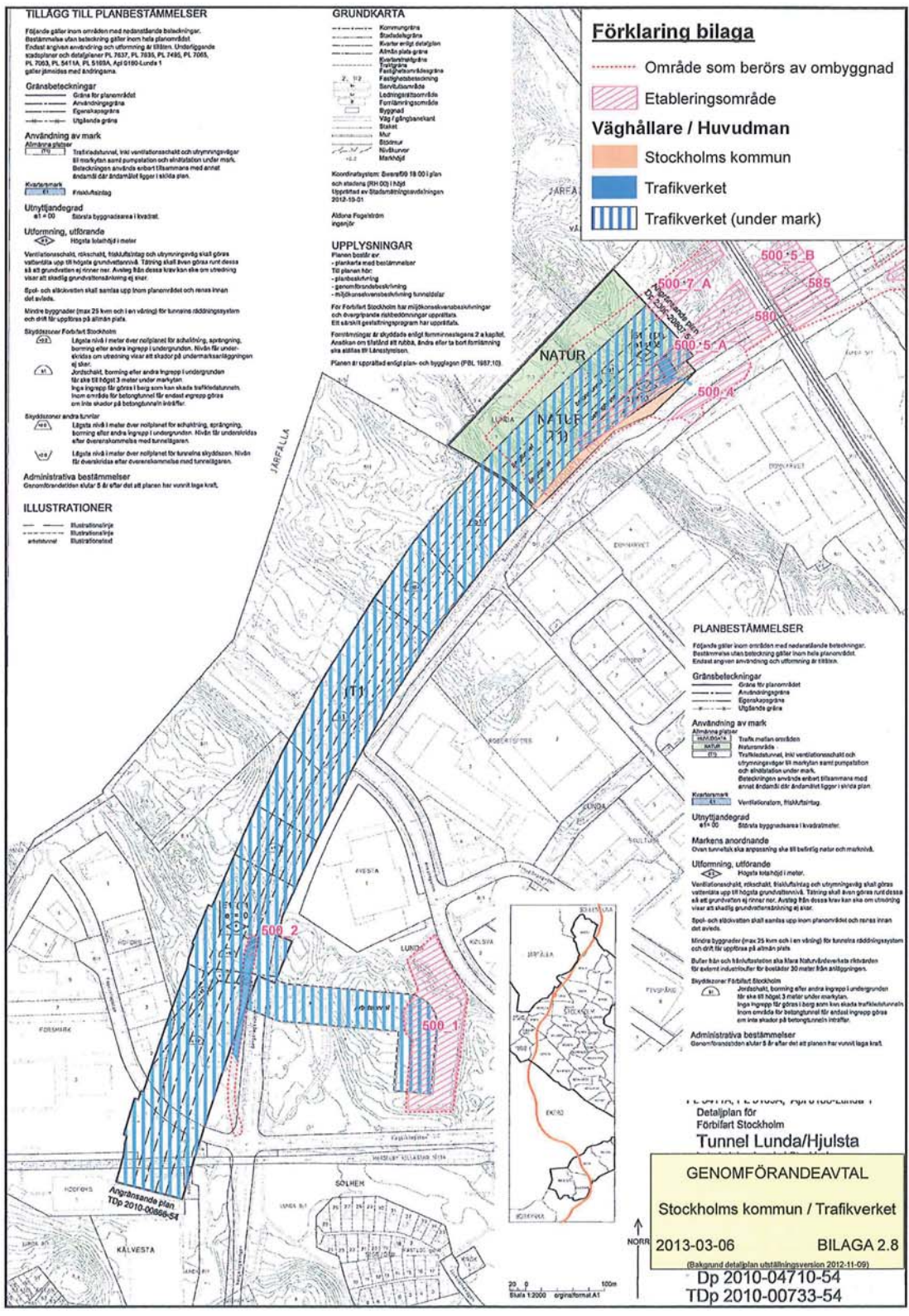
ILLUSTRATIONER



Förklaring bilaga

- Område som berörs av ombyggnad
- Etableringsområde
- Väghållare / Huvudman
- Stockholms kommun
- Trafikverket
- Trafikverket (under mark)

Förbifart Stockholm
Tunnel Kälvesta
i stadsdelarna Vinsta och Kälvesta i Stockholm
GENOMFÖRANDEAVTAL
Stockholms kommun / Trafikverket
2013-03-06 BILAGA 2.7
(Bakgrund detaljplan utställningsversion 2012-11-09)
TdP/Dp 2010-00866-54



Förklaring bilaga

- Område som berörs av ombyggnad
- Etableringsområde
- Väghållare / Huvudman**
- Stockholms kommun
- Trafikverket
- Trafikverket (under mark)

TILLÄGG TILL PLANBESTÄMMLER

Följande gäller inom områden med naturvårdande beteckningar. Bestämmelser ska beteckning gäller inom hela planområdet. Endast angivna ändringar och utformning är tillåtna. Underliggande kartor och detaljplaner PL 7033, PL 7035, PL 7492, PL 7005, PL 7003, PL 5411A, PL 5185A, Ap1 0180 Lunda 1 gäller jämte detta med ändringar.

Gränsbeteckningar
 Gränser för planområdet
 Användningsgränser
 Egenskapsgränser
 Utländska gränser

Användning av mark
 Trafikledningsområde, inkl ventilationschassi och utrymningsvägar
 Till markytan samt pumpstation och skivstation under mark. Beteckningen används enbart tillsammans med annat ändamål där ändamålet ligger i samma plan.

Kvartermark
 Ventilationschassi, trafikledningsområde

Utnyttjandegrad
 e1 = 00 Sista byggnadsnivå i kvadratmeter

Utformning, utifrån
 Höga landshöjder i meter

Ventilationschassi, riktskåp, trafikledningsområde och utrymningsvägar skall göras vertikala upp till högsta grundnivå. Täckning skall även göras runt dessa så att grundytan ej syns ner. Avsting från dessa kan ske om utstötning visar att såvitt grundförhållanden ej står.

Spök- och klövsäten skall samras upp inom planområdet och rivas innan det avläses.

Minsta bygghöjder (max 25 km och i en vårdig) för kunniga räddningssystem och drift för uppföra på annan plats.

Blyddzoner Förbifart Stockholm
 Jordbruket, borrhög eller andra lagrings i undergrunden får inte bli högre än 3 meter under markytan. Inga lagrings får göras i berg som kan skada trafikledningsområde inom området för betongtunnel för ändrad exponering på om inte skador på betongtunneln hotas för.

Blyddzoner andra kurvor
 Höga landshöjder i meter över nattnivå för skivstation, avstingning, borrhög eller andra lagrings i undergrunden. Höden får understötta eller överenskomma med tunnelbyggnaden.

Blyddzoner andra kurvor
 Höga landshöjder i meter över nattnivå för kunniga räddningssystem. Höden får överenskomma med tunnelbyggnaden.

Administrativa bestämmelser
 Genomförandebeslut sktar 5 år efter det att planen har vunnit laga kraft.

GRUNDKARTA

- Kommungränser
 - Stadslängränser
 - Kvarter enligt detaljplan
 - Allmänna gränser
 - Kartutvalningsgränser
 - Fastighetsgränser
 - Fastighetsgränser
 - Servitutmärkta
 - Ledningsstråk
 - Fortifikationsområde
 - Byggnad
 - Väg (gator och parker)
 - Statist
 - Mur
 - Skogar
 - Kulturarv
 - Markväg
- Koordinatprojektion: SWEPOS 19 001 plan och stadsplan (S1 00) i höjd
 Upprättad av Statens kartografiska 2012-11-03
- Adress: Fogelstén ingår

UPPLYSNINGAR

Planen består av:
 - planarkiv med bestämmelser
 Till planen hör:
 - stadskartor
 - servitutbeskrivning
 - tilläggsbeskrivning kunnatillstånd

För Förbifart Stockholm har möjlighetsstudier och utvärderingar gjorts. Ett särskilt gestyrningsprogram har upprättats. Förutbildning är skyddad enligt kommunens plan 2 i kapitel 4. Anslutning om stället är tillåtet, ändra efter ta bort funktionen ska ställas av Länsstyrelsen.

Planen är upprättad enligt plan- och bygglagen (PBL 1987:10).

ILLUSTRATIONER

- Illustrationsgränser
- Illustrationsgränser
- Illustrationsgränser
- Illustrationsgränser

PLANBESTÄMMLER

Följande gäller inom områden med naturvårdande beteckningar. Bestämmelser ska beteckning gäller inom hela planområdet. Endast angivna ändringar och utformning är tillåtna.

Gränsbeteckningar
 Gränser för planområdet
 Användningsgränser
 Egenskapsgränser
 Utländska gränser

Användning av mark
 Trafikledningsområde, inkl ventilationschassi och utrymningsvägar
 Till markytan samt pumpstation och skivstation under mark. Beteckningen används enbart tillsammans med annat ändamål där ändamålet ligger i samma plan.

Kvartermark
 Ventilationschassi, trafikledningsområde

Utnyttjandegrad
 e1 = 00 Sista byggnadsnivå i kvadratmeter

Markens anordnande
 Överenskomna ska exponering ska till befärg natur och markbruk.

Utformning, utifrån
 Höga landshöjder i meter

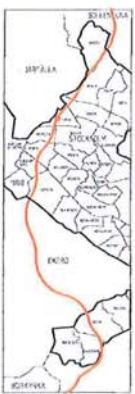
Ventilationschassi, riktskåp, trafikledningsområde och utrymningsvägar skall göras vertikala upp till högsta grundnivå. Täckning skall även göras runt dessa så att grundytan ej syns ner. Avsting från dessa kan ske om utstötning visar att såvitt grundförhållanden ej står.

Spök- och klövsäten skall samras upp inom planområdet och rivas innan det avläses.

Minsta bygghöjder (max 25 km och i en vårdig) för kunniga räddningssystem och drift för uppföra på annan plats.

Blyddzoner Förbifart Stockholm
 Jordbruket, borrhög eller andra lagrings i undergrunden får inte bli högre än 3 meter under markytan. Inga lagrings får göras i berg som kan skada trafikledningsområde inom området för betongtunnel för ändrad exponering på om inte skador på betongtunneln hotas för.

Administrativa bestämmelser
 Genomförandebeslut sktar 5 år efter det att planen har vunnit laga kraft.



Detaljplan för Förbifart Stockholm Tunnel Lunda/Hjulsta

GENOMFÖRANDEAVTAL

Stockholms kommun / Trafikverket

2013-03-06 BILAGA 2.8

(Rekognosceringsdetaljplan utställningsversion 2012-11-09)
 Dp 2010-04710-54
 TDp 2010-00733-54

passering ska till befintlig natur och marknivå.

I kvadratmeter.

byggande enligt för tunnelbanetrafik i tunnel.

er över marken.

ntag och utrymningsväg skall göras. Tätning skall även göras runt dessa från dessa krav kan ske om utredning sker.

inom planområdet och renas

1 våning) för tunnels räddningssystem

er nolplanen för schaktning, sprängning, grepp i undergrunden. Nivån får underskridas ut så att skador på undermarksanläggningen

er andra ingrepp i undergrunden i under markytan. I berg som kan skada trafikledstunneln, ingetunnel får endast ingrepp göras ingetunneln inträffar.

er nolplanen för schaktning, sprängning, grepp i undergrunden. Nivån får underskridas om med tunnelägaren.

er nolplanen för tunnelns skyddszon. Nivån förrensommelse med tunnelägaren.

att planen har varit laga kraft.

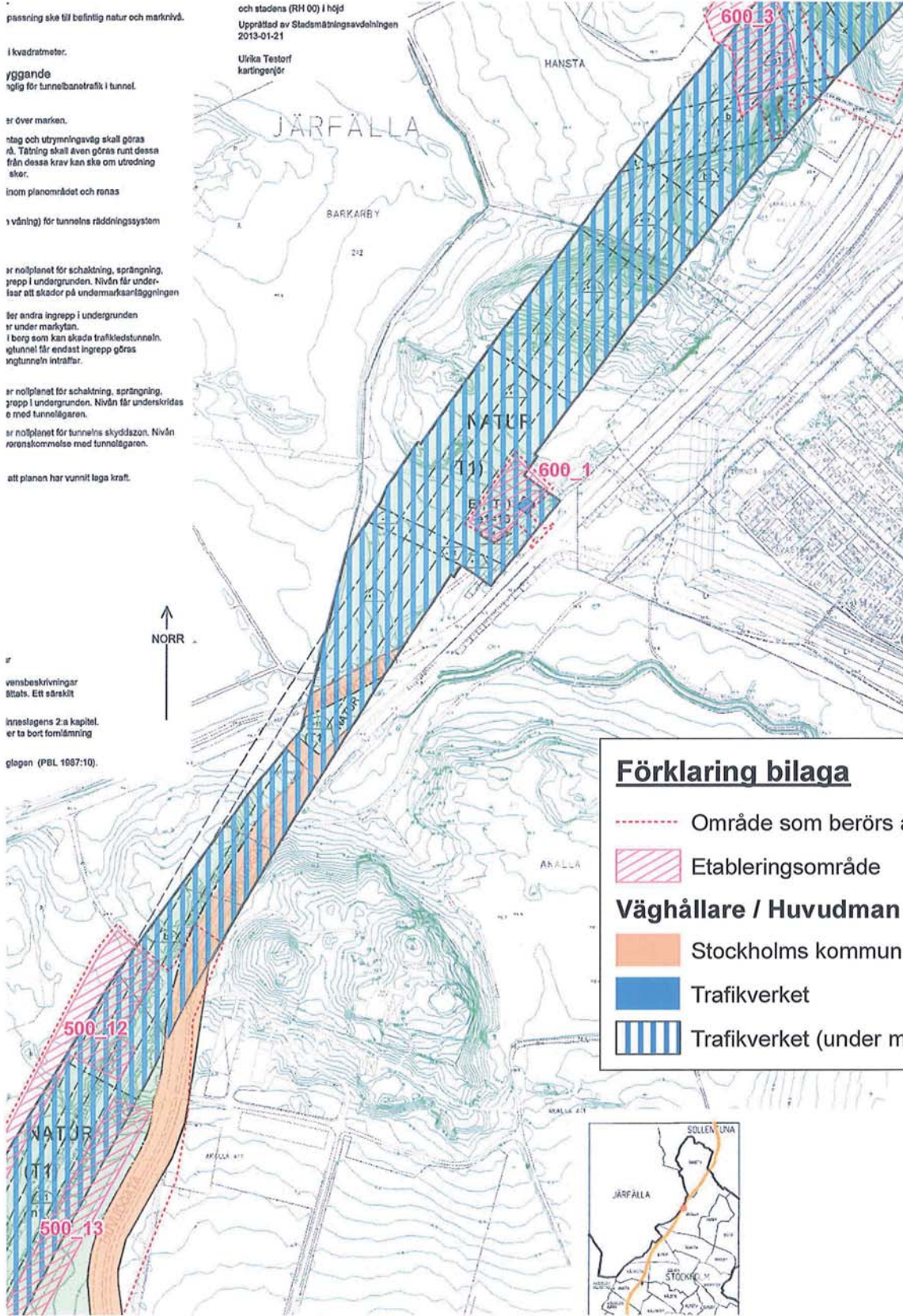
er
rensbeskrivningar
ättats. Ett särskilt

inneslagens 2:a kapitel
er ta bort förmålning

glagen (PBL 1987:10).

och stadens (RH 00) i höjd
Upprättad av Stadsmättningsavdelningen
2013-01-21

Ulrika Testorf
kartingenjör



Förklaring bilaga

----- Område som berörs

▨ Etableringsområde

Väghållare / Huvudman

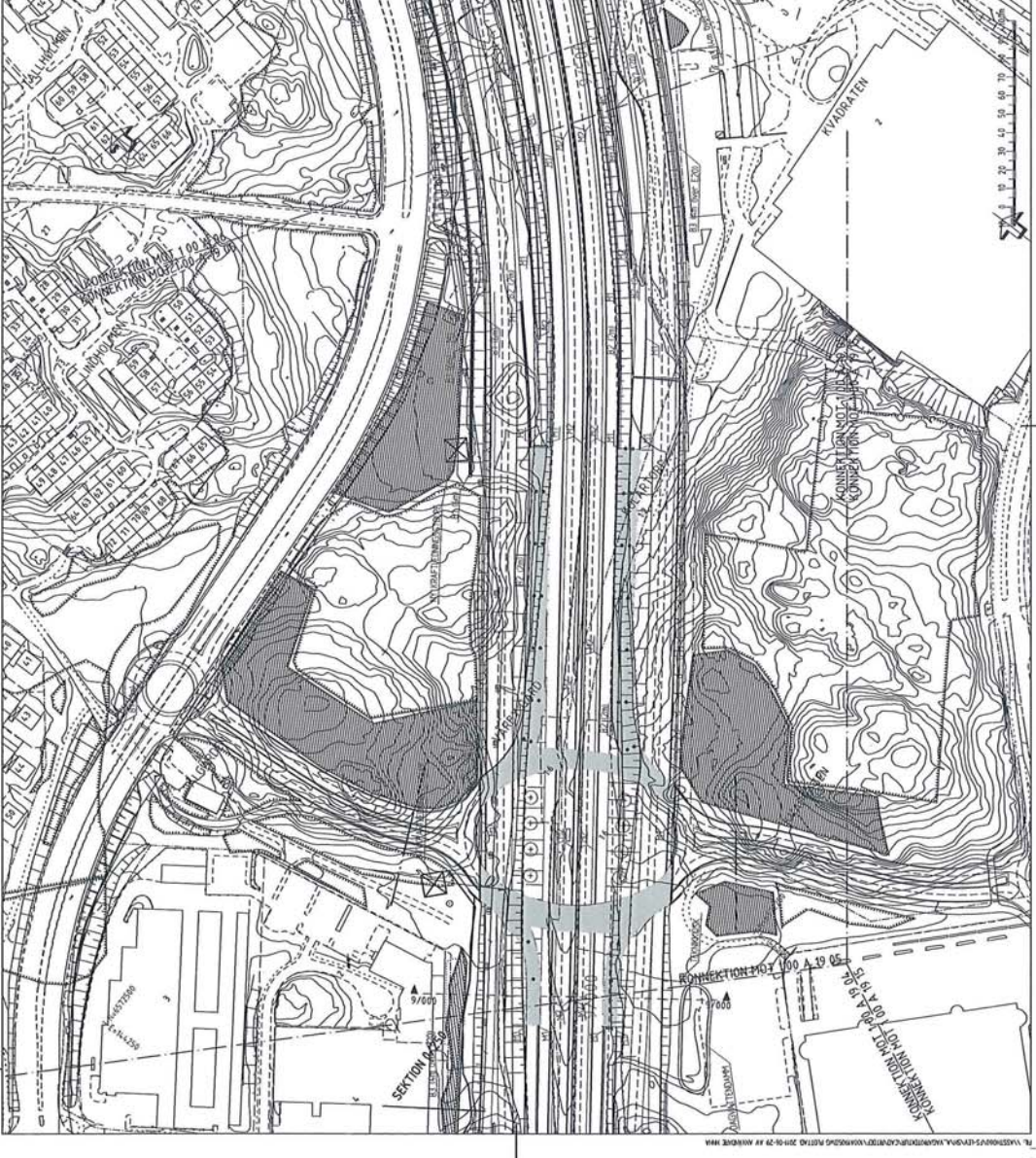
■ Stockholms kommun

■ Trafikverket

▨ Trafikverket (under m)



Del av systemhandling

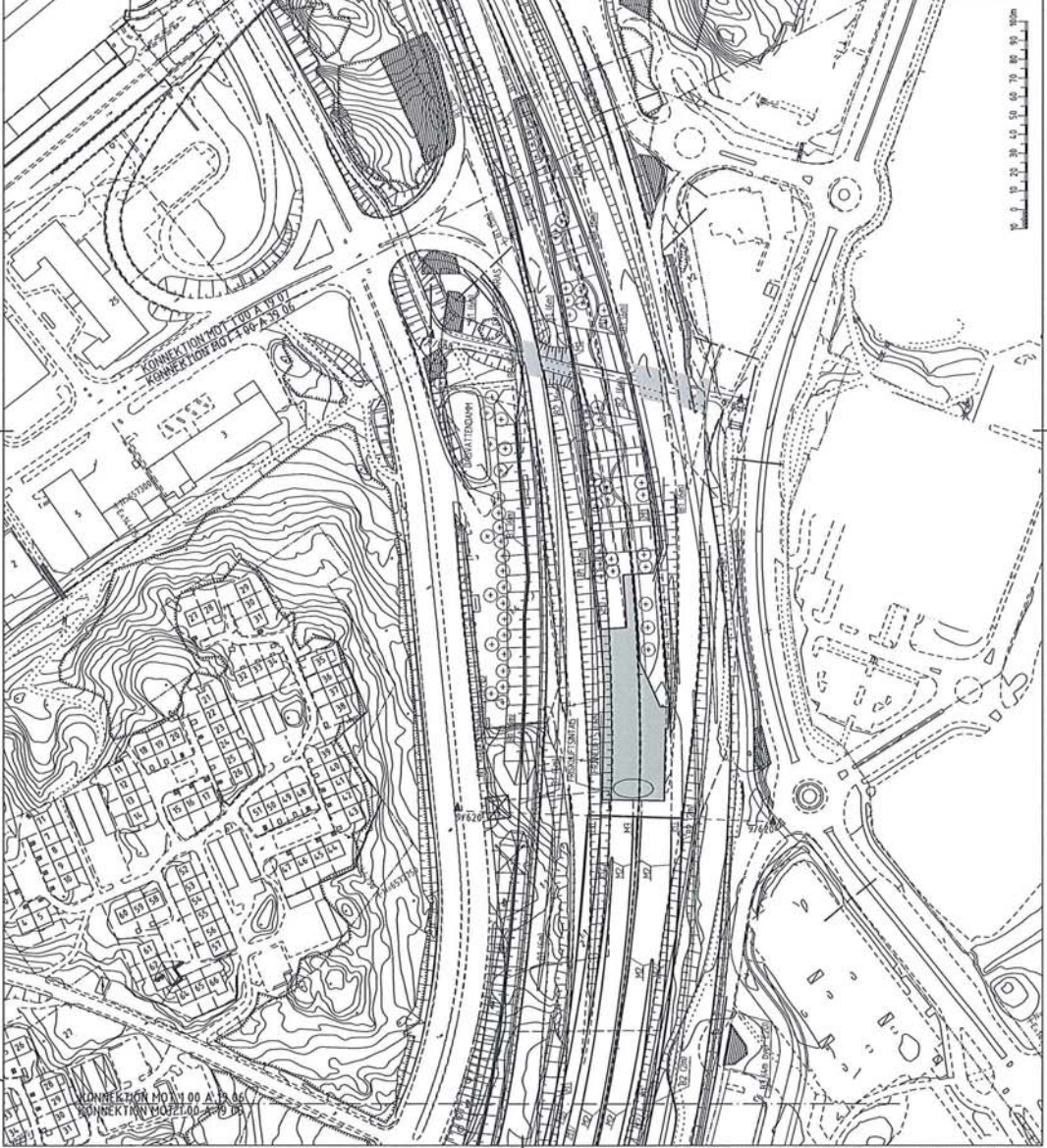


SYMBOLER	
	GRÄS FÖR SYSTEMHANDLING
	BEHÅLLNINGSVEGETATION
	NY VEGETATION
	SLÄTT
	BERGSKLÄNNING
	BEHÅLLNINGSVEGETATION
	NY VEGETATION
	STÖMER
	BARRELEHMENT
	RÖKSUGSBÄRRAR
	BÄRGRELEHMENT TYP NORDBORTSLÖNN
	BOLLESKYDD PÅ MARK
	BILLESKYDD PÅ BROTSTÖMOR
	BRANDSKYDDSSÄMM
	TRAPPA, TRAPPVÄG
	BEHÅLLNINGS TRÄD
	NYTT TRÄD
	SEKTIONSKÄRNING
	0/000
	0/000

HÄNVISNING
 Se PH VÄGARTEKNIKUR för fjäskikt och bvirg info.
 PLANSYSTEM SVARF 99 18 80
 HÅLLSYSTEMRÖD
 1 SKÅRHÖLLEN

SYSTEMHANDLING	
FÖRBIFART STOCKHOLM	
SKEDE 3	
I SKÅRHÖLLEN	
80 LIPSCHART	
LANDSKAPSPLAN	
NY 9/004-9/008	
SWECO WIP TYRENS	
PLAN	
A. WILNER	20080205
E. BERGLUND	PE. 10.10.05
S. JOHANSSON	2005-03-28
UTGIVNING	10/05/05
BYGGNAD	844.6590
100 A	19 05
1 A	

VERIFIKERINGSNUMMER 10052011-05-35148



SYMBOLER	BESKRIVNING
---	GRÄNS FÖR SYSTEMHANDLING
---	BEFINTLIG INFÄRTERVA
---	NY INFÄRTERVA
---	SLÄKT
---	BERGSKÄRNING
---	BEFINTLIG VEGETATION
---	NY VEGETATION
---	STÖDMUR
---	BÄRGRELEMT
---	RÖKGASBARRIÄR
---	BÄRGRELEMT TYP NORRORTSELEEN
---	BILLESKYDD PÅ MARK
---	BILLESKYDD PÅ BRO/STÖDMUR
---	BRANDSKYDDSSKÄRM
---	TRAPPA, TRAPPVÄG
---	BEFINTLIG TRÄD
---	NYTT TRÄD
---	SEKTIONSHÅRNING

HÄNVISNING
 Se PM VÄGARKITEKTUR för ytskikt och övrig info.
 PLANSYSTEM SVARF 98 18 80
 HJÖRSYSTEMRING
 1 SKÄRHÖLLEN



NO	REVISJON	ÄNDRA	AV	DATE	ANMÄRKNING
1					
2					
3					

SYSTEMHANDLING

FÖRBIFART STOCKHOLM
 SKEDE 3
 1 SKÄRHÖLLEN
 00 LINDSART

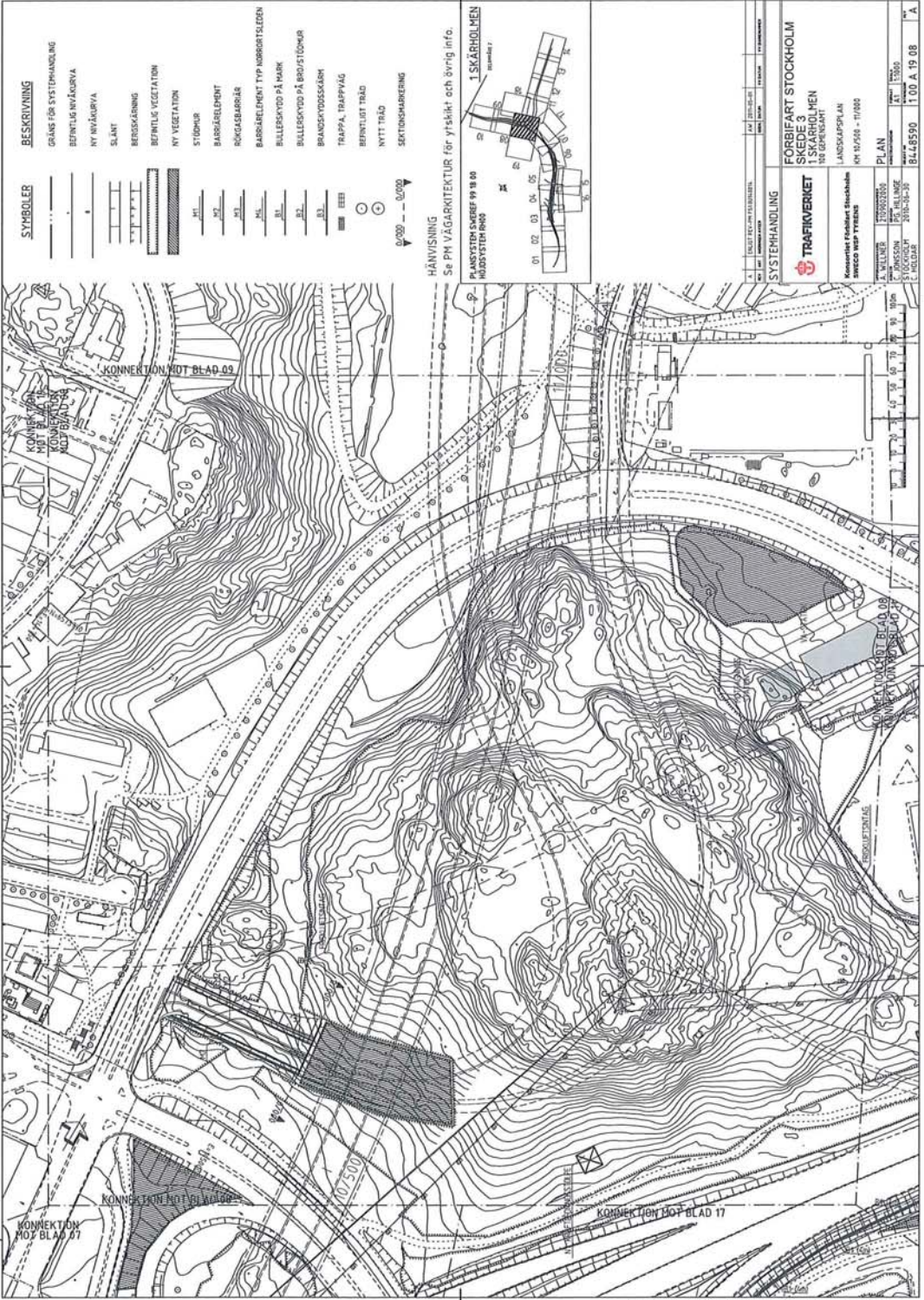
TRAFIKVERKET

Kommunikation Stockholm
 SWECO WSP TYREDA

PLAN
 A. WILHELM 20050225
 C. JONSSON 20050318
 S. ÖSTROTH 20050419

AT 1000
 84.6590 1 00 A 19 06 1 A

VST142990P 1998.2011-05-30-5149



SYMBOLER	BESKRIVNING
(Dashed line)	GRÄNS FÖR SYSTEMHANDLING
(Dotted line)	BEFINTLIG NYVÄGSLINJA
(Solid line)	NY NYVÄGSLINJA
(Line with diagonal hatching)	SLÄNT
(Line with vertical hatching)	BEGRÄNSNING
(Line with horizontal hatching)	BEFINTLIG VEGETATION
(Line with diagonal hatching, other direction)	NY VEGETATION
(Line with vertical hatching, other direction)	STÖDMUR
(Line with horizontal hatching, other direction)	BARSKÄLLEHENT
(Line with diagonal hatching, other direction)	RÖKGÅSBEHÅRER
(Line with vertical hatching, other direction)	BARSKÄLLEHENT TYP ÅRSBORTSLIDEN
(Line with horizontal hatching, other direction)	BULLESKYTD PÅ MARK
(Line with diagonal hatching, other direction)	BULLESKYTD PÅ BRUSTÖDMUR
(Line with vertical hatching, other direction)	BRANDSKYDDSSKÄRM
(Line with horizontal hatching, other direction)	TRAPPA, TRÄPPVÄG
(Circle with dot)	BEFINTLIG TRÄD
(Circle with cross)	NYTT TRÄD
(Arrow pointing up)	SEKTIONSMÄRKNING

HÄNVISNING
 Se PM VÄGARTEKNIKUR för ytsikt och övrig info.
 PLANSYSTEM SKEDE 3 99 18 80
 HÄDDSYSTEM RING
 I SKÄRHÖLLEN
 01 02 03 04 05 06 07 08 09 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20

NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
31	32	33	34	35	36	37	38	39	40
41	42	43	44	45	46	47	48	49	50
51	52	53	54	55	56	57	58	59	60
61	62	63	64	65	66	67	68	69	70
71	72	73	74	75	76	77	78	79	80
81	82	83	84	85	86	87	88	89	90
91	92	93	94	95	96	97	98	99	100

SYSTEMHANDLING

TRAFIKVERKET

FORBIFART STOCKHOLM
 SKEDE 3
 I SKÄRHÖLLEN
 18 80 80

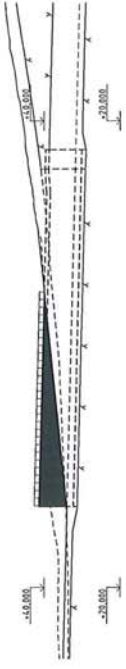
LANSKAPSPLAN
 NY 18/08 - 11/00

Plan
 A. WILMER 200002000
 J. JONSSON 200002000
 S. HALLGREN 200002000
 2000-03-30

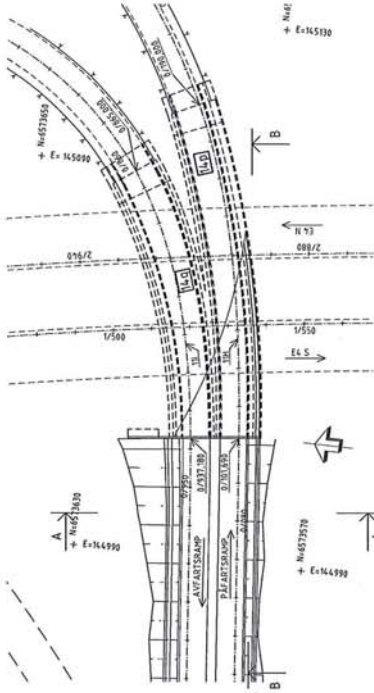
844.6590 1 00 A 19 08 1 A

VERIFIKATIONSP 1908/2011-08-30/9151

KONNEKTION MOT BLAD 09
 KONNEKTION MOT BLAD 08
 KONNEKTION MOT BLAD 07
 KONNEKTION MOT BLAD 17



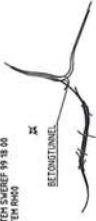
ELEVATION B SKALA 1:500



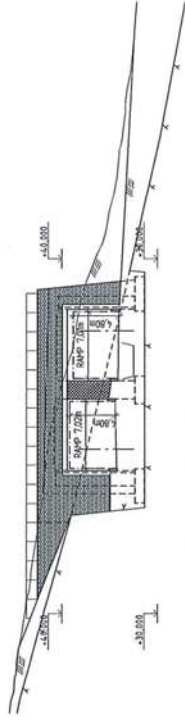
PLAN SKALA 1:500

PLANSYSTEM SVARER 99 18 90
HÖJDSYSTEM RM0

BETONTUNNEL



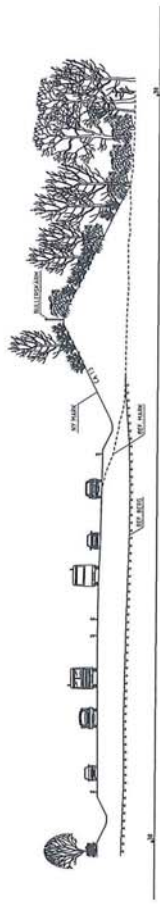
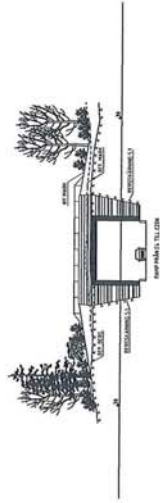
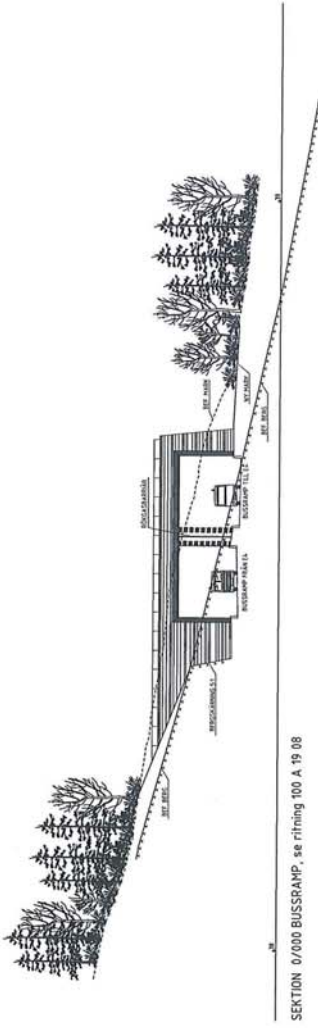
1 SKÄRHÖLJEN



SEKTION A SKALA 1:200



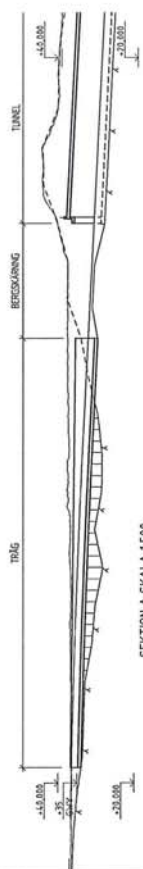
SYSTEMHANDLING	SKED 3	VER	UTGÅVA	1	2024
TRAFIKVERKET FÖRBIFART STOCKHOLM SKEDE 3 1 SKÄRHÖLJEN 142 BPHSART, BILAR OCH TRÅG BETONTUNNEL, BUSSTRAMPER					
Konceptuell trafikplan för Skedeholmsbron SWECO WSP TYRENS					
A. WILHELM	709020200	FÖRSLAGSSKISS			
B. LINDAHL	709020200	UTGÅVA	1	2024	VER
C. SANDSTRÖM	298-04-38	PROJEKT	AT	1550	140 K 20 03
D. SANDSTRÖM	8446590	BYGGNAD	1	140 K 20 03	140 K 20 03



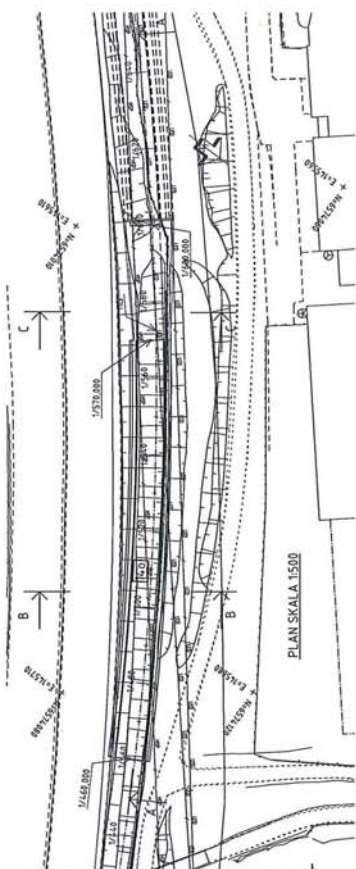
4	INLETT	2011-03-27	100 A. 19. 08	100 A. 19. 08	100 A. 19. 08
5	INLETT	2011-03-27	100 A. 19. 11	100 A. 19. 11	100 A. 19. 11
6	INLETT	2011-03-27	100 A. 19. 12	100 A. 19. 12	100 A. 19. 12
SYSTEMHANDLING					
TRAFIKVERKET					
FORBIFART STOCKHOLM					
I SKÄRHOLMEN					
60 BENSINART					
LANDSOPPSÄKTIONER					
VI SVENSKA					
SWECO WSP TYRENS					
Konceptuell Förbifart Stockholm					
VI SVENSKA					
SEKTION					
A. WÄNLINER	200902255	100 A. 19. 08	100 A. 19. 08	100 A. 19. 08	100 A. 19. 08
B. EMILIO	200902255	100 A. 19. 11	100 A. 19. 11	100 A. 19. 11	100 A. 19. 11
C. HANSEN	200902255	100 A. 19. 12	100 A. 19. 12	100 A. 19. 12	100 A. 19. 12
D. HANSEN	200902255	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03
E. HANSEN	200902255	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03
F. HANSEN	200902255	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03
G. HANSEN	200902255	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03
H. HANSEN	200902255	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03
I. HANSEN	200902255	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03
J. HANSEN	200902255	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03
K. HANSEN	200902255	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03
L. HANSEN	200902255	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03
M. HANSEN	200902255	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03
N. HANSEN	200902255	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03
O. HANSEN	200902255	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03
P. HANSEN	200902255	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03
Q. HANSEN	200902255	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03
R. HANSEN	200902255	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03
S. HANSEN	200902255	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03
T. HANSEN	200902255	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03
U. HANSEN	200902255	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03
V. HANSEN	200902255	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03
W. HANSEN	200902255	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03
X. HANSEN	200902255	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03
Y. HANSEN	200902255	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03
Z. HANSEN	200902255	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03	100 A. 19. 03

VF148900P (100)201-06-03144

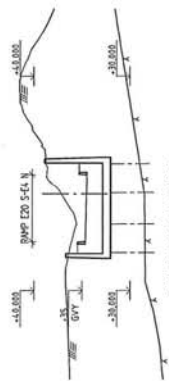
FÖRESKRIFTER
SE RITNING 114020A1



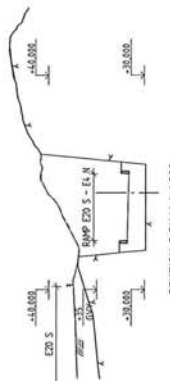
SEKTION A SKALA 1:500



PLAN SKALA 1:500



SEKTION B SKALA 1:200



SEKTION C SKALA 1:200

PLANSYSTEM SVARF 99 18 80
HÖJDSYSTEM RHG



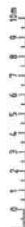
1 SKARHÖLLEN

SYSTEMHANDLING

FÖRBIFART STOCKHOLM
SKEDE 3
1 SKARHÖLLEN
TUNNEL I SVARF
PÅ N. E20 S - E4 N

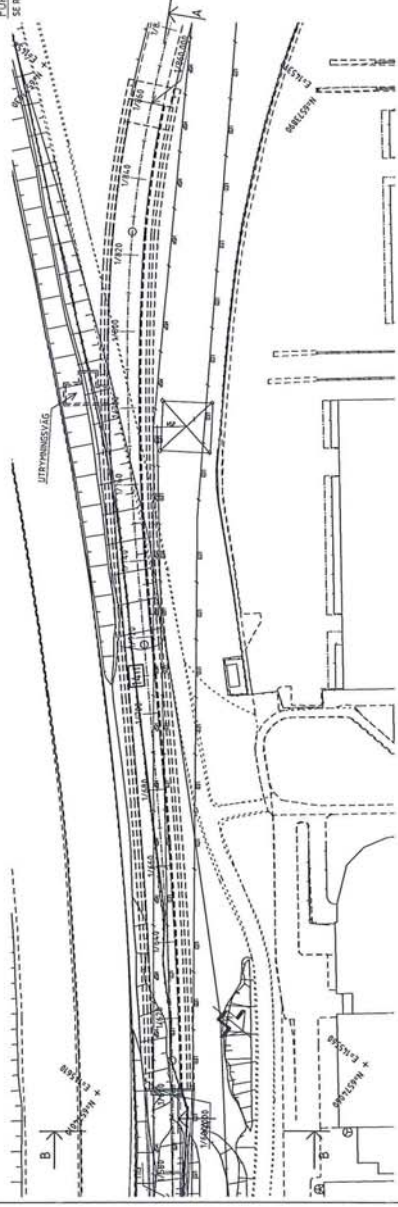
TRAFIKVERKET

Konsekutiv Planerings Stadsbyrå
SWECO WSP TYRRENS

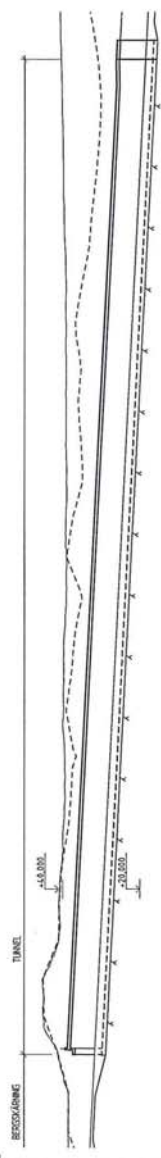


VST140200AP 11/14/2015 09:28:26

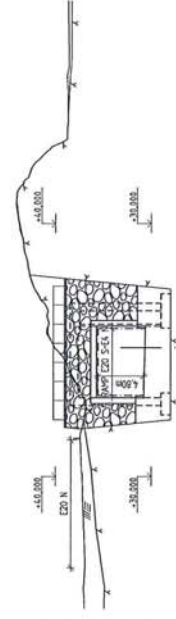
FÖRESKRIFTER
SE RITNING 140R2041



PLAN SKALA 1:500

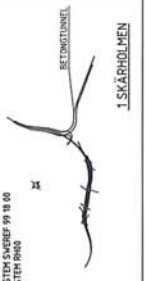


SEKTION A SKALA 1:500



SEKTION B SKALA 1:200

PLANSYSTEM SVARDEF 99 18 00
MÅLLSYSTEM RHO



1 SKÄRHÖLJEN

NO	ART	INNEHÅLLSOMRÅDE	SKALA	STATUS	REVISOR	REVISORSTÄMPEL
1	SYSTEMHANDLING	FÖRBIFART STOCKHOLM SKEDE 3 1 SKÄRHÖLJEN PÅ ARTSRÅP FRÅN E20 S MOT E4 BETONTUNNEL				
Konstruktiva Företag Stockholm WEGCO WPP TYRENS						
A. WILLNER	2019032005	FÖRSLAGSSKISS				
B. LINDAHL	18.08.2018	REVISOR				
C. JOHANSSON	2018-09-18	REVISOR				
D. JOHANSSON	2018-09-18	REVISOR				
E. JOHANSSON	2018-09-18	REVISOR				
F. JOHANSSON	2018-09-18	REVISOR				
G. JOHANSSON	2018-09-18	REVISOR				
H. JOHANSSON	2018-09-18	REVISOR				
I. JOHANSSON	2018-09-18	REVISOR				
J. JOHANSSON	2018-09-18	REVISOR				
K. JOHANSSON	2018-09-18	REVISOR				
L. JOHANSSON	2018-09-18	REVISOR				
M. JOHANSSON	2018-09-18	REVISOR				
N. JOHANSSON	2018-09-18	REVISOR				
O. JOHANSSON	2018-09-18	REVISOR				
P. JOHANSSON	2018-09-18	REVISOR				
Q. JOHANSSON	2018-09-18	REVISOR				
R. JOHANSSON	2018-09-18	REVISOR				
S. JOHANSSON	2018-09-18	REVISOR				
T. JOHANSSON	2018-09-18	REVISOR				
U. JOHANSSON	2018-09-18	REVISOR				
V. JOHANSSON	2018-09-18	REVISOR				
W. JOHANSSON	2018-09-18	REVISOR				
X. JOHANSSON	2018-09-18	REVISOR				
Y. JOHANSSON	2018-09-18	REVISOR				
Z. JOHANSSON	2018-09-18	REVISOR				

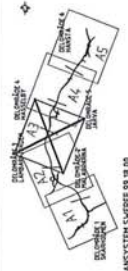
VTR469504E (1402) 2018-07-08:2339

FÖRESKRIFTER

BRUNNA, TUNNARNA OCH TRÄDET OMRINGAS OCH UTFÖRS ENLIGT SAMT TECKNAT PÅ FÖRSLAGSSKISSEN. FÖR GRUNDHÅLLANDE OCH GRUNDLÄGGNING SE TECKNAT PÅ GÖTTEKNIK DATERAD 2016-06-19.

HÄNVISNINGAR

- 4.41 TUNNEL SE RITNING 4.41K2001, 4.41K2002
- 4.42 TUNNEL SE RITNING 4.42K2001, 4.42K2002
- 4.43 TUNNEL SE RITNING 4.43K2001, 4.43K2002
- 4.44 TUNNEL SE RITNING 4.44K2001, 4.44K2002
- 4.45 TRÄG SE RITNING 4.45K2001, 4.45K2002
- 4.46 BRÖ SE RITNING 4.46K2001, 4.46K2002
- 4.47 BRÖ SE RITNING 4.47K2001, 4.47K2002
- 4.48 TRÄG SE RITNING 4.48K2001, 4.48K2002
- 4.49 BRÖ SE RITNING 4.49K2001, 4.49K2002
- 4.50 TRÄG SE RITNING 4.50K2001, 4.50K2002
- 4.51 BRÖ SE RITNING 4.51K2001, 4.51K2002



PLANSYSTEM SVARER 99 18 80
MIDUSTYPER BRÖ



KONNEKTION MOT BLAD A3
KONNEKTION MOT BLAD A2



1:4	1:5	1:6	1:7	1:8	1:9	1:10	1:11	1:12	1:13	1:14	1:15	1:16	1:17	1:18	1:19	1:20	1:21	1:22	1:23	1:24	1:25	1:26	1:27	1:28	1:29	1:30	1:31	1:32	1:33	1:34	1:35	1:36	1:37	1:38	1:39	1:40	1:41	1:42	1:43	1:44	1:45	1:46	1:47	1:48	1:49	1:50	1:51	1:52	1:53	1:54	1:55	1:56	1:57	1:58	1:59	1:60	1:61	1:62	1:63	1:64	1:65	1:66	1:67	1:68	1:69	1:70	1:71	1:72	1:73	1:74	1:75	1:76	1:77	1:78	1:79	1:80	1:81	1:82	1:83	1:84	1:85	1:86	1:87	1:88	1:89	1:90	1:91	1:92	1:93	1:94	1:95	1:96	1:97	1:98	1:99	1:100			
1:101	1:102	1:103	1:104	1:105	1:106	1:107	1:108	1:109	1:110	1:111	1:112	1:113	1:114	1:115	1:116	1:117	1:118	1:119	1:120	1:121	1:122	1:123	1:124	1:125	1:126	1:127	1:128	1:129	1:130	1:131	1:132	1:133	1:134	1:135	1:136	1:137	1:138	1:139	1:140	1:141	1:142	1:143	1:144	1:145	1:146	1:147	1:148	1:149	1:150	1:151	1:152	1:153	1:154	1:155	1:156	1:157	1:158	1:159	1:160	1:161	1:162	1:163	1:164	1:165	1:166	1:167	1:168	1:169	1:170	1:171	1:172	1:173	1:174	1:175	1:176	1:177	1:178	1:179	1:180	1:181	1:182	1:183	1:184	1:185	1:186	1:187	1:188	1:189	1:190	1:191	1:192	1:193	1:194	1:195	1:196	1:197	1:198	1:199	1:200

SYSTEMHANDLING

TRAFIKVERKET

FÖRBIFART STOCKHOLM

U. HASSELBY

4.48 (TRÄG), 4.49 (BRÖ) OCH TRÄG

STATIONSPLAN

04 10 000 - 23 000

Monarkiet Projekt Stockholm
SVECO PÅP TVEDE

FÖRSLAGSSKISS

STATIONSPLAN

STOCKHOLM 2016-06-28

U. SANDERLÄSE

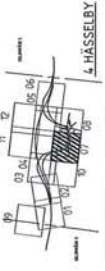
844.8590 4.40 K 20 A3

VTR485904P (1887)2011-06-26-5101



SYMBOLER	BESKRIVNING
—	GRÄNS FÖR SYSTEMHANDLING
—	BEFINTLIG RIVÅTGÄRVA
—	NY RIVÅTGÄRVA
—	SLÄNT
—	BEFINTLIG VEGETATION
—	NY VEGETATION
—	STÖDVÄR
—	BARRIÄRELEMENT
—	RÖKGASBARRIÄR
—	BARRIÄRELEMENT TYP NORDBORTSLIEDEN
—	BULLESKYDD PÅ MARK
—	BULLESKYDD PÅ BROVÄSTÖDUR
—	BRANDSKYDDSKÄRN
—	TRAPPA, TRAPPVÄG
—	BEFINTLIG TRÄD
—	NYTT TRÄD
—	SEKTIONSHÄRNING

HÄNVISNING
 Se PA VÅGARTEKTUR för ytskikt och övrig info.
 PLANSYSTEM SVARF 99 18 00
 HÖJDSYSTEM RHO



SYSTEMHANDLING	
1	PLAN 1
2	PLAN 2
3	PLAN 3
4	PLAN 4
5	PLAN 5
6	PLAN 6
7	PLAN 7
8	PLAN 8
9	PLAN 9
10	PLAN 10
11	PLAN 11
12	PLAN 12
13	PLAN 13
14	PLAN 14
15	PLAN 15
16	PLAN 16
17	PLAN 17
18	PLAN 18
19	PLAN 19
20	PLAN 20
21	PLAN 21
22	PLAN 22
23	PLAN 23
24	PLAN 24
25	PLAN 25
26	PLAN 26
27	PLAN 27
28	PLAN 28
29	PLAN 29
30	PLAN 30
31	PLAN 31
32	PLAN 32
33	PLAN 33
34	PLAN 34
35	PLAN 35
36	PLAN 36
37	PLAN 37
38	PLAN 38
39	PLAN 39
40	PLAN 40
41	PLAN 41
42	PLAN 42
43	PLAN 43
44	PLAN 44
45	PLAN 45
46	PLAN 46
47	PLAN 47
48	PLAN 48
49	PLAN 49
50	PLAN 50

FORBIFART STOCKHOLM
SKEDE 3
L. HASSELBY
 408 UTEGENSART

TRAFIKVERKET
 Håkan Eriksson, Trafikverket

Landskapsplan
 BERGSLASSVÄGEN

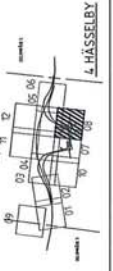
PLAN
 A. WILNER
 2020022015
 P. ERIKSSON
 2019-03-28
 C. HEDGÅRD

AT 13050
 844.6590 4.00 A 19 07



SYMBOLER	BESKRIVNING
[Symbol]	GÅNGS FÖR SYSTEMHANDLING
[Symbol]	BEFINTLIG VÄGKURVA
[Symbol]	NY VÄGKURVA
[Symbol]	SLÄKT
[Symbol]	BEREKNING
[Symbol]	BEFINTLIG VEGETATION
[Symbol]	NY VEGETATION
[Symbol]	STÖPMUR
[Symbol]	BÄRGRELEMT
[Symbol]	RÖVGASBÄRBJÄR
[Symbol]	BÄRGRELEMT TYP NORRORTSLEDEN
[Symbol]	BULLERSKYDD PÅ MARK
[Symbol]	BULLERSKYDD PÅ BRO/STÖPMUR
[Symbol]	BRANDSKYDDSSÄREN
[Symbol]	TRAPPA, TRAPPVÄG
[Symbol]	BEFINTLIG TRAD
[Symbol]	NYTT TRAD
[Symbol]	SEKTIONSHÄRTERING

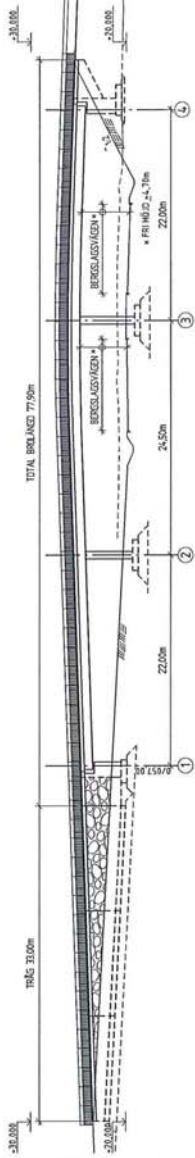
HÄNVISNING
 Se PM VÄGARTEKTUR för ytsikt och övrig info.
 PLANSYSTEM SVAR 98 18 88
 HÅLLSYSTEMRÖR



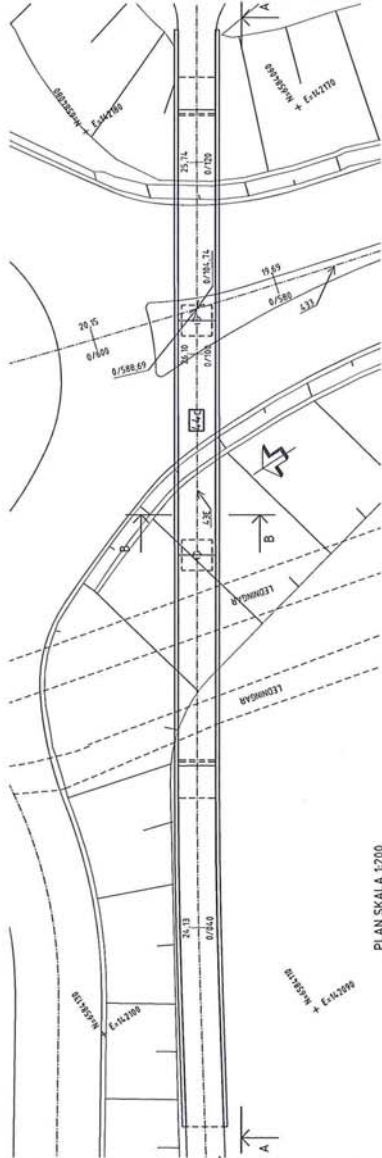
NO	ÄNDRA	ÄNDRINGEN	ÄNDRINGSORSAK	ÄNDRINGSRETT	ÄNDRINGSDATUM
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					
16					
17					
18					
19					
20					
21					
22					
23					
24					
25					
26					
27					
28					
29					
30					
31					
32					
33					
34					
35					
36					
37					
38					
39					
40					
41					
42					
43					
44					
45					
46					
47					
48					
49					
50					
51					
52					
53					
54					
55					
56					
57					
58					
59					
60					
61					
62					
63					
64					
65					
66					
67					
68					
69					
70					
71					
72					
73					
74					
75					
76					
77					
78					
79					
80					
81					
82					
83					
84					
85					
86					
87					
88					
89					
90					
91					
92					
93					
94					
95					
96					
97					
98					
99					
100					

VF146592AP 1989/201-06-35110

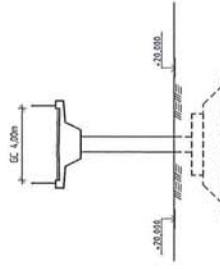
FÖRESKRIFTER
SE BILNING 110225A3



ELEVATION A SKALA 1:200

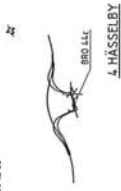


PLAN SKALA 1:200



SEKTION B SKALA 1:100

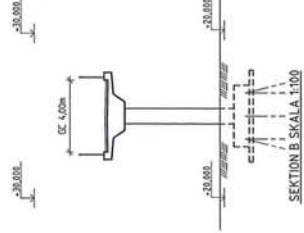
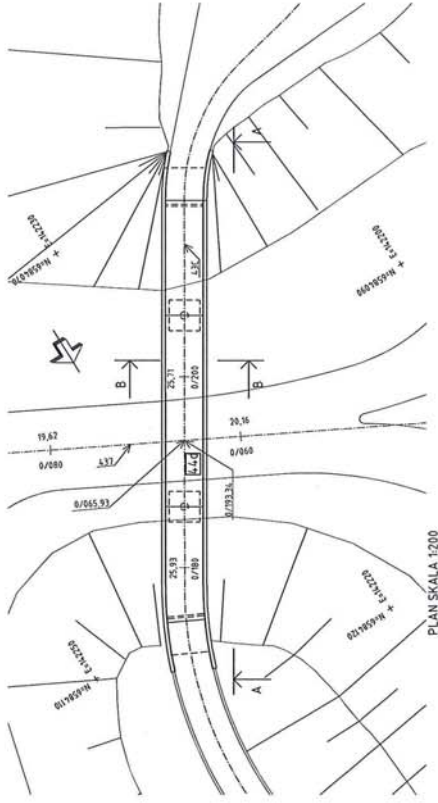
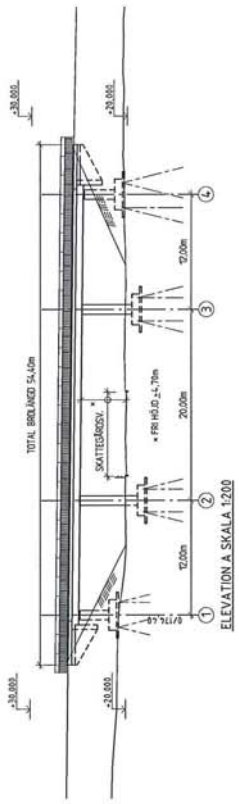
PLANSYSTEM SVENSK 99 18 80
HÖJDSYSTEM RH00



L. HASSELBY

SYSTEMHANDLING		ÅRS	NUMMER	STATUS	INOMRÅDE
FÖRBIFART STOCKHOLM SKEDE 3 L. HASSELBY L.C. (C-80) ÖVER BEROGLASVÄGEN (C-80)					
Konsultent Företag Stockholm SWECO WSP TYRHEIM					
A. WILANDER	200602250				
B. SANDGREN	20060410				
C. SANDGREN	20060410				
FÖRSLAGSSKISS		PROJEKT	ÅR		
84.4.6590		L.C. K. 20.01			

VST148560P 1342 2010-01-08 2254



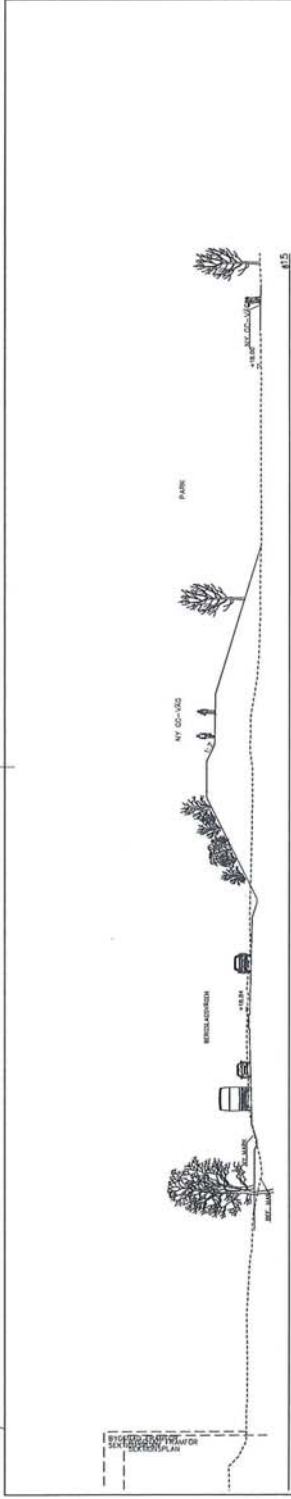
PLANSYSTEM SVARF 99 18 90
 HÖJDSYSTEM RND



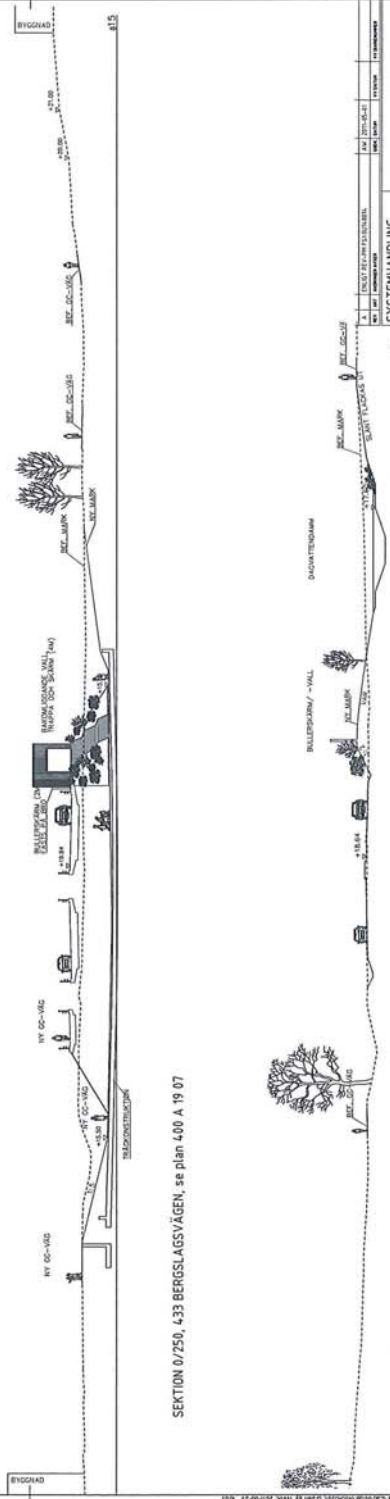
SYSTEMHANDLING		ÄMNE	PROJEKT	UTARBETAD AV
FÖREBIFART STOCKHOLM SKEDE 3 HÄSSLEBY		TRAFIKVERKET		
Konsultent Fördina Stockholm SWECO WSP TYRENS		DC-880	FÖRSLAGSSKISS	
A. WILNER	ZERNERZBERG	PROJEKTANT	UTARBETAD AV	UTARBETAD AV
B. LINDBÄCK	H. BÄRTU	PROJEKTANT	UTARBETAD AV	UTARBETAD AV
STOCKHOLM	2019-08-30	84.4.8590	4.40.K.20.01	
13.04.2019				

VER 689906 1342 2019-08-29 55

1. TYPVÄRDNINGEN ÄR HÖJDSYSTEM RND 2018-9-8-11 AV ÅR 2018



SEKTION 0/300, 433 BERGSLAGSVÄGEN, se plan 400 A 19 08



SEKTION 0/250, 433 BERGSLAGSVÄGEN, se plan 400 A 19 07



SEKTION 0/100, 433 BERGSLAGSVÄGEN, se plan 400 A 19 07

NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
1	2	3	4	5	6	7	8	9

SYSTEMHANDLING

TRAFIKVERKET

FORBIFART STOCKHOLM
SKEDE 3
4, HASSELBY
433 GÖTENSART

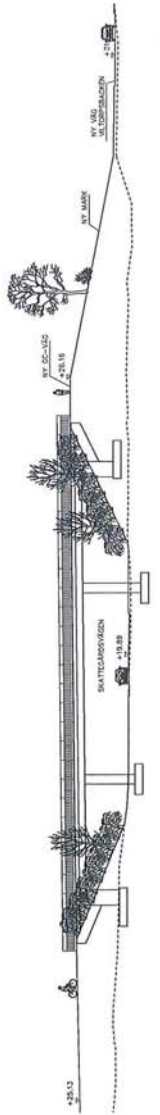
Kommunikation Stockholm
SWECO WSP TYRENS

LANDSKAPSKONTORER
BYGGBADEN ÖFVERFÖR OCH SÄKERHETEN FÖR SÄKERHETEN FÖR SÄKERHETEN

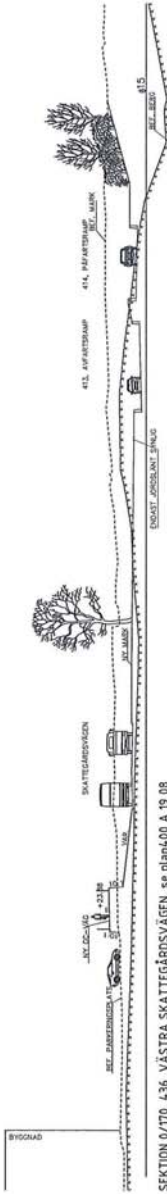
SEKTION

A. MÅLVER	20060205-6	AT	1750
A. GÖTTAFSSON	20060205-6	AT	1750
B. GÖTTAFSSON	20060205-6	AT	1750
C. HÖGSTRÅL	20060205-6	AT	1750
	8446590	4 00 A 02 01	A

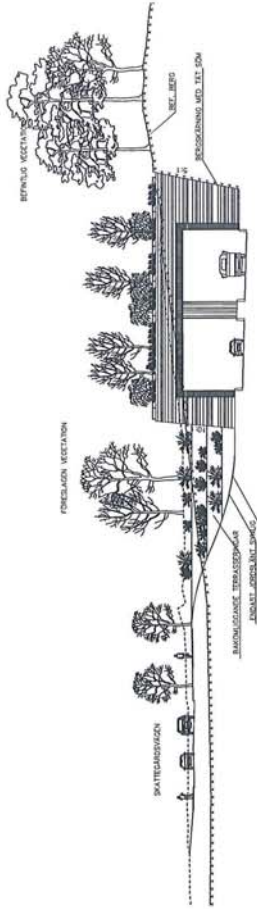
VST46990AP (1908)201-06-35177



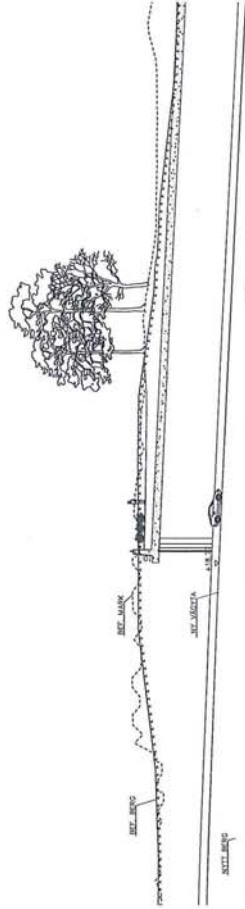
SEKTION 0/065, 437 SKATTEDÄRSVÄGEN, se plan 400 A 19 08



SEKTION 0/070, 436 VÄSTRA SKATTEDÄRSVÄGEN, se plan 400 A 19 08



SEKTION 0/092,5, 436 VÄSTRA SKATTEDÄRSVÄGEN, se plan 400 A 19 08



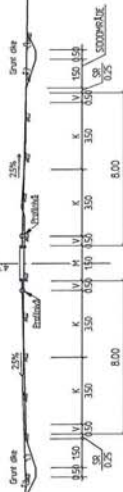
SEKTION 0/070-0/760, 414 RAMP, se plan 400 A 19 08

NO	SYSTEMHANDLING	NO	NO	NO	NO	NO
1	SYSTEMHANDLING	2	1	1	1	1
2	TRAFIKVERKET	3	1	1	1	1
3	TRAFIKVERKET	4	1	1	1	1
4	TRAFIKVERKET	5	1	1	1	1
5	TRAFIKVERKET	6	1	1	1	1
6	TRAFIKVERKET	7	1	1	1	1
7	TRAFIKVERKET	8	1	1	1	1
8	TRAFIKVERKET	9	1	1	1	1
9	TRAFIKVERKET	10	1	1	1	1
10	TRAFIKVERKET	11	1	1	1	1
11	TRAFIKVERKET	12	1	1	1	1
12	TRAFIKVERKET	13	1	1	1	1
13	TRAFIKVERKET	14	1	1	1	1
14	TRAFIKVERKET	15	1	1	1	1
15	TRAFIKVERKET	16	1	1	1	1
16	TRAFIKVERKET	17	1	1	1	1
17	TRAFIKVERKET	18	1	1	1	1
18	TRAFIKVERKET	19	1	1	1	1
19	TRAFIKVERKET	20	1	1	1	1
20	TRAFIKVERKET	21	1	1	1	1
21	TRAFIKVERKET	22	1	1	1	1
22	TRAFIKVERKET	23	1	1	1	1
23	TRAFIKVERKET	24	1	1	1	1
24	TRAFIKVERKET	25	1	1	1	1
25	TRAFIKVERKET	26	1	1	1	1
26	TRAFIKVERKET	27	1	1	1	1
27	TRAFIKVERKET	28	1	1	1	1
28	TRAFIKVERKET	29	1	1	1	1
29	TRAFIKVERKET	30	1	1	1	1
30	TRAFIKVERKET	31	1	1	1	1
31	TRAFIKVERKET	32	1	1	1	1
32	TRAFIKVERKET	33	1	1	1	1
33	TRAFIKVERKET	34	1	1	1	1
34	TRAFIKVERKET	35	1	1	1	1
35	TRAFIKVERKET	36	1	1	1	1
36	TRAFIKVERKET	37	1	1	1	1
37	TRAFIKVERKET	38	1	1	1	1
38	TRAFIKVERKET	39	1	1	1	1
39	TRAFIKVERKET	40	1	1	1	1
40	TRAFIKVERKET	41	1	1	1	1
41	TRAFIKVERKET	42	1	1	1	1
42	TRAFIKVERKET	43	1	1	1	1
43	TRAFIKVERKET	44	1	1	1	1
44	TRAFIKVERKET	45	1	1	1	1
45	TRAFIKVERKET	46	1	1	1	1
46	TRAFIKVERKET	47	1	1	1	1
47	TRAFIKVERKET	48	1	1	1	1
48	TRAFIKVERKET	49	1	1	1	1
49	TRAFIKVERKET	50	1	1	1	1
50	TRAFIKVERKET	51	1	1	1	1
51	TRAFIKVERKET	52	1	1	1	1
52	TRAFIKVERKET	53	1	1	1	1
53	TRAFIKVERKET	54	1	1	1	1
54	TRAFIKVERKET	55	1	1	1	1
55	TRAFIKVERKET	56	1	1	1	1
56	TRAFIKVERKET	57	1	1	1	1
57	TRAFIKVERKET	58	1	1	1	1
58	TRAFIKVERKET	59	1	1	1	1
59	TRAFIKVERKET	60	1	1	1	1
60	TRAFIKVERKET	61	1	1	1	1
61	TRAFIKVERKET	62	1	1	1	1
62	TRAFIKVERKET	63	1	1	1	1
63	TRAFIKVERKET	64	1	1	1	1
64	TRAFIKVERKET	65	1	1	1	1
65	TRAFIKVERKET	66	1	1	1	1
66	TRAFIKVERKET	67	1	1	1	1
67	TRAFIKVERKET	68	1	1	1	1
68	TRAFIKVERKET	69	1	1	1	1
69	TRAFIKVERKET	70	1	1	1	1
70	TRAFIKVERKET	71	1	1	1	1
71	TRAFIKVERKET	72	1	1	1	1
72	TRAFIKVERKET	73	1	1	1	1
73	TRAFIKVERKET	74	1	1	1	1
74	TRAFIKVERKET	75	1	1	1	1
75	TRAFIKVERKET	76	1	1	1	1
76	TRAFIKVERKET	77	1	1	1	1
77	TRAFIKVERKET	78	1	1	1	1
78	TRAFIKVERKET	79	1	1	1	1
79	TRAFIKVERKET	80	1	1	1	1
80	TRAFIKVERKET	81	1	1	1	1
81	TRAFIKVERKET	82	1	1	1	1
82	TRAFIKVERKET	83	1	1	1	1
83	TRAFIKVERKET	84	1	1	1	1
84	TRAFIKVERKET	85	1	1	1	1
85	TRAFIKVERKET	86	1	1	1	1
86	TRAFIKVERKET	87	1	1	1	1
87	TRAFIKVERKET	88	1	1	1	1
88	TRAFIKVERKET	89	1	1	1	1
89	TRAFIKVERKET	90	1	1	1	1
90	TRAFIKVERKET	91	1	1	1	1
91	TRAFIKVERKET	92	1	1	1	1
92	TRAFIKVERKET	93	1	1	1	1
93	TRAFIKVERKET	94	1	1	1	1
94	TRAFIKVERKET	95	1	1	1	1
95	TRAFIKVERKET	96	1	1	1	1
96	TRAFIKVERKET	97	1	1	1	1
97	TRAFIKVERKET	98	1	1	1	1
98	TRAFIKVERKET	99	1	1	1	1
99	TRAFIKVERKET	100	1	1	1	1

VERKEBUD 1000 201-08-303176

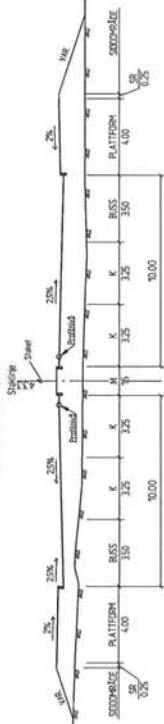
BERGSLAGSVÄGEN

Södra delen av Bergslagsvägen
Skarpsjö



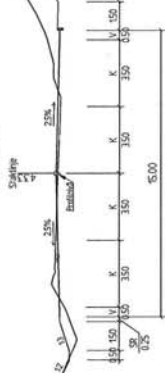
BERGSLAGSVÄGEN

Sektion med buskblåst



BERGSLAGSVÄGEN

Norra delen av Bergslagsvägen
Skarpsjö



SKATTEGÅRDSVÄGEN

Västra sidan utan påfåra
Skarpsjö



SKATTEGÅRDSVÄGEN

Västra sidan med påfåra
Skarpsjö



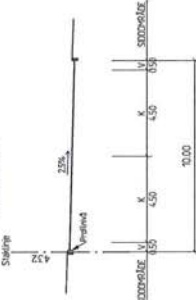
CIRKULATIONSPLATS

Johanneberg



CIRKULATIONSPLATS

Skattegårdsvägen



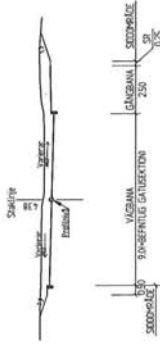
SKATTEGÅRDSVÄGEN

Östra sidan, buskblåst

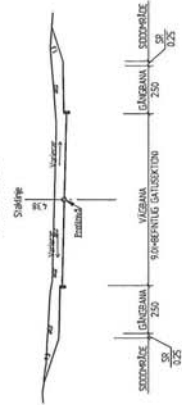


SYSTEMHANDLING		1001	1002	1003	1004	1005	1006	1007	1008	1009	1010
FORBIFART STOCKHOLM											
TRAFIKVERKET											
Konsultskapat Skatteholm											
SWECO WSP TYRENS											
VARITTFÖRHÅLLNING											
LÖSLAGATOR											
TYPSEKTION											
A. WILHELM											
M. PERSSON											
E. RINDELIN											
S. STENBERG											
M. STENBERG											
A. T. 1300											
84.4.8590											
4.00 T 04.01											
A											

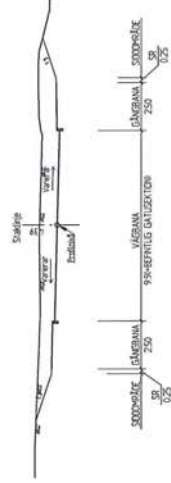
VINSTAGATAN



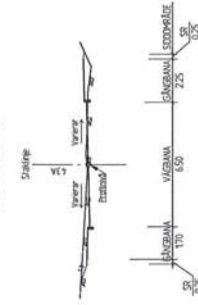
VINSTAGATAN



SIKTGATAN



VILTORPSÄCKEN

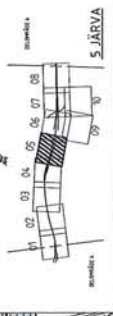


SYSTEMHANDLING	FORBIFART STOCKHOLM
TRAFIKVERKET	L. HASSELBY 408 GÖTTESBART
Konstruktör	VALDTJÖRNING LÖVALGATOR
SWECO WPP TYREÅS	
A. WILHELM	2019032005
WPP TYREÅS	2019-03-19
1700000001	4. 00. T. 04. 02
1. 0. 0. 0.	



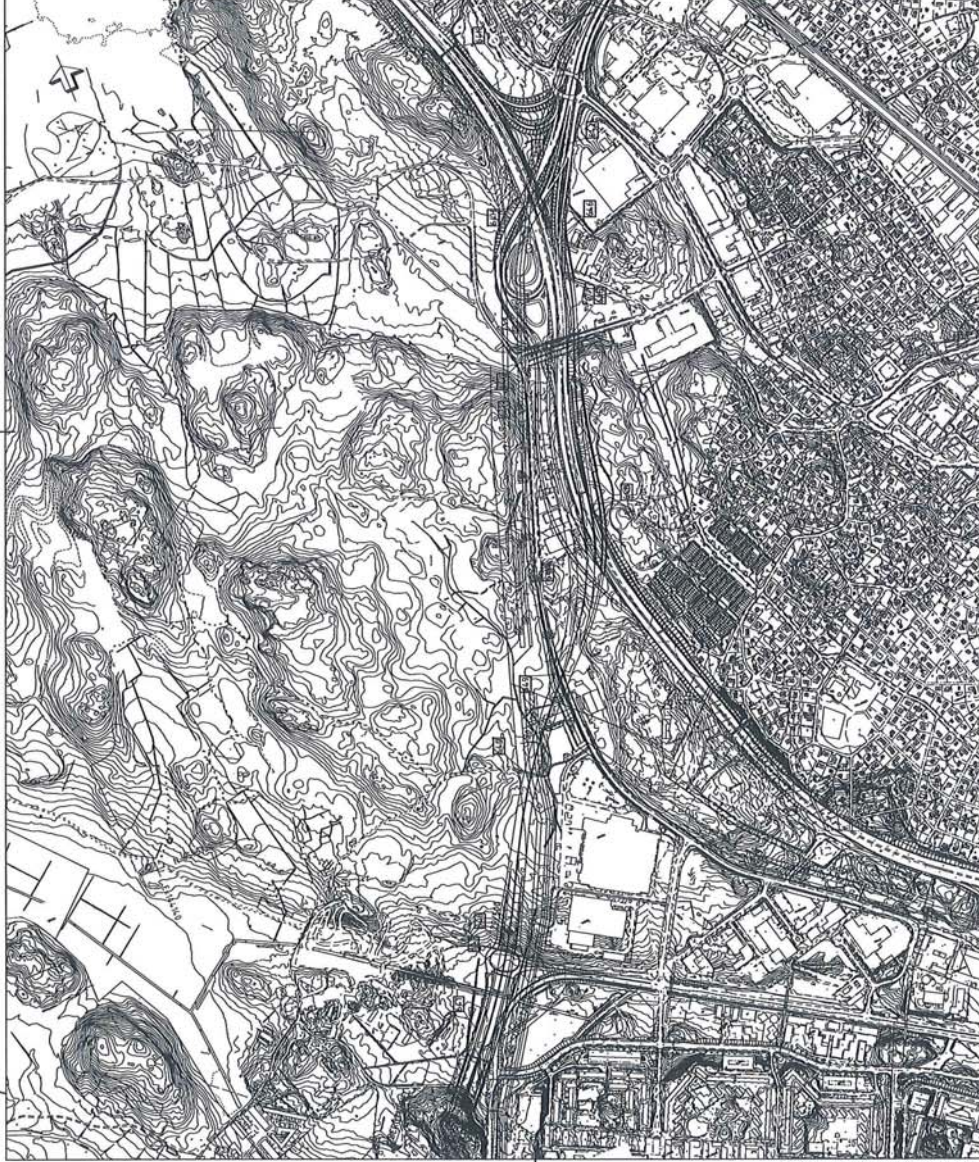
SYMBOLER	BESKRIVNING
—	GRÄNS FÖR SYSTEMHANDLING
—	BEFINTLIG NIVÅRÄRVA
—	NY NIVÅRÄRVA
—	SLÄNT
—	BESIGGÄNING
—	BEFINTLIG VEGETATION
—	NY VEGETATION
—	STÖDUR
—	BARRIÄRELEMENT
—	RÖKGAFFELRÄR
—	BARRIÄRELEMENT TYP NORRÖPSTOLEN
—	BULLESKYDD PÅ MARK
—	BULLESKYDD PÅ BROSTÖDUR
—	BRANSKYDDSKÄRM
—	TRAPPA, TRAPPVÄG
—	BEFINTLIG TRAD
—	NYTT TRAD
—	SEKTIONSMÄRKNING

HÄNVISNING
 Se PM VÄGARTEKNIKUR för yttre och övrig info.
 PLANSYSTEM SKRIFV 99 18 80
 NUDSYSTEMRING



SYSTEMHANDLING	
1	PROJEKT PLAN
2	PROJEKT PLAN
3	PROJEKT PLAN
4	PROJEKT PLAN
5	PROJEKT PLAN
6	PROJEKT PLAN
7	PROJEKT PLAN
8	PROJEKT PLAN
9	PROJEKT PLAN
10	PROJEKT PLAN
11	PROJEKT PLAN
12	PROJEKT PLAN
13	PROJEKT PLAN
14	PROJEKT PLAN
15	PROJEKT PLAN
16	PROJEKT PLAN
17	PROJEKT PLAN
18	PROJEKT PLAN
19	PROJEKT PLAN
20	PROJEKT PLAN
21	PROJEKT PLAN
22	PROJEKT PLAN
23	PROJEKT PLAN
24	PROJEKT PLAN
25	PROJEKT PLAN
26	PROJEKT PLAN
27	PROJEKT PLAN
28	PROJEKT PLAN
29	PROJEKT PLAN
30	PROJEKT PLAN
31	PROJEKT PLAN
32	PROJEKT PLAN
33	PROJEKT PLAN
34	PROJEKT PLAN
35	PROJEKT PLAN
36	PROJEKT PLAN
37	PROJEKT PLAN
38	PROJEKT PLAN
39	PROJEKT PLAN
40	PROJEKT PLAN
41	PROJEKT PLAN
42	PROJEKT PLAN
43	PROJEKT PLAN
44	PROJEKT PLAN
45	PROJEKT PLAN
46	PROJEKT PLAN
47	PROJEKT PLAN
48	PROJEKT PLAN
49	PROJEKT PLAN
50	PROJEKT PLAN
51	PROJEKT PLAN
52	PROJEKT PLAN
53	PROJEKT PLAN
54	PROJEKT PLAN
55	PROJEKT PLAN
56	PROJEKT PLAN
57	PROJEKT PLAN
58	PROJEKT PLAN
59	PROJEKT PLAN
60	PROJEKT PLAN
61	PROJEKT PLAN
62	PROJEKT PLAN
63	PROJEKT PLAN
64	PROJEKT PLAN
65	PROJEKT PLAN
66	PROJEKT PLAN
67	PROJEKT PLAN
68	PROJEKT PLAN
69	PROJEKT PLAN
70	PROJEKT PLAN
71	PROJEKT PLAN
72	PROJEKT PLAN
73	PROJEKT PLAN
74	PROJEKT PLAN
75	PROJEKT PLAN
76	PROJEKT PLAN
77	PROJEKT PLAN
78	PROJEKT PLAN
79	PROJEKT PLAN
80	PROJEKT PLAN
81	PROJEKT PLAN
82	PROJEKT PLAN
83	PROJEKT PLAN
84	PROJEKT PLAN
85	PROJEKT PLAN
86	PROJEKT PLAN
87	PROJEKT PLAN
88	PROJEKT PLAN
89	PROJEKT PLAN
90	PROJEKT PLAN
91	PROJEKT PLAN
92	PROJEKT PLAN
93	PROJEKT PLAN
94	PROJEKT PLAN
95	PROJEKT PLAN
96	PROJEKT PLAN
97	PROJEKT PLAN
98	PROJEKT PLAN
99	PROJEKT PLAN
100	PROJEKT PLAN

VF146890P 100612011-06-30-9192

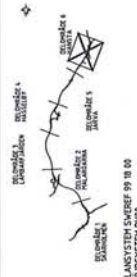


FÖRESKRIFTER

BRÄNNING, TRÄSK, BÄN, OCH TRÄSKT ÖMSÖMORAS OCH TRÄSKS ENLIGT TR. 10:1 I 19:1 PÅB. 2009:271, TUNNEN 54, 1 VY PÅB. 2004:111 SAFT TRÄSKET PÅ 67 ÖMSÖMORAS DAT. TRÄSK 2010:46-50. ÖMSÖMORAS DAT. TRÄSK 2010:46-50. ÖMSÖMORAS DAT. TRÄSK 2010:46-50. ÖMSÖMORAS DAT. TRÄSK 2010:46-50.

HÄNVISNINGAR

- 641 TUNNEL/TRÄSK SE RITNINGAR
- 642 STÖDMURAR SE RITNING
- 643 BRÖD SE RITNING
- 644 BRÖD SE RITNING
- 645 BRÖD SE RITNING
- 646 BRÖD SE RITNING
- 647 BRÖD SE RITNING
- 648 BRÖD SE RITNING
- 649 BRÖD SE RITNING
- 650 BRÖD SE RITNING
- 651 BRÖD SE RITNING
- 652 BRÖD SE RITNING
- 653 BRÖD SE RITNING
- 654 BRÖD SE RITNING
- 655 BRÖD SE RITNING
- 656 BRÖD SE RITNING
- 657 BRÖD SE RITNING
- 658 BRÖD SE RITNING
- 659 BRÖD SE RITNING
- 660 BRÖD SE RITNING
- 661 BRÖD SE RITNING
- 662 BRÖD SE RITNING
- 663 BRÖD SE RITNING
- 664 BRÖD SE RITNING
- 665 BRÖD SE RITNING
- 666 BRÖD SE RITNING
- 667 BRÖD SE RITNING
- 668 BRÖD SE RITNING
- 669 BRÖD SE RITNING
- 670 BRÖD SE RITNING
- 671 BRÖD SE RITNING
- 672 BRÖD SE RITNING
- 673 BRÖD SE RITNING
- 674 BRÖD SE RITNING
- 675 BRÖD SE RITNING
- 676 BRÖD SE RITNING
- 677 BRÖD SE RITNING
- 678 BRÖD SE RITNING
- 679 BRÖD SE RITNING
- 680 BRÖD SE RITNING
- 681 BRÖD SE RITNING
- 682 BRÖD SE RITNING
- 683 BRÖD SE RITNING
- 684 BRÖD SE RITNING
- 685 BRÖD SE RITNING
- 686 BRÖD SE RITNING
- 687 BRÖD SE RITNING
- 688 BRÖD SE RITNING
- 689 BRÖD SE RITNING
- 690 BRÖD SE RITNING
- 691 BRÖD SE RITNING
- 692 BRÖD SE RITNING
- 693 BRÖD SE RITNING
- 694 BRÖD SE RITNING
- 695 BRÖD SE RITNING
- 696 BRÖD SE RITNING
- 697 BRÖD SE RITNING
- 698 BRÖD SE RITNING
- 699 BRÖD SE RITNING
- 700 BRÖD SE RITNING



PLANSYSTEM SKEDER 98 10 00
HÖJDSYSTEM BRÖD

SYSTEMHANDLING

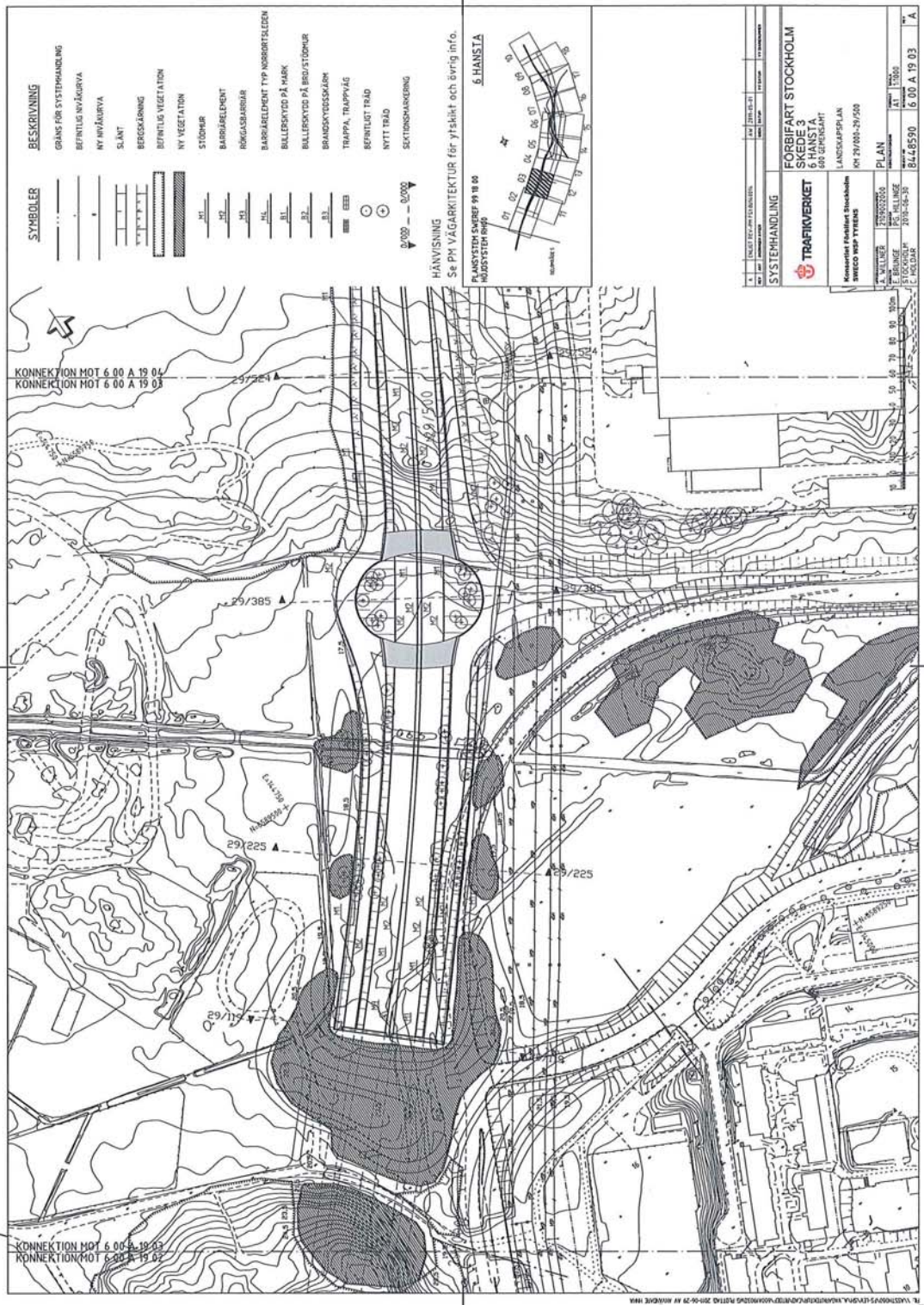
FORBIFART STOCKHOLM
SKEDE 3
6 HANSTA
644 UTEBYGGLÄTT, BRÖDAR OCH TRÄG
SÄMNSTÄLLNING

ÅR	UTGÅVA	ÄNDRA	ÄNDRING
2010	1		

FÖRSLAGSSKISS

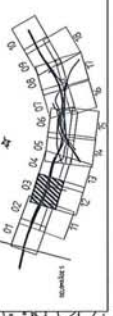
A. MÄLLNER	2010/02/25	1	13559
P. E. S. S. S. S.	2010/05/20	1	8448590
S. S. S. S. S.	2010/05/20	1	6 10 K 20 01

VERIFIKATIONSPÅS (1342) 2010/05/08/2072



SYMBOLER	BESKRIVNING
---	GRÄNS FÖR SYSTEMHANDLING
---	BEFINTLIG NYÅRSGRÄVA
---	NY NYÅRSGRÄVA
---	SLÄNT
---	BEGRENSNING
---	BEFINTLIG VEGETATION
---	NY VEGETATION
---	STÖDUR
---	BARRJÄLLEDMÖT
---	HÖGSKARBARÄR
---	BARRJÄLLEDMÖT TYP NORDBORTLEDEN
---	BULLERSKYDD PÅ MARK
---	BULLERSKYDD PÅ BRO/STÖDUR
---	BRANDSKYDDSSKÄRM
---	TRAPPA, TRAPPVÄG
---	BEFINTLIG TRÄD
---	NYTT TRÄD
---	SEKTIONSHÄNDERING

HÄNVISNING
 Se PN VÄGARTEKTUR för ytiskt och väring info.
 PLANSYSTEM SVARF 98 18 80
 HÖJDSYSTEM BHM



SYSTEMHANDLING	DATE	BYGGNAD	BYGGNAD
1	2018-03-23	2018-03-23	2018-03-23
2	2018-03-23	2018-03-23	2018-03-23
3	2018-03-23	2018-03-23	2018-03-23
4	2018-03-23	2018-03-23	2018-03-23
5	2018-03-23	2018-03-23	2018-03-23
6	2018-03-23	2018-03-23	2018-03-23
7	2018-03-23	2018-03-23	2018-03-23
8	2018-03-23	2018-03-23	2018-03-23
9	2018-03-23	2018-03-23	2018-03-23
10	2018-03-23	2018-03-23	2018-03-23

SYSTEMHANDLING		FORBIFART STOCKHOLM
TRAFIKVERKET		SKEDE 3
Konsultförskott Stockholm		6 HANSTA
WEGO WSP TYRENS		800 GÅRSGÅRT
A. WÄLNER		LANDSKAPSPLAN
B. BRÄNNE		01 91760-37/500
C. HEDDIN		PLAN
D. HEDDIN		2018-03-23
E. HEDDIN		AT 13005
F. HEDDIN		844,6590
G. HEDDIN		6.00 A 19.03
H. HEDDIN		1 A
I. HEDDIN		
J. HEDDIN		

VEF 465904P (1808) 2011-05-30-2022

Tidplan

