

Avtal om finansiering och samverkan för utbyggnaden av Tvärbana Norr Kistagrenen inom Stockholms stad

Bilagor

- Bilaga 1. Planerad sträckning
- Bilaga 2. Typritning och beskrivning Solvalla
- Bilaga 3. Typritning och beskrivning Kistagången och Torshamnsgatan
- Bilaga 4. Typritning och beskrivning Kista-Helenelund

1 Parter

AB Storstockholms Lokaltrafik, org. nr. 556013-0683 ("SL"), genom trafiknämnden inom Stockholms läns landsting

och

Stockholms stad org. nr. 212000-0142 ("Staden"), genom dess exploateringsnämnd och trafiknämnd

2 Bakgrund

SL har i samråd med Staden, Sundbybergs stad och Sollentuna kommun genomfört en förstudie, färdigställd 2010, för att finna en sträckning för Tvärbana Norr Kistagren, från Ulvsunda industriområde till Helenelund ("Kistagrenen").

Frågan om genomförande- och anskaffningsbeslut för Tvärbana Norr Kistagrenen togs upp i Stockholms läns landstings trafiknämnd 2014-05-13. Trafiknämnden beslutade (§ 104/2014-05-13) att återremittera ärendet för att se över kostnader, stadsbild och barriäreffekter. Därefter har trafikförvaltningen fördjupat förstudien, daterad 16 juni 2011, som underlag för det genomförandebeslut trafiknämnden planerar att fatta.

3 Omfattning och syfte

Detta avtal omfattar utbyggnaden av Kistagrenen där Trafikanläggningen och Direkta följdkonsekvenser av Trafikanläggningen ingår. Trafikanläggningens preliminära läge framgår av bilaga 1 och kommer slutligt att definieras inom ramen för det kommande detaljplanearbetet. En alternativ sträcka mellan Ärvinge och Kista centrum utreds.

Avtalet syftar till att precisera Stadens medfinansiering av Kistagrenen, enligt tidigare avtal, samt att reglera kostnader för standardhöjningar vid återställningsarbeten. Vidare regleras vissa åtaganden för bl.a. projektering och markupplåtelse.

Parternas gemensamma målsättning är att åstadkomma en effektiv och attraktiv spårväg som kan byggas och trafikeras kostnadseffektivt och tidsoptimerat. Vidare är målsättningen att utbyggnaden ska ta hänsyn till pågående och kommande stadsutveckling samt bidra till ett attraktivt stadsrum.

signaturer

4 Definitioner

Trafikanläggningen	Spårvägen med kraftförsörjning, signalanläggning, teknikbyggnader samt avvattningsanordningar som betjänar spårvägen. I Trafikanläggningen ingår även hållplatser med möblering, utrustning och anslutande ramper och trappor.
Direkta följdkonsekvenser av Trafikanläggningen	Återställningsarbeten på Stadens mark och anläggningar som krävs på grund av Trafikanläggningens genomförande.
Projektet	Projektet innefattar utbyggnaden av Kistagrenen där Trafikanläggningen och Direkta följdkonsekvenser av Trafikanläggningen ingår.

5 Förutsättningar för parternas samverkan

5.1 Organisation

SL ansvarar för projektering, upphandling och genomförande av Projektet samt för erforderlig organisation för Projektets genomförande. SL ansvarar även för samtliga myndighetskontakter och tillstånd med anledning av Projektet. Staden ansvarar för att bemanna med tillräckliga resurser för sina åtaganden i Projektet.

Parterna har en gemensam styrgrupp med ansvar för att främja god samverkan och framdrift av Projektet. Parternas fortsatta samverkan i genomförandeskedet regleras i kommande genomförandeavtal.

5.2 Tidplan

Parterna har en gemensam målsättning att möjliggöra byggstart av Projektet under 2016 samt trafikstart 2021.

SL upprättar i samarbete med Staden tidplan för Projektet. Parterna ska hålla varandra informerade om omständigheter som kan komma att påverka tidplanen.

Projekterings- och produktionstidplaner som ska ligga till grund för genomförandet ska upprättas i samband med fortsatt projekterings- och

planeringsarbete. Parterna har som målsättning i tidplanarbetet att, där det är möjligt, samordna Trafikanläggningens utbyggnad med angränsande projekt.

5.3 Ärvinge

Tvärbanans sträckning förbi Ärvinge utreds i två olika lägen, enligt bilaga 1. Fortsatt arbete ska innefatta möjligheten för en sträckning enligt SL:s fördjupade förstudie eller en sträckning i Danmarksgatan. Staden ska i sitt arbete med utvecklingen av Ärvinge, fram tills dess att sträckningen bestäms i detaljplanarbetet, hålla öppet för båda alternativen.

6 Avtal

6.1 Tidigare tecknade avtal

Huvudavtal upprättat 2008-01-15

Avtalet tecknades november 2008 mellan Staden, Landstinget och SL som en komplettering till, och förtydligande av, tidigare avtal mellan parterna om ansvar för kollektivtrafiken i Stockholm. Avtalet reglerar bland annat miljöskyddsåtgärder och markupplåtelse.

*Avsiktsförklaring våren 2009 ang. Stockholmsförhandlingen m.m.
Finansiering/genomförande*

Avtalet reglerar Stadens medfinansiering av Tvärbanan Solna/Kista.

*Avtal om medfinansiering av väg-, spår- m.fl. satsningar i
Stockholmsregionen enligt Stockholmsförhandlingen*

Avtalet tecknades januari 2010 som en fullföljd av Stockholmsförhandlingen 2007. I avtalet åtar sig parterna bland annat att inom ramen för arbetet med Länsplanen reglera Stadens medfinansiering av i Stockholmsförhandlingarna ingående infrastrukturprojekt.

Avtal angående förskottering av investering av spårtunnel under E18

Avtalet som undertecknades i februari 2010, avser förskottering av kostnaden för spårtunnel under E18 som Staden gjorde i samband med Trafikverkets utbyggnad av E18 i Kista.

Planavtal för Tvärbanans Kistagren, Bällsta 1:9 m fl.

SL har tecknat avtal i oktober 2014 med Stockholms stadsbyggnadskontor angående upprättande av detaljplaner för Tvärbanans Kistagren.

Avtal för Tvärbanans utbyggnad över Ulvsunda 1:1 Bromma Blocks
Avtalet, som undertecknades i mars 2015, reglerar finansiering, genomförande och upplåtelse av tillfällig nyttjanderätt för byggnation av Bro Bromma Blocks mm.

6.2 Kommande avtal

Parterna är överens om att följande avtal ska tecknas:

Genomförandeavtal

För att möjliggöra Projektet kommer ett antal detaljplaner att upprättas. Ett eller flera genomförandeavtal kommer att tecknas i samband med detaljplanarbetet. Avtalen ska reglera parternas åtaganden under genomförandet.

Upplåtelseavtal för reglering av Stadens markupplåtelse

Upplåtelseavtal för etableringar och arbetsområden tecknas inför genomförandet. Servitutsavtal för Trafikanläggningen tecknas efter genomförandet.

Gränsdragningsavtal för drift och underhåll av i avtalet ingående anläggningar.

Avtal med syfte att reglera skötsel av anläggningarna i gränssnittet mellan SL:s och Stadens ansvarsområden.

7 Direkta följdkonsekvenser av Trafikanläggningen

I samband med utbyggnaden av Trafikanläggningen kommer SL behöva vidta åtgärder i stadens mark och anläggningar. SL ansvarar för och bekostar återställningsarbeten på Stadens mark och anläggningar som krävs på grund av Trafikanläggningens genomförande till motsvarande funktion och till Stadens gällande standard.

Parterna är överens om att återställning av följande anläggningar i punkten 7.1–7.3 ska ske enligt vad som anges nedan. Parterna är medvetna om att den valda utformningen/funktionen innebär en standardhöjning i vissa delar varför Staden ska bära en del av kostnaden enligt punkten 8.3.

Parterna är medvetna om att överenskommen utformning enligt nedan kan förändras om den i detaljplaneprocessen ej bedöms lämplig.

7.1 Solvallakopplet

Parterna är överens om att riva befintligt Solvallakoppel och bygga nya av- och påfartsramper för biltrafik mellan Ulvsundavägen och Bällstavägen, samt

ersätta planskild GC-passage i enlighet med typritningar och beskrivning i bilaga 2. Den slutgiltiga utformningen av trafikplatsen tas fram i detaljplaneskedet.

7.2 Kistagången och Torshamnsgatan

Parterna är överens om att gatusektionerna i Kistagången och den del av Torshamnsgatan som berörs av Trafikanläggningens utbyggnad ska byggas om till Stadens standard i enlighet med typritningar och beskrivning i bilaga 3.

7.3 GC-förbindelse mellan Kista och Helenelund

Parterna är överens om att GC-förbindelsen mellan Kista och Helenelund ska breddas i enlighet med typritningar och beskrivning i bilaga 4. I tunnels norra del anläggs en GC-bana och i tunnelns södra del anläggs en gångbana.

8 Finansiering

8.1 Övergripande

SL ansvarar för samtliga kostnader för projektering, upphandling och genomförande av Projektet med nedanstående finansiering från Staden i pkt 8.2 och 8.3.

8.2 Stadens medfinansiering

Parterna är överens om att Stadens medfinansiering är 942,6 miljoner kronor i 2013 års penningvärde och att beloppet ska uppräknas med Entreprenadindex fram till dagen för utbetalning. Stadens förskottering av spårtunnel under E18 enligt pkt 6.1 ska avräknas från beloppet med 32 miljoner kr i 2014 års penningvärde.

8.3 Finansiering av standardhöjning

Staden bekostar utöver sin medfinansiering enligt ovan

- 15 miljoner kr av kostnaderna för åtgärderna enligt punkt 7.1.
- 9,7 miljoner kr av kostnaderna för åtgärderna enligt punkt 7.2.
- 5,5 miljoner kr av kostnaderna för åtgärderna enligt punkt 7.3

Samtliga belopp är angivna i prisnivå 2015 och ska uppräknas med Entreprenadindex fram tills dagen för utbetalning.

Parterna är överens om att Staden genom detta erlagt full ersättning för standardhöjningen i enlighet med beskrivningen i bilagorna 2-4 av anläggningarna i 7.1–7.3.

8.4 Finansiering av tillkommande funktioner och standardhöjningar

Eventuella funktioner som inte är en direkt följdkonsekvens av Trafikanläggningen och som inte finns vid detta avtals tecknande men som tillkommer i samband med utbyggnaden av Trafikanläggningen ska regleras skriftligt mellan parterna. Detta gäller även för önskemål om en standard som är högre än Stadens gällande standard i form av material eller omfattning. Principen är att den part som önskar standardhöjning eller funktionstillägg ska bära hela merkostnaden för åtgärden.

9 Projektering och upphandling

SL ansvarar för projektering och upphandling av samtliga anläggningar ingående i Projektet. SL ska ge Staden insyn i och möjlighet att granska och godkänna projekterings- och förfrågningshandlingar som berör Stadens anläggningar. Parterna upprättar en gemensam rutin för granskning och godkännande, vilken även ska omfatta Stadens godkännande av ny placering av ledning i Stadens mark.

Beträffande anläggningar för vilka Staden är huvudman, ska SL utföra projekteringen i enlighet med Stadens riktlinjer och Tekniska handböcker.

10 Miljökrav

För markföroreningar och marksaneringsbehov gäller miljöbalkens ansvarsregler. Det medför ett miljöansvar som i första hand riktas mot verksamhetsutövaren och andra hand mot fastighetsägaren.

SL svarar för att utföra markundersökningar för att kontrollera förekomst av förorenade massor, inom de delar av Stadens fastigheter som krävs för Projektets utbyggnad. Om det upptäcks en förorening och föroreningen kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön ska SL genast underrätta tillsynsmyndigheten.

Om SL är att anse som verksamhetsutövare med anledning av provtagningar eller andra markåtgärder åligger det SL 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 SL:s 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.

Parterna är dock överens om att SL utför och bekostar de delar av sanering som består av omhändertagande av byggmassor för Projektet.

Parternas respektive ansvar för miljöskyddsåtgärder regleras i "Huvudavtalet", § 5.

11 Markåtkomst

Parternas utgångspunkt är att i första hand nå frivilliga överenskommelser för att säkerställa markåtkomst för Projektet. SL ansvarar för att driva förhandlingar om åtkomst och eventuella ersättningar med samtliga fastighetsägare och rättighetsinnehavare inom de markområden som behövs för utbyggnaden av Projektet.

För den mark i Stadens ägo som permanent tas i anspråk för Projektet och som är belastad av nyttjanderätter utan besittningsskydd kommer Staden att tillgängliggöra marken genom uppsägningar i den mån gällande avtal medger detta.

För mark som i detaljplanen är avsedd för allmän plats eller kvartersmark för allmänt ändamål och där frivillig överenskommelse ej nås kommer Staden att ansöka om lantmäteriförrättning, för att ianspråkta marken.

Staden ansöker om och SL bekostar lantmäteriförrättning där så erfordras för genomförande av Projektet. SL utarbetar alla underlag för sådana ansökningar samt driver Stadens frågor, biträdda av Staden, under förrättningen. Staden fattar beslut om Stadens yrkanden i förrättningarna.

Om lantmäteriförrättningen leder till domstolsprocess, oavsett om denna rör tillträdet eller ersättningen, ansvarar Staden för sådan process. Staden ska samråda med SL under processen, särskilt i frågor som påverkar tid för tillträde och ersättningens storlek.

SL svarar för samtliga kostnader för åtkomst av mark och utrymmen enligt denna punkt såsom inträngsersättningar till tredjeman för inlösen av mark, frivilligt överenskomna ersättningar till arrendatorer, tomträttshavare, hyresgäster eller andra rättighetshavare och samtliga rättegångskostnader inklusive kostnader för av Staden anlitat ombud.

11.1 Arbets- och etableringsområden

I enlighet med "Huvudavtalet" ska ingen upplåtelse- eller nyttjanderättsavgift utgå för etablering då kollektivtrafikanläggningar byggs ut.

Om SL tillfälligt behöver ianspråkta allmän platsmark ska SL i god tid samråda med Stadens trafikkontor om vilka ytor som behövs och under vilken tid. SL ska ansöka om polistillstånd för den med Stadens trafikkontor överenskomna etableringsytan.

11.2 Servitut

Staden åtar sig att upplåta erforderlig mark för Trafikanläggningen utan krav på ersättning. Servitutsavtal ska träffas mellan parterna, i enlighet med punkt 6.2. Vid Trafikanläggningens eventuella upphörande ska SL återlämna upplåten mark till Staden. SL skall därvid på egen bekostnad borttaga onyttiga anläggningar och i görligaste mån återställa marken. Om servitutsavtal träffats skall servituten utan ersättning till SL upphöra att gälla därvid. Detsamma skall gälla om utbyggnaden avbryts eller delsträcka läggs ner.

11.3 Ledningar

SL ansvarar för de ledningsomläggningar som krävs för byggande och genomförande av Projektet. Det erinras om att nedläggning/placering av ledningar och därtill hörande anordningar, i eller på Stadens mark, kräver godkännande av Staden i egenskap av markägare.

12 Utbetalningar

Stadens medfinansiering betalas ut efter att landstingsfullmäktige godkänt genomförandebeslut i takt med Projektets framdrift. Standardhöjningar i pkt 7 faktureras efter utfört arbete.

Rutiner och tider för utbetalningar bestäms i kommande betalplan för Projektet som överenskomms i samband med tecknande av kommande genomförandeavtal.

13 Tvist

Tvist som uppstår i anledning av detta Avtal ska slutligt avgöras av allmän domstol och med tillämpning av svensk rätt.

14 Avtalstid

Avtalet upphör att gälla 2019-06-30 om inte något genomförandeavtal tecknats mellan parterna före denna tidpunkt.

15 Avtalets giltighet

Såsom förutsättning för giltigheten av detta avtal gäller

- att kommunfullmäktige i Stockholms stad senast 2016-06-30 godkänner detta avtal genom beslut som senare vinner laga kraft,
- att trafiknämnden i Stockholms läns landsting senast 2016-06-30 godkänner detta avtal genom beslut som senare vinner laga kraft,
- att landstingsstyrelsen senast 2016-06-30 godkänner förnyat inriktningsbeslut avseende Kistagrenen genom beslut som senare vinner laga kraft.
- att Stockholms läns landsting och Sundbybergs stad godkänner Avtal om finansiering och samverkan för utbyggnaden av Tvärbana Norr Kistagren inom Sundbybergs stad senast 2016-06-30, genom beslut som senare vinner laga kraft.
- att Stockholms läns landsting och Sollentuna kommun godkänner Avtal om finansiering och samverkan för utbyggnaden av Tvärbana Norr Kistagren inom Sollentuna kommun senast 2016-06-30, genom beslut som senare vinner laga kraft.

Brister någon av dessa förutsättningar ska detta avtal till alla delar vara förfallet och inte föranleda ersättningsrätt för någon av parterna.

signaturer

Underskrifter

Denna överenskommelse är upprättad i tre exemplar varav parterna tagit var sitt.

För SL

**För Staden genom dess
exploateringsnämnd och
trafiknämnd**

Stockholm den

Stockholm den

Underskrift

Underskrift

Namnförtydligande

Namnförtydligande

Underskrift

Underskrift

Namnförtydligande

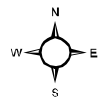
Namnförtydligande

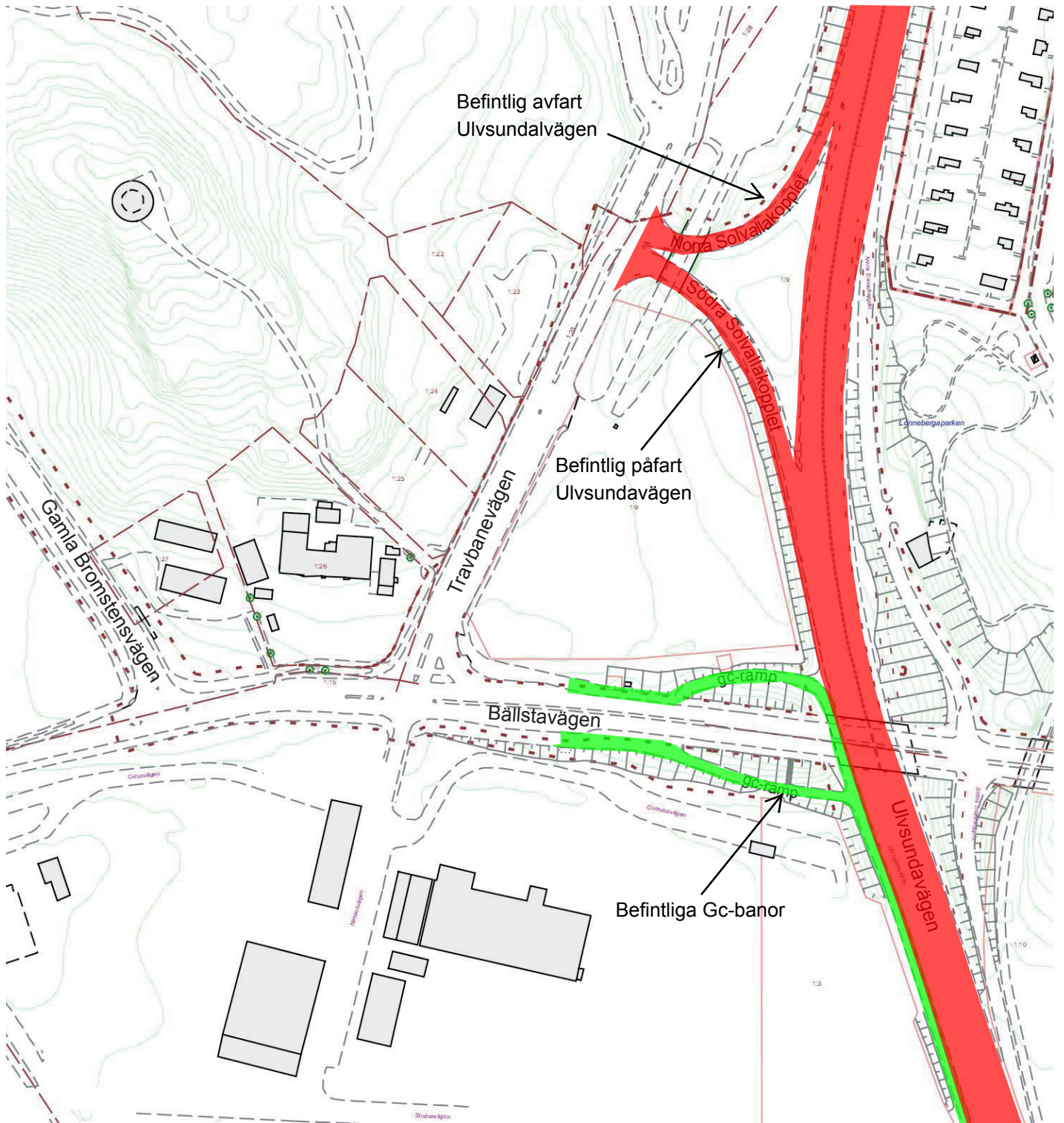
signaturer

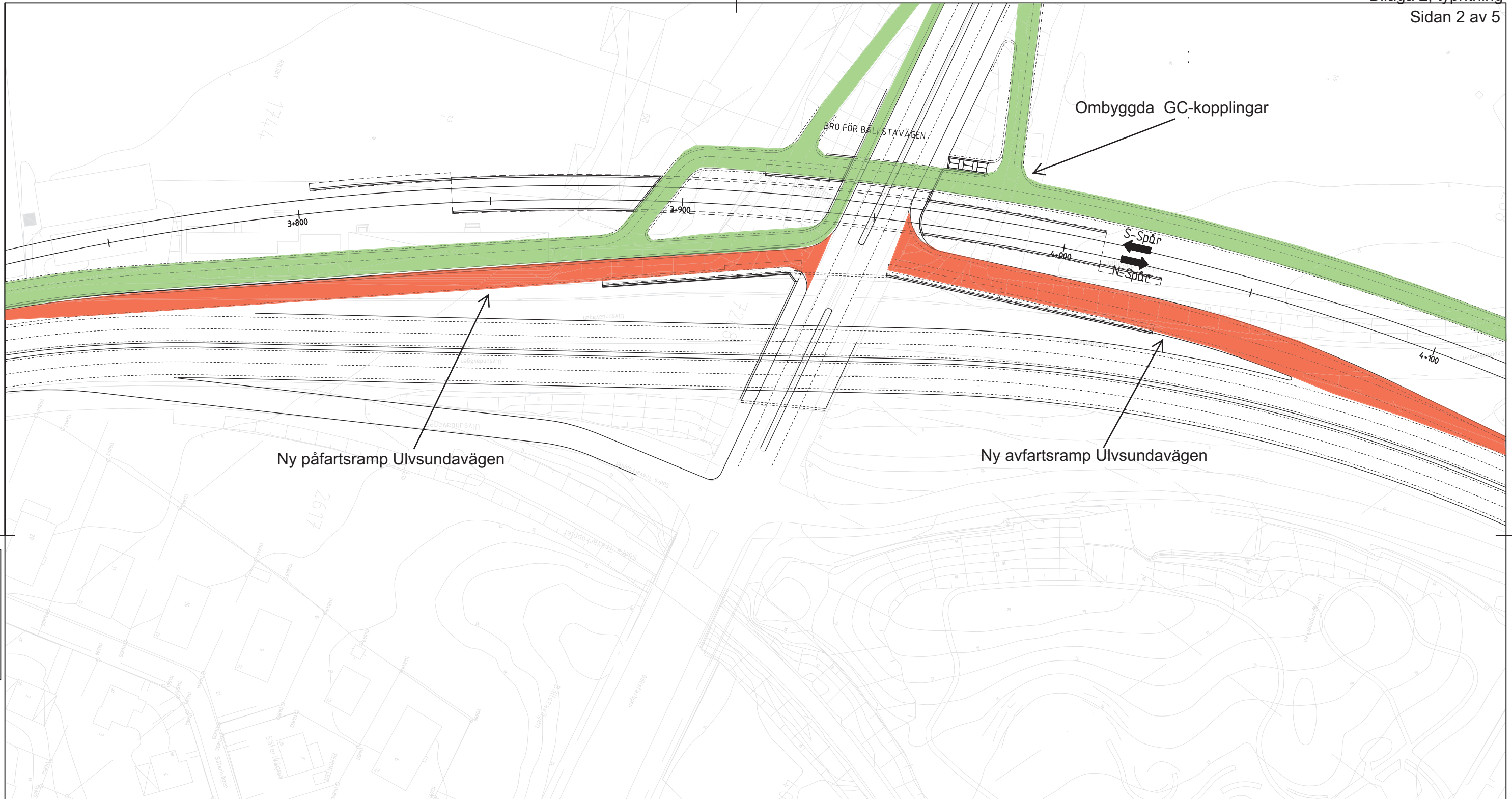


- Kistagrenen
- - - Alternativ sträcka i Ärvinge
- - - Kommungräns
- Järnväg, spårväg
- Tunnelbana

0 500 1 000 M



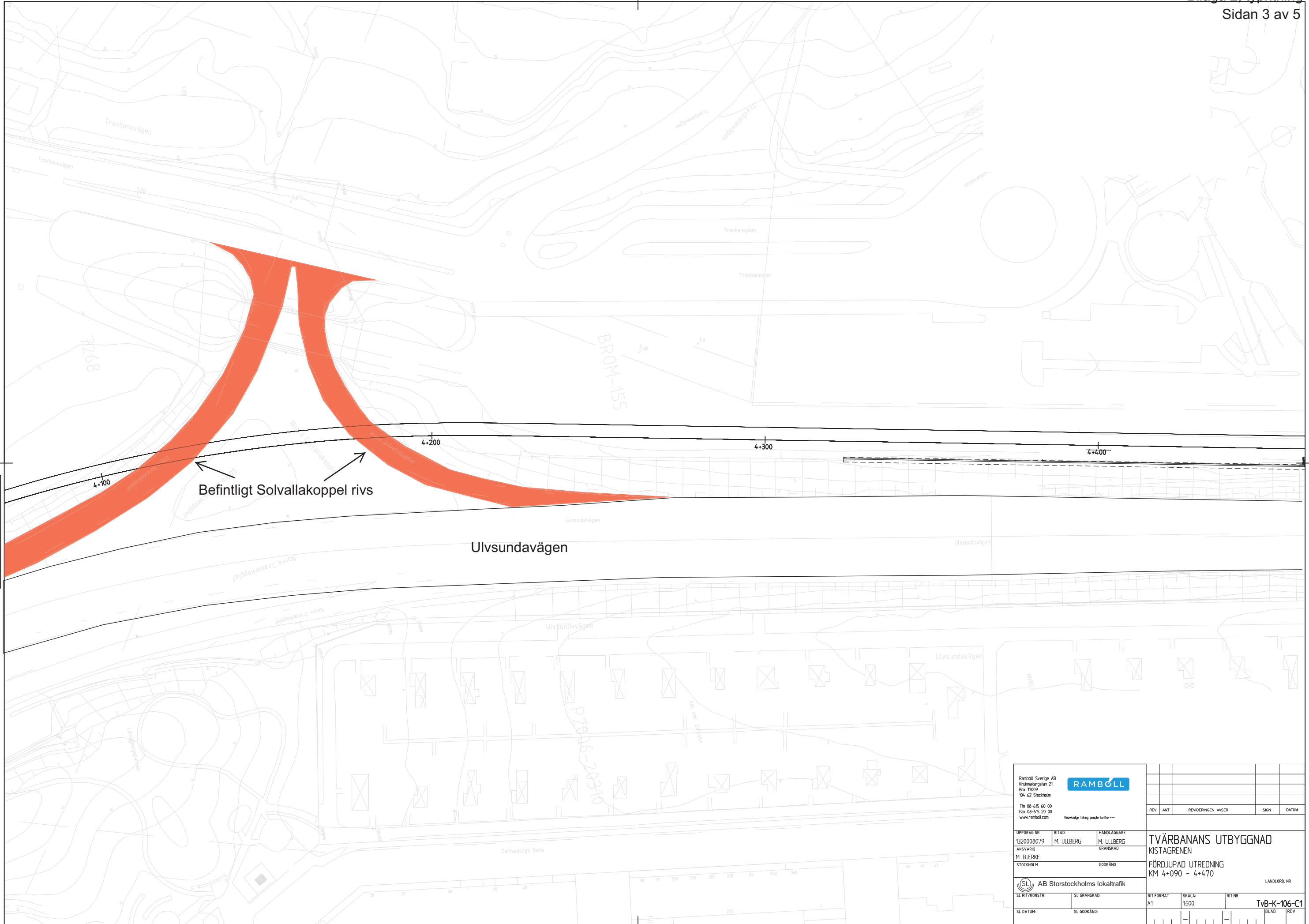




RAMBÖLL SVERIGE AB
 Krukmakargatan 21
 Box 17009
 104 62 Stockholm
 Tfn 08-65 60 00
 Fax 08-65 20 00
 www.ramboll.com

RAMBÖLL SVERIGE AB
 Krukmakargatan 21
 Box 17009
 104 62 Stockholm
 Tfn 08-65 60 00
 Fax 08-65 20 00
 www.ramboll.com

Ramböll Sverige AB Krukmakargatan 21 Box 17009 104 62 Stockholm Tfn 08-65 60 00 Fax 08-65 20 00 www.ramboll.com Knowledge taking people further		REV ANT REVIDERINGEN AVSER SIGN DATUM	
UPPDRAG NR 1320008079	RITAD M. ULLBERG	HANDLAGGARE M. ULLBERG	TVÄRBANANS UTBYGGNAD KISTAGRENNEN FÖRDUJAPAD UTREDNING KM 3+740 - 4+130
ANSVARIG M. BJERKE	GRANSKAD GRANSKAD	LANDLORD NR	
STOCKHOLM	GODKÄND	RITFORMAT A1	
SL RITKONSTR SL DATUM	SL GRANSKAD SL GODKÄND	SKALA 1500	RIT NR TvB-K-105-E1 BLAD REV



Detta ritning är en utgåva till utredning
 begärande av ritning beaktas ej för
 AB Storstockholms Lokaltrafik

REF: 1068
 M:\11\11052008\11052008_11052008.dwg 2014-11-09 21:17
 M:\11\11052008\11052008_11052008.dwg 2014-11-09 21:17
 M:\11\11052008\11052008_11052008.dwg 2014-11-09 21:17
 M:\11\11052008\11052008_11052008.dwg 2014-11-09 21:17

Ramboll Sverige AB Krukmakargatan 21 Box 17009 104 62 Stockholm Tel: 08-65 60 00 Fax: 08-65 20 00 www.ramboll.com		RAMBOLL Knowledge taking people further	
UPPDRAG NR 1320008079	RITAD M. ULLBERG	HANDLÄGGARE M. ULLBERG	TVÄRBANANS UTBYGGNAD KISTAGRENNEN FÖRDLUPAD UTREDNING KM 4+090 - 4+470
ANSVARIG M. BJERKE	GRANSKAD M. ULLBERG	GODKÄND M. ULLBERG	LANDLÖRD NR TvB-K-106-C1
STOCKHOLM	SL RIT/KONSTR SL GRANSKAD	SL GODKÄND	RIT FORMAT A1
SL DATUM	SKALA 1:500	RIT NR TvB-K-106-C1	BLAD REV

Beskrivning Solvalla

Dagens trafikutformning

Biltrafik

Ulvsundavägens är en primär länsväg och en viktig transportled för västerort och förlängning av E18. Solvallakopplet kallas trafikplatsen som kopplar samman Ulvsundavägen med Bällstavägen. Dagens bilramper på den västra sidan av Ulvsundavägen ansluter till Bällstavägen via Travbanevägen.

Gång- och cykeltrafik

Vid Solvallakopplet sammanstrålar viktiga cykelpendlingsstråk. Såväl Bällstavägen, Ulvsundavägen söder om Bällstavägen samt Gamla Bromstensvägen är utpekade som cykelpendlingsstråk i Stockholms stads Cykelplan. Staden har långt gångna planer på att öka standarden på dessa tre pendlingsstråk inom de närmsta åren för att de ska få god framkomlighet och trafiksäkerhet på breda cykelbanor eller cykelfält som medger omcykling.

I dagsläget går de stora cykelrörelserna i området mellan Ulvsundavägen och Gamla Bromstensvägen via Bällstavägen. Ulvsundavägens korsning med Bällstavägen sker planskilt. Gång- och cykelramper på vardera sidan om Bällstavägen kopplar samman Ulvsundavägen med Bällstavägen. Cykelkoppling vidare norrut, mot Solvalla, efter korsningen med Bällstavägen saknas på Ulvsundavägen i dag.

Gångbanor finns i direkt anslutning till cykelbanorna. På den södra gc-rampen finns en målad skiljelinje mellan gång och cykel men på den norra rampen saknas skiljelinje. Bredden på ramperna är ca 4,5 m.

Ny utformning enligt typritning Solvalla

Biltrafik

Norra och Södra Solvallakopplets befintliga bilramper rivs och ersätts med nya direktramper mellan Ulvsundavägen och Bällstavägen.

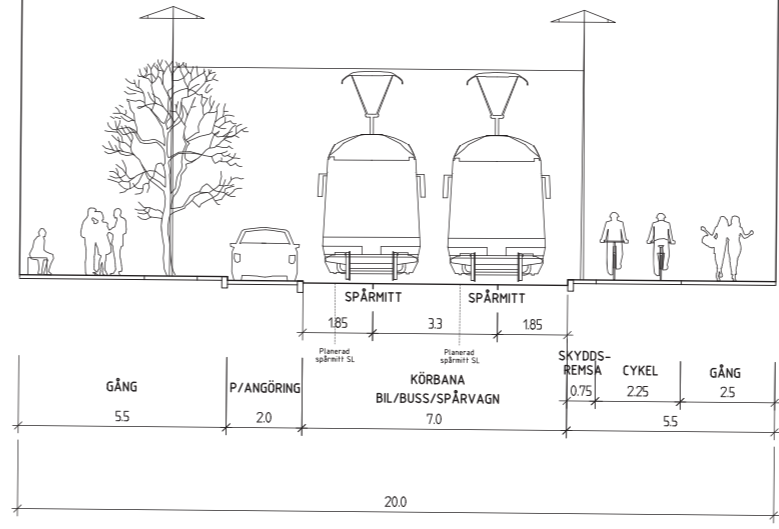
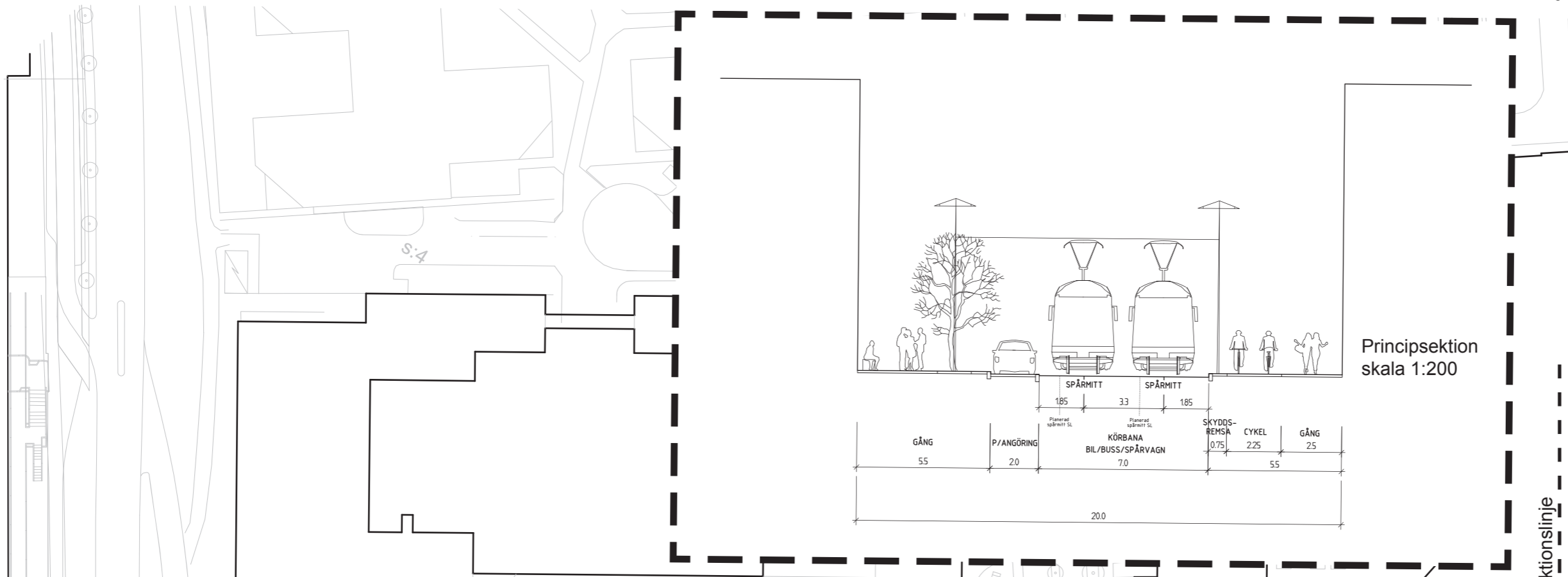
Hela den norra rampen utformas med två körfält för att undvika köbildning. Den södra rampen utformas med ett körfält.

Gång- och cykeltrafik

En ny planskild passage för gång- och cykeltrafik anläggs under Bällstavägen. Nya gc-ramper med god standard för cykelpendlingsstråk enligt stadens Cykelplan anläggs på vardera sidan om Bällstavägen.

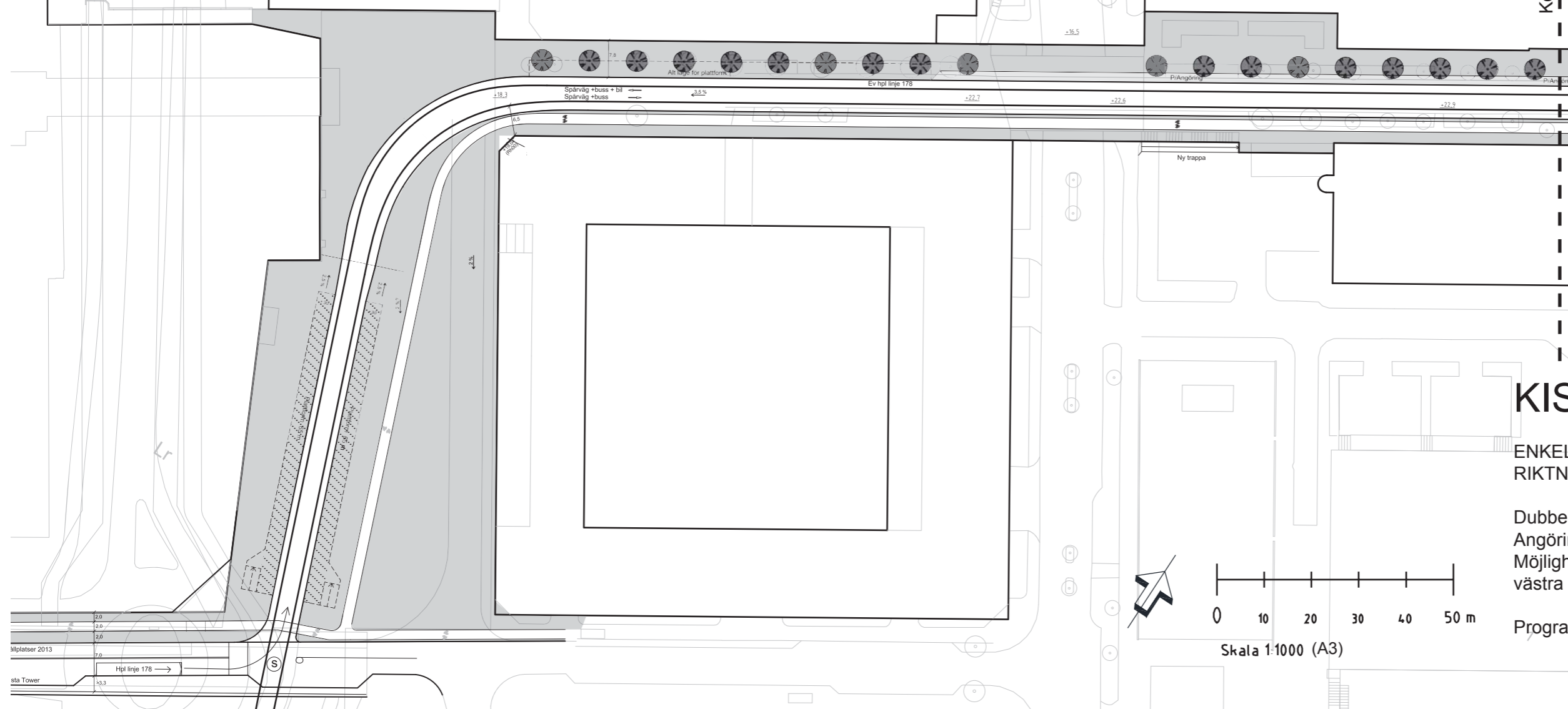
GC-vägens passage av Trafikanläggningen utreds vidare. Passagen ska utformas trafiksäkert med god geometrisk standard. En planskild lösning ger bäst

framkomlighet och trafiksäkerhet för gående och cyklister, och är den lösning parterna eftersträvar. Vid en plankorsning ska passagen vara vinkelrät och tydliggöra spårvagnens förkörsrätt utan att begränsa framkomligheten för gång- och cykeltrafiken mer än nödvändigt. God sikt och begränsad hastighet på spårtrafiken är en förutsättning vid passagen om denna sker i plan.



Principsektion
 skala 1:200

Konnektionslinje



KISTAGÅNGEN

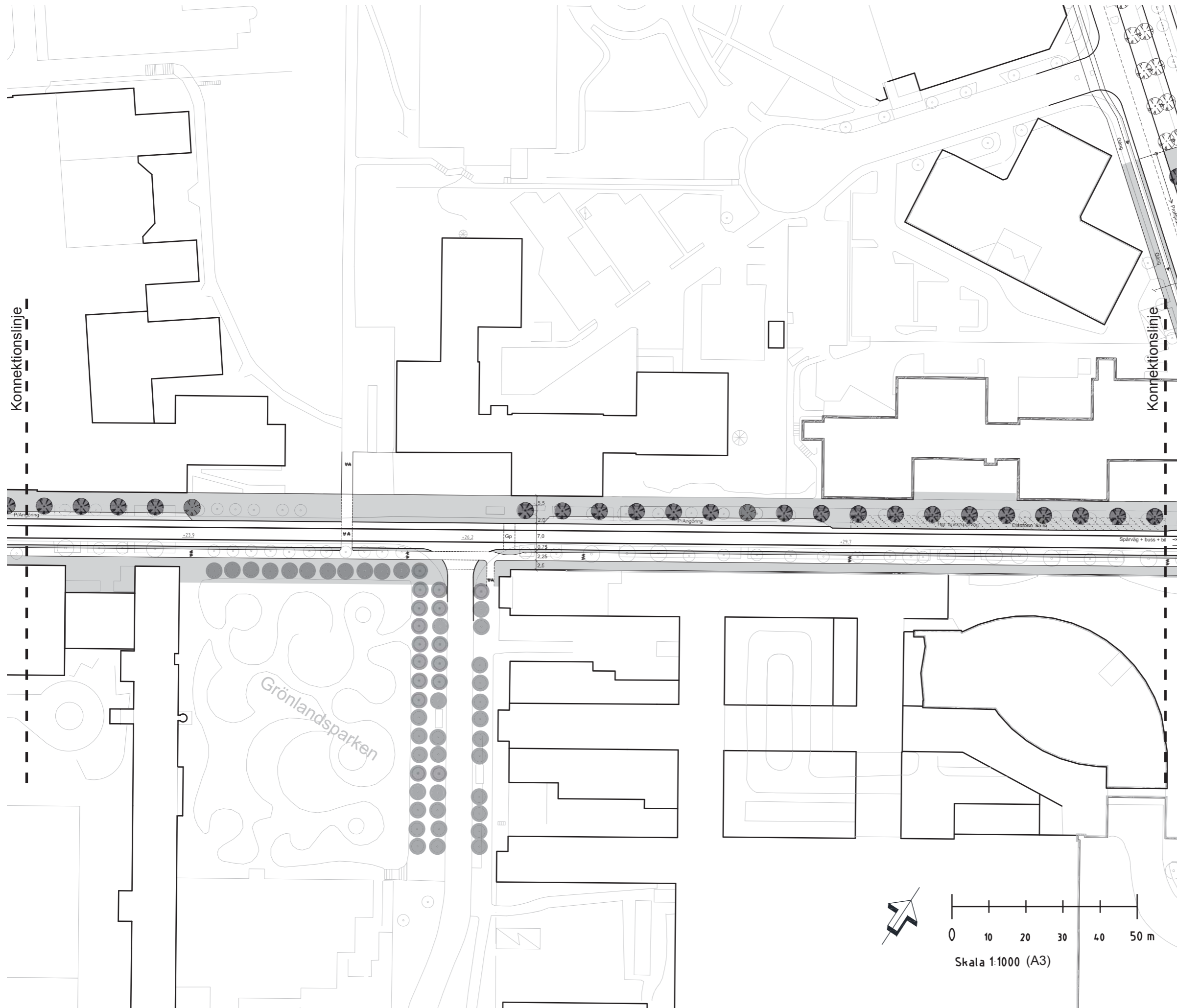
ENKELRIKTAD BILTRAFIK I SÖDERGÅENDE RIKTNING

Dubbelriktad cykelbana på gatans östra sida.
 Angöring på gatans västra sida.
 Möjlighet till sammanhängande trädtrad på västra sidan.

Programskiss 2013-11-04



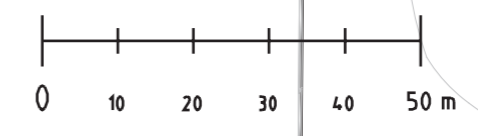
Skala 1:1000 (A3)



KISTAGÅNGEN

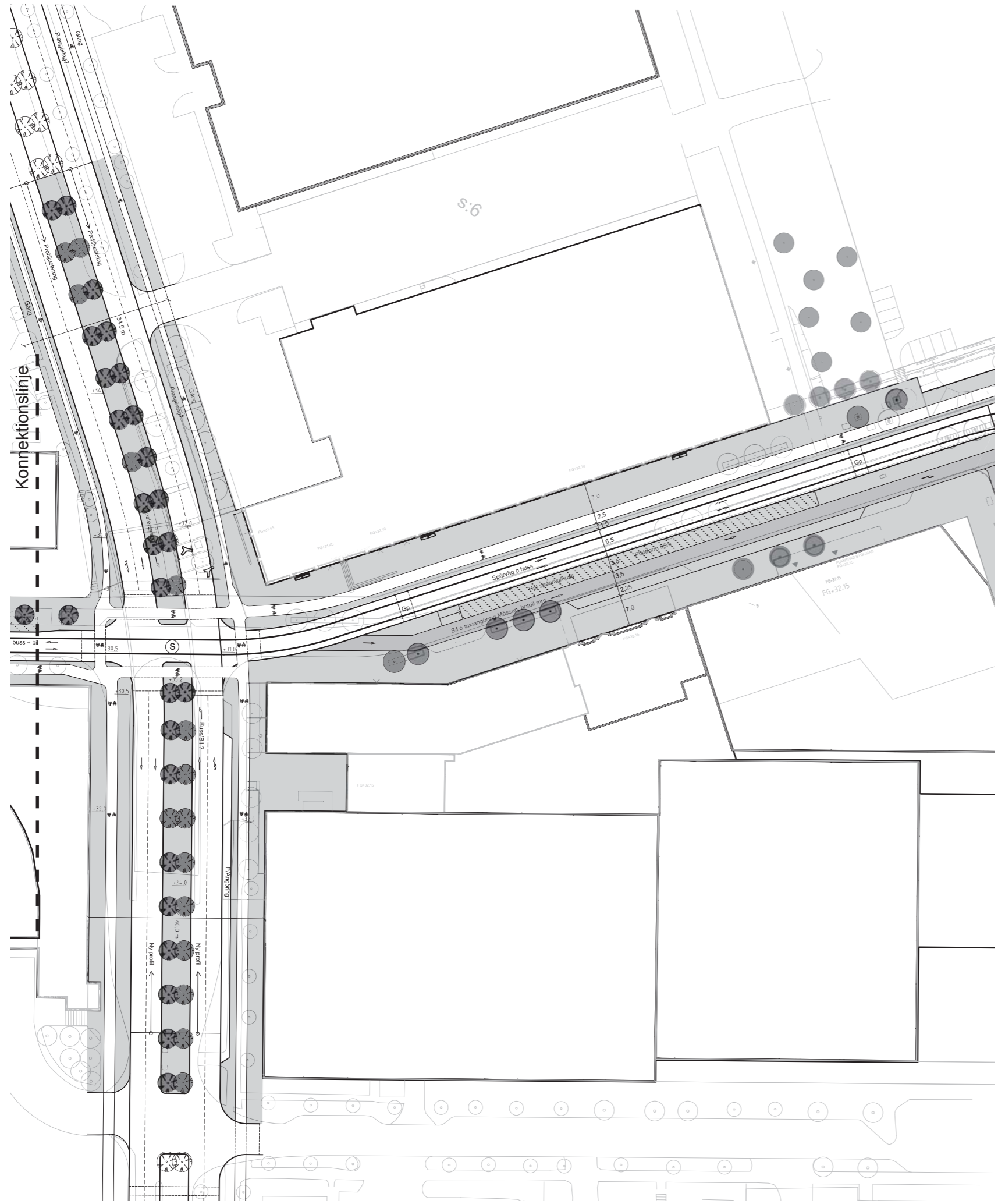
ENKELRIKTAD BILTRAFIK I SÖDERGÅENDE RIKTNING

Dubbelriktad cykelbana på gatans östra sida.
Angöring på gatans västra sida.
Möjlighet till sammanhängande trädrad på västra sidan.



Skala 1:1000 (A3)

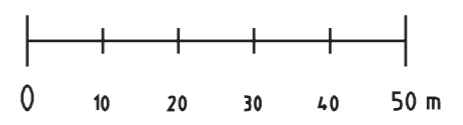
Programskiss 2013-11-04



KISTAGÅNGEN

ENKELRIKTAD BILTRAFIK I SÖDERGÅENDE RIKTNING

Dubbelriktad cykelbana på gatans östra sida.
Angöring på gatans västra sida.
Möjlighet till sammanhängande trädtrad på västra sidan.



Skala 1:1000 (A3)

Programskiss 2013-11-04



Beskrivning Kistagången

Avtalet omfattar Kistagången som sträcker sig från Jan Stenbecks torg i väster till kommungränsen mot Sollentuna i öster, med undantag av Arne Beurlings torg, nedan kallad Kistagången.

Dagens utformning

Kistagången är bussgata enligt gällande detaljplan men olovlig biltrafik förekommer. Cykling sker i blandtrafik.

Kistagången är drygt 20 m bred mellan fasaderna, som sammanfaller med fastighetsgränserna.

- Körbanan är 7 m bred med 6,5 m breda gångytor på vardera sidan.
- Körbanan utgörs av 5 m asfalt med 1 m breda markstensytor (sf-sten) på vardera sidan. På vissa sträckor består hela körbanan av marksten. Befintliga kantstöd är 25 cm breda betongstöd.
- Gångytorna består av sf-sten med en trädrad på båda sidor av körbanan. Vissa träd står i gräsytor, andra i trädlåda i hårdgjord yta.

Isafjordsgatan passeras på en 15 m bred och ca 30 m lång bro.

Ny utformning enligt typritning, denna bilaga

Kistagången ska trafikeras av bussar, spårvagnar och södergående personbilar i blandtrafik samt gående och cyklister. Gång- och cykeltrafiken separeras från övrig trafik.

- Kantstöd utförs enligt ny Kistastandard av gradhuggen kryssharnad granitsten, typ GF1.
- Gångytor utförs med grå betongplattor. I gångytan på norra sidan om körbanan planteras nya träd i planteringslådor med tillhörande skelettjord, bredd 5,5 m.
- Dubbelriktad cykelbana anläggs med asfalt, bredd 2,25 m
- Körbana/spårrområde anläggs med asfalt.
- Två sträckor angöring/parkering anläggs på norra sidan om körbanan med en bredd om 2 m och total längd ca 240 m.

Kistagångens hållplats utformas med förskjutna plattformar, en på vardera sidan om Torshamnsgatan.

Det är i nuläget oklart om bron över Isafjordsgatan klarar av spårvägens trafikering utan förstärkningsåtgärder. Ny sektion för Kistagången över befintlig bro vid Isafjordsgatan är ej färdigutredd. Förslaget i denna bilaga visar samma sektion som övrig sträcka (bredd 20 m), vilket innebär att bron behöver

breddas. Utformning och finansiering av bron över Isafjordsgatan regleras i kommande genomförandeavtal.

Vid det nordvästra hörnet av kv Skalholt uppstår en trång passage mellan spår område och fasad som kommer behöva studeras mer i detalj. Stadens krav är att dubbelriktad cykelbana samt gångbana i samma nivå ska få plats. Bredder kan avvika från Stadens gällande standard och från mått angivna i denna bilaga.

Beskrivning Torshamnsgatan

Avtalet omfattar cirka 200 m av Torshamnsgatan, med lika delar på vardera sidan Kistagången, nedan kallad Torshamnsgatan.

Dagens utformning

Torshamnsgatan korsar Kistagången på en ca 30 m lång bro över Kistagången.

Indelningen av trafikytorna är varierad med av- och påfartsramper för biltrafik mellan Kistagången och Torshamnsgatan söder om Kistagången. På sidorna finns gång- och cykelbana på östra sidan och gångbana/trappor på västra sidan. Ytor med cykeluppställning ryms även på östra sidan. Träd finns intill fasaderna på gatans nordöstra sida.

Ny utformning enligt typritning, denna bilaga

Torshamnsgatan byggs om till en plankorsning med Kistagången, utformning enligt typritning, denna bilaga.

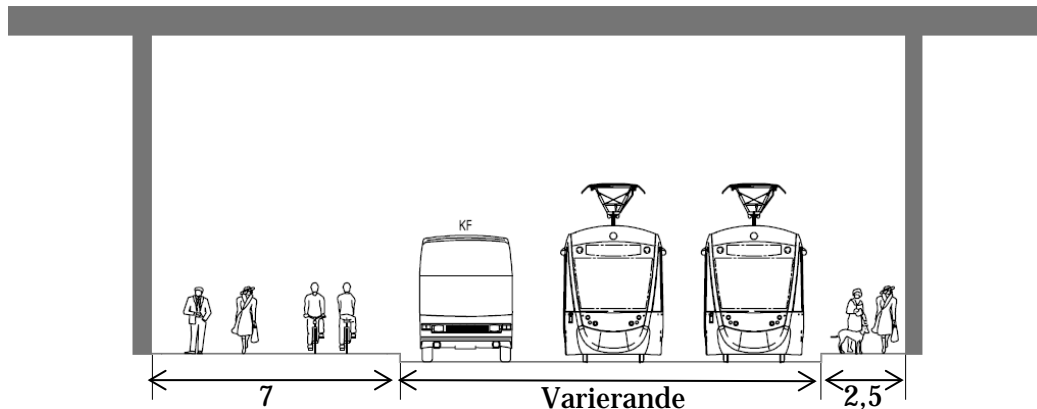
Sektionen är totalt cirka 40 m bred och symmetrisk, lik pågående entreprenad för Kymlingelänken-Vidängsgatan, med följande sektionssuppdelning:

G4,0+C2,5+SR1,25+P2,0+K7,0+MR6,5+K7,0+P2,0+SR1,25+C2,5+G4,0

- **Mittremsa (MR):**
 - Ytskikt av gräs.
 - Dubbla trädrader planteras i växtbädd för träd i grönyta.
 - 28 cm höga specialtillverkade granitkantstöd.
- **Körbana (K):**
 - dubbla körfält, 2x3,5 m breda.
 - Ytskikt: asfalt
- **Längsgående parkering (P):**
 - Ytskikt: grå marksten (150x150 mm).
 - kantstöd utförs av gradhuggen kryssharnrad granitsten, typ GF1.
- **Skyddsremsa (SR):**
 - Ytskikt: grå betongplattor
- **Cykelbana (C):**
 - Ytskikt: asfalt

- Gångbana (G):
 - Ytskikt: grå betongplattor

Typritning Kista-Helenelund



Figur 1 Typsektion för tunneln under E4, mått i meter

Beskrivning Kista-Helenelund

Dagens utformning

Kistagången mellan Arne Beurlings torg och E4:an är bussgata enligt gällande detaljplan. Cykling sker i huvudsak i blandtrafik och gångtrafiken har i huvudsak egen gångbana. Sträckan utgör en viktig koppling till Sollentuna kommun och pendeltåg samt är ett utpekad regionalt cykelstråk.

Kistagången är på delsträckan cirka 11 m bred. Körbanan är 6,5 m bred med en 4,5 m bred gångbana på norra sidan. 10 m väster om tunnelmynningen övergår gångbanan i en 4 m bred gång- och cykelbana. I tunneln smalnas bussgatan till endast 4 m. Samtliga ytor består av asfalt.

Ny utformning enligt typritning

Kistagången mellan Arne Beurlings torg och Helenelund ska trafikeras av bussar, spårvagnar, cyklister och gående. Gång- och cykeltrafiken separeras från övrig trafik.

Staden utreder utvecklingen av obebyggd mark väster om E4 och Sollentuna kommun planerar förtätning och utbyggnad av Helenelund öster om E4. På sikt planerar Staden en lokalgata som ska koppla samman områdena på vardera sidan om Kistagången intill E4:an.

Utformningen av Kistagången mellan Arne Beurlings torg och Helenelund ska i princip vara, i sektion från norr till söder:

- Dubbelriktad gång- och cykelbana
 - Ytskikt: asfalt på cykelbanan, grå betongplattor på gångbanan.
 - Bredden ska motsvara standard på cykelpendlingsstråk vid höga flöden enligt Stockholm stads cykelplan
 - Utformas för att skapa goda förutsättningar för gång- och cykeltrafik
- Körbana med spårväg och buss
 - Ytskikt: asfalt
 - Bredden varierar beroende på att spårvägen får eget utrymme i gatan innan ändhållplatsen.
- Gångbana
 - Ytskikt: grå betongplattor
 - Bredden ska minst vara 2,5 m

Tunneln under E4:an breddas och uppnår god standard för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Måttsektionen GC7,0+K/SPV VARIERAR+G2,5 ska fortsätta genom tunneln fram till Helenelund.