

**JÄRNVÄGSUTBYGGNAD  
PROJEKT MÄLARBANAN,  
SPÅNGA - BARKARBY**

**GENOMFÖRANDEAVTAL  
BYGGSKEDET**

**mellan  
Stockholms kommun  
och  
Staten genom Trafikverket**

**Bilagor:**

- Bilaga 1. Översiktskarta
- Bilaga 2. Överenskommelse om passager samt ersättning för tillfälligt nyttjande
- Bilaga 3. Kartbilaga (2 blad) över vissa av Stadens anläggningar som berörs
- Bilaga 4. Planritning över åtgärder på Stadens gc-vägar
- Bilaga 5. Tidplan

## **PARTER**

**Stockholms kommun**, genom dess Exploateringsnämnd och Trafiknämnd,  
nedan kallad Staden  
org nr 212000-0142

Staten genom **Trafikverket**, nedan kallad Trafikverket  
org nr 202100-6297

### **1. BAKGRUND**

Trafikverket har i uppdrag att genomföra utbyggnaden av Mäljarbanan till fyra spår på sträckan Tomtebodan – Kallhäll. Målet är att förbättra turtätheten och punktligheten på banan samt möjliggöra snabbare resor för resenärer på Mäljarbanan. På första etappen, Barkarby – Kallhäll, pågår utbyggnaden. För sträckan Spånga – Barkarby har Trafikverket upprättat förslag till järnvägsplan. Planen är fastställd och har vunnit laga kraft.

I Stockholms Stads översiktsplan är en del av strategierna för stadsutveckling att satsa på Lunda-Spånga-Bromsten som en attraktiv tyngdpunkt. Detta innebär att Lunda-Spånga-Bromsten planeras bli en viktig nod för kollektivtrafik samt cyklister och gående. Mäljarbanan idag utgör en barriär i landskapet och att det finns få möjligheter för gång- och cykeltrafikanter att passera järnvägen. Mellan Lunda gångbro och Spånga station, en sträcka på 1,5 km, finns det idag ingen möjlighet att ta sig över spåret. Översiktsplanen redovisar att ytterstadens tyngdpunkter kan bli starka noder i framtidens infrastruktur. Målsättningen är bland annat att stationsläget tillvaratas i en utveckling av Spånga som tyngdpunkt och att Bromstens industriområde utvecklas till tät och blandad stadsbebyggelse samt att kopplingar till omgivande stadsdelar såsom Rinkeby/Tensta stärks. Stockholms Stads Stadsbyggnadskontor har upprättat förslag till detaljplan för Mäljarbanan, sträckan Spånga till Barkarby, del av fastigheten Norrmalm 5:1 m fl, Dp 2013-20055-54. Detaljplanen syftar till att möjliggöra genomförandet av Trafikverkets projekt Mäljarbanan, delen Spånga till Barkarby.

### **2. PROJEKTETS MÅLSÄTTNING OCH GEOGRAFISKA OMFATTNING**

Avtalet omfattar fyrspårsutbyggnad av Mäljarbanan mellan Spånga och Barkarby, km 10+300 – 13+900 i Trafikverkets längdmätning samt de kommunala anläggningar och funktioner som berörs av järnvägsutbyggnaden. Avtalet omfattar utbyggnad inom det geografiska område som markerats på bifogad karta, *bilaga 1*.

### 3. SYFTE MED AVTALET

Nu föreliggande avtal avser att reglera parternas mellanhavanden med anledning av genomförandet av detaljplanen och utbyggnaden av Mäljarbanan på sträckan Spånga - Barkarby. Syftet med avtalet är att parterna gemensamt ska verka för, dels att järnvägsutbyggnaden ska kunna genomföras enligt järnvägsplan och detaljplan på ett för båda parter kostnadseffektivt sätt och minimera påverkan på Stadens anläggningar och funktioner, dels att reglera ägande, planering, projektering, byggande, drift och underhåll (även i byggskedet) samt förnyelse av Stadens anläggningar som påverkas av Trafikverket, projekt Mäljarbanan.

Avtalet syftar också till att etablera och fördjupa en samverkan mellan parterna så att projektet (se definition i punkt 4) och Stadens angränsande projekt kan genomföras parallellt och med gemensam hänsyn till boende, trafikanter och verksamheter i området.

#### 3.1 Tidigare tecknade avtal mellan parterna

Överenskommelse om passager samt ersättning tillfälligt nyttjande, upprättat 2016-01-21--02-04 *bilaga 2*

Genomförandeavtal för ledningar som berörs av utbyggnaden av järnvägen på delsträckorna Duvbo – Spånga och Spånga – Barkarby, upprättat 2016-04-06—05-04

#### 3.2 Övriga avtal

Utöver detta avtal har följande avtal träffats:

**Markavtal:** avtal som reglerar nyttjanderätter och avtalsservitut som behövs för järnvägsutbyggnaden och kommunala anläggningar.

**Överenskommelse om fastighetsreglering:** avtal som reglerar markbyten och tillkommande eller ändrade officialservitut inklusive ersättning för dessa.

Vid behov tecknas tilläggsavtal för att reglera eventuella framtida överenskommelser som inte omfattas av detta genomförandeavtal

### 4. DEFINITION AV BEGREPP

**Detaljplanen:** Stockholms Stads Stadsbyggnadskontors detaljplan för Mäljarbanan, sträckan Spånga – Barkarby, Dp 2013-20055-54

**Järnvägsplanen:** Trafikverkets järnvägsplan för Mäljarbanan, delen Spånga – Barkarby

**Projektet:** Trafikverkets utbyggnad av Mäljarbanan på sträckan Spånga - Barkarby i enlighet med järnvägsplanen och detaljplan samt den anpassning och byggande av anläggningar som omfattas av detta avtal. Översiktskarta, se bilaga 1. Geografisk avgränsning av järnvägsplan och detaljplan redovisas i respektive fastställd och laga kraft vunnna handling.

## **5. ORGANISATION OCH SAMVERKAN**

Trafikverket ansvarar för och driver projektets genomförande. Trafikverket åtar sig att löpande hålla Staden underrättad om kommande arbeten i projektet och dess påverkan på Stadens anläggningar eller funktioner samt upprätta erforderlig dokumentation för detta ändamål.

Trafikverket ska därvid kontakta Trafikkontoret, Exploateringskontoret, Stadsdelsnämnd och berörda ledningsägande bolag för ett startmöte där presentation och genomgång av projektet vad gäller tidplan, möten, konsult m.m. ska ske. Trafikverket ska för att skapa en effektiv samverkan, i god tid, inför prövning av TA-planer eller motsvarande samråda med berörd funktion i Staden. För åtaganden enligt detta avtal ska parterna bemanna sin organisation med resurser i den omfattning som krävs för ett genomförande enligt projektets tidplan.

För det kommande gemensamma arbetet samt deltagande i möten och liknande har parterna var sin kontaktperson som är ansvarig för att meddela partens ståndpunkter, beslut och att förankra dessa i den egna organisationen

Vid behov ska speciella arbetsgrupper bildas för exempelvis:

- avtal
- station och trafik
- miljöfrågor
- information

Parterna ska vid behov ha en gemensam information och dialog med allmänheten och berörda av detaljplanen och järnvägsplanen. Trafikverket åtar sig att under projektets byggtid informera allmänhet, boende, trafikanter och verksamhetsutövare om projektet, projektets påverkan på omgivning samt Trafikverkets skadeförebyggande åtgärder.

## **6. ANSVAR**

Utbyggnaden av Mälarbanan Spånga – Barkarby utgör ett omfattande och komplicerat byggnadsprojekt. Järnvägen ska byggas till stor del i tät stadsmiljö och tågtrafiken ska upprätthållas under byggtiden. Byggnadsarbetena kommer att påverka omgivningen genom bland annat omläggningar av trafiken, buller, behov av arbetsytor och kommer att innebära intrång och begränsningar i tillgänglighet och framkomlighet.

Trafikverket ska verka för att störningar för människor och skador på t.ex. natur och kulturmiljövärden så långt möjligt och rimligt minimeras.

Trafikverket förhandlar om avtal med de fastighetsägare som berörs av järnvägsutbyggnaden och med de ledningshavare vars ledningar berörs samt med Trafikförvaltningen angående stationshusen samt provisorisk station/plattform i Spånga.

Trafikverket åtar sig att delta i och samverka med SLL/Trafikförvaltningen och Staden i arbetet med att utveckla Spånga station.



Trafikverkets entreprenörer, konsulter och egen personal som arbetar på Stadens mark ska ha genomgått Stadens utbildning ”Trafikanordningar och markarbeten i offentlig mark”. I de fall arbeten görs av båda parter inom gemensamt arbetsställe inom Projektet är Trafikverket samordningsansvarig.

## **7. LOV OCH TILLSTÅND**

Trafikverket ansvarar för att ansöka om, inhämta och bekosta samtliga övriga nödvändiga lov, tillstånd, domar samt att anmäla anmälningspliktiga åtgärder, som erfordras för genomförandet av de anläggningsåtgärder som Trafikverket enligt detta avtal svarar för avseende genomförandet av projektet.

Staden åtar sig att ansöka om de erforderliga tillstånd som endast Staden kan ansöka om för de anläggningar som Staden är/ska bli ägare till och huvudman för. Trafikverket svarar för att ta fram och bekosta erforderligt underlag som biläggs ansökan och som krävs för att ansökan ska kunna tas fram.

Två kända fornlämningar finns som berör projektet, dels Breda gård (RAÄ, Spånga 235:1), dels Vadet (RAÄ, Spånga 359:1). Trafikverket ansvarar för att erforderliga samråd sker och eventuella arkeologiska utredningar genomförs samt för att erforderliga tillstånd erhålls innan ingrepp sker i fornlämningarna.

## **8. PÅVERKAN PÅ PÅGÅENDE OCH FRAMTIDA VERKSAMHETER**

### Allmänt

Trafikverket ersätter intrång och skador som är ersättningsgilla enligt gällande lagstiftning mot Staden och Stadens tomträtts- och nyttjanderättshavare. Om genomförandet av projektet medför en värdeminskning för Stadens fastigheter som resulterar i lägre tomträttsavgäld ska Trafikverket ersätta Staden för värdeminskningen. Ersättningen ska beräknas i enlighet med gällande lag och praxis.

Trafikverket ansvarar som verksamhetsutövare för att i järnvägsplanen angivna vibrations-, buller- och stömljudsnivåerna från Mälarbanan innehålls.

Såvitt inte annat framgår av Genomförandeaftalet skall Trafikverket, om det erfordras till följd av Trafikverket eller dennes entreprenörs arbeten längs projektet, ansvara för och bekosta erforderliga tillfälliga evakueringar av befintliga verksamheter.

### Tillfällig plattform

Det kan bli nödvändigt att anlägga en tillfällig plattform för pendeltågstrafiken under delar av byggtiden. Trafikverket ska i så fall överenskomma med SLL/Trafikförvaltningen om utformning och genomförande. Staden ska ges tillfälle till samråd avseende utformningen och annan påverkan på Stadens intressen.

## **9. MARKÅTKOMST**

### Permanent markanspråk

I separat avtal (Överenskommelse om fastighetsreglering) som tecknas samtidigt med detta avtal har parterna överenskommit om markbyten i enlighet med järnvägsplanen och detaljplanen, samt de servitut som erfordras för järnvägsanläggningen och för Stadens anläggningar. Parterna har i överenskommelsen också överenskommit om ersättningar och kostnadsansvar för fastighetsbildning.

### Tillfälligt markanspråk

I separat avtal (Markavtal) som tecknas samtidigt med detta avtal har parterna överenskommit om upplåtelse av nyttjanderätt dels för de områden som redovisas som tillfällig nyttjanderätt i järnvägsplanen, dels för annan mark i projektet. Parterna har i avtalet överenskommit om upplåtelsestid, ersättningar och principer för återställande av marken.

### Åtagande ifråga om markanspråk

Den gemensamma strävan är att begränsa entreprenad- och arbetsområdena till vad som är nödvändigt för genomförandet med avseende på geografisk utbredning och tidsutsträckning. Det åligger Trafikverket att se till att entreprenad- och arbetsområdena på Stadens mark i projektet utan dröjsmål successivt avetableras i takt med att genomförandet av projektet fortskrider.

Parterna har inlett samarbete avseende markförhandling och upprättande av avtal med enskilda fastighetsägare i syfte att åstadkomma en effektiv och för berörda enskilda överskådlig markåtkomst.

Trafikverket har enligt punkt 10.2 nedan åtagit sig att utföra anläggningar inom allmän platsmark i detaljplanen. Om frivillig överenskommelse avseende sådan allmän platsmark inte är möjlig att nå förbinder Staden sig, på Trafikverkets bekostnad, att lösa sådan mark i enlighet med PBL om det behövs för att Trafikverket ska kunna fullgöra sitt åtagande. Förhandlingar, avtal och kostnader för permanent markåtkomst till ny gc-väg i Lunda, punkt 10.2.6, svarar dock Staden för.

## **10. PROJEKTERING OCH BYGGANDE**

### **10.1 Projektering av järnvägsanläggningen och erforderliga anslutningar**

Arbetena enligt detta avtal ska utföras enligt myndigheters bestämmelser, t ex järnvägsplan, detaljplan och miljödom. Parterna är överens om att i planering och utförande av så väl förberedande arbeten som anläggandet av projektet samverka till en långsiktig lösning som minimerar funktionsinskränkningar av trafik, gaturum, tomträtthavarnas verksamheter samt tar hänsyn till framtida ekonomisk och teknisk förvaltning av respektive anläggningsdelar, underliggande konstruktioner och tomträtter. Samtliga byggnads- och anläggningsarbeten skall, med beaktande av behovet av en ändamålsenlig och säker utbyggnad av projektet, planeras och bedrivs på ett sådant sätt att omgivningen drabbas av minsta möjliga störning inom de ramar som anges i detta Genomförandeavtal.

Överbyggnad för vägar, tillfartsvägar och gc-vägar dimensioneras och utformas enligt

- VGU
- Stadens Tekniska Handbok, utgåva 2015-04-22
- TRVK Bro 13

Dokumenthantering enligt Teknisk handbok ska utföras av Trafikverket.

Trafikverket förbinder sig att utföra projektering och iordningställande av Stadens anläggningar som förtecknats i punkt 10.2 nedan. Omfattning och utförande framgår av bilaga 2, 3 och 4. Åtgärderna bekostas av Trafikverket förutom det som utgör Stadens kostnadsansvar enligt dels bilaga 2, dels punkt 13 nedan.

Om inte annat framgår av detta Genomförandeavtal, skall Trafikverket ansvara för att planera, projektera, utföra, driftsätta och bekosta anläggningar enligt ovanstående, inklusive anslutningsarbeten till Stadens gatu- och parkmark såvitt dessa uppstår direkt betingat av Trafikverkets genomförande av arbeten enligt ovan. Projektering av trafiksignaler och gatubelysning skall utföras av Staden. Förändringar som föranleds av projektets arbeten i befintliga kommunala anläggningar för trafiksignaler och gatubelysning bekostas av Trafikverket. Staden ansvarar för och bekostar projektering och utförande av belysningsanläggningar för gc-vägar, förutom vad som anges i bilaga 2.

Arbetena ska utföras i enlighet med av Trafikverket framtagna och av Staden godkända bygghandlingar samt enligt beskrivning i punkt 10.2 och bilaga 2, 3 och 4.

## **10.2 Byggnad av järnvägsanläggningen och erforderliga anslutningar i gatu- och parkmark**

Anläggningarnas läge och omfattningen av Trafikverkets åtagande för respektive anläggning redovisas dels nedan i denna punkt, dels i bilaga 2, bilaga 3 och bilaga 4. För samtliga anläggningar enligt nedan gäller granskningsförfarande enligt 10.3. Respektive anläggning har markerats på kartan, bilaga 3, med beteckning enligt nedan.

### 10.2.1 Gc-tunnel vid Bromsten

Trafikverket bygger ny gc-tunnel, vilken ersätter plankorsning vid Fristadsvägen. Överenskommelse avseende utbyggnaden har träffats mellan parterna, se bilaga 2. Plankorsningen får inte stängas innan gc-tunneln och tillhörande gc- stråk godkänts av Staden som också beslutar om när den nya förbindelsen kan öppnas för allmän trafik, se även pkt 14.

### 10.2.2 Gc-väg öster om järnvägen vid Spånga station

Trafikverket lägger om befintlig gc-väg i plan och profil på grund av järnvägsutbyggnaden. Då rådande terräng gör GC-vägen svåråtkomlig och bergsprängning ska utföras finns ingen annan lösning än att stänga gc-vägen under byggtiden, då sprängning och maskiner kräver avstängd cykelväg för att inte äventyra trafikanternas säkerhet. Sprängning kräver avstängda spår. Den nya gc-vägen ska utföras så att den utförda terrassen utnyttjas för en optimal bredd, dock utan att ytterligare stödmurar anläggs.

Ombyggnationen kommer att ge en bättre tillgänglighet för gång- och cykeltrafikanter.

#### 10.2.3 Gc-väg vid Solhemsbackarna

Under byggtiden kan sannolikt gc-vägen hållas öppen genom att den ”trycks” österut mot tomtarna. Eventuellt behövs kortare avstängningar.

#### 10.2.4 Lokalgata Solhemsbackarna

Gatan ska breddas till bredd enligt sektion A – A på detaljplanen.

#### 10.2.5 Lundaspåret

Gränsen mellan den allmänna järnvägen och industrispåret behöver flyttas ca 200 m in på Lundaspåret för att möjliggöra anslutning. Överenskommelse om förvärv av mark och spår framgår av Överenskommelse om fastighetsreglering som tecknas samtidigt som detta avtal. Parterna ska uppdatera eller teckna nytt anslutningsavtal.

#### 10.2.6 Gc-väg vid Lunda industriområde, söder om Lunda gångbro

Trafikverket har rätt att använda marken för byggväg i enlighet med järnvägsplanen. Trafikverket bygger ny gc-väg med fem meter fri bredd i enlighet med detaljplanen i det utförande och omfattning som redovisas på planritningar i bilaga 4.

#### 10.2.7 Gc-väg vid Lunda industriområde, från Lunda gångbro till kommungränsen

Det finns en befintlig gc-väg från Lunda gångbro norrut till Bergslagsvägen (inom detaljplanen) och vidare till kommungränsen (utanför detaljplan) som måste flyttas västerut pga järnvägsutbyggnaden. Trafikverket bygger gc-väg med fem meter fri bredd i enlighet med detaljplanen i det utförande och omfattning som redovisas på planritningar i bilaga 4.

#### 10.2.8 Gc-väg vid/under Bergslagsvägen

Befintlig gc-väg måste flyttas västerut på grund av järnvägsutbyggnaden. Trafikverket bygger gc-väg med fem meter fri bredd i enlighet med detaljplanen i det utförande och omfattning som redovisas på planritningar i bilaga 4. Gc-vägen kan komma att behöva användas av projekt Förbifart Stockholm som byggväg, varför tidsplanen för slutligt iordningställande anpassas till projekt Förbifart Stockholms tidsplan.

Trafiklösning under byggtiden för projektet och för projekt Förbifart Stockholm utreds och bestäms i samverkan mellan Trafikverket, Staden och Järfälla kommun. Trafikverket utarbetar förslag och initierar samråd mellan dessa parter för att åstadkomma en godtagbar trafiklösning.

Plogning och halkbekämpning inom och utanför arbetsområdet för Trafikverkets utförande och produktion i projektet, där Stadens driftentreprenörs ordinarie maskiner inte kommer åt på grund av Trafikverkets entreprenadarbeten skall Trafikverket genom dess entreprenör utföra och bekosta. Genomgång av vilka ytor som berörs av detta skall göras i samband med framtagande av trafikordningsplaner och inom ramen för samverkan enligt pkt 11. Trafikverket ska upprätta TA-planer och inhämta Stadens godkännande i god tid innan arbete som påverkar trafik m m kan starta.

### **10.3 Granskningsförfarande**

Staden ska fram till färdigställande av bygghandlingar beredas tillfälle att kontinuerligt delta vid projektering av handlingar rörande anläggningar som Staden är eller blir ägare till och huvudman för. Staden ska i god tid innan handlingarnas färdigställande redovisa eventuella krav och ändringsförslag.

Trafikverket ska leverera de handlingar som berör ovan nämnda anläggningar 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 ska tas fram inom projektet i samråd mellan parterna.

Part skall på egen bekostnad granska handlingar som ingår i den andre Partens förfrågningsunderlag eller andra projekteringshandlingar avseende projektet, omfattande enligt detta avtal berörda arbeten. Part skall ges skälig tid att granska dessa handlingar. Med skälig tid avses här vad som anges i Teknisk handbok del 3 (konstbyggnader). Part skall i god tid (en månad innan) avisera när granskningsperiod planeras påbörjas. Projekterande Part skall till granskande Part skriftligen redovisa hur lämnade granskningssynpunkter beaktas.

Trafikverket ska meddela Staden minst en månad 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. Trafikverket får inte påbörja arbete som är av betydelse för Stadens anläggningar eller funktioner innan Staden godkänt projekterad lösning för aktuellt arbete i form av förslagshandling eller bygghandling.

Innan projekteringshandlingar avseende Stadens anläggningar skickas ut skall Trafikverket inhämta Stadens godkännande. Skulle staden inte ges denna möjlighet till granskning skall Trafikverket på anmodan av Staden och på egen bekostnad vidta rättelse i efterhand genom eventuell omprojektering. Staden skall återkomma med godkännande av slutliga projekteringshandlingar inom fyra veckor.

Skulle Trafikverket påbörja arbeten innan Stadens godkännande inhämtats skall Trafikverket på anmodan och på egen bekostnad vidta rättelse i efterhand genom eventuell omprojektering och rättelse av utförandet. Staden ska ges skälig tid att granska upprättade bygghandlingar.

### **10.4 Ledningsomläggningar**

#### Ledningar tillhörande Stockholm Vatten vid gc-tunnel Bromsten

Trafikverkets åtagande avseende erforderlig ledningsomläggning i samband med utförande av gc-tunnel vid Bromsten (punkt 10.2.1) framgår av parternas överenskommelse, se bilaga 2. Åtagandet kan komma att justeras enligt önskemål från Stockholm Vatten.

### Övriga ledningar

Inom projektet finns ett antal ledningar, tillhöriga Staden, kommunägda bolag eller enskilda, som behöver läggas om eller anpassas till följd av järnvägsprojektet. Separata genomförandeavtal avseende kostnader och genomförande av dessa arbeten upprättas mellan Trafikverket och respektive ledningsägare.

## **10.5 Trafikprovisorier**

Trafikverket ska bekosta anläggande och återställande av trafikprovisorier och trafikomläggningar som orsakas av projektet. I det fall Staden vill bibehålla ett trafikprovisorie ska övertagande ske utan kostnad för Staden och anmälas till Trafikverket i god tid innan återställande. Parterna är överens om att minst ett körfält i vardera riktningen på berörda gator med en trafik på eller över 6000 fordon/dygn skall hållas öppet för allmän körtrafik under hela utbyggnadstiden. För de platser där detta visar sig vara tekniskt olämpligt att genomföra skall Trafikverket utreda alternativa tillvägagångsätt och samråda med Staden i god tid (t ex fördelning av arbeten över dygnet, skytteltrafik och temporära omledningar). Samråd med Staden (trafikkontoret) ska ske innan TA-plan upprättas.

### Kollektivtrafik

Trafikverket svarar för projektering och utförande av de fysiska åtgärder som krävs för avstängning eller omledning av kollektivtrafiken på spår och vägar under byggtiden. Staden ska, med utgångspunkt från utbyggnadens olika faser, informeras om och ges möjlighet att delta i planeringen av ändringar i kollektivtrafiken under byggtiden. Trafikverket ska samråda med Staden innan överenskommelse träffas med Trafikförvaltningen om kollektivtrafikens anordnande under byggtiden. I den mån prövning inte sker i TA-plan och Stadens mark eller anläggningar berörs av åtgärder för kollektivtrafiken ska Trafikverket samråda med Staden och inhämta Stadens godkännande.

Trafikverket ska verka för en god tillgänglighet till kollektivtrafiken under byggtiden.

För det fall utbyggnaden enligt ovan kräver att trafik provisoriskt måste omledas till kringliggande gator ska Staden medverka i och underlätta trafikplaneringen kring aktuella produktionsområden. Huvudprincipen avseende ansvar för en provisorisk bussträckning är att Trafikverket/Trafikförvaltningen ansvarar för planeringen tillsammans med Staden. Staden är ansvarig för uppgifter om att de gator som planeras att trafikeras provisoriskt är dimensionerade för den provisoriska busstrafiken och att inte omgivande anläggningar påverkas negativt med hänsyn till gatans möjlighet att uppta bussarnas belastning. Trafikverket/Trafikförvaltningen åtar sig att följa de särskilda begränsningar avseende t ex hastigheter eller fordonslaster som kan komma att krävas vid en omledning. För eventuella bygg- och anläggningsåtgärder för den provisoriska bussträckningen gäller att:

- den parts arbeten som föranleder behovet av omledningen ombesörjer och bekostar de särskilda anordningar och anpassningar av omledningsvägen som kan komma att krävas i körbanan och dess beläggning för busstrafiken.

- Trafikverket/Trafikförvaltningen ombesörjer och bekostar övriga anordningar som krävs såsom hållplatsstolpar, körräcken och anvisningsanordningar vid hållplatslägen.

Parterna skall överenskomma de närmare villkoren kring hur detta skall ske från fall till fall såvitt det inte redan framgår av detta genomförandeavtal.

Trafikverket/Trafikförvaltningen skall ta fram ritningar som visar hur trafiken behandlas under spårbyggnadstiden, enligt anvisningar i Teknisk Handbok. Framkomlighets och Trafiksäkerhetsaspekter ska redovisas.

#### Gång- och cykeltrafik

Nuvarande gång- och cykeltrafik inom projektet kommer att påverkas negativt under byggtiden eftersom avstängning och omledning måste ske tidvis. Trafikverket ska verka för att gång- och cykeltrafikanter har en god, gen och trygg framkomlighet under byggtiden och att negativ påverkan så långt möjligt och rimligt minimeras. Planerade åtgärder redovisas i punkt 10.2 ovan. Parterna ska i samverkan planera för åtgärder under byggtiden.

### **10.6 Befintlig vegetation och park, tillgänglighet i utemiljö, gestaltungsprogram**

Trafikverket ansvarar för att gatu-, park- och naturmarksträd samt annan vegetation på allmänplatsmark intill arbetsområdet inte skadas av Trafikverket eller någon Trafikverket ansvarar för under genomförandet av projektet. Vid överträdelse ansvarar Trafikverket för att reparera skadan och ersätta kvarstående skador. Erforderliga skyddsåtgärder ska vidtas av Trafikverket i samråd med Staden.

Trafikverket strävar efter att vid projektering och byggande av projektet följa Stadens riktlinjer avseende anläggningar för att göra utemiljön tillgänglig för människor med funktionshinder. Stadens riktlinjer överensstämmer med gällande byggregler, med vissa undantag där Staden har en högre ambitionsnivå, bl.a. Stadens ambition att en ramp bör luta högst 1:20.

I de fall Staden önskar en förbättring av tillgängligheten ska särskild överenskommelse träffas

Ytterligare information om utformning av ute- och inomhusmiljön finns i handboken ”Stockholm – en stad för alla”, som finns på Stadens hemsida.

Trafikverket kommer att arbeta med järnvägsplanens gestaltungsprogram som utgångspunkt vid projektering, upphandling och genomförande av projektet

För samtliga arbeten under denna punkt gäller granskningsförfarande enligt punkt 10.3.

#### 10.6.1 Grönområde beteckning ”Park”

Kringliggande områdes naturkaraktär ska tas tillvara och förstärkas. Detta görs genom att vid nyplantering använda sig av växtmaterial som finns i omgivningen. Öppna ytor ska återsås med gräs. I övrigt gäller krav enligt 10.6.3.

#### 10.6.2 Parkmiljön vid Lekparksvägen

Parkmiljön vid Lekparksvägen ska bevaras i största möjliga mån. De träd och den vegetation som eventuellt kommer att tas ned ska återplanteras av Trafikverket med träd

och buskage av likvärdig karaktär. Om det finns möjlighet att ta tillvara befintlig vegetation bör befintlig jordmån också tas tillvara på ett fackmannamässigt vis. Vid fortsatt projektering ska Trafikverket ta i beaktande att främja naturlig förnyring med varierad vegetation.

### 10.6.3 Allmänt om träd och vegetation

Ambition och inriktning framgår av gestaltungsprogrammet.

Vegetation som skärmar av spår och större vägar är värdefull och bör om möjligt behållas. Då vegetation tas bort under byggtiden ska vegetation återskapas efter utfört arbete.

Växtval ska anpassas till det växtmaterial som finns i omgivningen. Växtmaterialet väljs så att det ger en variation i blomning och färg som visar årstidsväxlingar. Växtmaterial för slänter väljs efter revbildande, marktäckande förmåga.

I naturområden som ansluter till tvärpassager öppnas vegetationen, genom att sly och sikthindrande buskage rensas ut och trädbestånd gallras. Detta förbättrar trygghet och säkerhet i området. Det ger också en varierad artsammansättning, struktur och rumslighet, vilket ger högre upplevelsemässiga och ekologiska värden.

Innan byggarbete påbörjas utför och bekostar Trafikverket en förbesiktning av träd och vegetationsytor. Värdefulla träd som sparas skall skyddas under byggtiden med instängsling och plankning, inga upplag får ligga inom trädets kronutbredning. Trafikverket utför och bekostar etableringsbesiktning, garantibesiktning och slutbesiktning. Vid slutbesiktning kallas berörda driftsansvariga inför övertagande. Vid slutbesiktning och vid övertagande skall ytorna vara ogräsfria och växtlighet ska ha etablerat sig. Växterna måste påvisa vitalitet och växtkraft.

### 10.6.4 Vall vid Hjulsta kolonilottsområde

Trafikverket ska undersöka möjligheterna att anlägga en vall av överskottsmassor för insynskydd. Om en vall är möjlig och lämplig att utföra ska Trafikverket komma fram till i samråd med Staden. Staden ska ge sitt godkännande och särskild skriftlig överenskommelse ska träffas. Massor som ska nyttjas får inte innehålla föroreningar och ska uppfylla krav enligt Naturvårdsverkets riktvärden för mindre känslig markanvändning

## **10.7 Besiktning och övertagande av anläggning**

Staden ska beredas tillfälle att närvara vid besiktningar av de anläggningar som förtecknats i punkt 10.2, 10.5-10.6 ovan. Besiktningarnas resultat är gällande mellan Trafikverket och Staden.

Staden ska kallas till syn, ibruktagande-, del- och slutbesiktningar av entreprenader. Staden äger rätt att utse en egen kontrollant för bygguppföljning. Stadens eventuella anmärkningar ska framföras senast vid dessa besiktningstillfällen.

För de arbeten Trafikverket åtagit att utföra avseende Stadens anläggningar ska Trafikverkets åtaganden beträffande utförande av arbeten anses vara fullgjorda efter godkänd slutbesiktning avseende respektive anläggning samt efter att eventuella



besiktningssanmärkningar är åtgärdade, kontrollerade och verifierade av parterna gemensamt vid överlämnandemöte.

Om Trafikverket låtit ändra utförande och/eller bygghandlingar på Stadens anläggningar utan dennes godkännande och ändringen inte kan godtas i efterhand, är Trafikverket skyldig att rätta utförandet på Stadens begäran innan denne övertar anläggningen.

Efter färdigställandet skall Trafikverket ansvara för framtagande av ritningar, beräkningar, drift- och underhållsinstruktioner och annan dokumentation avseende den Stadens anläggning vilket Trafikverket utfört. Relationshandlingar i dwg-format skall överlämnas. Handlingarna ska vara utförda i gällande koordinatsystem och höjdsättningsystem för á-jour-hållande av Stadens grundkarta. Teknisk handbok ska följas.

Trafikverket skall tillse att Staden ges erforderlig tillgång till sådan dokumentation avseende de installationer som Trafikverket svarar för på gatumark och i gaturummet som Staden rimligen kan komma att kräva med anledning av Stadens underhållsåtagande enligt Teknisk handbok.

Anläggningar som ska övergå i Stadens ägo enligt punkt 10.2 kan komma att tas i bruk innan slutbesiktning. I dessa fall ska en ibruktagandebesiktning utföras. Staden svarar efter trafiköppning för drift (snöröjning, halkbekämpning etc) och felavhjälpande och för felavhjälpande underhåll på ibruktagna anläggningar. Staden ansvarar för skador som uppkommer på grund av brukandet. Garantitiden samt övertagande av ägande börjar dock gälla först vid godkänd slutbesiktning.

Trafikverket kallar Staden till ibruktagandebesiktning samt slutbesiktning senast 4 veckor före besiktningdatum. Senast 2 veckor före besiktning ska relationshandlingar/underlag per anläggning överlämnas digitalt, i dwg-format eller annat digitalt format som parterna kommer överens om, till Staden.

Staden har ett ansvar att vid slutbesiktning påtala eventuella brister som kan påverka framtida drift, underhåll och förnyelse.

Anläggningarna enligt punkt 10.2 ovan (förutom Lundaspåret) övergår i Stadens ägo efter Stadens godkännande vid överlämnandemöte, där fel vid slutbesiktningen ska vara åtgärdade av Trafikverket, varefter Staden övertar fullt ansvar för drift och underhåll av anläggningarna. Godkännande vid slutbesiktning utgör också Stadens godkännande av anläggningen till utförande och omfattning.

## **10.8 Garantier**

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 åtar sig att bevaka uppkomna garantiärenden och snarast anmäla dessa till Trafikverket för reglering med entreprenör. Staden ska också göra en sammanställning av observationer inför garantibesiktning.

## **10.9 Upphandling**

Trafikverket har i egenskap av ägare och förvaltare av Mäljarbanan unik kunskap om de behov som de anslutande/inom järnvägsområdet liggande kommunala anläggningarna ska fylla och de tekniska krav som ska ställas vid upphandlingen av dessa arbeten. Trafikverket har också de bästa förutsättningarna att följa upp arbetena under pågående entreprenad och den efterföljande garanti- och ansvarstiden. Kommunen uppdrar därför genom förhandlad upphandling utan föregående annonsering enligt 4 kap. 5 § 2 p. lagen om offentlig upphandling (LOU) åt Trafikverket att genomföra upphandlingen av entreprenör för arbeten inom ramen för detta avtal med tillämpning av LOU och i övrigt agera byggherre för dessa entreprenader.

## **11. DRIFT OCH UNDERHÅLL UNDER BYGGTIDEN**

### 11.1 Allmänt

Ansvar för drift och underhåll följer äganderätten, dock svarar Staden för ibruktagna anläggningar enligt punkt 10.7 ovan. Parterna ska underhålla sina respektive anläggningar på sådant sätt att konstruktionerna inte skadas eller försämras. Part ansvarar för drift och underhåll under byggtiden av sina respektive anläggningar i projektet med de undantag som framgår nedan. Parterna ska hålla varandra informerade och samråda om sina respektive drifts- och underhållsåtgärder.

### 11.2 Väghållning

Staden har i egenskap av väghållare att svara för och bekosta barmarks- och vinterväghållning i samma utsträckning som vid normal väghållning, dock ej inom entreprenadområdet/arbetsområde m.m.

### 11.3 Grönytor och trädbeskärning

Staden ansvarar för skötsel av grönytor i anslutning till projektet och förbinder sig att utföra trädbeskärning längs projektet i samma omfattning som i övriga delar inom Staden förutom det som åligger Trafikverkets skötselansvar i och med regelverk kopplat till spårtrafik. Trafikverket skall löpande kontrollera att kontaktledningar är fria från trädgrenar.

### 11.4 Bedrivande av underhållsarbete

Parterna skall i god tid ömsesidigt informera om förestående underhållsarbeten samt verka för att dessa arbeten utförs på ett sådant sätt att minsta möjliga störning uppstår för såväl järnvägstrafiken som övrig trafik.

Trafikverket ansvarar för och bekostar underhåll av samtliga järnvägsanläggningar inklusive hållplatsplattformar.

## **12. DOKUMENTATION**

Staden är medveten om att Trafikverket kommer att ansvara för framtagande av ritningar, beräkningar, drift- och underhållsinstruktioner och annan dokumentation avseende järnvägsanläggningen och Staden befintliga som påverkats eller blivande anläggningar inom projektet. Trafikverket skall tillse att Staden ges erforderlig tillgång

till sådan dokumentation för de installationer som görs på gatumark och gaturummet som Staden rimligen kan komma att kräva med anledning av sin underhållsskyldighet för gator och allmänplatsmark.

Senast 4 veckor före besiktning ska relationshandlingar/underlag per anläggning överlämnas digitalt, i dwg-format eller annat digitalt format som parterna kommer överens om, till Staden.

### **13. KOSTNADER INKL EKONOMISK UPPFÖLJNING OCH FAKTURERING**

#### **13.1 Utgångspunkter**

Trafikverket svarar för samtliga kostnader för planeringen och genomförandet av projektet inklusive dess konsekvenser utanför järnvägsområdet samt för anslutningsarbeten i Stadens anläggningar direkt betingat av genomförandet av projektet. Trafikverket svarar också för de åtgärder på Stadens anläggningar som ska utföras enligt punkt 10.2 ovan, med undantag för åtgärderna i punkt 10.2.1 För dessa gäller istället vad som anges nedan i punkt 13.2 samt bilaga 2, 2:a punkten 4:e stycket.

Stadens kostnader för utbyggnad av gc-vägar och parternas mellanhavanden avseende permanent och tillfällig markåtkomst framgår av punkt 13.2 och 13.3 nedan.

Staden svarar för kostnaden för egen personal som deltar vid förhandlingar, möten, besiktningar och kontroll m m. I de fall Staden, vad avser arbete som uppkommer direkt betingat av projektet, i samband med övertagande av anläggningar behöver anlita särskild teknisk kompetens som saknas i Stadens organisation, skall Trafikverket stå för denna kostnad under förutsättning att Trafikverkets skriftliga godkännande inhämtats i förväg.

#### **13.2 Gc-tunnel vid Bromsten (punkt 10.2.1)**

I enlighet med överenskommelse mellan parterna, se bilaga 2, betalar Staden till Trafikverket **22 miljoner kronor** i prisnivå 2015.11.

Beloppet indexregleras från angiven prisnivå med, vid tidpunkten för betalning, senast publicerade indextal i Entreprenadindex för littera 115.

#### **13.3 Övrig ersättning från Staden till Trafikverket**

För utbyggnad och ombyggnad av gc-vägar enligt bilaga 4 och mellanhavanden avseende permanent och tillfällig markåtkomst enligt separat tecknade markavtal och överenskommelse om fastighetsreglering betalar Staden till Trafikverket sammanlagt **2,8 miljoner kronor** i prisnivå 2016.12.

Beloppet indexregleras från angiven prisnivå med, vid tidpunkten för betalning, senast publicerade indextal i Entreprenadindex E11.

### 13.5 Betalning

Staden betalar ersättningarna senast 4 veckor efter att anläggningarna i punkt 13.2 respektive 13.3 överlämnats till Staden vid överlämnandemöte. Trafikverket översänder faktura till Staden som grund för betalningen. Fakturan ska vara specificerad och redovisa de anläggningsdelar som avses samt Stadens beställningsnummer.

Dröjsmålsränta ska erläggas i enlighet med gällande lag.

## 14. TIDPLAN

Trafikverket har till grund för planeringen och genomförandet av projektet upprättat en preliminär huvudtidplan, *bilaga 5*. Övergripande projekt- och produktionstidplaner som ska ligga till grund för genomförandet av Trafikverkets arbeten enligt detta genomförandeavtal ska upprättas av Trafikverket och kommuniceras med Staden. Samråd ska ske avseende tidplaner för arbeten som berör Stadens anläggningar.

Parterna skall under planeringen och genomförandet av projektet informera varandra om tidplaner mm för politiska ställningstaganden i respektive beslutande organ. Vidare skall parterna informera varandra om omständigheter som kan leda till att tidplanen för projektet förändras.. Parterna förbinder sig att verka för att hålla tidplanen och ska hålla varandra informerade om omständigheter som kan komma att påverka tidplanen.

Parterna är överens om att en gc-tunnel ska byggas vid Bromsten, (se punkt 10.2.1 ovan), som ersättning för att plankorsning vid Fristadsvägen stängs. Plankorsningen får inte stängas förrän gc-tunneln är i bruk, vilket framgår av bilaga 2.

Om tidplanen behöver ändras ska parterna samråda om detta inom ramen för samverkan enligt punkt 5 ovan.

## 15. SAMORDNING MED ANDRA PROJEKT

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

Staden ska i god tid informera Trafikverket om sådana byggnads- och infrastrukturprojekt på Stadens mark som kan komma att påverka projektet. Trafikverket ska utan dröjsmål sörja för att områden som används för byggande och transporter på vägar som är av intresse för projektet markeras i Gatuarbetewebb

## 16. ÄGANDE AV ANLÄGGNINGAR PÅ STRÄCKAN

Trafikverket äger den utbyggda järnvägsanläggningen inklusive slänter, stödmurar, stängsel, anordningar för avvattning och bullerskydd inom järnvägsfastigheten eller till

järnvägsfastigheten hörande rättigheter. Trafikverket äger broar för järnvägstrafik samt den bärande konstruktionen vid gång- och cykeltunnlar under järnvägen.

Staden äger anläggningar inom allmän platsmark avsedda för allmänt nyttjande utanför järnvägsfastigheten samt med järnvägen korsande broar för väg- gång- och cykeltrafik. Staden äger ytskikt i undergångar/gc-tunnlar samt belysning. Med ytskikt avses ytförseglingar, det allra yttersta lagret betong, kakelplattor inklusive fästmassa eller annan ytbeläggning. Dagvattenanläggningen och anordningar för avvattning (pumpar mm) ska ägas av Stockholm Vatten AB genom särskilt avtal mellan Trafikverket och Stockholm Vatten AB

Överlåtelse av anläggningar som Staden ska äga, eller återlämning av Stadens anläggningar som Trafikverket byggt om, övergår efter att Trafikverket inhämtat Stadens godkännande vid överlämnandemöte där fel vid slutbesiktningen ska vara åtgärdade av Trafikverket eller Trafikverkets entreprenör. Trafikverket ska också registrera konstbyggnader som Staden äger eller ska äga i BaTMan, enligt rutin i Teknisk handbok.,

Staden godtar inte ett förfarande där Stadens anläggningar överlämnas på annat sätt än genom förfarandet i ovanstående stycke.

## **17. SKADESTÅNDSANSVAR**

Om inte annat anges i detta genomförandeavtal svarar Trafikverket gentemot Staden för de skador, olägenheter och övrig påverkan som projektet orsakar tredje man och/eller Staden. Med projektet avses i detta avseende alla åtgärder rörande järnvägsanläggningen enligt detta genomförandeavtal, såväl genomförandet av projektets permanenta spåranläggning, trafikeringen av Mälarbanan samt Trafikverkets drift- och underhåll av densamma. Trafikverket ska därvid bl.a. hålla Staden skadelös för alla skadeståndsrättsliga anspråk som riktas från tredje man mot Staden under förutsättning att dessa anspråk är direkt eller indirekt hänförliga till projektet. Med tredje man avses annan än Trafikverket och Staden; t.ex. fastighetsägare, tomträtthavare, nyttjanderättshavare och annan. Tredje man inkluderar även avtalspart till Staden. Trafikverkets åtagande innebär att Trafikverket inträder i Stadens ställe för det skadeståndsansvar som framgår av skadeståndslagen och Trafikverkets inträdande förutsätter att Staden eller dess representanter inte förfarit vårdslöst.

Trafikverket ska även hålla Staden skadelös avseende samtliga kostnader m.m. föranledda av förelägganden från myndigheter som kan komma att riktas mot Staden i samband med genomförande av projektet.

Trafikverkets ansvar enligt ovan omfattar även åtgärder som vidtas eller underläts av dess anställda samt av Trafikverket anlidade 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. Parterna ska samråda rörande Stadens hantering av krav från tredje man.

Om genomförande av projektet avbryts eller förutsättningarna för genomförande av projektet avsevärt förändras ska, dels Trafikverket återställa Stadens mark och anläggningar till ursprungligt skick, dels parterna uppta förhandlingar om reglering av kostnader och åtgärder som överenskommits genom detta avtal.

## 18. KOMMUNIKATION

Trafikverket har det övergripande ansvaret för kommunikationen som rör projektet. Parterna ska vid behov ha en gemensam information och dialog med allmänheten och berörda av detaljplanen och järnvägsplanen.

Parterna är överens om att samverka kring den information till allmänheten, näringsidkare m.fl. vilken kommer att behövas i samband med planering och genomförande av projektet. Trafikverket ansvarar för ärendehantering föränledd av synpunkter från allmänheten, näringsidkare m.fl som rör projektet.

Samarbetet förutsätter en öppen och pågående dialog i mediakontakter och mediabe-  
arbetning.

## 19. TVIST

Twist rörande tolkning av detta avtal ska hänskjutas till avgörande av allmän domstol om parterna inte överenskommer om annat.

## 20. GILTIGHET

Detta avtal är giltigt endast under förutsättning

dels att Markavtalet och Ök frgl tecknas samtidigt med detta avtal,

dels att Stockholms Stads Trafiknämnd och Exploateringsnämnd senast 2017-09-30 godkänner avtalet genom beslut som vinner laga kraft,

dels att Stockholms kommunfullmäktige senast 2017-10-31 antar detaljplanen genom beslut som vinner laga kraft,

dels att järnvägsplanen fastställs genom beslut som vinner laga kraft,

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

Detta avtal gäller från och med att det undertecknats av båda parter, samt då förutsättningarna ovan är uppfyllda, till dess alla anläggningar enligt avtalet har blivit utförda och även de överenskomna anläggningarna blivit överlämnade till Staden samt garantiåtaganden för dessa löpt ut.

Trafikverket är medvetet 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 trafiknämnden, vid prövning av förslag till detaljplan.

-----

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

Solna den / 2017  
För Staten genom  
Trafikverket, Region Stockholm:

Stockholm den / 2017  
För Stockholms kommun genom dess  
Exploateringsnämnd:

.....  
(Helena Sundberg)

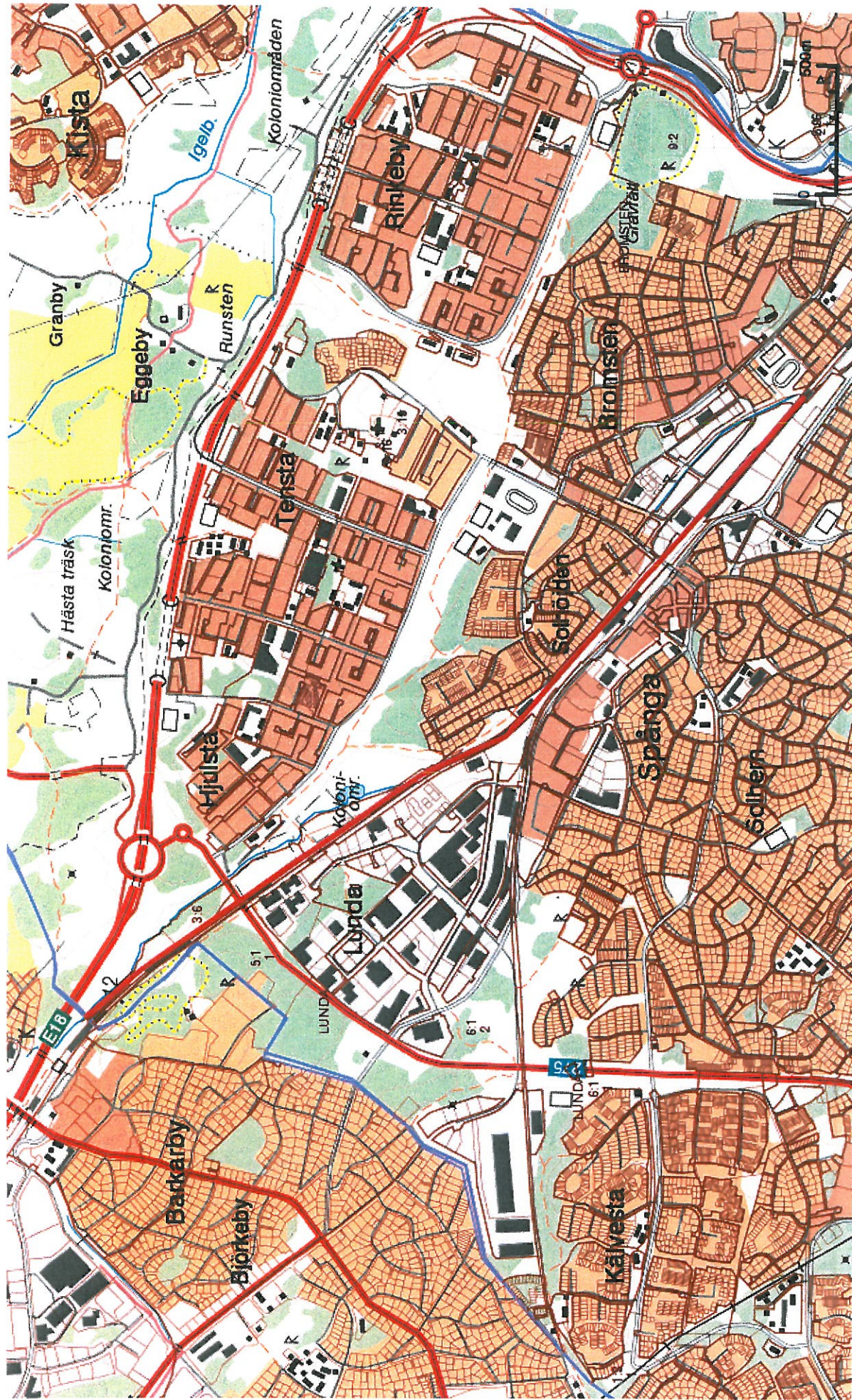
.....  
( )

För Stockholms kommun genom dess  
Trafiknämnd:

.....  
( )



Översiktskarta





2016 -06- 23

M/PR M

TRV 2013/38699  
KM 10+300 – 13+900

2016-01-04

**JÄRNVÄGSUTBYGGNAD  
PROJEKT MÄLARBANAN,  
SPÅNGA – BARKARBY**

**ÖVERENSKOMMELSE  
OM PASSAGER SAMT ERSÄTTNING FÖR  
TILLFÄLLIGT NYTTJANDE**

**mellan  
Stockholms kommun  
och  
Staten genom Trafikverket**

**Bilagor:**

- Bilaga 1. Beskrivning och avgränsning gång- och cykeltunnel
- Bilaga 2. Ritningar
- Bilaga 3. Skiss gradängar och planteringar

Sign. Stockholm stad, Trafikverket:

AS  
S

## **PARTER**

Stockholms kommun genom dess Exploateringsnämnd och Trafiknämnd (org.nr 212000-0142), nedan kallad Staden

Staten Trafikverket (org.nr 202100-6297), nedan kallad Trafikverket

## **BAKGRUND**

Stockholms stad och Trafikverket har inlett ett samarbete kring de fysiska planer som krävs för utbyggnaden av järnvägen mellan Spånga – Barkarby samt byggnation av vissa kommunala anläggningar (nedan projektet). Trafikverket arbetar med framtagandet av järnvägsplan och systemhandling för delsträckan Spånga - Barkarby. Järnvägsplan är inlämnad för fastställelse och detaljplan ska ställas ut för granskning.

Genomförandeavtal för byggskedet ska senare tecknas.

Med anledning av ovanstående träffar parterna idag följande

---

# **ÖVERENSKOMMELSE OM PASSAGER SAMT ERSÄTTNING FÖR TILLFÄLLIGT NYTTJANDE**

---

## **1. SYFTE OCH OMFATTNING**

Syftet med denna överenskommelse är att reglera omfattning samt finansiering av passager inom detaljplan Spånga – Barkaby och principen gällande ersättning för tillfällig nyttjanderätt. Genom att reglera omfattningen av passagera skapas förutsättningar för att detaljplanen ska kunna ställas ut för granskning och för att övrigt pågående samarbete mellan parterna med anledning av järnvägsutbyggnaden kan fortgå.

## **2. GÅNG- OCH CYKELTUNNEL**

Parterna är överens om att en gc-tunnel ska byggas vid Bromsten, som ersättning för att plankorsning vid Fristadsvägen stängs. Plankorsningen får inte stängas förrän gc-tunneln är i bruk.

Sign. Stockholms stad, Trafikverket:

AS  
LS

Trafikverket ansvarar för upphandling, projektering och utförande av gång- och cykeltunneln vid Bromsten. Staden ska ha möjlighet att granska bygghandlingar m.m. Former för detta regleras i kommande genomförandeavtal.

Omfattning, utformning och geografisk avgränsning av Trafikverkets åtagande avseende gång- och cykeltunneln framgår av bilaga 1-3. Staden har inga ytterligare krav på gc-tunnelns utformning och utsmyckning än vad som anges i bilaga 1 – 3.

Staden har hela ansvaret för utförande och kostnader för ombyggnad av korsningen vid Bromstensvägen, dit gc-tunneln ansluter. Avgränsning av Trafikverkets åtagande avseende anslutning till Bromstensvägen framgår av bild 2 respektive 3 i bilaga 1.

### **3. LEDNINGSOMLÄGGNINGAR**

Trafikverket ansvarar för och bekostar genomförandet av ledningsomläggningar till följd av gång- och cykeltunneln vid Bromsten. Omfattning och geografisk avgränsning av Trafikverkets åtagande avseende ledningsomläggningarna framgår av bilaga 1 och 2. Trafikverket ansvarar inte för ledningsomläggningar utanför avgränsat område.

Trafikverket avser att träffa särskilda genomförandeavtal med berörda ledningsägare om ledningsomläggningar till följd av utbyggnaden av järnvägen mellan Spånga och Barkarby.

### **4. ERSÄTTNING TILLFÄLLIGT NYTTJANDE**

Parterna är överens om att ersättning för tillfällig nyttjanderätt enligt järnvägsplanen ska erläggas i enlighet med bestämmelserna i Lagen om byggande av järnväg.

### **5. FINANSIERING**

Den överenskomna utformningen av gång- och cykeltunneln vid Bromsten, som redovisas i bilaga 1, har en standard som överstiger Trafikverkets grundutförande. Staden betalar 22 Mkr till Trafikverket i ersättning för denna standardhöjning. Stadens bidrag syftar till att öka tryggheten samt säkerheten i passagen samt förenkla driften. Ersättningen avser delfinansiering i åtgärder såsom

- Stomkomplettering avseende gradänger.
- Utökning av trågets yta orsakad av ovanstående punkt

- Finplanering, såsom beklädnad.

Ersättningsbeloppet är i prisnivå 2015-11. Beloppet indexregleras med, vid tidpunkt för ersättning, senast publicerade indextal i Entreprenadindex för:

- littera 115 Betongarbeten

Betalplan för ersättningen upprättas i kommande genomförandeavtal avseende detaljplan för Spånga – Barkarby.

## 6. SERVITUT FÖR GÅNGBRO

För att möjliggöra ytterligare passage över järnvägen, som en åtgärd när plankorsningen vid Fristadsvägen tas bort, har Staden möjlighet att uppföra en gångbro vid kvarteret Ferdinand. Trafikverket förbinder sig att, när byggande av gångbron aktualiseras, utan ersättning upplåta servitutsrätt för anläggande och bibehållande av gångbron. Trafikverket upplyser om att tider för avstängda spår för anläggande och framtida underhåll av gångbron får ansökas av Staden i särskild ordning.

## 7. ÄGANDE

Trafikverket äger den utbyggda järnvägsanläggningen inom järnvägsfastigheten. Trafikverket äger de bärande konstruktionerna för gång- och cykeltunneln under järnvägen.

Staden äger övriga anläggningar avsedda för allmänt nyttjande utanför järnvägsfastigheten. Staden äger ytskikten i gc-tunneln och underhåller och förnyar dessa på så sätt att konstruktionerna inte skadas eller försämras.

## 8. ÄGANDETS ÖVERGÅNG

Ägandet av anläggningar som Staden ska äga övergår efter godkännande vid slutbesiktning. Anläggningarna överlämnas till förvaltning av Staden så snart godkänd slutbesiktning föreligger. Garantiåtaganden hanteras av Trafikverket.

Trafikverket åtar sig att kalla Staden till slutbesiktning och garantibesiktning.

## 9. TVIST

Twist rörande tolkning av denna överenskommelse ska hänskjutas till avgörande av allmän domstol om parterna inte överenskommer om annat.

Sign. Stockholms stad, Trafikverket:

AS  
S



## 10. VILLKOR

Denna överenskommelse är giltig endast under förutsättning

dels att genomförandeavtal för detaljplan Spånga – Barkarby upprättas och godkänns av parterna senast vid beslut om detaljplanens antagande.

dels att denna överenskommelse godkänns av Exploateringsnämnden och Trafiknämnden i Stockholms stad.

Trafikverket är medvetet om

att beslut om att anta detaljplan meddelas av stadsbyggnadsnämnden eller kommunfullmäktige. 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 anta detaljplan och att beslut om antagande av detaljplan kan prövas av länsstyrelsen och mark- och miljödomstolen samt bli föremål för rättsprövning.

att denna överenskommelse inte är bindande för kommunens organ, med undantag för trafiknämnden och exploateringsnämnden, vid prövning av förslag till detaljplan.

## UNDERSKRIFTER

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

För Trafikverket

Solna den

2016-01-21



Underskrift

Namnförtydligande

Anders Strandberg

För Stockholms kommun genom dess  
Exploateringsnämnd och  
Trafiknämnd

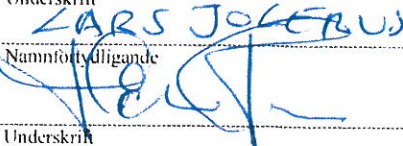
Stockholm den

4/2-16



Underskrift

Namnförtydligande

LARS JOLEBUS  


Underskrift

Namnförtydligande  
Håkan Falk  
Förvaltningschef

Dokumentdatum  
2015-12-16

## Bilaga 1, Beskrivning och avgränsning gång- och cykeltunnel

### Allmänna föreskrifter och anvisningar

Gång- och cykeltunnel, ledningskulvert samt anslutande ramper ska dimensioneras och utföras enligt TRVK Bro 2011 (TRV publ nr 2011:085 2011:086) med TK Geo 2011 (TRV publ nr 2011:047) alt TK Geo 13 (publ 2013:0667).

Med tillägg för krav enligt Teknisk Handbok utgåva 2015-04-22.

### Definitioner

Omfattning	Arbetenas omfattning framgår av: <ul style="list-style-type: none"><li>- Denna bilaga 1 till överenskommelsen</li><li>- Markerat område på förslagsritning från Atkins 10-700 001 och 10+700 002 daterade 2015-10-06, bilaga 2 till denna överenskommelse</li></ul>
GC-tunnel	Järnvägsbro under Mälarbanan. Fritt breddmått 9,0 m. Mått i höjdlid mellan hårdgjord yta i tunnel och underkant bro ska vara 3,10 m.
Träg	Ramperna, konstruktioner från tunneln upp till Skogängsvägen respektive Bromstensvägen. Fritt breddmått 9,0 m för gång- och cykelyta. Ramperna ska utöver gång- och cykelytan utföras med gradänger på en längsgående sida enligt ritning bilaga 3, Skiss gradänger och planteringar, till denna överenskommelse. Gradängerna ligger inom den vattentäta betongkonstruktionen.
Trappor	Gångtrappor på båda sidor av järnvägen ligger i direkt anslutning till tunneln och går upp till marknivå.
Ledningskulvert	Ledningskulvert för el-, vatten-, dagvatten-, spillvatten, tryckavloppsledningar. Mått enligt krav från Stockholm Vatten.
Pumpstation	Pumpstation för pumpning av regnvatten från tunneln.

Dokumentdatum  
2015-12-16

## Trafikverkets ansvar för projektering och entreprenadarbeten

### Allmänt

- Trafikverket ansvarar för uppsättning av skyltar, Staden tillhandahåller underlag för skyltningen i god tid.

### Ledningsomläggningar och ledningskulvert

- Trafikverket projekterar och genomför entreprenadarbeten för samtliga ledningsomläggningar och ledningskulvert inom avgränsat område i enlighet med bilaga 2 samt definition enligt nedan.
- Ledningsanslutningar östra sidan om järnvägen byggs fram till västra sidan av Skogängsvägen, i enlighet med bild 1. Staden lägger berörda ledningar under Skogängsvägen och Trafikverket kopplar in ledningarna under förutsättning att Stadens ledningsomläggning är klar. Staden planerar vara klar med sin ledningsomläggning under Skogängsvägen till årsskiftet 2017/2018.

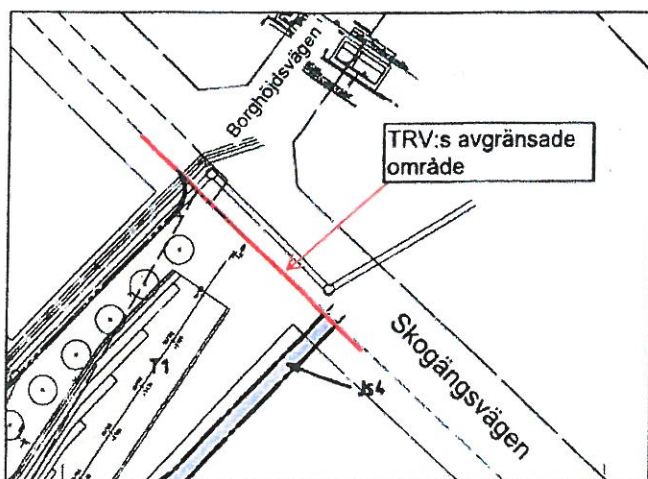


Bild 1. Anslutning Skogängsvägen

- Ledningsanslutningar på västra sidan om järnvägen, vid Bromstensvägen, byggs och ansluts till befintliga ledningar av Trafikverket fram till östra sidan av Bromstensvägen i enlighet med bild 2.

Dokumentdatum  
2015-12-16

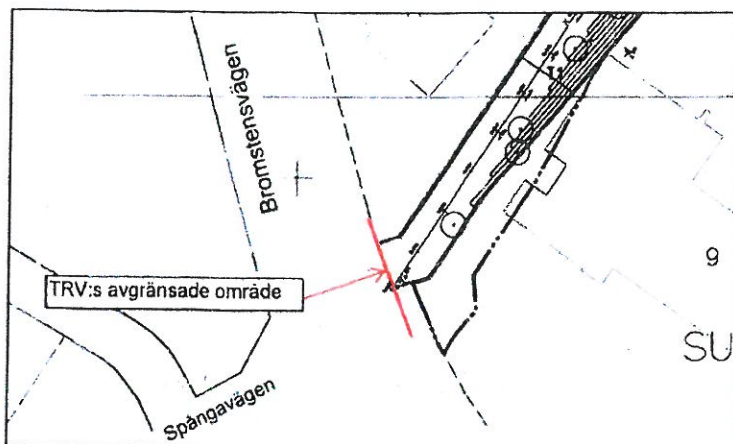


Bild 2. Anslutning Bromstensvägen

- Om Staden påbörjat/avslutat ombyggnationen av korsningen Bromstensvägen/Spångavägen ansluter Trafikverket ledningarna enligt bild 3 nedan.

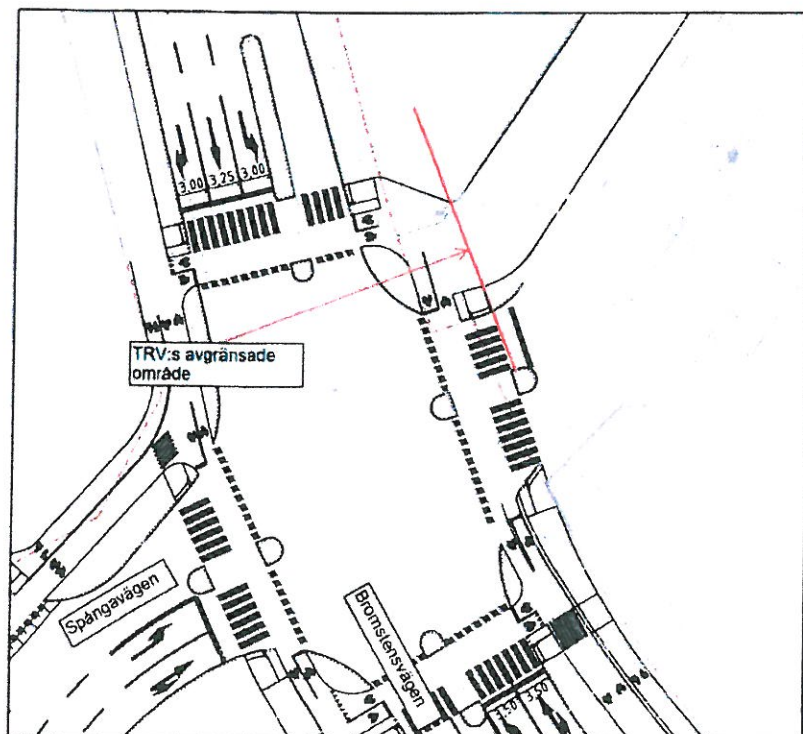


Bild 3. Anslutning Bromstensvägen då korsningen är ombyggd.

AS



Dokumentdatum  
2015-12-16

### GC-tunneln/trågen

- Trafikverket projekterar och genomför entreprenadarbeten för GC-tunnel och tråg inklusive gradänger och trappor i enlighet med nedanstående text på krav på utförande.
- Trafikverket monterar upp staket (alt. bullerskärmar) för järnvägen på järnvägsbron, utmed tråget och fram till järnvägsfastighetsgräns. (Bullerskärmar i det fall det blir krav enligt detaljplan.)

### **Krav på utförande**

#### GC-tunneln/trågen

- För att undvika grundvattensänkning och den risk för sättningar detta medför skall konstruktionen i sin helhet utföras med vattentät betong. Trafikverket ansvarar i sin projektering för framtagande av korrekta grundvattennivåerna i området.
- Rundade hörn vid tunneln enligt bilaga 2, ritning från Atkins, för att skapa en trygghetskänsla.
- Synliga betongytor utförs med råspont
- Gång- och cykelytor i tråg och ramp under grundvattennivå ska utföras i platsgjuten betong med borstad slitbetong.
- Väggbeklädnad i tunneln utgörs av klinker eller tjock plåt. Taket ska målas ljust. Hållbara robusta material ska prioriteras.
- Tråget anpassas i öster till anslutning vid Skogängsvägen, se bild 1. Staden tillhandahåller i god tid underlag för sådan anpassning.
- Anpassning av tråget i väster till Bromstensvägen står staden för. Trafikverket bygger tråg fram till östra sidan Bromstensvägen, med maximalt 5 % lutning i enlighet med krav enligt VGU, Vägars och gators utformning. Staden tillhandahåller i god tid underlag för sådan anpassning. Se bild 2 om korsningen ännu inte hunnit byggas om alternativt bild 3 om ombyggnationen pågår/avslutats.
- Trafikverket monterar räcken enligt Teknisk handbok från Staden utmed de vertikala "trägmurarna", sydöst och nordväst
- Synliga ytor klotterskyddas
- Separerad gång och cykelbana genom målning
- Tråget och tunneln ska vara tillgänglighetsanpassade med vilplanen integrerade i trågens gradänger.
- Trafikverket ansvarar för avvattning av tråg och tunnel i form av brunnar od.

Dokumentdatum  
2015-12-16

### Pumpstation

- Pumpstationen planeras vara belägen i nordvästra hörnet av tunneln.
- Krav och kapacitet utformas i samarbete med Stockholm Vatten.
- Utpumpat vatten ansluts till Stockholm vattens dagvattenledning

### Belysning

- Standardbelysning med standardarmaturer enligt Teknisk handbok från Staden.
- Dygnet runt belysning i tunnel, med någon typ av effektbelysning beroende på val av väggbeklädnad.
- Bra allmänbelysning utanför tunneln enligt Teknisk handbok kompletterad med en identitetsförstärkande effektbelysning (t ex 3 spottar) utanför varje tunnelmynning.

### Trappningar/gradängar i tråg

- Gradängar i tråget byggs för att skapa vidd och ljus. Möjlighet ska finnas för att sitta i trappningarna samt plats för buskplanteringar (vintergrönt eller motsvarande). Planteringsytorna ska vara en del av den platsgjutna betongkonstruktionen med samma beklädnad som övriga horisontella och vertikala ytor. Se ritning med markering för planteringar bilaga 3. Staden utför planteringar i gradängerna.
- Planteringsytor ska förses med dränering.
- Tillgänglighetssittplatser för enstaka personer 1-3 st i anslutning till vilplanen. Ej sittgrupper för större grupper.
- Trappningen utmed tråget ska ha fungerande vilplan i gängplanet
- Gradängernas vertikala och horisontella ytor utförs med beklädnad av granitsten eller motsvarande. Vertikal beklädnad ska ha tjockleken 50 mm och horisontell beklädnad 100 mm.

### Planteringar

- Trafikverket ser till så att det går att plantera träd enligt angivna platser utanför trågkonstruktionen i enlighet med bilaga 3. Staden utför trädplanteringar och trädgroppar.

Dokumentdatum  
2015-12-16

### Trappor

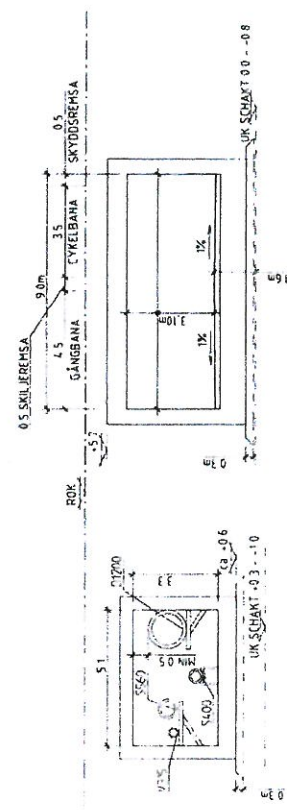
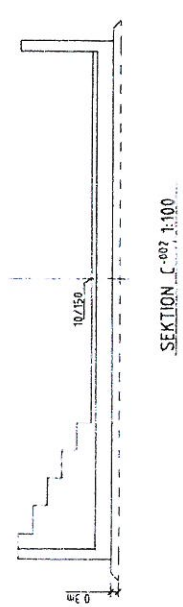
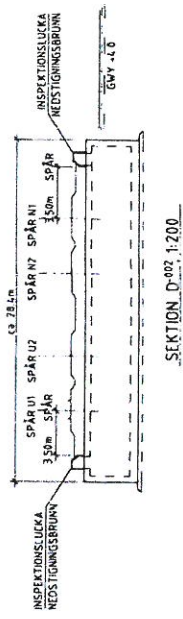
- Trappor med plan- och sättsteg i granitblock enligt Teknisk Handbok från Staden.
- Räcke och ledstång, även för barn enligt Teknisk Handbok.

### Bevattning

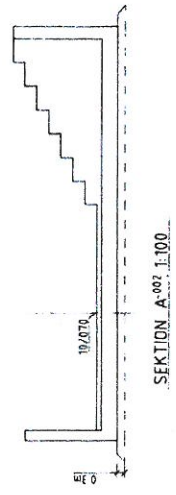
- Permanent vattenpost på båda sidor av spåren för bevattning av buskar i trappningarna samt för driften. Vattenutkast ska vara infällda bakom låsbar lucka eller i kulvert.

# Bilaga 2 sid 2(2) Ritning

ALLMÄNNA FÖRESKRIFTER OCH ANVÄNDNINGAR  
SE RITN 001



SEKTION B-002 1:100  
LEDNINGAR OCH NIVÅER ENLIGT VA-HANDLING 9930-52-160-072  
LEDNINGSKULVERT ANPASSAS TILL NIVÅER PÅ VA-LEDNINGAR  
UTSKIFTNING AV LERA SKA UTFÖRAS OCH BESTÄMMER NIVÅ UK-SCHAKT



FÖRSLAGSSKISS 2015-10-06

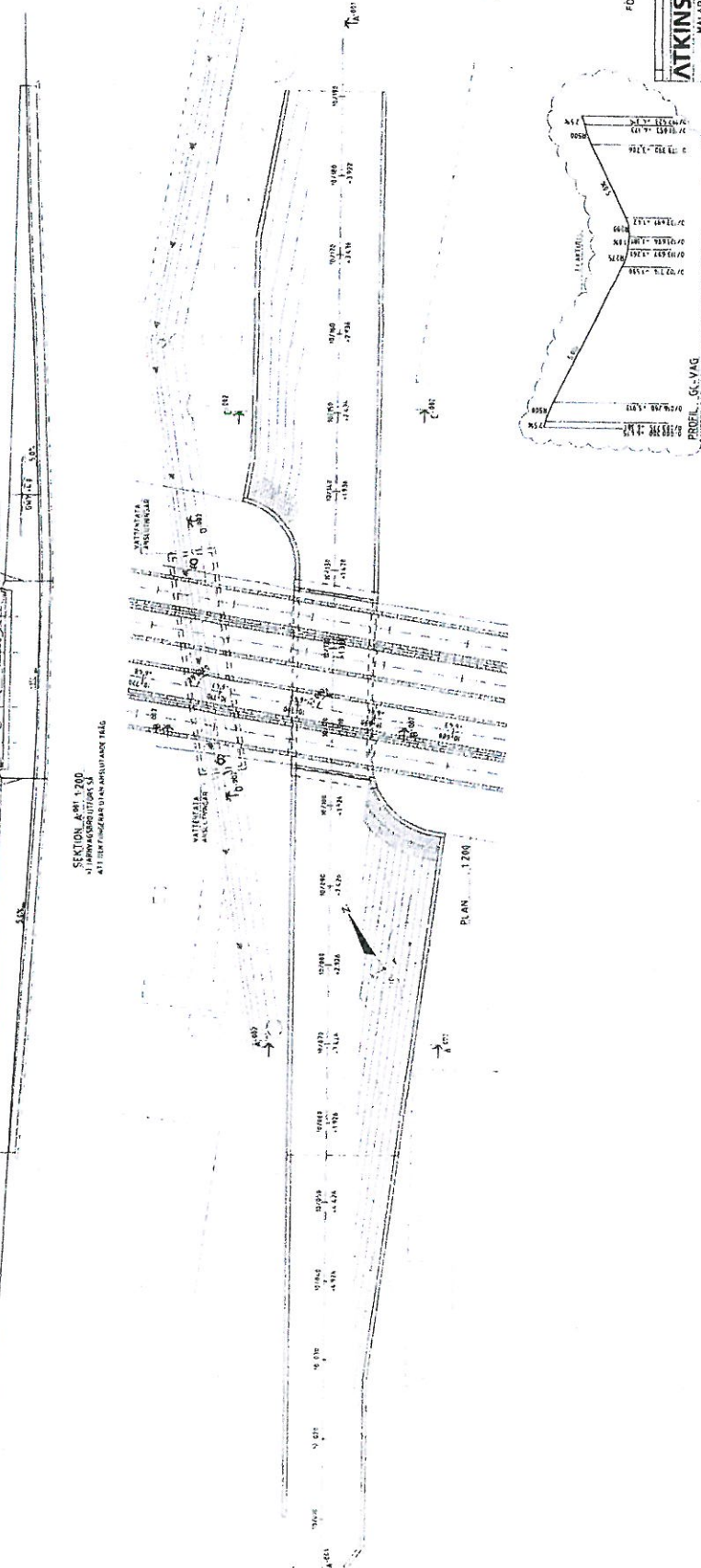
<b>ATKINS</b>		PROJEKTLEDNING	PROJEKT
MÅLARBANAN		PROJEKT	MÅLARBANAN
SPÅNGA - BARKARBY		PROJEKT	PARK OCH JÄRNVAGSARBETEN
BRÖ OCH LEDNINGSKULVERT ÖVER GL-VAG		PROJEKT	STATIONÄRVÄRK
FÖRSLAGSSKISS		PROJEKT	PROJEKT
MÅLARBANAN		PROJEKT	PROJEKT
SPÅNGA - BARKARBY		PROJEKT	PROJEKT
BRÖ OCH LEDNINGSKULVERT ÖVER GL-VAG		PROJEKT	PROJEKT
FÖRSLAGSSKISS		PROJEKT	PROJEKT

ES AS

Bilaga 2 sid 1(2) Ritning

ALLTÄNKA SÄKERHETEN FÖR ANVÄNDARNA  
 LANSKAPNING  
 AVSTÄMNING AV FÖRSLAGET  
 I SAMMANKOMMET  
 I SAMMANKOMMET  
 I SAMMANKOMMET

AVSTÄMNING AV FÖRSLAGET  
 I SAMMANKOMMET  
 I SAMMANKOMMET  
 I SAMMANKOMMET

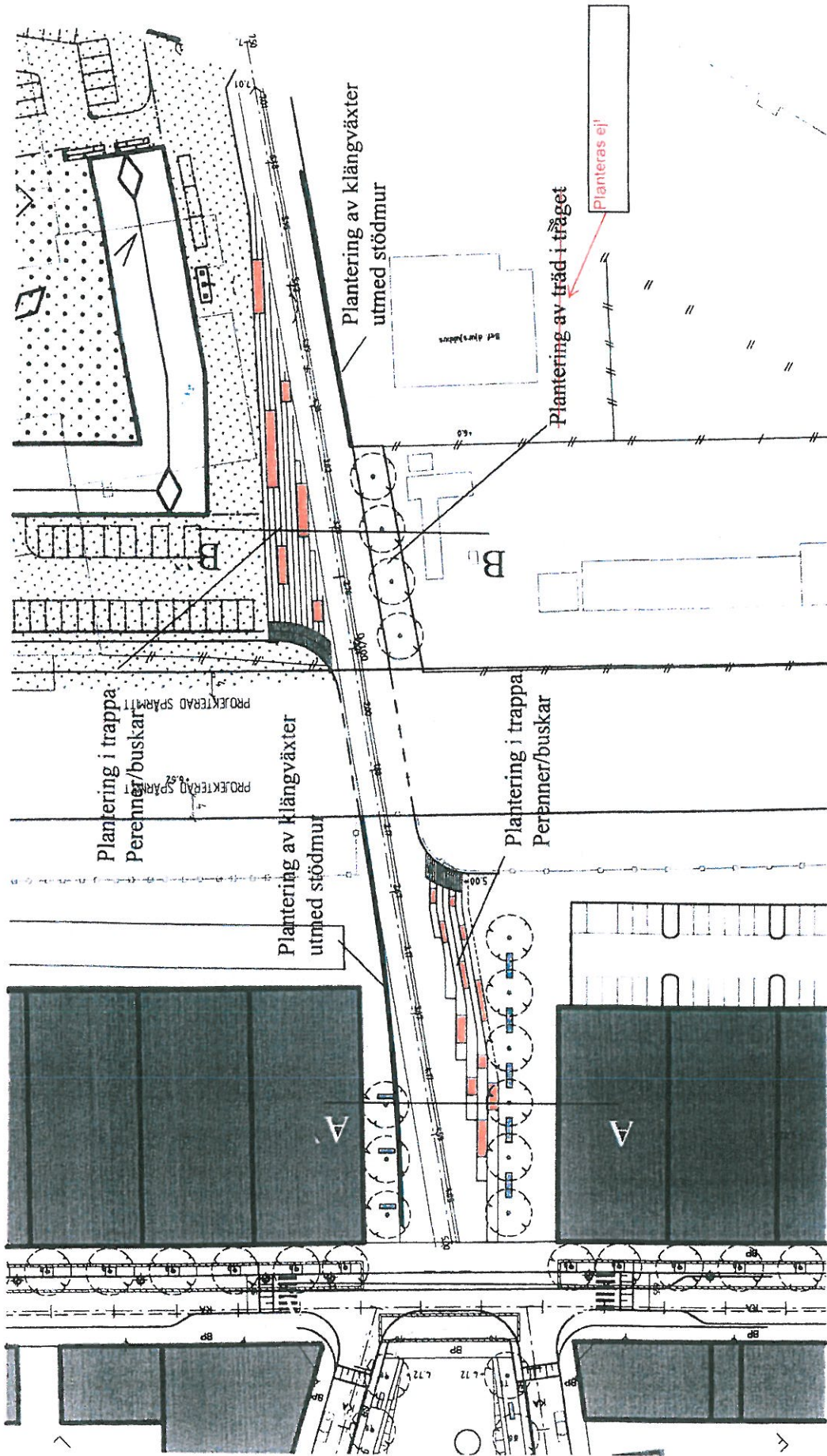


ATKINS  
 PERSTIGSSON & PARTNER  
 P.O. BOX 111  
 SE-101 21  
 TEL: +46 (0)8 737 10 00  
 FAX: +46 (0)8 737 10 01  
 WWW.ATKINS.COM

Handwritten blue signature or initials.



Bilaga 3 Skiss gradängar och planteringar



AS



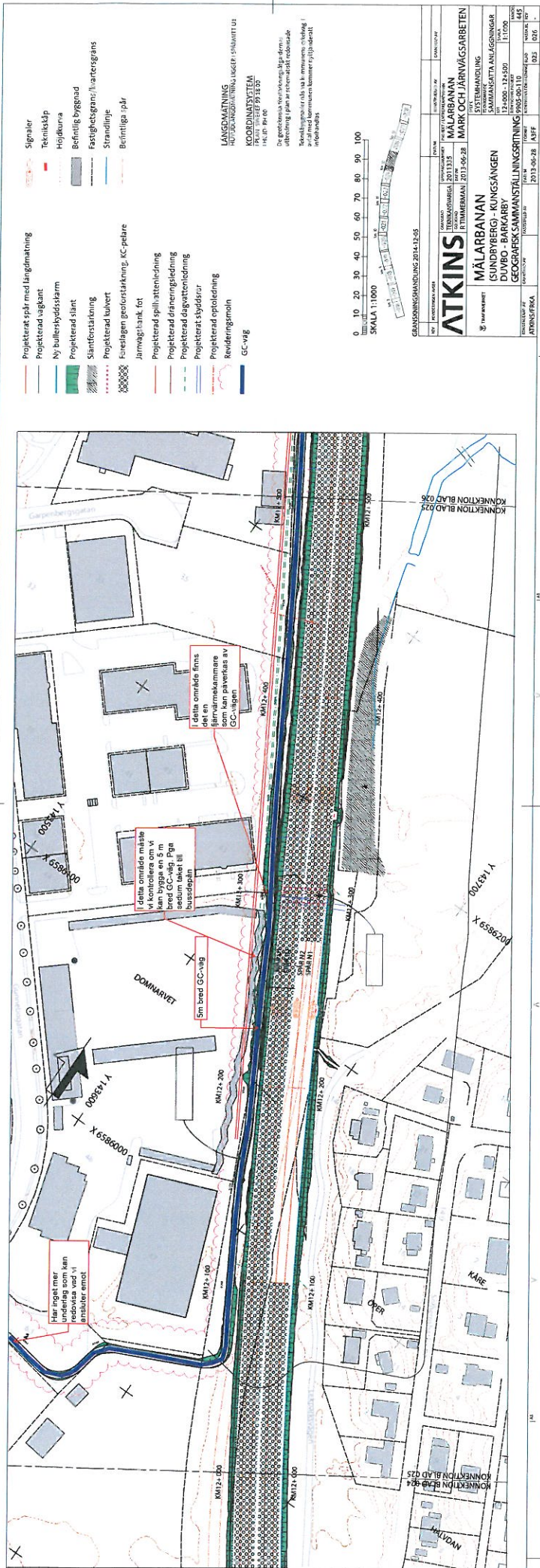




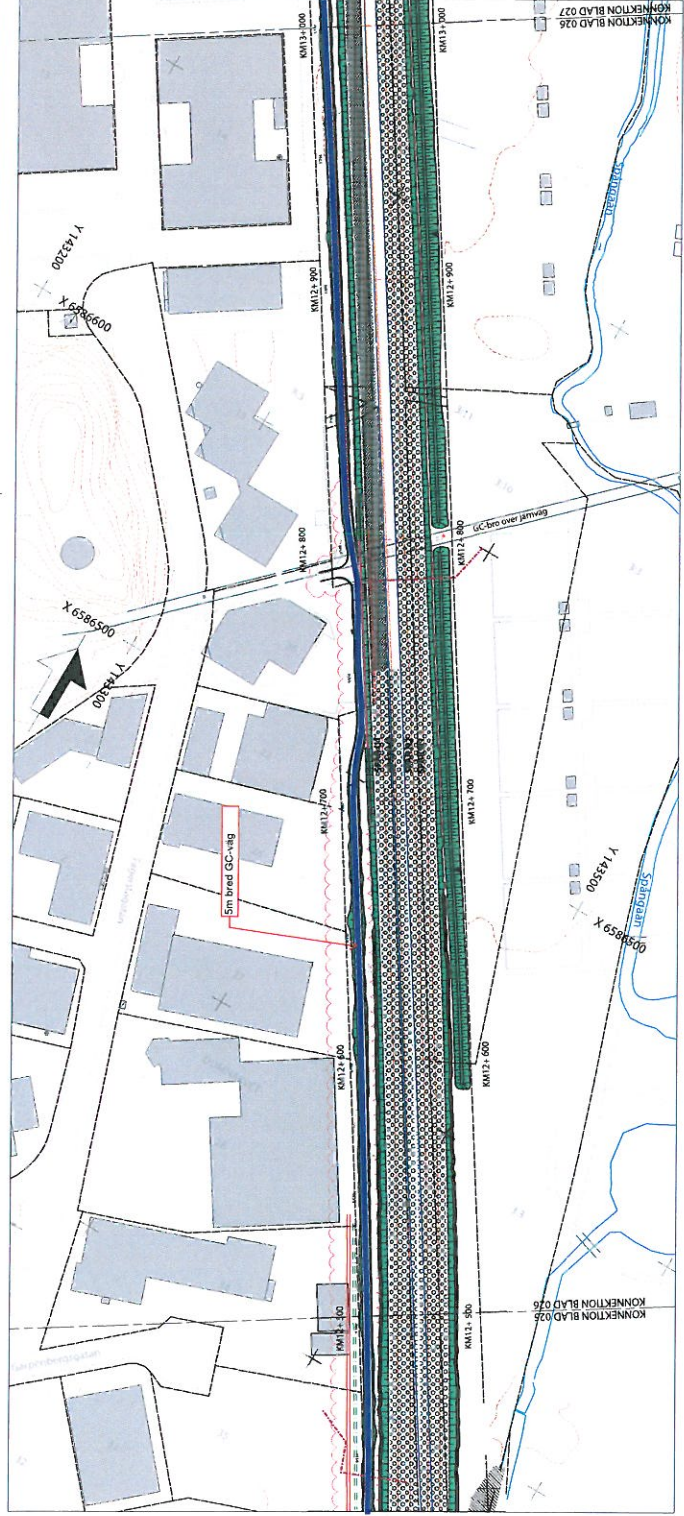




# Bilaga 4



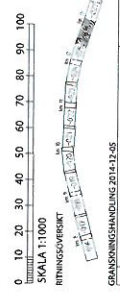
Den här ritning är tillhandräddad till den som har beställt den. Den ska användas till den ändamål som anges i beställningen. För övrigt gäller de villkor som anges i beställningen. Detta är en teknisk ritning och ska inte betraktas som ett avtal.



- Projekterat spår med långinriktning
- Projekterad väggkant
- Projekterad slant
- Slättförstärkning
- Projekterad stämning
- Förslagen geoförstärkning, lättytning
- Förslagen geoförstärkning, KC-pilare
- Järnvägsbank, fott
- Projekterad dräneringsledning
- Projekterad spillvattenledning
- Projekterad dagvattenledning
- Projekterat skyddsrör
- Projekterad opavledning
- Projekterad belysningsledning
- Revideringsmön
- GC-rig

- Kantbalk bro
- Bro underkant i överbyggnad
- Brofunderment
- Högkurva
- Befinnlig byggnad
- Fasthetsgräns, väntergräns
- Högspanning
- Ständigt
- Påkomningsstyd
- Befinnliga spår

LANGDÄTNING  
 HUVUDINRIKTNING: LÖGERSKÄNSKANAL  
 KOORDINATSYSTEM  
 MÅLARBANAN  
 12+500 - 13+100  
 SAMMANHÅNGSBLAD: 111 000  
 12+500 - 13+100  
 SAMMANHÅNGSBLAD: 111 000  
 13+100 - 14+000  
 SAMMANHÅNGSBLAD: 112 000



GRANSKINGSHANDLING 2012:12-05

SKALA 1:1000  
 RITNINGSVÄRDE

ATKINS  
 MÅLARBANAN  
 (SUNDRYBERG - KUNGSÅNGEN  
 DUVBO - BARKARBY  
 GEOGRAFISK SAMMANSTÄLLNING)

PROJEKTORER  
 2013-06-28 JATF

ATKINS:ERKA

Övervakning av tillståndets utförande. Allt utförande bör grundas på tillståndets villkor.

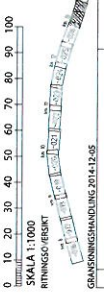


- Projekterat spår med långmatning
- Projekterad vägkant
- Projekterad skant
- Projekterad stödmur
- Geoförstärkning, lätttyllning
- Geoförstärkning, KC-pehare
- Järnvägsbank, fct
- Projekterad dräneringsledning
- Projekterad dagvattenledning
- Projekterad oploppledning
- Projekterad skyddsor
- Projekterad besyrningsledning
- Projekterad spårtemmelledning
- Revideringslin
- GC-väg

- Kantbalk bro
- Bro underkant, nybyggnad
- Signaler
- Stolpe kontaktledning
- Brofundament
- Technikslip
- Högskurva
- Befintlig byggnad
- Fastighetsgränslin, antersgrans
- Strandlinje
- Kommuningsgräns
- Påkomningsstyd
- Befintliga spår

LANGSMÄTNING  
REKURRERANDE LINJE I SPÅRMITTLI  
KODORDNAT SYSTEM  
FRÅN SWEREP 3.1.2010  
1:2500 Bl 00

Regeringens förordning om tillstånd för järnvägsanläggningar  
och om tillstånd för järnvägsanläggningar



GRANDNINGSHANDLING 2014-12-05

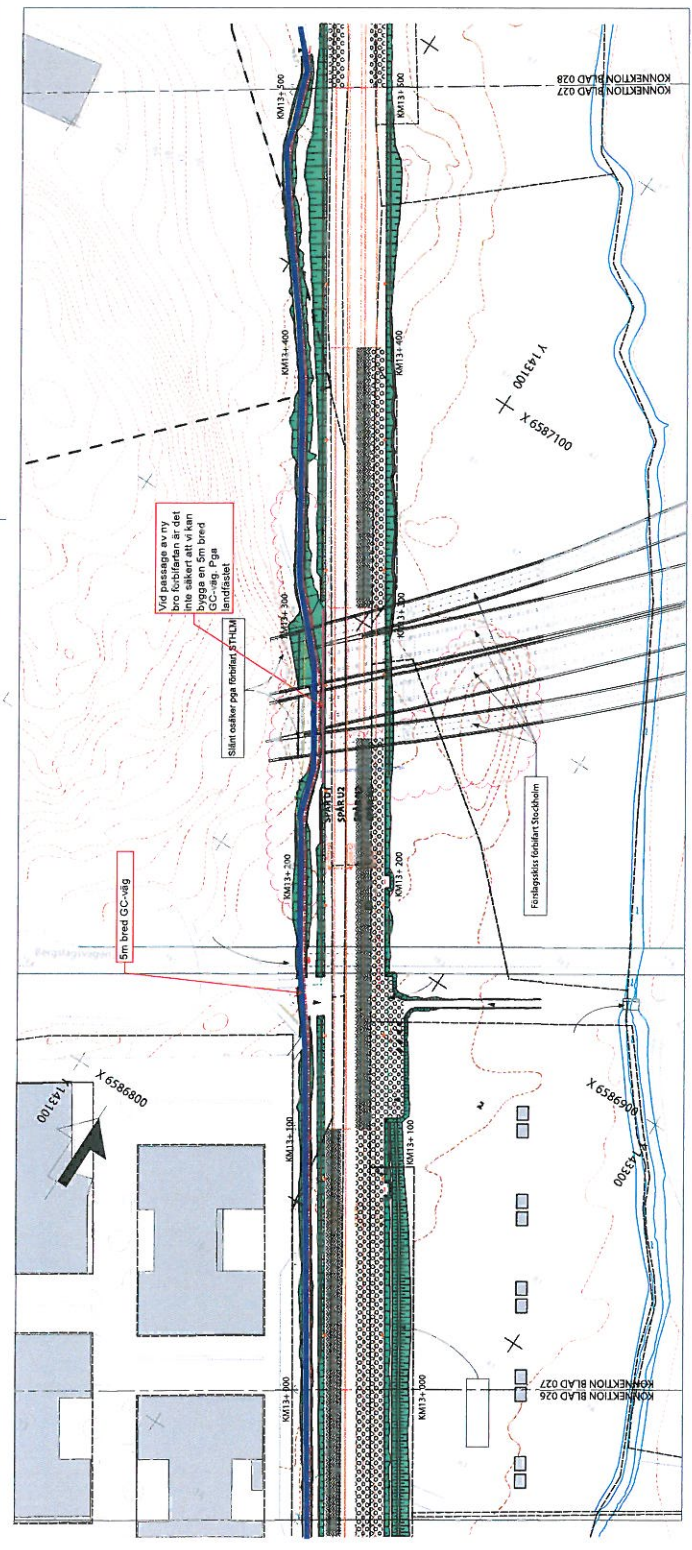
**ATKINS**  
TEKNIKGRUPP  
RITNINGSDATUM 2013-11-15  
RITNINGSDATUM 2013-06-28  
RITNINGSDATUM 2013-06-28

**MÅLARBANAN**  
SUNDVILBERG - KLINGSÅNGEN  
DUVBO - BARKARBY  
GEOGRAFISKA SAMMANSÄTTNINGSRITNING 0995-00-110

PROJEKT LEVERANTÖR  
ATKINS FRKA

PROJEKTNUMMER  
2013-06-28

PROJEKTBESKRIVNING  
027 028



Övriga ritningar är tillägg till denna ritning.  
Innehåller en tilläggssida enligt lag.  
TÄLLNINGEN

- Projekterat spår med långmatning
- Projekterad vägnant
- Projekterad slätt
- Förslagen geoförstärkning, förbelastning
- Förslagen geoförstärkning, KC pelare
- Förslagen geoförstärkning, bankstämning
- Järnvägsbank fet
- Projekterad dräneringsledning
- Projekterad dagvattenledning
- Projekterat skydder
- Projekterad besjningsledning
- Projekterad optoberning
- Revideringsgrän
- GC -väg

LANGEDATNING  
 replikationsmetoden i varierande ut  
 KOORDINATSYSTEM  
 H-UT: BR 06  
 V-UT: BR 06

De geometriska koordinaterna för delarna  
 utläs från plan för tillämpat ställt. Alla utläs  
 och avläsning av de utläs från koordinaterna i avläsning 1  
 av och med till projektnummer 2013-06-28

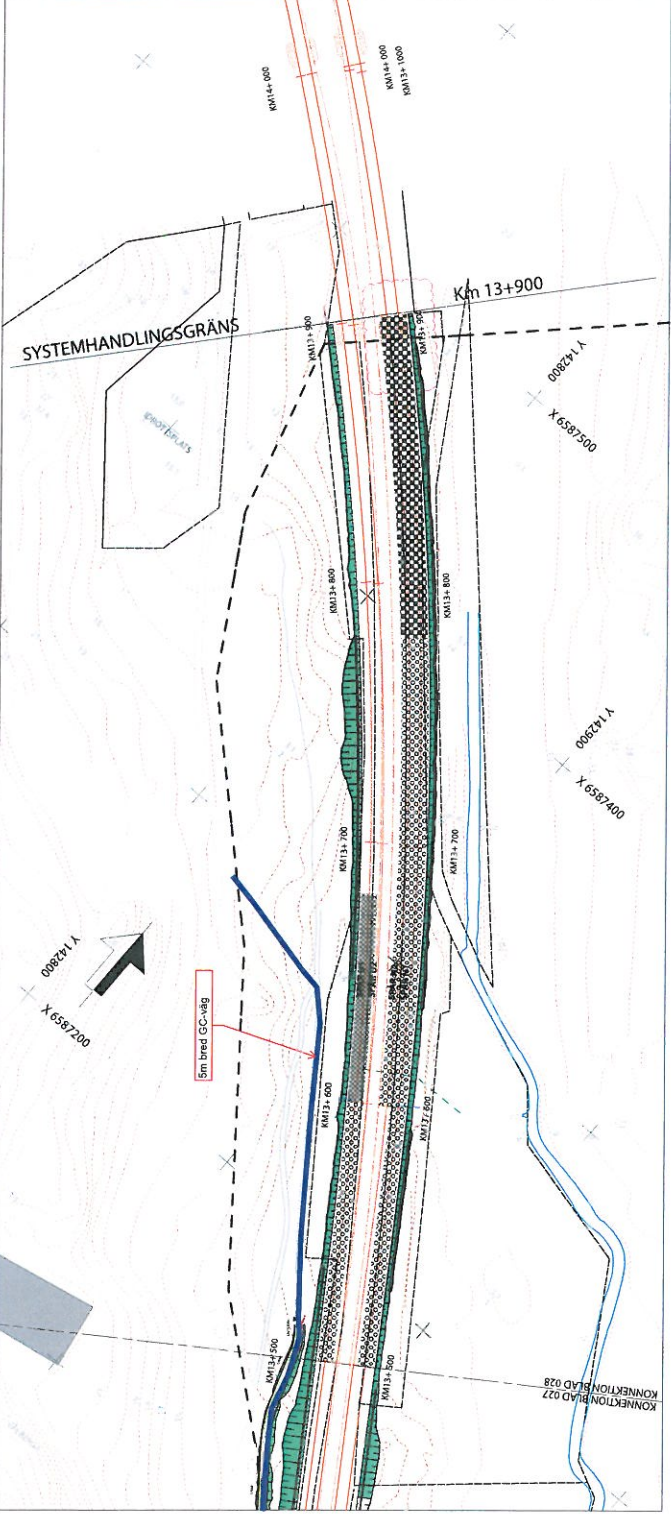


GRANSKNINGSHANDLING 2014-12-05

BYGGVÄRDE	BYGGVÄRDE	BYGGVÄRDE	BYGGVÄRDE
BYGGVÄRDE	BYGGVÄRDE	BYGGVÄRDE	BYGGVÄRDE
BYGGVÄRDE	BYGGVÄRDE	BYGGVÄRDE	BYGGVÄRDE
BYGGVÄRDE	BYGGVÄRDE	BYGGVÄRDE	BYGGVÄRDE

**ATKINS**  
 MÄLARBANAN  
 (SUNDBYBERG - KUNGSÅNGEN)  
 DUVBO - BARKARBY  
 GEOGRAFSK SAMMANSTÄLLNINGSGRITNING

2013-06-28







# HUVUDTIDPLAN, SPÅNGA - BARKARBY GENOMFÖRANDEAVTAL STOCKHOLM STAD / TRAFIKVERKET

Rev. 2016-12-20  
Skapad av: Oskar Westlund

