

---

Mellan Stockholms kommun genom dess exploateringsnämnd (org.nr 212000-0142), nedan kallad Staden och Trafikverket (org.nr 202100-6297), nedan kallat Trafikverket, har träffats följande

---

# SAMVERKANSAVTAL AVSEENDE PRÖVNING AV AVVECKLING AV BANGÅRD OCH FRAMTAGANDE AV JÄRNVÄGSPLAN

---

FÖR OMSTRUKTURERING AV VÄRTANS BANGÅRDAR FÖR MÖJLIGGÖRANDE AV EXPLOATERING

## Bakgrund

Värtans bangårdar består av två bangårdar; den östra och den västra, se bilaga 1. Trafikverket är ansvarig myndighet för väg- och järnvägsinfrastruktur. Staten genom Trafikverket är ägare till del av fastigheterna där bangårdarna är belägna. Delar av de befintliga järnvägsspåren vid Värtans Västra bangård ligger på mark som är upplåten med kunglig dispositionsrätt och förvaltas av Kungliga Djurgårdens förvaltning, "KDF". Delar av befintlig bangård Värtan västra är placerad i Nationalstadsparken. KDF arrenderar ut delar av marken som inte är belägen i Nationalstadsparken till Kungliga Lawn Tennis Klubben, "KLTK". Utöver att bedriva tennisklubbens verksamhet hyr KLTK ut lokaler till olika företag och verksamheter.

Stockholms stads stadsutvecklingsutvecklingsområde Norra Djurgårdsstaden omfattar stadsomvandling med blandad bebyggelse innehållande bostäder, kontor, service och ny infrastruktur. Inom Norra Djurgårdsstadens delområde Värtahamnen har staden år 2015 inlett en detaljplan för området Södra Värtan. Här planeras för cirka 1 700 bostäder, 20 förskoleavdelningar, 100 000 kvm kommersiella lokaler samt parker och torg. Detaljplanen har varit på samråd i december 2016 till februari 2017. För att möjliggöra den stadsbebyggelse som föreslås i Södra Värtans detaljplan behöver Värtans östra bangård avvecklas.

Inom de närmaste åren kommer transporter över Östra bangården från Frihamnen och Containerhamnen flyttas till den nya hamnen "Stockholm Norvik Hamn" i Nynäshamn och verksamheterna vid Loudden läggs ner. Värtapiren och Energihamnen kommer fortsatt vara järnvägsanslutna till Värtabanan.

Staden och Trafikverket tecknade 2013-11-04 'Intentionsavtal angående Värtans bangårdar i Norra Djurgårdsstaden' samt 2014-05-21 'Samverkansavtal avseende utredning om omstrukturering av Värtans bangårdar för möjliggörande av exploatering' (Stadens Dnr: E2013-037-020 77-1, Trafikverkets Dnr: TRV 2013/84645). I oktober 2018 samt i december 2019 tecknades tilläggsavtal till samverkansavtalet.

Inom ramen för utredningsarbetet har förutsättningar och behov av åtgärder för en omstrukturering utretts. En rad olika spårförslag har tagits fram och bedömts. Två spåralternativ har bedömts intressanta för fortsatt utredning. Båda spåralternativen har bedömts tillfredsställa kapacitetsbehovet och samtidigt vara

---

genomförbara (se Bilaga 1-5). Spåralternativen innebär att Värtan Östra avvecklas genom att Värtan Västra byggs om och utökas med ett nytt spår som förläggs söder om befintlig bangård.

För alternativ 1 innebär det nya spåret ett intrång på mark och byggnader som förvaltas av KDF och arrenderas till KLTK.

För alternativ 2 är utbyggnaden av Västra bangården med det nya spåret förskjutet västerut in i Liljansskogen. Detta alternativ påverkar inte befintliga byggnader men gör istället intrång i Liljansskogen.

Trafikverket utför en planläggningsprocessen där det utreds vilket spåralternativ som ska redovisas i en järnvägsplan.

Avveckling av befintlig järnväg provas enligt Järnvägsförordningen. Denna process genomförs parallellt med planläggningsprocessen.

Detta samverkansavtal tecknas nu då det klarlagts att en järnvägsplan behöver tas fram, ett arbete som inte omfattas av det föregående samverkansavtalet, och för att slutföra processen för avveckling av Östra bangårdsdelen.

## 0.0 Syfte

Syftet med detta samverkansavtal är att reglera Trafikverkets och Stadens gemensamma arbete för att åstadkomma en omstrukturerad bangårdslösning som ska ge bästa möjliga förutsättningar för ett beslut om avveckling av den Östra bangården. Staden beställer av Trafikverket att ta fram en järnvägsplan för det nya spåret och en systemhandling för bangårdslösningen.

## § 1

### Processen framåt

#### 1.1 Avveckling av järnväg

Processen för avveckling av järnväg omfattar i stora drag följande aktiviteter:

- Framtagande av remissrapport för intern remiss hos Trafikverket.
- Sammanställning och justering av remissrapport efter inkomna svar från intern remiss.
- Framtagande av underlag för extern remiss.
- Sammanställning och justering efter inkomna svar från extern remiss.
- Framtagande av underlag för godkännande av Trafikverkets Generaldirektör som syftar till ett godkännande hos Trafikverkets Styrelse om att ärendet går vidare till regeringen.
- Framtagande av underlag för beslut av Trafikverkets styrelse för fortsatt handläggning till Regeringen.

Följande dokument tas fram:

Uppdatering av remissrapport för avveckling av järnväg med tillhörande ritningar. Rapporten ligger till grund för den fortsatta remisshandlingen.

(Trafikverket ansvarar)

---

Kalkyl för bangårdslösningen, inklusive avveckling och eventuell  
marksanering av Östra bangårdsdelen, enligt succesivmetoden, som är  
accepterad av parterna. (Trafikverket ansvarar)

Underlag som utvisar vilka markytor som tillgängliggörs och tas i anspråk  
och vilka fastigheter som berörs. (Trafikverket ansvarar)

Underlag för upprättande av genomförandeavtal (Gemensamt ansvar)

En plan för hur markfrågor ska regleras (Gemensamt ansvar)

## 1.2 Järnvägsplan och systemhandling

En järnvägsplan för de två spåralternativen ska tas fram och systemhandlingar för de förändrade  
Bangårdslösningarna. Järnvägsplanen fastställer ett av alternativen.

Staden ska lämna erforderliga underlag till Trafikverket för denna projektering.

Stadens syfte med järnvägsplanen faller om beslut om avveckling av Östra bangården inte fattas. I det fall  
avvecklingsbeslutet avslås avbryts arbetet med järnvägsplanen.

Om det politiska stödet för en omstrukturerad bangårdslösning förändras kan Staden när som helst avbryta  
arbetet med att ta fram järnvägsplan och systemhandlingar. Staden ersätter Trafikverket för upparbetade  
kostnader.

### § 2

## Förutsättningar

Utredningsarbetets målsättning har varit att i möjligaste mån åstadkomma en utbyggnad av spår på Värtan  
Västra med motsvarande funktion som avvecklas på Värtan Östra. Detta har inte varit möjligt att  
åstadkomma till fullo med avseende på kapacitet för uppställning vilket innebär att beslut om avveckling  
måste tas hos regeringen. Två spårlösningar tagits fram som var för sig bedöms klara transportbehovet.

Värtans västra bangård ska på sikt kunna tillgodose följande transporter per dygn:

Ett 700-750 m tåg från Stockholms Hamn/tågfärja

Ett 700-750 m tåg till Stockholms Hamn/tågfärja

Ett biltåg till Stockholms Hamn (Tur och retur)

Ett trailertåg till Stockholms Hamn (Tur och retur)

Fyra fliståg till Energihamnen (3 fliståg i normalläge)

Fyra fliståg från Energihamnen (3 fliståg i normalläge)

1 ask-vagn till Energihamnen

1 ask-vagn från Energihamnen

12 vagnar till Cementa

12 vagnar från Cementa

---

En avvecklad Värtan Östra och en utvecklad Värtan Västra samt spåranläggningar inom områden som disponeras av Stockholm Exergi och Stockholms Hamn kommer inte att täcka transportbehovet ovan som Stockholm Exergi och Stockholms Hamn har prognostiserat i ett maxscenario. Detta transportbehov bedöms dock bli mycket sällan förekommande.

Avyttring av Värtan Östra kan inte ske förrän behovet av järnvägstransporter till Frihamnen har upphört alternativt kan tillgodoses på annat sätt. Trafikverkets utgångspunkt är att Värtans västra bangård ska vara utbyggd enligt den spårlösning som fastställs i järnvägsplanen innan Värtan östra avvecklas. Om annan möjlighet framkommer så tas beslut om detta i genomförandeaftalet.

Ingen planering för spårburen persontrafik på Värtans bangårdar ska prioriteras. Dock ska åtgärder inte utföras som omöjliggör en framtida persontrafik på Värtabanan.

Att behålla ett spår på Värtan Östra för museijärnväg har övervägts och avfärdats av Stockholm Stad.

Stockholms Hamn har vidtagit försvarsarbeten inom sitt område vilket innebär att det är möjligt och förberett för att bygga ytterligare ett spår, förutom de två spår som nu är byggda på kajen. Detta för att Stockholms Hamn i större utsträckning ska kunna hantera vagnar inom sitt eget område.

Bangårdslösningen på Värtan Västra innebär i stort en förlängning av de fyra spåren på bangården västerut mot Fiskartorpsbron, samt tillskapande av ytterligare ett spår på södra sidan om bangården alternativt en förskjutning av spåret väster ut in i Liljansskogen. Det första spåralternativet inkräktar på en fastighet som för närvarande arrenderas av KLTK. För att detta alternativ ska kunna genomföras krävs att marken tas i anspråk genom en överenskommelse med KLTK. Det andra alternativet innebär ett ingrepp på Liljansskogen.

Staden ansvarar för att ersätta kringliggande fastigheter och verksamheter för konsekvenser av aktuell järnvägsplan.

## § 3

### Organisation

Staden respektive Trafikverket ska delge den andra parten en organisationsplan för arbetena reglerade i detta avtal.

#### 3.1 Styrgrupp

En styrgrupp har tillsatts med en representant för Trafikverket och representanter från Staden (exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret). Styrgruppens uppgift är att ansvara för de frågor som är av gemensam och övergripande karaktär och som projektledningsgruppen lyfter för ställningstagande.

#### 3.2 Projektledningsgrupp

En projektledningsgrupp har tillsatts där Trafikverkets och Stadens projektledare är representerade. Denna grupp är ansvarig för ställningstaganden och beslut som är av gemensam karaktär och som faller inom ramen för detta avtal. Frågor av löpande karaktär är av styrgruppen delegerad till projektledningsgruppen. Stadens representant är ordförande i projektledningsgruppen. Övrig bemanning inom projektet beslutas av respektive projektledare.

Projektledningsgruppen ska fastställa en gemensam mötesserie.

---

## § 4

### Övriga avtal

Nedan beskrivs de avtal som i dagsläget identifierats nödvändiga för att åstadkomma avvecklingen av Värtan Östra, framtagandet av järnvägsplan för det nya spåret och systemhandling för Bangårdslösningen.

I tidigare samverkansavtal framgick att servitutsavtal behövde tecknas, detta är inte längre aktuellt då servitut ersätts med fastighetsreglering.

#### 4.1 Överlåtelseavtal

Särskild överenskommelse ska träffas i det fall Trafikverket överlåter marken där Värtan Östra är belägen till Staden. Detta kommer då ske på marknadsmissiga villkor. Kostnader för sanering ska utredas och regleras mellan parterna i kommande genomförandeavtal. Trafikverkets utgångspunkt är att Staden övertar kostnadsansvaret samt utförandet av marksanering på Östra bangården.

#### 4.2 Genomförandeavtal

Formerna för genomförande av kommande åtgärder upprättas när omfattning och åtgärder klarlagts. Genomförandeavtalet ska också klargöra ekonomi, ekonomistyrning och ansvarsfrågor.

Parterna ska inför upprättande av genomförandeavtal gemensamt göra en fördjupad studie av hur en etappvis ombyggnad av Värtan Västra kan utföras.

#### 4.3 Avtal med Kungliga Djurgårdens Förvaltning, "KDF", och Kungliga Lawn Tennis Klubben, "KLTK"

Arbetet med järnvägsplan kan resultera i att avtal behöver tecknas med KDF och KLTK.

Samtliga erforderliga avtal och överenskommelser med KDF och KLTK förhandlas genom Staden, däribland samverkansavtal och genomförandeavtal.

Erforderliga avtal tecknas mellan Staden, KDF och Trafikverket i samband med planeringen för genomförandet.

Trafikverket ansvarar för att avtala om förändringar i befintliga avtal mellan Trafikverket och KDF, som berör Värtan Västra och Östra.

## § 5

### Ansvar

Trafikverket ansvarar för all projektering inom järnvägsanläggningen som krävs för möjliggörande av att frigöra marken där Värtan Östra ligger idag. Staden ska lämna erforderliga underlag till Trafikverket för denna projektering.

Trafikverket ansvarar för planprocessen, i järnvägsplanen, framtagande av erforderliga underlag för järnvägsplanen samt nödvändiga myndighetskontakter.

Trafikverket ansvarar för att ta fram erforderliga systemhandlingar med tillhörande projektering för de alternativa Bangårdslösningarna samt att driva processen för avveckling av Värtan Östra.

---

Arbetet med framtagande av underlag för avvecklingsprocessen och järnvägsplanen sker delvis parallellt. I det fall regeringen inte fattar beslut om tillåtlighet för avveckling av järnvägsanläggningen på Värtan Östra avbryts arbetet med järnvägsplanen i samband med beslutet. Staden ersätter Trafikverket för upparbetade kostnader.

## § 6

### Information och kommunikation

Parterna ska samverka i kommunikationsarbetet. Arbetet ska vara proaktivt och en kommunikationsplan ska vid behov inrättas. Gemensamma budskap, intressenter, målgrupper, avsändare, vem som uttalar sig och ansvarsfördelning behöver identifieras. Parterna deltar i samverkansarbetet med anledning av sin expertkompetens och myndighets uppdrag. Behov av att kommunicera enskilda parters beslut med anledning av myndighetsutövning eller liknande där samordning ej är möjlig kan därför uppstå.

## § 7

### Preliminär Tidplan

#### 7.1 Avveckling av järnväg

Trafikverkets internremiss avseende bangårdslösningen	Februari 2020- April 2020
Trafikverkets externremiss avseende bangårdslösning	Juni 2020 – September 2020
Underlag för beslut om avveckling till Trafikverkets styrelse	November – December 2020
Underlag för beslut om avveckling till Regeringen	Oktober 2021

#### 7.2 Järnvägsplan

Framtagande av järnvägsplan	Xxx – xxx (tidplan tas fram)
Granskning och fastställelse av järnvägsplan	Xxx – xxx (tidplan tas fram)

#### 7.3 Systemhandling

Framtagande av systemhandling	Xxx – xxx (tidplan tas fram)
-------------------------------	------------------------------

## § 8

### Ekonomi

#### 8.1 Kostnadsansvar

Framtagandet av underlag för avveckling av järnväg samt järnvägsplanen för byggnation av det nya spåret bekostas i sin helhet av Staden. Det innefattar även de kostnader som arbetats upp inom Trafikverket från tecknande av samverkansavtalet, TRV 2013/84645 (signerat 2014), som ligger till grund för detta samverkansavtal.

#### 8.2 Betalning och fakturering

Trafikverket skall inför fakturering varje kvartal redogöra för upparbetade kostnader.

Exploateringskontoret

Ref: NC14154000

c/o BGC, STH 183

106 42 Stockholm

#### 8.3 Preliminär kostnadskattning

Budget för kvarvarande arbete avseende regeringsbeslut om avveckling av Värtan Östra och framtagande av järnvägsplan.

Projektledning	2 900 000 kr
Remisshandling Av	200 000 kr
Järnvägsplan	4 000 000 kr
Systemhandling	5 600 000 kr
AKJ	300 000 kr
Teknisk rådgivning	1 000 000 kr
<b>Summa</b>	<b>14 000 000 kr</b>

## § 9

### Tillägg till avtalet

I de fall förändringar av projektets omfattning inträffar äger parterna rätt till omförhandling av de villkor i denna överenskommelse som påverkas av förändringarna. Eventuella förändringar av villkoren skall regleras genom upprättande av tilläggsavtal.

## § 10

### Avtalets giltighet

Avtalet förfallet utan ersättningsrätt för någondera parten om inte exploateringsnämnden i Stockholms kommun senast [åååå-mm-dd] godkänner överenskommelsen genom beslut som senare vinner laga kraft. Med undantag härifrån är avtalet bindande redan från avtalets undertecknande beträffande utredningsåtgärder, framtagande av underlag och (m.fl. exempel) som vidtas fram till [ange ett datum för när avtalet bör ha vunnit laga kraft].

---

Avtalet är därefter giltigt till dess att påskrivet genomförandeavtal för fortsatt arbete tecknats alternativt tills uppdraget avslutas på grund av att godkännande inte kan erhållas för avveckling av Värtan Östra eller planlägningsprocessen för järnvägsplanen för det nya spåret avbryts eller Staden beslutar att avbryta uppdraget.

\*\*\*

Detta avtal har upprättats i två (2) likalydande exemplar av vilka parterna har tagit var sitt.

Stockholm 2020-03-

Solna 2020-03-

För Stockholms kommun genom dess  
exploateringsnämnd

För Trafikverket

---

*Namnförtydligande*

---

*Namnförtydligande*

Daniel Bjelke/CPLtsa