

Handläggare
Trafikkontoret
Elenore Bjelke
Trafikplanering
Telefon: 08-508 260 35**Till**
Trafiknämnden
2017-03-09
Exploateringsnämnden
2017-03-09**Exploateringskontoret**
Gustaf Schneider
Projektutveckling
Yttre västerort
Telefon: 08-508 263 35

Mälarbanan sträckan Spånga-Barkarby. Genomförandeavtal, överenskommelse om fastighetsreglering och markavtal med Trafikverket. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Exploateringsnämnden och trafiknämnden godkänner var för sig genomförandeavtal, överenskommelse om fastighetsreglering och markavtal för Mälarbanan enligt detta utlåtande.
2. Trafiknämnden godkänner investeringsutgifter om 30,1 mnkr.
3. Exploateringsnämnden och trafiknämnden förklarar ärendet omedelbart justerat.

Fredrik Alfredsson
T.f. Förvaltningschef
TrafikkontoretHåkan Falk
Förvaltningschef
Exploateringskontoret

Sammanfattning

Mälarbanan är benämningen på den järnvägssträckning som går från Stockholm i riktning mot Västerås. Utbyggnaden av Mälarbanan sker för att kunna utöka kapaciteten på banan och för att minska den störningskänslighet som finns när olika typer av trafik delar spår.

Parallellt med att Trafikverket tar fram järnvägsplan för Mälarbanan tar stadsbyggnadskontoret fram två detaljplaner för utbyggnaden inom Stockholm. Detaljplanernas områden motsvarar Trafikverkets områden för järnvägsplaner inom detaljplanelagt område. Den

första detaljplanen består av sträckan Spånga-Barkarby (etapp 1) och den andra detaljplanen består av sträckan Sundbyberg-Spånga (etapp 2).

Syftet med genomförandeavtal, överenskommelse om fastighetsreglering och markavtal är att reglera parternas mellanhavanden med anledning av genomförandet av detaljplanen och utbyggnaden av Mälarbanan på sträckan Spånga-Barkarby.

I samband med spårutbyggnaden är det av vikt att skapa mervärde i form av förbättrade gång- och cykelförbindelser när stadens anläggningar påverkas av Mälarbananprojektet. Genomförandeavtalet skapar förutsättningar för flera kapacitetshöjande åtgärder på gång- och cykelvägnätet väster om Spånga station och medger en samverkansinriktning för utveckling av bussterminalen vid Spånga station.

Ett antal av stadens anläggningar påverkas när spåren utökas från två till fyra. Längs med Mälarbanan, sydväst om spårområdet löper idag en gång- och cykelväg från Barkarby station till Lunda industriområde (se rött streck på bild 1). Denna gång- och cykelväg behöver flyttas i sidled på grund av spårbreddningen och kommer i samband med detta att breddas från ca 2,5 m till 5,0 m och får därmed bredd och standard för pendlingscykelstråk enligt stadens cykelplan. Gång- och cykelvägen kommer också att förlängas fram till vändplatsen vid Finspångsgatan. Total sträcka med utökad bredd till 5,0 m är ca 1,8 km.

Öster om järnvägen vid Spånga station behöver befintlig gång- och cykelväg flyttas i sidled på grund av spårbreddningen (se bild 2). I samband med att gång- och cykelvägen förläggs i sitt nya läge kommer befintlig bredd att omformas till att nyttjas mer optimalt (breddökning till ca 3,5-3,8 m).

Dagens plankorsning vid Fristadsvägen behöver stängas och ersättas med en planskild passage när antal spår utökas på sträckan. Ersättningen sker genom att en gång- och cykeltunnel byggs med anslutningar mot Skogsängsvägen/Borghöjdsvägen och Bromstensvägen/Spångavägen.

Gång- och cykeldelen i trågen och i tunneln kommer vara 9 m bred och tunneln har en fri höjd på 3,1 m. Gång- och cykeltunneln är 25 m lång och ramperna är 100 m långa på södra sidan och 70 m långa

på norra sidan. Staden delfinansierar den nya gång- och cykeltunneln med 22 mnkr (exkl. intern ränta om 1,3 mnkr).

Entreprenadarbetena för etappen Spånga-Barkarby startade 2016 och beräknas pågå till 2021.

Total utgift för staden genom trafiknämnden för utbyggnad av gång- och cykelvägar och gång- och cykeltunnel i enlighet med detta tjänsteutlåtande är 30,1 mnkr.

Bakgrund

Mälarbanan är benämningen på den järnvägssträckning som går från Stockholm i riktning mot Västerås. Trafikbelastningen på Mälarbanan är idag mycket hög vilket leder till störningar. Idag har sträckan två spår vilka nyttjas av pendel-, regional-, fjärr- och godståg. Trafikverket tog år 2008 fram en järnvägsutredning för Mälarbanan på sträckan Tomtebodavägen-Kallhäll och år 2009 beslutades att påbörja arbete med järnvägsplaner för sträckan.

Utbyggnaden av Mälarbanan sker för att kunna utöka kapaciteten på banan och för att minska den störningskänslighet som finns när olika typer av trafik delar spår. Utbyggnaden av Mälarbanan är även en del i att fullt kunna nyttja den kapacitetsökning som Citybanans utbyggnad medför. Först när Mälarbanan är utbyggd till fyra spår på sträckan Tomtebodavägen-Kallhäll kan full kapacitet på Citybanan nås.

Parallellt med att Trafikverket tar fram järnvägsplan för Mälarbanan tar stadsbyggnadskontoret fram två detaljplaner för utbyggnaden inom Stockholm. Detaljplanernas områden motsvarar Trafikverkets områden för järnvägsplaner inom detaljplanelagt område. Den första detaljplanen består av sträckan Spånga-Barkarby (etapp 1) och den andra detaljplanen består av sträckan Sundbyberg-Spånga (etapp 2).

Syftet med genomförandeavtal, överenskommelse om fastighetsreglering och markavtal är att reglera parternas mellanhavanden med anledning av genomförandet av detaljplanen och utbyggnaden av Mälarbanan på sträckan Spånga-Barkarby. Avtalen är viktiga förutsättningar för det fortsatta genomförandet av Mälarbanan som är ett av regionens viktigaste kollektivtrafikprojekt och utbyggnaden krävs för att tågkapaciteten ska kunna ökas och tågtrafiken fungera mer störningsfritt.

Syftet med genomförandeavtalet är att parterna gemensamt ska verka för projektets framdrivande och att utbyggnaden ska kunna genomföras i enlighet med järnvägsplanen och detaljplanen, men också för att reglera förnyelse av stadens anläggningar som påverkas av projekt Mälarbanan.

Markavtalet reglerar tillfälliga nyttjanderätter som behövs för järnvägsutbyggnaden och kommunala anläggningar. Avtalet gällande överenskommelse om fastighetsreglering reglerar markbyten och tillkommande eller ändrade officialservitut.

I samband med spårutbyggnaden är det av vikt att skapa mernytta i form av förbättrade gång- och cykelförbindelser när stadens anläggningar påverkas av Mälarbananprojektet. Genomförandeavtalet skapar förutsättningar för flera kapacitetshöjande åtgärder på gång- och cykelvägnätet väster om Spånga station och medger en samverkansinriktning för utveckling av bussterminalen vid Spånga station.

Tidigare avtal

2016-02-04 (Dnr T2015-02943 och E2016-00052) fattade trafiknämnden och exploateringsnämnden inriktningsbeslut om överenskommelse om passager och finansiering av gång- och cykeltunnel samt ersättning för tillfälligt nyttjande. I och med beslutet godkände trafiknämnden en delfinansiering av kommande gång- och cykeltunnel vid Bromsten (mellan Skogsängsvägen och Bromstensvägen) till en total utgift om 23,3 mnkr.

Trafikkontoret och Trafikverket tecknade 2016-05-04 avtal för ledningar som berör utbyggnaden av järnvägen på delsträckorna Duvbo-Spånga och Spånga-Barkarby. Avtalet innebär inga kostnader för trafikkontoret förutom utgifter för egen personal.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts gemensamt av trafikkontoret och exploateringskontoret.

Trafikkontorets och exploateringskontorets synpunkter

Genomförandeavtalet

Föreliggande förslag till genomförandeavtal (bilaga 1) ska ses mot ovanstående bakgrund och som ett fullföljande av överenskommelsen om passager och finansiering av gång- och cykeltunnel samt ersättning för tillfälligt nyttjande.

Genomförandeavtalet ger vidare en högre detaljeringsgrad för Trafikverkets och stadens arbete med Mäljarbanan, sträckan Spånga-Barkarby. Trafikverket ansvarar för att planera, projektera, utföra, driftsätta och bekosta aktuell sträcka, inklusive anslutningsarbeten till stadens gatu- och parkmark. Staden delfinanserar åtgärder kopplade till gång- och cykelvägnätet enligt avtalet och uppdrar genom förhandlad upphandling utan föregående annonsering åt Trafikverket att genomföra upphandlingen av entreprenör för dessa arbeten.

Gång- och cykelväg Barkarby-Lunda

Ett antal av stadens anläggningar påverkas när spåren utökas från två till fyra. Längs med Mäljarbanan, sydväst om spårområdet, löper idag en gång- och cykelväg från Barkarby station till Lunda industriområde (se rött streck på bild 1). Denna gång- och cykelväg behöver flyttas i sidled på grund av spårbreddningen och kommer i samband med detta att breddas från ca 2,5 m till 5,0 m. Den får därmed bredd och standard för pendlingscykelstråk enligt stadens cykelplan. Dagens gång- och cykelväg slutar i höjd med Lunda gångbro. I samband med projektets genomförande kommer gång- och cykelvägen att förlängas fram till vändplatsen vid Finspångsgatan (se streckad röd linje på bild 1). Även på denna sträcka blir bredden 5,0 m. Total sträcka med utökad bredd till 5,0 m är ca 1,8 km. För att kunna möjliggöra utbyggnaden av den nya gång- och cykelbanan från Lunda gångbro till vändplatsen vid Finspångsgatan behöver fastighetsreglering ske för ett antal fastigheter. Enligt genomförandeavtalet svarar staden för förhandlingar, avtal och kostnader för permanent markåtkomst för att kunna bygga den nya gång- och cykelvägen. Staden svarar även för utgifter kopplat till belysningsprojektering och utbyggnad av ny belysning längs med sträckan. Flytten av gång- och cykelvägen och utbyggnaden kommer att samordnas med projekt Förbifart Stockholm då projekt Mäljarbanan och projekt Förbifart Stockholm delvis delar ytor för sina arbeten på denna plats.

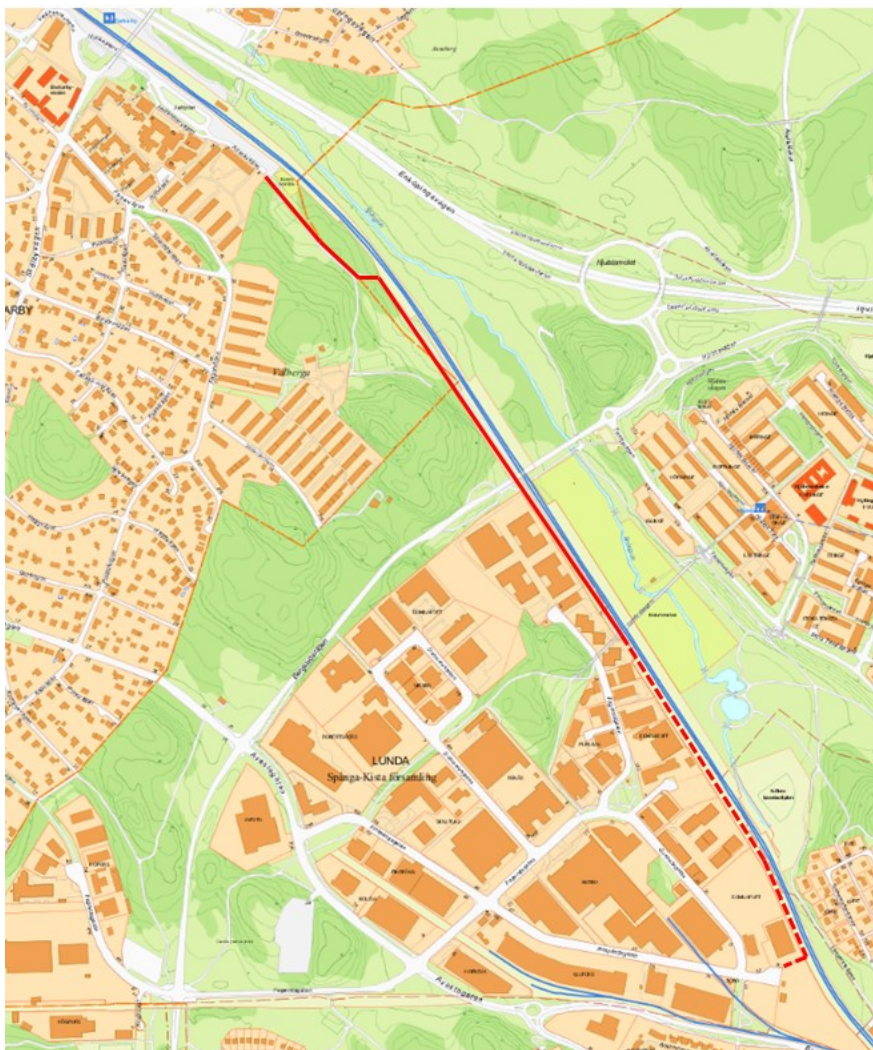


Bild 1. Gång- och cykelväg mellan Barkarby station och Lunda industriområde, se rött streck för befintlig gång- och cykelväg och streckad linje för ny gång- och cykelväg.

Gång- och cykelväg vid Spånga station

Öster om järnvägen vid Spånga station behöver befintlig gång- och cykelväg flyttas i sidled på grund av spårbreddningen (se bild 2). I samband med att gång- och cykelvägen förläggs i sitt nya läge kommer befintlig bredd att omorganiseras till att nyttjas mer optimalt. Där möjlighet finns kommer belysningsstolparna att placeras i linje med staketet mot spårområdet vilket ger en farbar bredd för gång- och cykeltrafikanter på ca 3,5-3,8 m. Idag är bredden på gång- och cykelvägen ca 2,5 m. Gång- och cykelvägen ingår i områdets lokalnät och sammanbinder Solhemsbackarna med Spånga station.

Staden delfinansierar utbyggnaden av gång- och cykelvägar mellan Barkarby och Lunda samt vid Spånga station enligt ovan. Utgiften

regleras samlat med andra mellanhavanden mellan parterna i genomförandeavtalet. Staden ansvarar för och bekostar projektering och utförande av belysningsanläggningar för gc-vägar, samt viss erforderlig markåtkomst för gc-vägar, vilket totalt beräknas uppgå till ca 3 mnkr.



Bild 2. Gång- och cykelväg mellan Solhemsbackarna och Spånga station, se rött streck för gång- och cykelvägens sträckning.

Gång- och cykeltunnel vid Bromsten

Dagens plankorsning vid Fristadsvägen behöver stängas och ersättas med en planskild passage när antal spår utökas på sträckan. Ersättningen sker genom att en gång- och cykeltunnel byggs med anslutningar mot Skogsängsvägen/Borghöjdsvägen och Bromstensvägen/Spångavägen. Utgångspunkten i utformningen av gång- och cykeltunneln har varit att skapa en trygg, gen och attraktiv passage. Eftersom tunneln är lång har den utformats för att skapa ljusinsläpp med rundade hörn vid tunnelmynningarna, trappning av ramperna med gradänger samt ljusa färger i tunneln. Gång- och cykeldelen i trågen och i tunneln kommer vara 9 m bred och tunneln har en fri höjd på 3,1 m. Gång- och cykeltunneln är 25

m lång och ramperna är 100 m långa på södra sidan och 70 m långa på norra sidan. Bredden på trägen varierar mellan ca 9 m och 30 m.

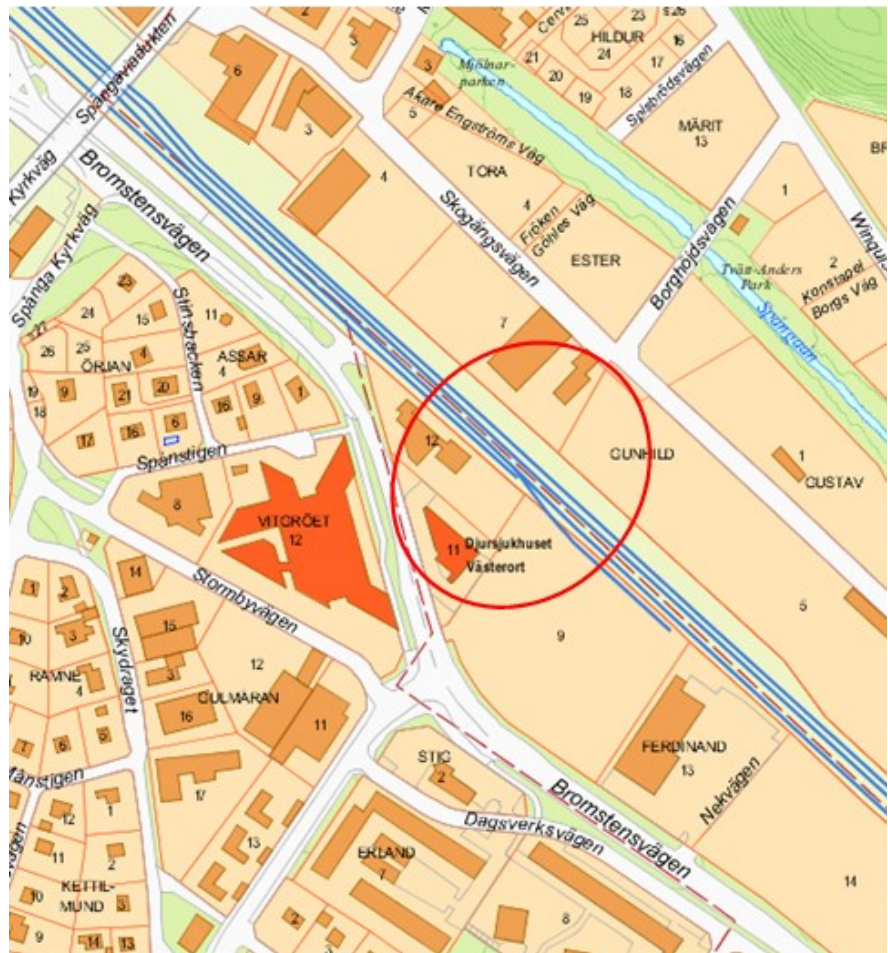


Bild 3. Läge för ny gång- och cykeltunnel.

Staden delfinansierar den nya gång- och cykeltunneln med 22 mnkr (exkl. intern ränta om 1,3 mnkr).

Överenskommelse om fastighetsreglering

Avtalsförslaget (bilaga 2) reglerar markbyten och tillkommande eller ändrade officiälservitut. Staden har värderat den mark som avstås med äganderätt och upplåts med servitutsrätt till ca 3,9 mnkr. Den mark som staden erhåller från Trafikverket och som ska bli allmän plats har staden värderat till ca 3,3 mnkr. Därutöver erhåller staden allmän platsmark vid den nya gång- och cykeltunneln som idag är i privat ägo. Trafikverket förvärvar denna mark och överför den till staden utan ersättning. Ersättningar för samtliga markbyten och servitutsrätter regleras samlat med andra mellanhavanden mellan parterna i genomförandeavtalet. Expertrådet kommer att behandla ärendet 2017-03-02 (dnr E2017-00418, E2015-03104).

Markavtal

Avtalsförslaget (bilaga 3) reglerar tillfälliga nyttjanderätter som behövs för järnvägsutbyggnaden och kommunala anläggningar. För mark som utgör allmänplatsmark i detaljplan utanför järnvägsplanen ersätter Trafikverket staden enligt stadens taxa. Trafikverkets ersättning för mark som utgör tillfällig nyttjanderätt enligt järnvägsplan regleras samlat med andra mellanhavanden mellan parterna i genomförandeavtalet.

Tidplan

Trafikverket har till grund för planeringen och genomförandet av projektet upprättat en preliminär huvudtidplan, se genomförandeavtal bilaga 1. Samråd ska ske med staden avseende tidplaner för arbeten som berör stadens anläggningar. Den gemensamma strävan i projektet är att begränsa entreprenad- och arbetsområden till vad som är nödvändigt med avseende på geografisk utbredning och tidsutsträckning. Det åligger Trafikverket att se till att entreprenad- och arbetsområdena på stadens mark i projektet utan dröjsmål succesivt avetableras i takt med att genomförandet av projektet fortskrider.

Entreprenadarbetena för etappen Spånga-Barkarby startade 2016 och beräknas pågå till 2021.

Staden och Trafikverket är överens om att plankorsningen vid Fristadsvägen inte får stängas innan gc-tunneln är i bruk och tillhörande gc-stråk godkänts av staden. Planerad byggstart för gc-tunneln är 2019 och utbyggnaden beräknas pågå till 2021.

Ekonomi

Trafikverket svarar med projektmedel för utgifter avseende projektering, upphandling, byggande och genomförande av Mälarbanan.

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

Trafikverket fakturerar staden kostnader enligt överenskommen betalningsplan senast 4 veckor efter att anläggningarna, enligt genomförandeaftalet bilaga 1, överlämnats till staden vid överlämnandemöte.

Sammanställning av utgifter och kostnader för trafiknämnden, mnkr:

- I enlighet med inriktningsbeslut i trafiknämnden 2016-02-04 ska staden delfinansiera en ny gång- och cykeltunnel, under Mälarbanan vid Bromsten, med 22 mnkr (exkl. intern ränta om 1,3 mnkr) i prisnivå 2015.11.
- För utbyggnad och ombyggnad av gång- och cykelvägar vid Lunda och Spånga station och mellanhavanden avseende permanent och tillfällig markåtkomst betalar staden till Trafikverket sammanlagt 2,8 mnkr i prisnivå 2016.12.
- Utgifter för belysningsprojektering och belysningsarbeten, samt viss erforderlig markåtkomst som staden ansvarar för, vilket totalt beräknas till ca 3 mnkr.
- Utgifter för egen personal från trafikkontoret 1,0 mnkr.

Exploateringsnämndens utgifter består i huvudsak av egen personal och konsultarvoden och genomförandebeslut för detta kommer att tas på delegation inom exploateringskontoret.

Trafikkontorets och exploateringskontorets förslag

Kontoren föreslår att trafiknämnden och exploateringsnämnden var för sig godkänner genomförandeaftal, överenskommelse om fastighetsreglering och markavtal för Mälarbanan, sträckan Spånga-Barkarby samt att trafiknämnden godkänner utgifter om 30,1 mnkr i samband med projekt Mälarbanan enligt detta tjänsteutlåtande.

Slut

Bilagor

1. Genomförandeaftal
2. Överenskommelse om fastighetsreglering
3. Markavtal