



Rolf Gäfvert
Trafikplanering
08-508 263 27
rolf.gafvert@stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2012-10-18

Ny bro mellan Rinkeby och Stora Ursvik. Genomförandebeslut och genomförandeavtal

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden fattar genomförandebeslut om anläggning av ny broförbindelse mellan Rinkeby och Stora Ursvik till en bruttoinvesteringsutgift om 103 mnkr och en investeringsinkomst om 22 mnkr, netto 81 mnkr.
2. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner för sin del bilagt genomförandeavtal mellan Stockholms och Sundbybergs kommuner.
3. Trafik- och renhållningsnämnden föreslår att kommunfullmäktige godkänner nämndens genomförandebeslut enligt pkt 1, samt att kommunfullmäktige beviljar en utökad budgetram för trafik- och renhållningsnämnden enligt tidplan och medelsbehov för projektet.
4. Trafik- och renhållningsnämnden föreslår att kommunfullmäktige godkänner bilagt genomförandeavtal enligt pkt 2 mellan Stockholm och Sundbyberg.

Per Anders Hedkvist
Förvaltningschef

Anders Avemar
Tf avdelningschef

Mattias Lundberg
Avdelningschef



Sammanfattning

I stadens budget för år 2012 anges att trafik- och renhållningsnämnden ”under budgetperioden ska säkerställa ny broförbindelse mellan Rinkeby och Stora Ursvik då projektet är en viktig förutsättning för måluppfyllelse inom Järvalyftet”.

Den aktuella broförbindelsen är ett samarbetsprojekt mellan Stockholms och Sundbybergs kommuner. I samband med inriktningsbeslut för projektet gav trafik- och renhållningsnämnden 2012-06-14 trafikkontoret i uppdrag att ta fram fördjupade handlingar och att träffa genomförandeavtal mellan de berörda kommunerna. Förslag till genomförandeavtal redovisas i bilaga 1.

Bruttoinvesteringsutgiften för Stockholms del via trafik- och renhållningsnämnden beräknas till 103 mnkr. Huvuddelen förväntas utfalla under åren 2014 – 2016. Efter avdrag av inkomster blir nettoinvesteringsutgiften 81 mnkr.

Driftkostnader i löpande pris inkl restvärde beräknas till 2 mnkr.

Trafikkontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden fattar genomförandebeslut om utbyggnad av ny broförbindelse mellan Rinkeby och Stora Ursvik. Kontoret föreslår också att nämnden godkänner det föreslagna genomförandeavtalet med Sundbyberg.

Kontoret föreslår därtill att nämnden föreslår att kommunfullmäktige godkänner nämndens genomförandebeslut enligt ovan, samt att kommunfullmäktige beviljar en utökad budgetram för nämnden enligt tidplan och medelsbehov för projektet.

Kontoret föreslår slutligen att nämnden föreslår att kommunfullmäktige godkänner genomförandeavtalet enligt ovan.

Bakgrund

I stadens budget för år 2012 anges att trafik- och renhållningsnämnden ”under budgetperioden ska säkerställa ny broförbindelse mellan Rinkeby och Stora Ursvik då projektet är en viktig förutsättning för måluppfyllelse inom Järvalyftet”.

I ärendet ”Ny bro mellan Rinkeby och Stora Ursvik. Inriktningsbeslut” gav trafik- och renhållningsnämnden 2012-06-14 trafikkontoret i uppdrag att ta fram fördjupade handlingar för den föreslagna broförbindelsen mellan Rinkeby och Stora Ursvik. Nämnden gav också kontoret i uppdrag att träffa genomförandeavtal mellan Stockholms och Sundbybergs kommuner.

I kontorets beslutsunderlag inför inriktningsbeslutet gavs en omfattande redovisning av projektet. Bl.a. noterades att huvudsyftet med den nya bron är att ge de boende på var sida om Ulvsundavägen tillgång till befintlig kommunikation och serviceutbud i Rinkeby samt till planerad service och kommunikation, främst i form av tvärbanans Kistagren, i Stora Ursvik. Bron ska kunna trafikeras av buss. Den sammanlagda bredden med körbana och generöst tilltagna utrymmen för gång- och cykeltrafik blir 16 m, se kartsnitt nedan.

Ett intentionsavtal mellan Stockholm och Sundbyberg, till grund för genomförandeavtalet, togs fram tidigare under året och redovisades i ärendet om inriktningsbeslutet.

Exploateringsnämnden svarar för vissa förberedande arbeten. Dessa ingår inte i nu aktuellt genomförandebeslut, men väl i genomförandeavtalet.

Ärendets beredning

Samråd har inför inriktningsbeslutet förevarit med berörda förvaltningar och Sundbybergs kommun. Då projektet har bedömts kosta mer än 50 mnkr har samråd också inför inriktningsbeslutet och detta genomförandebeslut förevarit mellan trafikkontoret och stadsledningskontoret.

Analys och konsekvenser

Projektet

Den aktuella broförbindelsen är ett samarbetsprojekt mellan Stockholms och Sundbybergs kommuner. I projektet ingår en rampförbindelse mellan Rinkeby-svängen och bron, brokonstruktionen, brokompletteringar (gestaltade räcken, belysning m.m.) samt en rampförbindelse på Sundbybergssidan mot Stora Ursvik.

Vissa förberedande arbeten (försvarsarbeten) har behandlats i annat sammanhang och kostnaden för dessa delas lika mellan Stockholm via exploateringsnämnden och Sundbyberg.

Bron har projekterats fram till systemhandlingsnivå. Förutsättningar finns härmed att ta fram en så precis projektkostnad för själva bron att den kan ligga till grund för ett genomförandebeslut. För brokompletteringarna har ett gestaltungsprogram tagits fram.

Genomförandeavtal

Ett genomförandeavtal har upprättats mellan Stockholms och Sundbybergs kommuner gällande den nya broförbindelsen. Avtalet bygger på de principer som



Föreslagen broförbindelse mellan Rinkeby och Stora Ursvik

lades fast i den överenskommelse mellan kommunerna som under våren 2012 godkänns i exploateringsnämnden resp. trafik- och renhållningsnämnden.

Avtalet godkändes av Sundbybergs kommunfullmäktige 2012-06-18.

I avtalet behandlas försvarsarbeten, brokonstruktionen och brokompletteringar.

Försvarsarbeten

I begreppet försvarsarbeten ingår anläggning av det mitre pelarfundamentet, förberedelser för flyttning av ledningar och en teknikkiosk, samt projekteringsarbete. Dessa arbeten berör Trafikverkets utbyggnad av nya Ulvsundavägen inom ramen för E 18-projektet och måste därför tidsmässigt utföras så att de passar in i Trafikverkets projekttidplan för E 18. Det innebär i praktiken att de utförs redan i början av år 2013.

Utgifterna för försvarsarbetena har beräknats till ca 8 mnkr. De delas lika mellan Stockholm och Sundbyberg. Exploateringsnämnden svarar för den del som faller på Stockholm.

Brokonstruktionen

Till brokonstruktionen hör i detta sammanhang:

- Två landfästen inkl grundläggning
- Två fundament med tre pelare på varje
- Tre pelare på mittfundamentet
- 85 m lång och 16 m bred broplatta
- Normalutförande avseende slitlager och kantsten
- Projektering till förfrågningsunderlag
- Upphandling och produktionsledning

Stockholms stad ansvarar genom trafik- och renhållningsnämnden för upphandling och genomförande av brokonstruktionen.

Stockholm svarar enligt genomförandeaftalet för 75 % av kostnaden för brokonstruktionen och Sundbyberg svarar för resterande 25 %. Den totala kostnaden för brokonstruktionen beräknas till 60 mnkr i löpande priser. Av detta faller med avtalad kostnadsfördelning 45 mnkr på Stockholm.

I avtalet anges att en avstämning av investeringsutgifterna ska genomföras årsskiftet 2012 – 2013. En särskild betalningsplan upprättas därefter. Betalningsplanen ska även inkludera utgifter för brokomplettering enligt nedan.

Brokomplettering

Till brokomplettering räknas i detta sammanhang

- Räcken
- Gatumöblering
- Markbeklädnad utöver standard (enl. Teknisk handbok)
- Belysning på bron

De arbeten som avser brokomplettering kostnadsberäknas till 15 mnkr i löpande priser. Stockholm och Sundbyberg delar enligt avtalet investeringsutgifterna för brokompletteringarna lika.

Genomförandebeslut

I genomförandebeslutet ingår rampförbindelsen mellan Rinkebysvängen och bron, brokonstruktionen samt brokompletteringarna.

De delar av projektet som ingår i genomförandebeslutet uppgår sammantaget till 103 mnkr i löpande priser fördelat på 26 mnkr för rampförbindelsen, 61 mnkr för brokonstruktionen och 15 mnkr för brokompletteringar. Dessa 103 mnkr fördelas med 78 mnkr för Stockholm och 22 mnkr för Sundbyberg.

Ekonomi

Tidplanen för utbyggnaden av den nya bron styrs av ombyggnaden av Ulvsundavägen inom ramen för E 18-projektet. Detta innebär att själva bron troligen inte kan börja byggas förrän mot slutet av år 2014. För Stockholms del kan rampanslutningen mellan bron och Rinkebysvängen påbörjas tidigare, en lämplig tidpunkt kan vara mot hösten år 2013.

Det är ännu oklart när anslutningen mellan bron och gatunätet i Stora Ursvik kommer att utföras. Kontoret förutsätter att det sker i samtidighet med övriga delar av projektet.

Investeringskalkyl											
Utgifter/delprojekt i fasta priser (mnkr)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	TOT.
Rampförbindelse från Rinkeby	-0,3	-4	-17	-2	-2						-25
Brokonstruktion	-0,4	-0,6	-4	-30	-16						-51
Brokompletteringar		-1		-3	-9						-13
Summa	-0,7	-6	-21	-35	-27						-89
Index		-0,3	-2	-6	-6						-14
Summa investeringsutgifter	-0,7	-6	-23	-41	-33						-103
Driftkostnad i löpande pris inkl. restvärde						-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-1,7	-2
Summa negativa kassaflöden	-0,7	-6	-23	-41	-33	-2					-105
Inkomster	0,1	0,7	1	9	8						19
Index		0,04	0,1	1,4	1,7						3
Summa positiva kassaflöden	0,1	0,7	1,1	10	10						22
Nettokassaflöde	-0,6	-5,1	-22	-30	-23	-2					-83
Nettonuvärde	-68,4										

Från år 2017 tillkommer en kapitalkostnad på 5,96 mnkr. Denna kostnad minskar därefter i takt med minskande räntekostnader.

Indexpåslaget är beräknat på ett entreprenadindex om 5 %, vilket får anses normalt för den här typen av arbeten.

I utgifterna för rampförbindelsen ingår 0,4 mnkr i tillägg för ledningar och 0,3 mnkr som bedömning av risker förenade med PAH i gammal asfalt. I utgifterna för brokompletteringarna ingår 1 mnkr för krocktest av gestaltat räcke och 2 mnkr för osäkerhet avseende tillverkning och leverans av detsamma.

Trafikkontoret handlar upp och genomför alla arbeten utom rampförbindelsen på Sundbybergssidan. Sundbyberg faktureras arbetena i efterskott. Investeringsinkomsterna för staden blir därmed 22 mnkr.

Risk och osäkerhet

- Projektet är gemensamt mellan två kommuner, gemensam tidplan saknas. Frågan får hanteras inom ramen för fortsatt samråd mellan kommunerna.
- Trafikverkets tidplan för E 18 styr tidplanen för bron mellan Rinkeby och Stora Urvik.
- Detaljplanen har ännu inte vunnit laga kraft. Detta beräknas ske i februari 2013.
- Marknaden för anläggningsentreprenader kan vara hårt ansträngd när bron ska byggas. Risk för högre anläggningskostnader.
- Frågan om hantering av dagvatten är ännu inte löst i E 18-projektet. En lösning för bron är beroende av att frågan lösts för E 18.

Övrigt

Miljö

Den nya broförbindelsen tar ingen befintlig naturmark eller grön mark i övrigt i anspråk. Projektet innehåller ett antal nya träd längs uppfartsramperna mot bron. De ersätter fem befintliga träd som tas bort.

Tillgänglighet

Bron bryter Ulvsundavägens barriäreffekt. Den byggs med en lutning som aldrig överstiger 1:20 (5%). I och med att vilplan inte kan inrättas uppfylls inte tillgänglighetskraven fullt ut. Dock placeras vilplatser ut på något eller några ställen.

Måluppfyllelse

Projektet uppfyller flera av målen i Vision Järva 2030, inte minst att länka samman stadsdelar och att utveckla de centrala stråken.

Näringsliv och jobb i regionen

Kontoret bedömer att projektet har en positiv påverkan på näringslivet i regionen, dels genom de arbetstillfällen som skapas under byggtiden, dels genom att den nya infrastrukturen förbättrar möjligheterna att etablera och nå arbetsplatser.

Påverkan på barn

Broförbindelsen ska utformas på ett trafiksäkert sätt för oskyddade trafikanter.

Påverkan på trafik

Främst av hänsyn till arbetsmiljön behöver en del av Ulvsundavägens körbana tas i anspråk under ca två månader då pelarna byggs på det mitre fundamentet. Själva



fundamentet (men inte pelarna) byggs via Trafikverket inom ramen för E 18-projektet då Ulvsundavägen fortfarande ligger i ett annat läge. Bygget av pelarna får därmed anstå tills E 18-projektet är avslutat och Ulvsundavägen återflyttad till sitt definitiva läge. Ianspråktagandet av en del av körbanan för pelarbygget bör inte innebära att antalet körfält måste minskas.

Full fri höjd måste upprätthållas under brons hela byggtid. Detta förutsätts åstadkommas genom att broplattan byggs med förhöjd formsättning.

Drift och underhåll

Kostnader för underhåll, främst i form av fogreparationer, uppstår normalt inte förrän efter 40 – 50 år på en nybyggd bro. De årliga drift- och underhållskostnaderna fram till dess för nytillkommande ytor kan beräknas till 0,1 mnkr per år. Nuvärdet inklusive restvärde av framtida drift- och underhållskostnader beräknas till 2 mnkr.

Trafikkontorets förslag

Trafikkontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden fattar genomförandebeslut för utbyggnad av ny broförbindelse mellan Rinkeby och Stora Ursvik till en bruttoinvesteringsutgift för staden av 103 mnkr. Kontoret föreslår också att nämnden godkänner bilagt genomförandeaftal med Sundbyberg.

Kontoret föreslår därtill att nämnden föreslår att kommunfullmäktige godkänner nämndens genomförandebeslut enligt ovan, samt att kommunfullmäktige beviljar en utökad budgetram för nämnden enligt tidplan och medelsbehov för projektet. Kontoret föreslår slutligen att nämnden föreslår att kommunfullmäktige godkänner genomförandeaftalet enligt ovan.

Slut