

Handläggare
Anders Hellström
08-508 26 089**Till**
Trafiknämnden
2020-11-12

Ny bro mellan Rinkeby och stora Ursvik. Slutredovisning

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner slutredovisning av ny bro mellan Rinkeby och Stora Ursvik

Gunilla Glantz
FörvaltningschefAnne Kemmler
AvdelningschefJacob Johansson
Tf enhetschef

Sammanfattning

Som en del i Vision Järva 2030 ingår att binda samman Rinkeby och Stora Ursvik. Trafikkontoret fick 2012 i budgetuppdrag att bygga en bro mellan Rinkeby och Stora Ursvik i Sundbybergs kommun.

Dåvarande trafik- och renhållningsnämnden fattade 2012-10-18 genomförandebeslut för en broförbindelse till en uppskattad investeringsutgift om 103 mnkr och investeringsintäkt om 22 mnkr. Beslutet fastställdes av kommunfullmäktige 2013-01-28.

Trafikkontoret
InfrastrukturFleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 089
Växel 08-508 27 200
anders.c.hellstrom@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

Projektets övergripande mål har varit att ge boende i Stora Ursvik tillgång till befintliga kommunikationer och serviceutbud i Rinkeby samt att ge boende i Rinkeby tillgång till planerad service och kommunikation, främst tvärbanans nya Kistagren, i Stora Ursvik.

Brons entreprenadarbeten påbörjades hösten 2015 och avslutades sommaren 2017.

Bron har ännu inte öppnats för trafik då Sundbybergs kommun har pågående exploateringsarbeten i Stora Ursvik. Öppning planeras sammanfalla med trafikstarten för Tvärbanans Kistagren, preliminärt år 2022.

För utförda åtgärder har investeringsutgiften varit 76,8 mnkr och investeringsinkomsten 15,6 mnkr.

Planerade gestaltningsarbeten, beräknade till en utgift om 15 mnkr och med en inkomst från Sundbybergs kommun om 7,5 mnkr, har ännu inte genomförts. Inräknat dessa kommande arbeten beräknas projektets utgifter totalt till ca 92 mnkr och inkomsterna till ca 23 mnkr.

Bakgrund

I Vision Järva 2030 ingår målsättningen att binda samman Rinkeby och Stora Ursvik med en bro över Ulvsundavägen, dåvarande E18. Som ett led i det arbetet tecknade Sundbybergs och Stockholms kommun, genom exploateringsnämnden, hösten 2011 en överenskommelse om försvarsarbeten för en framtida broförbindelse och för fortsatt planering för en broförbindelse.

I stadens budget för 2012 gavs dåvarande trafik- och renhållningsnämnden i uppdrag att *”under budgetperioden säkerställa ny broförbindelse mellan Rinkeby och Stora Ursvik då projektet är en viktig förutsättning för måluppfyllelse inom Järvalyftet”*.

I inriktningsbeslutet från 2012-06-14 specificeras broförbindelsens huvudsyfte till:

- att ge boende på var sida om Ulvsundavägen tillgång till befintliga kommunikationer, och serviceutbud på Rinkebysidan och till planerad service och kommunikation, främst tvärbanans Kistagren, i Stora Ursvik.
- Bron ska även kunna trafikeras av buss och ha en bredd om 16m.



Detaljplanen för bron vann laga kraft april 2013.

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Genomförd lösning

Bron över Ulvsundavägen har byggts som en plattbro med fyra spann på vardera ca 20m. Bredden är ca 16m fördelat på 8m körbana inkl. inre kantbalkar med räcke och ca 4m gångbana på norra sidan och 2m dubbelriktad cykelbana och 2m gångbana på södra sidan. Från Rinkebysvängen har Rinkeby Allé förlängts i en ramp upp mot bron. På Ursvikssidan kommer Sundbybergs kommun att ansluta Ursviks Allé mot bron.



Bild 2: Bron sedd söderifrån.



Bild 3: Bron underifrån med Rinkeby i ryggen och Ursvik rakt fram.

Det i genomförandebeslutet nämnda gestaltungsprogrammet innehöll en belyst skärm som skulle gå från Rinkebysvängen över bron och in i Sundbyberg. Men då Sundbyberg ändrat planerna för Stora Ursvik sedan gestaltungsprogrammet togs fram och därmed förutsättningarna för den gestaltade skärmen har ett enkelt GC-räcke satts upp i kantbalken. Infästningen är dimensionerad för en skärm av den storlek som redovisas i gestaltungsprogrammet. Enligt genomförandeaftalet med Sundbyberg ska en gestaltning av bron göras gemensamt och Sundbyberg har visat intresse för att starta upp det arbetet igen nu när de har klara planer för anslutningen mot bron i Stora Ursvik. Kontoret avvaktar besked från Sundbybergs när det är dags att starta upp arbetet.

För att klara kraven på ett krocktestat räcke för fordonstrafik har ett godkänt körbaneräcke satts i den inre kantbalken.

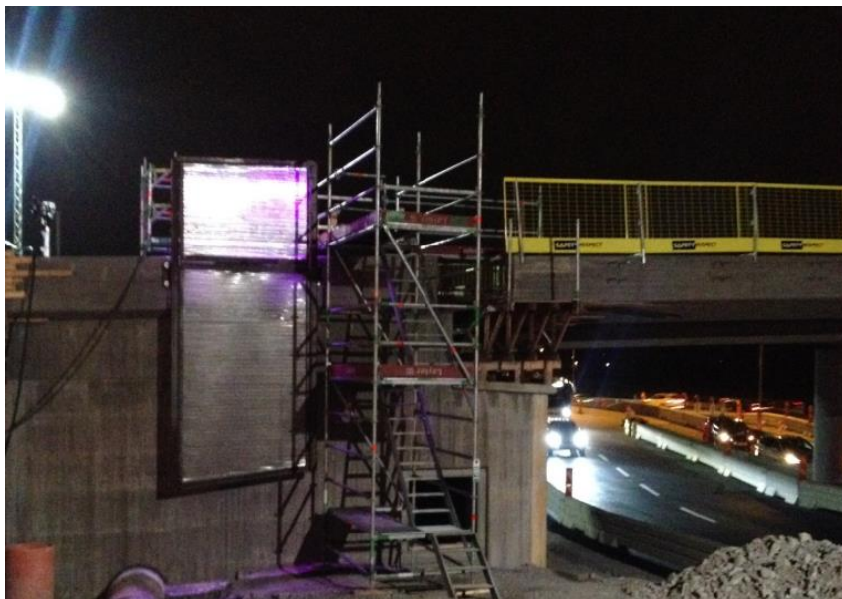


Bild 4: en sektion av tänkt skärm enligt gestaltungsprogrammet under en provbelysning hösten 2016



Bild 5: GC-räcket som är monterat i yttre kantbalken till vänster, och körbaneräcket i den inre kantbalken till höger. Bilden tagen från bron ned mot Rinkeby allé sommaren 2020, cykelmyror kompletteras inför öppning.

På Ursviksidan kommer Ursviks Allé ansluta mot bron. Ursviks Allé har en detaljplan som endast medger kollektivtrafik för trafik upp mot bron. Sundbybergs stad planerar för att öppna mot bron på sin sida i samband med att tvärbanans Kistagren öppnar för trafik, preliminärt 2022.



Bild 6: Illustration ur detaljplanebeskrivningen för Stora Ursvik i Sundbyberg, Ursvik allé ansluter till bron till vänster i bild.

På Rinkebysidan ansluter bron mot korsningen Rinkeby Allé / Rinkebysvängen som byggts om i anslutande entreprenader av exploateringskontoret. För att förhindra annan trafik än kollektivtrafik har ett spårviddshinder anlagts i rampen upp mot bron.

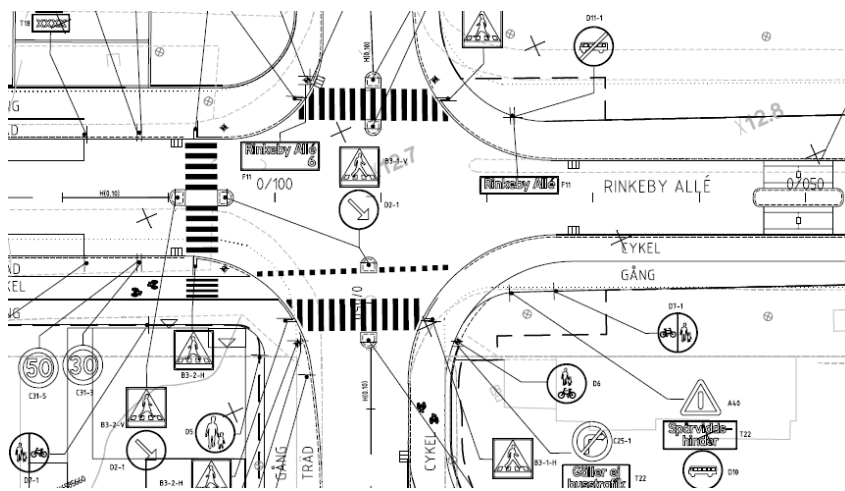


Bild 7: planritning över korsningen Rinkebysvängen/Rinkeby Allé efter byggnation, rampen upp till bron till höger i bild.



Bild 8: korsningen Rinkebysvängen/Rinkeby Allé efter byggnation sedd med Rinkeby Allé i ryggen, ramp och bro framåt.



Bild 9: korsningen Rinkebysvängen/Rinkeby Allé före byggnation sedd med framtida bro i ryggen och Rinkeby Allé framåt.



Bild 10: Spårviddshinder i rampen upp mot bron.



Bild 11: samma vy som i bild 10 men från hösten 2014 före entreprenadstart.

Måluppfyllelse

Projektmålet enligt budgetuppdraget var att skapa en broförbindelse mellan Rinkeby och Stora Ursvik vilket även är det som har utförts. Bron har dock ännu inte öppnats för trafik då Sundbybergs kommun exploateringsarbeten i Stora Ursvik har försenats, öppningen av bron planeras till 2022.

Projektets genomförande och tidsplan

I genomförandebeslutet anges utförandetiden för bron till hösten 2014 med färdigställande under sommaren 2016. Tidpunkten för start var satt efter Trafikverkets planerade slutförande av E18 Kymplingelänken. Arbeten på Rinkebysidan var dock möjligt att påbörja redan hösten 2013. Trafikverket utförde 2013 försvarsarbeten för den mittersta pelarraden mellan körfälten i Ulvsundavägen, exploateringskontoret har stått för dessa utgifter.

I projekteringen för bron uppstod dock problem för anlita projektör med att lösa utförandet runt Stockholm Vatten och Avfalls huvudvattenledning på Rinkebysidan. Vilket gjorde att projekteringen drog ut på tiden och kunde färdigställas först sommaren 2014. Under hösten 2014 utfördes 3:e partsgranskning av konstruktionen och granskning tillsammans med Sundbyberg.

Upphandlingen gick ut våren 2015 med planerad byggstart efter sommaren 2015 för färdigställande sommaren 2017.

Entreprenören etablerade i oktober 2015 och under vintern 2015/2016 utfördes grundläggningsarbeten för brons stöd och åtgärder för Stockholm Vatten och Avfalls huvudvattenledning.



Bild 12: januari 2016: huvudvattenledningen upplagd på nya stöd och påning pågår för landfästet på Rinkebysidan



Bild 13: januari 2016: armering pågår för landfästet på Ursvikssidan, mellan körfälten syns skyddshuvarna på av Trafikverket förberedda grundläggningsplattor för mittersta bropelarna.

I april 2016 utfördes den första trafikomläggningen för att kunna utföra de mittersta bropelarna mellan körriktningarna på Ulvsundavägen. Samtidigt påbörjades grundläggning för stödmurarna till rampen upp mot bron på Rinkebysidan.



Bild 14: april 2016 flygfoto över arbetsplatsen, omledningsväg för Ulvsundavägen färdigställd.



Bild 15: april 2016 pågående pålning för stödmur till ramp.

I juni 2016 utfördes den andra trafikomläggningen för att kunna bygga formställning för ena halvan av broplattan, närmast Rinkeby.

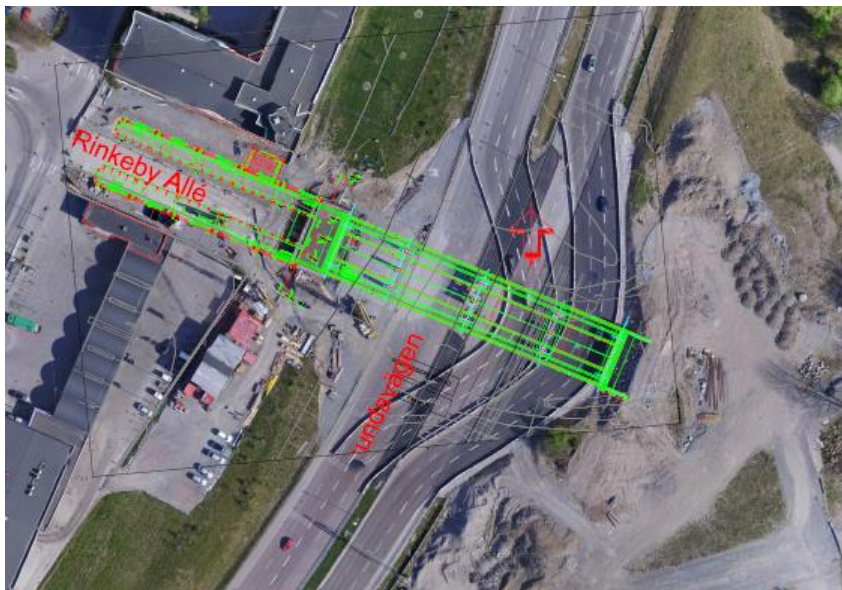


Bild 16: juni 2016 flygfotot över arbetsplatsen med brons sträckning redovisad och trafik omlagd till Ursvikssidan.



Bild 17: september 2016, gjutning av halva brobanaplattan, närmast Rinkeby.

I oktober 2016 lades trafiken om för 3:e gången för att kunna utföra andra halvan av broplattan, nu leddes trafiken in under den färdiggjutna halvan.



Bild 18: oktober 2016, trafiken leds under den färdiggjutna halvan av bron, formställning byggs på Ursvikssidan.

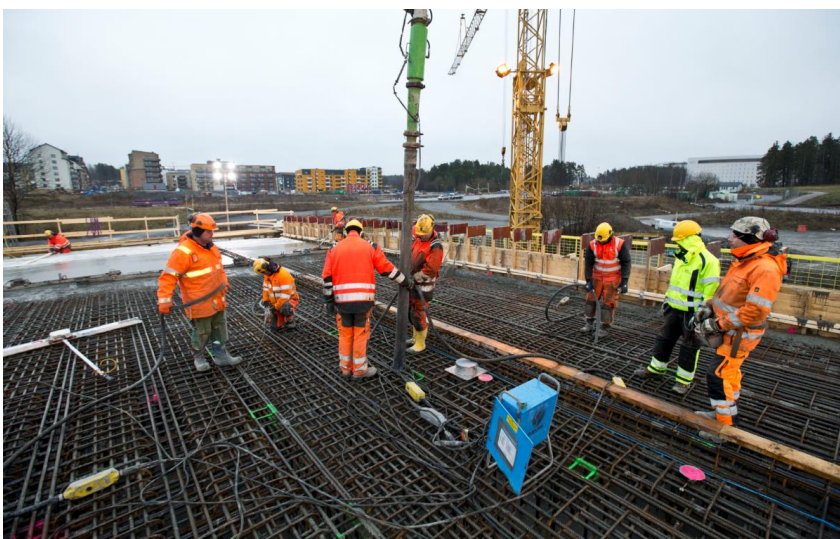


Bild 19: 20:e december 2016, gjutning av andra brohalvan.



Bild 20: januari 2017, all formställning riven och broplattan färdiggjuten i sin helhet.

Under våren 2017 återställdes Ulvsundavägen och stödmurarna för rampen från Rinkeby Allé gjöts klart. Träd längs murarna planterades och färdigställandet av korsningen Rinkeby Allé och Rinkebysvängen samordnades med exploateringskontorets pågående entreprenader.

Under sommaren 2017 lades kanalisation över bron, beläggning utförs och broräcken monteras. Slutbesiktning genomfördes i augusti 2017.



Bild 21: juni 2017, genomföringar i brofog för tele, opto, el och belysning.



Bild 22: 25:e augusti 2017, slutbesiktning av bron.

Intressenthantering och kommunikation

Inför entreprenadstart gjorde kontoret utskick till berörda boende och verksamhetsutövare i närområdet. Information gick även ut via trafik Stockholm/trafiken.nu.

Möten har hållits tillsammans med framförallt närakuten Järva men även med en närliggande bensinstation i samband med särskilt störande arbeten. Kontakt har hållits med Trafikverket inför trafikomläggningar då väghållaransvaret strax norr om bron övergår till Trafikverket. I samband med trafikomläggningar har dialog med trafikförvaltningens anlitade bussentreprenör skett då bussar från Kista trafikerar sträckan. Samordningsmöten med exploateringskontoret har hållits när det gäller överlappande arbeten i Rinkeby.

Inga större klagomål har inkommit under byggtiden förutom vid den första trafikomläggningen då projektet höll två körfält öppna från E18 Hjulsta men endast ett från Kista, vilket resulterade i köer från Kista in mot staden. Helgen efter klagomålen inkommit justerades filindelningen så att två körfält var öppna från Kista och ett från Hjulsta, vilket medförde att köbildningen under entreprenaden inte var nämnvärt större än innan entreprenaden påbörjades.

Ekonomi

Kommunfullmäktige fattade 2013-01-28 genomförandebeslut för ny broförbindelse mellan Rinkeby och Stora Ursvik till en beräknad investeringsutgift om 103 mnkr och investeringsinkomst om 22 mnkr. Investeringsinkomsten avsåg Sundbyberg kommuns delfinansiering av bron enligt genomförandeavtal.

För utförda åtgärder har investeringsutgiften varit 76,8 mnkr och investeringsinkomsten 15,6 mnkr. Inräknat kommande arbete för gestaltning av bron beräknas den totala utgiften och inkomsten till ca 92 mnkr resp. ca 23 mnkr.

En övergripande fördelning av projektets ekonomi redovisas i nedanstående tabell:

	Beslutat belopp (mnkr)	Utfall/ Prognos (mnkr)	Avvikelse (mnkr)
Utgifter			
Utredning och projektering	-	12,7	12,7
Byggherrekostnader inkl. byggledning och risk	-	2,3	2,3
Rampförbindelse Rinkeby	27,0	14,9	-11,1
Brokonstruktion	61,0	46,9	-14,1
Brokompletteringar (Gestaltning) – kommande arbete	15,0	15,0	0
Summa utgifter	103,0	91,8	-11,2
Inkomster			
Delfinansiering från Sundbyberg för utförda arbeten	14,5	15,6	1,1
Delfinansiering från Sundbyberg för kommande gestaltungsarbeten	7,5	7,5	0
Summa inkomster	22,0	23,1	1,1
Netto	81,0	68,7	-12,3

Kommentarer

I projektets genomförandebeslut redovisade kontoret de beräknade utgifterna för utredning, projektering, byggherreadministration och risk som del i beloppet för respektive byggdel. För att anpassa slutredovisningen till dagens mall ingår utfallet för dessa utgifter nu på egna rader.

Projektets utgifter för utredning och projektering motsvarar ca 16 % av projektets totala utgift, vilket är ovanligt högt. Normalt bör dessa utgifter motsvara ca 10 % av totalutgiften.

De relativt höga utrednings- och projekteringsutgifterna i projektet beror på svårigheten att färdigställa handlingen för brons landfäste och handlingen för Stockholm Vatten och Avfalls

huvudvattenledning genom landfästet. Flera olika förslag på lösning har tagits fram och förkastats under projekteringen innan vald lösning för huvudvattenledningen kunde godkännas av både kontoret och Stockholm Vatten och Avfall AB.

Byggherrekostnaden på 2,3 mnkr får ses som lägre än normalt, vilket beror på att entreprenaden haft bra framdrift, utan några större avvikelser eller konflikter.

Utgiften för rampförbindelse och brokonstruktion är lägre än genomförandebeslutet och beror på att det vinnande anbudet var ca 20% lägre än vad kontoret kalkylerat med. Genomförandet gick även bra utan större utgiftsökningar för tilläggssarbeten eller mängdförändringar.

Återstående arbeten

I genomförandeavtalet för bron ingick gestaltningsarbeten, för vilka Stockholm och Sundbyberg ska dela på utgiften.

Dessa arbeten har ännu inte påbörjats, men då avtalet med Sundbybergs kommun fortfarande gäller och Sundbyberg visat intresse för att arbetena utförs, kommer de med största sannolikhet att aktualiseras på nytt. Arbetena beräknas kosta ca 15 mnkr, varav Sundbyberg finansierar 7,5 mnkr.

Risk/Osäkerhet

I genomförandebeslutet beskrivs tidplanerisker samt risker med brons beroenden till Trafikverkets och Sundbybergs planerade arbeten.

Risken för påverkan av andra aktörers arbeten har fallit ut, då Sundbybergs förskjutna tidplan för exploatering i Stora Ursvik har lett till att bron ännu inte öppnats för trafik. Öppningen är planerad till år 2022.

När genomförandebeslutet skrevs upp till nämnd rådde högt tryck på marknaden för anläggningsarbeten. I beslutet ingick därför risken för höga anbud i entreprenadupphandlingen. Upphandlingen gick dock bra då det vinnande anbudet var ca 20% lägre än beräknat. Information om projektets kalkyl, beslutsbelopp och vinnande anbud kommer tas med i den löpande uppföljningen av investeringsprojektet.

Även de planerade dagvattenåtgärderna togs upp som en risk då hanteringen av dagvatten från Kymplingelänken och Ulvsundavägen inte var löst vid beslutstillfället. Denna fråga har dock inte ingått i projektet utan hanterades av staden som en del i projekt E18 Kymplingelänken. Provtagningsprogram för dagvattendammar pågår fortfarande och rapporteras in till miljöförvaltningen.

Slut