

Utlåtande 2007:7 RII (Dnr 314-4522/2006)

Genomförandeavtal för väg E18 Hjulsta – Kista

Förslag från trafiknämnden

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Genomförandeavtalet mellan Vägverket Region Stockholm och Stockholms stad för väg E 18 Hjulsta – Kista godkänns.
2. Stadens andel i projektet får uppgå till netto 665 mnkr i prisnivå 2006-09-01.
3. Finansieringen får ske genom att ta i anspråk medel för infrastrukturella projekt, som avsatts i bokslut.
4. Tillkommande drift- och underhållskostnader för trafik- och renhållningsnämnden får beaktas i budgetarbetet för kommande år.
5. Till stadsdirektören delegeras att göra utbetalningar för stadens del av väg E 18 enligt genomförandeavtalet.

Föredragande borgarrådet Mikael Söderlund anför följande.

Ärendet

Väg E 18 är huvudinfart till Stockholm från nordväst. Idag går E 18 via Hjulstavägen längs med Tensta och Rinkeby mot Ulriksdal via Enköpingsvägen genom Sundbyberg och Solna. På den aktuella sträckan har vägen en låg standard vad gäller säkerhet och framkomlighet. Dessutom orsakar trafiken miljöproblem både för de närboende och de intilliggande naturområdena.

Gatu- och fastighetsnämnden godkände den 4 december 2000 för stadens del ett ramavtal mellan Vägverket och berörda kommuner. Här reglerades formerna för arbetets fortsatta bedrivande. Det konstaterades att Vägverket bygger och bekostar projektet och blir väghållare för väg E 18 på hela sträckan Hjulsta - Kista då den öppnats för trafik medan staden blir väghållare för övriga vägdelar.

Kommunfullmäktige i Stockholm beslutade 2003-10-06 bl.a. att E 18-projektet skall utformas med två överdäckningar, en invid Tensta och en invid Rinkeby, vardera med en längd av ca 300 m och utformade för bebyggelse samt att finansieringen får ske genom ianspråktagande av medel för infrastrukturella projekt.

Trafiknämnden har den 14 november 2006 tillstyrkt förslag till genomförandeavtal för väg E 18 Hjulsta - Kista.

Budgeten för projektet inklusive överdäckningarna är 3 356 mnkr. Detta täcks genom Vägverkets anslag från staten om 2 671 mnkr och stadens tidigare beslutade andel i projektet (för överdäckningarna) om 600 mnkr, med index uppräknat till 685 mnkr per 2006-09-01. Från beloppet avräknas 20 mnkr för markkostnader.

De medel Vägverket har till förfogande för projektet är inte tillgängliga förän tidigast år 2009. För att få en snar byggstart erbjuder sig staden att förskottera de medel som motsvarar merkostnaden för överdäckningarna. Stadens förskottering innebär att projektet kan tidigareläggas med två år jämfört med om enbart vägverksmedel hade förbrukats under tiden fram till utbyggnaden av överdäckningarna. Stadens del om 665 mnkr erläggs mot faktura som betalas senast efter 30 dagar, dock ej efter 2007-06-01.

Enligt projekttidplanen utförs förberedande arbeten i form av flyttning av kraftledningar och vissa markförlagda ledningar och kablar under år 2007. Efter upphandling av huvudentreprenaderna inleds de egentliga vägbyggnadsarbetena vid mitten av år 2008. Den nya E 18 beräknas slutligt öppnas för trafik i början av år 2014.

Beredning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret för synpunkter.

Stadsledningskontoret har synpunkter på hur avtalet är utformat men tillstyrker sammantaget att avtalet godkänns. Enligt stadsledningskontorets uppfattning har genomförandeavtalet en något ensidig karaktär där Vägverkets intressen dominerar och där det inte finns tillräckliga incitament för Vägverket att genomföra hela projektet. Stadsledningskontoret anser att staden bör hävda att Rissne trafikplats är en integrerad del av projektet och att väghållarskapet för trafikplatsen ska kvarligga hos Vägverket tills korsningen byggts om och fått planerad ny utformning. Stadsledningskontoret noterar även att ”merkostnaden” på grund av åtgärder i Hanstavägen och Ärvinge trafikplats inte fastställts i avtalet, vilket borde ha skett för att ge större fasthet i stadens ekonomiska åtaganden.

Mina synpunkter

Den aktuella sträckan av E18 har länge haft en standard som inte lever upp till kraven på en av norra Stockholms viktigaste trafikleder. Säkerheten och framkomligheten är undermålig. Trafiken ger stora miljöproblem både orsakade av ökade avgaser vid köbildningar och av buller. Med hjälp av den nya vägsträckningen och den överdäckning som ska genomföras kommer nya områden att frigöras för olika exploateringsändamål – inte minst bostäder i attraktiva lägen - samtidigt som framkomligheten i norra Stockholm radikalt förbättras. Omdragningen av E18 är ett helt nödvändigt steg för att utveckla Stockholmsregionen som en helhet och inte fortsätta segregeringen. Tillsammans med projekt som Nordsydlig förbindelse, Norra Länken och Östlig förbindelse kommer Kista - Hjulsta att göra Stockholm till en hel region med stor framtidspotential.

När Vägverket inte haft finansieringsmöjligheter för en snabb projektstart är det glädjande att Stockholm med hjälp av en förskottering kan bidra till att projektet tidigareläggs med två år.

Slutligen vill jag kommentera stadsledningskontorets synpunkter på hur genomförandeavtalet är utformat. Dessa synpunkter måste noggrant följas upp i det vidare arbetet med projektet och dessutom implementeras i kommande avtal av samma form.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Genomförandeavtal

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. avslå förslaget till genomförandeavtal
2. avslå förslaget till förskottering
3. besluta att ej gå vidare med projektet förrän en överenskommelse är träffad med Vägverket om att E18 ska läggas i tunnel på denna sträcka
4. därutöver anför följande:

Den breddning och utvidgning av väg E18 i ytläge som förespråkas i tjänsteutlåtandet medför oacceptabla miljökonsekvenser. Den nya vägen skulle göra ett kraftigt ingrepp i Järvafältets naturmark och vara kraftigt störande för boende i området. Vidare blir den nya vägen en barriär som starkt försvårar möjligheterna att knyta ihop norra och södra Järva.

Alternativet att bygga E18 i tunnel hela vägen Hjulsta – Kista har aldrig fullständigt utretts. En tunnel skulle öka tillgängligheten för de boende i södra Järva till fältet och

medge ny bostadsbebyggelse på den sträcka av E18 som ersätts av tunneln. Den skulle också ge kraftigt minskade störningar för de boende i området.

Förslaget att lägga E18 i ytläge endast med överdäckningar istället för en heltäckande tunnellsättning visar på en strukturell diskriminering av olika socioekonomiska grupper. Vägar läggs oftast i ytläge när de passerar områden med låginkomsttagare, medan vägar oftare läggs i tunnel när de passerar rikare områden. Detta leder till en miljöorättvisa som är oacceptabel.

Staden bör därför inrikta det vidare arbetet på att träffa en överenskommelse med Vägverket om att förlägga vägen i tunnel.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Genomförandeavtalet mellan Vägverket Region Stockholm och Stockholms stad för väg E 18 Hjulsta – Kista godkänns.
2. Stadens andel i projektet får uppgå till netto 665 mnkr i prisnivå 2006-09-01.
3. Finansieringen får ske genom att ta i anspråk medel för infrastrukturella projekt, som avsatts i bokslut.
4. Tillkommande drift- och underhållskostnader för trafik- och renhållningsnämnden får beaktas i budgetarbetet för kommande år.
5. Till stadsdirektören delegeras att göra utbetalningar för stadens del av väg E 18 enligt genomförandeavtalet.

Stockholm den 24 januari 2007

På kommunstyrelsens vägnar:
KRISTINA AXÉN OLIN

Mikael Söderlund

Kerstin Tillkvist

Reservation anfördes av *Ann-Margarethe Livh* och *Inger Stark* (båda v) med hänvisning till reservationen av (v) i borgarrådsberedningen.

ÄRENDET

För ombyggnaden av väg E18 Hjulsta – Kista har bilagda förslag till genomförandeavtal upprättats mellan Vägverket och staden. Med E18 Hjulsta-Kista avses i detta avtal det område som inryms i av Vägverket upprättad arbetsplan. Staden har också upprättat detaljplan för projektet. Ombyggnaden genomförs av Vägverket.

Staden föreslås svara för de merkostnader som föranleds av överdäckningarna i Tensta och Rinkeby, samt merkostnaden för en av staden begärd flyttning av Hanstavägen och Ärvinge trafikplats. Detta motsvarar 685 mnkr resp ca 2 mnkr per 2006-09-01.

De medel Vägverket har till förfogande för projektet är inte tillgängliga förrän tidigast år 2009. För att få en snar byggstart erbjuder sig staden att förskottera de medel som motsvarar merkostnaderna för överdäckningarna.

Staden ställer i god tid all mark som inom Stockholm behövs för projektet till förfogande. Bl a för täckande av kostnader för att lösa belastningar från tredje man avräknas 20 mnkr från stadens bidrag till projektet.

Stadsledningskontoret har relativt starka synpunkter på hur ärendet är utformat. Man tillstyrker ändå avtalsförslaget men påtalar att detta noga följs upp.

Enligt stadsledningskontorets uppfattning har genomförandeavtalet en alltför ensidig karaktär där Vägverkets intressen dominerar och där det inte finns tillräckliga incitament för Vägverket att genomföra hela projektet. Stadsledningskontoret anser att staden bör hävda att Rissne trafikplats är en integrerad del av projektet och att väghållarskapet för trafikplatsen ska kvarligga hos Vägverket tills korsningen byggs om och fått planerad ny utformning. Stadsledningskontoret noterar även att ”merkostnaden” på grund av åtgärder i Hanstavägen och Ärvinge trafikplats inte fastställts i avtalet, vilket borde ha skett för att ge större fasthet i stadens ekonomiska åtaganden. Det borde vidare ha funnits stöd i avtalet för en reglering och avräkning så att staden inte drabbas av merkostnader för drift och underhåll på grund av det ändrade väghållarskapet.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 14 november 2006 att tillstyrka förslaget till genomförandeavtal för E 18 Hjulsta-Kista samt att överlämna det till kommunfullmäktige för godkännande.

Reservation anfördes av Hampus Rubaszkin (mp), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Ann-Marie Strömberg (-), *bilaga 1*.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 31 oktober 2006 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

För ombyggnaden av väg E 18 Hjulsta - Kista har bifogade förslag till genomförandeavtal upprättats mellan Vägverket och staden. Med E 18 Hjulsta – Kista avses i detta avtal det område som inryms i av Vägverket upprättad arbetsplan. Staden har också upprättat detaljplan för projektet. Ombyggnaden genomförs av Vägverket.

Staden föreslås svara för de merkostnader som föranleds av överdäckningarna i Tensta och Rinkeby, samt merkostnaden för en av staden begärd flyttning av Hanstavägen och Ärvinge trafikplats. Detta motsvarar 685 Mnkr resp ca 2 Mnkr per 2006-09-01.

De medel Vägverket har till förfogande för projektet är inte tillgängliga förrän tidigast år 2009. För att få en snar byggstart erbjuder sig staden att förskotta de medel som motsvarar merkostnaden för överdäckningarna.

Staden ställer i god tid all mark som inom Stockholm behövs för projektet till förfogande. Bl a för täckande av kostnader för att lösa belastningar från tredje man avräknas 20 Mnkr från stadens bidrag till projektet.

Avtalet får anses godtagbart för staden och trafikkontoret föreslår därför att det tillstyrks av nämnden och överlämnas till kommunfullmäktige för godkännande.

Projektet

Väg E 18 är huvudinfart till Stockholm från nordväst. Idag går E 18 via Hjulstavägen längs med Tensta och Rinkeby mot Ulriksdal via Enköpingsvägen genom Sundbyberg och Solna. På den aktuella sträckan har vägen en låg standard vad gäller säkerhet och framkomlighet. Dessutom orsakar trafiken miljöproblem både för de närboende och de intilliggande naturområdena.

Den nuvarande Hjulstavägen anlades samtidigt som stadsdelarna Tensta och Rinkeby och var avsedd som huvudtillfartsgata till dessa. Den interregionala och regionala trafiken skulle löpa på en motorväg längre ut på Järvafältet. Denna väg blev dock aldrig realiserad varför alltsedan dess även den alltmer ökande E 18-trafiken kommit att ligga kvar på Hjulstavägen. De omfattande utbyggnaderna av bostäder och arbetsplatser, inte minst i Kista, som sedan skett inom vägens influensområde har lett till en trafiksituation med en hög olycksbelastning och långa köer mot E 18:s korsningar.

I mitten av 1990-talet återstartade Vägverket planeringen av E 18:s ombyggnad. Detta arbete har sedan dess bedrivits i nära samarbete med berörda kommuner. Efter alternativstudier beslutades i ett tidigt skede att den nya E 18 skall följa Hjulstavägen och Kymplingelänken och kopplas till väg E 4 vid Kista. En bidragande orsak till detta ställningstagande var att det inte gick att hitta godtagbara lösningar för vägens framdragande genom de bebyggda områdena i främst Solna. Varianter innebärande tunnelförläggning genom Tensta och Rinkeby har också studerats och genom politiska beslut avförts från agendan.

Gatu- och fastighetsnämnden godkände 2000-12-04 för stadens del ramavtalet mellan Vägverket och berörda kommuner. Här reglerades formerna för arbetets fortsatta bedrivande. Det konstaterades att Vägverket bygger och bekostar projektet och blir väghållare för väg E 18 på hela sträckan Hjulsta - Kista då den öppnats för trafik medan staden blir väghållare för övriga vägdelar.

Kommunfullmäktige i Stockholm beslutade 2003-10-06 bl a att E 18-projektet skall

utformas med två överdäckningar, en invid Tensta och en invid Rinkeby, vardera med en längd av ca 300 m och utformade för bebyggelse samt att finansieringen får ske genom ianspråktagande av medel för infrastrukturella projekt.

Stadens detaljplan för E 18-projektet vann laga kraft 2006-03-08.

Vägverkets arbetsplan är fastställd, men har ännu ej vunnit laga kraft.

Genomförandavtalet

Bifogade förslag till genomförandavtal för väg E 18 Hjulsta – Kista reglerar förhållandet mellan staden och Vägverket avseende generella och specifika åtgärder inom det område som ligger inom arbetsplanens yttre begränsningslinjer.

Vägverket ansvarar i egenskap av byggherre för genomförandet av projektet, som skall ske enligt arbetsplanen samt i övrigt genom förutsättningar angivna av Vägverket och länsstyrelsen liksom enligt det gemensamt upprättade gestaltungsprogrammet.

Staden skall ges möjlighet att följa projektet genom samråd och insyn och skall kontinuerligt följa projekteringen och godkänna arbetshandlingarna för de anläggningar som kommer under stadens huvudmannaskap. För dessa anläggningar skall staden närvara vid kontroll och besiktning efter färdigställandet. Under projektets gång kommer avstämningsmöten att vid behov hållas med stadens politiker och tjänstemän.

Budgeten för projektet inklusive överdäckningarna är 3356 Mnkr. Detta täcks genom Vägverkets anslag från staten om 2671 Mnkr och stadens tidigare beslutade bidrag till överdäckningarna om 600 Mnkr, med index uppräknat till 685 Mnkr per 2006-09-01. Från beloppet avräknas 20 Mkr för markkostnader, se nedan.

De medel Vägverket har till förfogande för projektet är inte tillgängliga förrän tidigast år 2009. För att få en snar byggstart erbjuder sig staden att förskottera de medel som motsvarar merkostnaden för överdäckningarna. Stadens förskottering innebär att projektet kan tidigareläggas med två år jämfört med om enbart vägverksmedel hade förbrukats under tiden fram till utbyggnaden av överdäckningarna. Stadens del om 665 Mnkr erläggs mot faktura som betalas senast efter 30 dagar, dock ej efter 2007-06-01.

Enligt projekttidplanen utförs förberedande arbeten i form av flyttning av kraftledningar och vissa markförlagda ledningar och kablar under år 2007. Efter upphandling av huvudentreprenaderna inleds de egentliga vägbyggnadsarbetena vid mitten av år 2008. Den nya E 18 beräknas slutligt öppnas för trafik i början av år 2014.

Kommunfullmäktige i Stockholm har beslutat att överdäckningarna skall vara utformade så att de kan bebyggas. Med hänsyn till detta och till att E 18 är en tillåten färdväg för sk farligt gods regleras i avtalet de tekniska krav som därmed måste ställas på överdäckningarna och dess bebyggelse.

I avtalet ingår att Rissne trafikplats av kostnadsskäl kan komma att behöva byggas ut i ett senare skede. Någon tidplan för detta kan nu inte anges, men parterna är överens om att denna del skall komma till stånd så snart som möjligt efter övriga delar av projektet.

Avtalet ger Vägverket möjlighet att kalla staden till särskild förhandling för det fall projektet visar sig inte rymmas inom budget.

Vad beträffar ändringar och tillägg anges att huvudprincipen skall vara att initiativtagande part skall bära merkostnaderna. Merkostnaden för att bygga om Hanstavägen och justera läget för Ärvinge trafikplats jämfört med att ansluta Hanstavägen i befintlig sträckning erläggs således av staden. Denna kostnad för staden bedöms av Vägverket till ca 2 Mnkr.

Staden ställer i god tid all mark som inom Stockholm behövs för projektets genom-

förande till förfogande. För täckande av kostnader för att lösa belastningar från tredje man och förväntningskostnad för mark som inte kan exploateras erlägger vägverket till staden 20 Mnr genom avräkning från stadens bidrag.

I avtalet anges att ytor och tider för upplåtelser skall begränsas i möjligaste mån och inom sex månader efter avslutad byggverksamhet i motsvarande ursprungligt skick återlämnas till staden. Hänsyn skall tas till befintlig vegetation.

Avtal mellan vägverket och ledningsinnehavare skall upprättas i samråd med staden.

Vägverket utför och bekostar drift och underhåll av de vägytor för vilka verket blir huvudman, överdäckningarnas insidor, stödmurs ytskikt mot lägre belägen väg samt broundersidor under Vägverkets vägar med undantag för väg- och gång/cykelunderfarter. Staden svarar för drift och underhåll av övriga ytor. Det kan bedömas att stadens kostnader för drift och underhåll efter projektets färdigställande kommer att vara ungefär oförändrade gentemot idag.

Fram till dess att projektet färdigställts eller viss del öppnats för allmän trafik ansvarar nuvarande väghållare för drift och underhåll av sina respektive delar. Detta innebär för stadens del framför allt att staden svarar för drift och underhåll av Kymlingelänken under byggtiden.

I god tid innan färdigställandet av projektet skall detaljerade drift- och underhållsavtal upprättas med gränser och ekonomiska förpliktelser angivna.

Respektive part svarar för behandling av förorenade massor för de ytor som efter projektets färdigställande faller under partens huvudmannaskap.

Detta avtalsförslag har under framtagandeskedet tillställts stadsledningskontorets juridiska avdelning för granskning. Avdelningens synpunkter har beaktats i det fortsatta arbetet.

Trafikkontorets förslag

Det framförhandlade genomförandavtalet för väg E 18 Hjulsta – Kista får, med hänsyn till förutsättningarna, anses vara godtagbart för staden. Kontoret föreslår därför att nämnden med tillstyrkan överlämnar avtalet till kommunfullmäktige för godkännande.

BEREDNING

Ärendet har initierats av trafikinämnden och remitterats till stadsledningskontoret för synpunkter.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 24 oktober 2006 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

E 18 är en av de viktigaste infarterna mot staden och den kommer att ha stor betydelse för Stockholms fortsatta utveckling, inte minst för den utbyggnad som planeras i Kista.

Staden har redan beslutat att bekosta två överdäckningar över den planerade nya trafikleden E 18 Hjulsta – Kista samt medverka till ett snabbare genomförande av trafikledsprojektet genom att förskotta medel till Vägverket.

Stadsledningskontoret tillstyrker att kommunfullmäktige beslutar godkänna det av trafikinämnden tillstyrkta genomförandeaftalet med Vägverket. Stadsledningskontoret anser att det nu framlagda förslaget till genomförandeaftal har betydande brister men att det ändå kan utgöra grund för reglering av parternas åtaganden. Det är därvid nödvändigt att stadens representanter under den fortsatta planerings- och genomförandeprocessen bevakar att staden inte drabbas av ökade engångsutgifter och ökade årliga kostnader – jämfört med vad som redovisats i ärendet.

Enligt stadsledningskontorets uppfattning har genomförandeaftalet en alltför ensidig karaktär där Vägverkets intressen dominerar och där det inte finns tillräckliga incitament för Vägverket att genomföra hela projektet. Stadsledningskontoret anser att staden bör hävda att Rissne trafikplats är en integrerad del av projektet och att väghållarskapet för trafikplatsen ska kvarligga hos Vägverket tills korsningen byggts om och fått planerad ny utformning. Stadsledningskontoret noterar även att

”merkostnaden” på grund av åtgärder i Hanstavägen och Ärvinge trafikplats inte fastställts i avtalet, vilket borde ha skett för att ge större fasthet i stadens ekonomiska åtaganden. Det borde vidare ha funnits stöd i avtalet för en reglering och avräkning så att staden inte drabbas av merkostnader för drift och underhåll på grund av det ändrade väghållarskapet.

Avtalet har undertecknats från staden sida men är villkorat av kommunfullmäktiges godkännande och stadsledningskontoret anser därför att Vägverket inte bör fakturera staden och begära betalning innan kommunfullmäktige har fattat sitt beslut.

Bakgrund

Väg E 18 är huvudinfart till Stockholm från nordväst. Idag går E 18 via Hjulstavägen längs med Tensta och Rinkeby mot Ulriksdal via Enköpingsvägen genom Sundbyberg och Solna. På den aktuella sträckan har vägen en låg standard vad gäller säkerhet och framkomlighet. Dessutom orsakar trafiken miljöproblem både för de närboende och de intilliggande naturområdena.

Behovet av en ny trafiklösning har sedan länge funnits med i Vägverkets och Stockholmsregionens översiktliga trafikplanering. I samråd med berörda kommuner har Vägverket kommit fram till att den nya E 18 skall följa Hjulstavägen och Kymlingelänken och kopplas till väg E 4 vid Kista. En eventuell tunnelförläggning genom Tensta och Rinkeby har också studerats men genom politiska beslut avförts från agendan.

Gatu- och fastighetsnämnden godkände 2000-12-04 för stadens del ett ramavtal mellan Vägverket och berörda kommuner. Här reglerades formerna för arbetets fortsatta bedrivande. Det konstaterades att Vägverket bygger och bekostar projektet och blir väghållare för väg E 18 på hela sträckan Hjulsta - Kista då den öppnats för trafik medan staden blir väghållare för övriga vägdelar.

Kommunfullmäktige i Stockholm beslutade 2003-10-06 bl a att E 18-projektet skall utformas med två överdäckningar, en invid Tensta och en invid Rinkeby, vardera med en längd av ca 300 m och utformade för bebyggelse samt att finansieringen får ske genom ianspråktagande av medel för infrastrukturella projekt.

Ärendet

Trafiknämnden har den 14 november 2006 tillstyrkt förslag till genomförandeavtal för väg E 18 Hjulsta - Kista.

Budgeten för projektet inklusive överdäckningarna är 3356 mnkr. Detta täcks genom Vägverkets anslag från staten om 2671 mnkr och stadens tidigare beslutade andel i projektet (för överdäckningarna) om 600 mnkr, med index uppräknat till 685 mnkr per 2006-09-01. Från beloppet avräknas 20 mnkr för markkostnader.

De medel Vägverket har till förfogande för projektet är inte tillgängliga förrän tidigast år 2009. För att få en snar byggstart erbjuder sig staden att förskottera de medel som motsvarar merkostnaden för överdäckningarna. Stadens förskottering innebär att projektet kan tidigareläggas med två år jämfört med om enbart vägverksmedel hade förbrukats under tiden fram till utbyggnaden av överdäckningarna. Stadens del om 665 mnkr erläggs mot faktura som betalas senast efter 30 dagar, dock ej efter 2007-06-01.

Enligt projekttidplanen utförs förberedande arbeten i form av flyttning av kraftledningar och vissa markförlagda ledningar och kablar under år 2007. Efter upphandling av huvudentreprenaderna inleds de egentliga vägbyggnadsarbetena vid mitten av år 2008. Den nya E 18 beräknas slutligt öppnas för trafik i början av år 2014.

Kommunfullmäktige i Stockholm har beslutat att överdäckningarna skall vara utformade så att de kan bebyggas. Med hänsyn till detta och till att E 18 är en tillåten färdväg för s k farligt gods regleras i avtalet de tekniska krav som därmed måste ställas på överdäckningarna och dess bebyggelse.

I avtalet ingår att Rissne trafikplats av kostnadsskäl kan komma att behöva byggas ut i ett senare skede. Någon tidplan för detta kan nu inte anges, men parterna är överens om att denna del skall komma till stånd så snart som möjligt efter övriga delar av projektet.

Avtalet ger Vägverket möjlighet att kalla staden till särskild förhandling för det fall projektet visar sig inte rymmas inom budget.

Vad beträffar ändringar och tillägg anges att huvudprincipen skall vara att initiativtagande part skall bära merkostnaderna. Merkostnaden för att bygga om Hanstavägen och justera läget för Ärvinge trafikplats jämfört med att ansluta Hanstavägen i befintlig sträckning erläggs således av staden. Denna kostnad för staden bedöms av Vägverket till ca 2 mnkr.

Staden ställer i god tid all mark som inom Stockholm behövs för projektets genomförande till förfogande. För täckande av kostnader för att lösa belastningar från tredje man och förväntningskostnad för mark som inte kan exploateras erlägger Vägverket till staden 20 mnkr genom avräkning från stadens bidrag.

Vägverket utför och bekostar drift och underhåll av de vägytor för vilka verket blir huvudman, överdäckningarnas insidor, stödmurs ytskikt mot lägre belägen väg samt broundersidor under Vägverkets vägar med undantag för väg- och gång/cykelunderfarter. Staden svarar för drift och underhåll av övriga ytor. Det kan bedömas att stadens kostnader för drift och underhåll efter projektets färdigställande kommer att vara ungefär oförändrade gentemot idag.

Fram till dess att projektet färdigställts eller viss del öppnats för allmän trafik ansvarar nuvarande väghållare för drift och underhåll av sina respektive delar. Detta innebär för stadens del framför allt att staden svarar för drift och underhåll av Kymlingelänken under byggtiden. I god tid innan färdigställandet av projektet skall detaljerade drift- och underhållsavtal upprättas med gränser och ekonomiska förpliktelser angivna.

I avtalet finns en giltighetsparagraf som innebär att återbetalning av överförda medel ska ske till staden om avtalet förfaller.

I bilagor till avtalet redovisas projektets tidplan och omfattning (Arbetsplan med 20 planritningar och en tvärsektionsritning för överdäckningar). Bilagorna medföljer ej stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Ärendets beredning

Det av trafiknämnden tillstyrkta förslaget till genomförandebeslut har underställts kommunfullmäktige för godkännande. Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret. Inom stadsledningskontoret har ärendet beretts av ekonomiavdelningen i samråd med infrastrukturavdelningen och juridiska avdelningen.

Stadsledningskontorets synpunkter

Beslut och beslutsunderlag

Avtalet har undertecknats från staden sida efter behandlingen i trafiknämnden. Det är dock villkorat av kommunfullmäktiges godkännande och stadsledningskontoret anser därför att Vägverket inte bör fakturera staden och begära betalning innan kommunfullmäktige har fattat sitt beslut.

Trafiknämndens underlag är inte utformat i enlighet med stadens gällande regler för investeringar och andra betydande projekt. Beslut om genomförandeavtal får normalt anses vara likvärdigt med ett genomförandebeslut. Stadsledningskontoret konstaterar att det i ärendet bl.a. saknas en risk- och osäkerhetsbedömning. Det finns ej heller någon nuvärdeskalkyl men stadsledningskontoret bedömer att en sådan kalkyl inte torde behövas eftersom det inte föreligger alternativa lösningar, som skulle behöva jämföras med hjälp av nuvärdeskalkyl.

Bristerna i beslutsunderlaget kan kanske förklaras av att trafiknämnden uppfattat att det reella beslutet om väg E 18 redan skett. Kommunfullmäktige har nämligen i samband med inriktningsbeslut 2003 beslutat om utformning och finansiering av projektet, vilket är ett steg längre än att bara godkänna fortsatt utredning. Stadsledningskontoret anser att beslutsunderlag för såväl inriktningsbeslut som beslut om genomförandeavtal i fortsättningen ska följa stadens regler på ett mer konsekvent sätt.

Stadsledningskontoret anser vidare att berörd fackförvaltning i ärenden av denna art bör ha en tidig kontakt med stadsledningskontoret för att finansiella aspekter såsom räntevillkor ska tillgodoses i avtalsförhandlingarna med extern part.

Fördelning av ekonomiskt ansvar

Enligt stadsledningskontorets uppfattning har genomförandeavtalet en alltför ensidig karaktär där Vägverkets intressen dominerar och där det inte finns tillräckliga incitament för Vägverket att genomföra hela projektet. Detta framgår bl.a. av betalningsvillkoren, där fakturering kan ske utan att det finns krav på någon motprestation från Vägverkets sida. Stadsledningskontoret anser att det bör finnas en överenskommen tidplan för en rationell byggprocess innan fakturering kan ske. Annars finns risk att staden tillhandahåller medel som inte används på ett effektivt sätt.

Avtalets text om att Vägverket kallar till särskilda förhandlingar ”*för det fall hela projektet inte ryms inom erhållna medel*” är illavarslande. I avtalet anges att Rissne trafikplats ligger i en andra etapp för vilken tidplan inte fastslås för närvarande. Detta kan tolkas som en risk för att trafikplatsen inte kommer att byggas om med projektets medel och att erforderlig ombyggnad i så fall kommer att behöva bekostas av staden. Stadsledningskontoret anser att staden bör hävda att trafikplatsen är en integrerad del av projektet och att väghållarskapet för trafikplatsen ska kvarligga hos Vägverket tills

korsningen byggts om och fått planerad ny utformning.

Staden tar ett stort ansvar för genomförande av den nya trafikleden genom att förskottera medel så att projektet kan tidigareläggas med två år. Dessutom får staden stå för ”merkostnader” för att bygga om Hanstavägen och justera läget för Ärvinge trafikplats, vilket Vägverket bedömt ska innebära utgifter om 2 mnkr. Staden ska vidare bekosta iordningsställande av mark ovanpå överdäckningarna. Stadsledningskontoret noterar att ”merkostnaden” på grund av åtgärder i Hanstavägen och Ärvinge trafikplats inte fastställts i avtalet, vilket borde ha skett för att ge större fasthet i stadens ekonomiska åtaganden.

Härtill kommer effekten av ändrat väghållarskap när staden övertar drift och underhåll för delar som inte längre ingår i E 18 (framförallt del av Hjulstavägen, Rissne trafikplats samt överdäckningarna). Vägverket övertar samtidigt ansvaret för Kymplingelänken. Trafiknämnden bedömer att drift- och underhållskostnaderna för stadens del blir oförändrade. Stadsledningskontoret har inte underlag för annan bedömning men anser att det borde ha funnits stöd i avtalet för en reglering och avräkning så att staden inte drabbas av merkostnader för drift och underhåll på grund av det ändrade väghållarskapet.

Enligt genomförandavtalet ställer staden till förfogande ”*all mark som behövs för projektets genomförande*”. Mark där Vägverket blir väghållare upplåts permanent. Övrig mark upplåts tillfälligt för att möjliggöra genomförandet. Projektet ska belastas med 20 mnkr för att staden ej kan exploatera mark för annat ändamål. Stadsledningskontoret anser att detta är en relativt liten ersättning för dispositionen av ca 550 000 kvm, varav ca 335 000 kvm för permanent disposition.

Särskilda ansvars- och befogenhetsfrågor

Staden blir fastighetsägare för överdäckningskonstruktionerna. För drift, underhåll och reinvesteringar av anläggningarna fordras specialkompetens. Stadsledningskontoret bedömer att staden vid eventuella planer på försäljning av marken på överdäckningarna bör göra en tredimensionell fastighetsreglering så att staden fortfarande ansvarar för och har tillgång till buffertzonen mellan trafikleden och eventuell bebyggelse.

Samlad bedömning

E 18 är en av de viktigaste infarterna mot staden och den kommer att ha stor betydelse för Stockholms fortsatta utveckling, inte minst för den utbyggnad som planeras i Kista.

Staden har redan beslutat att bekosta två överdäckningar över den planerade nya trafikleden E 18 Hjulsta – Kista samt medverka till ett snabbare genomförande av trafikledsprojektet genom att förskottera medel till Vägverket.

Stadsledningskontoret anser att det nu framlagda förslaget till genomförandavtal har betydande brister men att det ändå kan utgöra grund för reglering av parternas åtaganden. Det är därvid nödvändigt att stadens representanter under den fortsatta planerings- och genomförandeprocessen bevakar att staden inte drabbas av ökade engångsutgifter och ökade årliga kostnader – jämfört med vad som redovisats i ärendet.

Stadsledningskontoret tillstyrker att kommunfullmäktige beslutar godkänna det av trafiknämnden tillstyrkta genomförandavtalet med Vägverket, vilket bl.a. innebär att staden ger ett ekonomiskt bidrag om netto 665 mnkr i prisnivå 2006-09-01 som ska finansieras genom att ta i anspråk medel för infrastrukturella projekt, som avsatts i

bokslut. Stadsledningskontoret förutsätter vidare att de investeringsutgifter som därutöver tillkommer genom projektet inryms i beslutad och kommande investeringsplaner för den nybildade trafik- och renhållningsnämnden samt att drift- och kapitalkostnader kommer att inrymmas i kommande budgetramar.

RESERVATIONER M.M.

Trafiknämnden

Reservation anfördes av Hampus Rubaszkin (mp) enligt följande

- att avslå förslaget till genomförandeavtal.
- att avslå förslaget till förskottering.
- att E 18 ska läggas i tunnel.
- att anförda följande:

Den breddning och utvidgning av väg E 18 i ytläge som förespråkas i tjänsteutlåtandet medför oacceptabla miljökonsekvenser. Alternativet att bygga E 18 i tunnel hela vägen Hjulsta – Kista har aldrig fullständigt utretts. En tunnellsnning medför kraftigt minskad störning för de boende i områdena, ger bättre kontakt mellan bostadsområdena och grönområdet Järvafältet samt ger möjlighet till anläggande av betydligt fler bostäder. Staden bör därför inrikta det vidare arbetet på att bygga E 18 i tunnel.

Särskilt uttalande gjordes av Ann-Marie Strömberg (-) enligt följande

En överdäckning av hela sträckan mellan Hjulsta och Kista hade varit en bättre lösning i alla avseenden och även ekonomiskt försvarbart. Om hela sträckan överdäckats hade trafikmiljön avsevärt förbättrats, bostadsområdena i Tensta och Rinkeby knutits ihop med Järvafältet och barriäreffekten försvunnit. Överdäckningarna hade också givit utrymme för ytterligare bostäder.

Jag har tidigare förordat en överdäckning av hela sträckan och beklagar den halvmesyr som nu blivit stadens och Vägverkets beslut.

Mellan Vägverket Region Stockholm, 171 90 Solna, nedan kallad VST, och Stockholms stad genom dess Trafiknämnd, Box 8311, 104 20 Stockholm, nedan kallad Staden, träffas följande

Genomförandeavtal för E 18 Hjulsta – Kista inom Stockholms Stad

1 § Inledning

VST tecknade år 2001 ramavtal med de fem kommuner som berörs av ombyggnaden av E 18 mellan Hjulsta trafikplats och Kista trafikplats, nedan kallat Projektet, avseende tidplan, planering och projektering. Ramavtalet ska kompletteras med ett genomförandeavtal där parternas åtaganden under och efter byggtiden ska regleras, vidare ska detaljer runt utformning och lokalisering fastställas.

I mars 2001 träffades avtal mellan VST och Staden angående finansiering av projektering och omprojektering av arbetsplanen med anledning av förslaget att överdäcka delar av vägsträckan.

Staden beslutade vid sammanträde i kommunfullmäktige den 6 oktober 2003 19 § att förordna att E 18 överdäckas i Rinkeby invid Rinkebystråket och i Tensta invid vattentornet med en längd om 300 meter vardera och att överdäckningarna utformas för att möjliggöra ovanliggande bebyggelse. Finansiering av överdäckningarna får ske genom att ta i anspråk medel för infrastrukturella projekt, som avsatts i bokslut.

Detaljplan för de delar av Projektet som ligger inom Stockholms stad, Dp 1999-08897-54, vann laga kraft 2006-03-08. Vägverkets beslut att fastställa arbetsplanen för Projektet fattades 2006-05-16 men är för närvarande överklagat till regeringen. I Nationell plan för vägtransportsystemet 2004-2015 finns medel för Projektet anslagna. Vägverket har av regeringen 2005-12-20 i regleringsbrev för budgetåret 2006 givits i uppdrag att planera verksamheten för att byggstarta Projektet år 2007.

2 § Syfte

I detta avtal regleras förhållandet mellan VST och Staden vid genomförandet samt drift och underhåll av Projektet för de delar som är belägna inom Stockholms stad. Projektet i sin helhet definieras enligt 4 § nedan.

3 § Tidplan

Projektet beräknas pågå till och med år 2013 enligt tidplan daterad 2006-04-11, se bilaga 1.

4 § Omfattning och standard

Projektet omfattar enligt detta avtal de anläggningsdelar och arbeten som ligger inom arbetsplanens yttre begränsningslinjer. Dessa är "vägområdesgräns avsedd att fastställas", "vägområdesgräns avsedd att fastställas med inskränkt vägrätt", "vägområdesgräns ej avsedd att fastställas" samt "vägområdesgräns avsedd att fastställas med tillfällig nyttjanderätt", se arbetsplan utställelsehandling 2004-11-05. Därtill kommer utförande av nödvändiga ledningsomläggningar. Omfattningen av Projektet, som inom Stockholms stad till stor del även omfattas av Stadens detaljplan, visas i bilaga 2.

Parterna är medvetna om att vissa mindre justeringar i förhållande till arbetsplanen kommer att ske under projektering och byggande. Genomförandet ska i övrigt ske dels

enligt Vägverkets fastställelsebeslut med däri redovisade förutsättningar avseende miljökonsekvenser, kontrollprogram och av länsstyrelsen i godkännandet av MKB:n särskilt givna förutsättningar och dels enligt gemensamt upprättat gestaltningsprogram daterat 2004-11-05, kompletterat 2005-04-30.

5 § Överdäckningskonstruktioner/tunnlar

I Projektet planeras två överdäckningar (tunnlar), den ena över E18 vid Rinkeby mitt för Rinkebystråket och den andra över E18 och framtida lokalgata vid Tensta vattentorn.

Följande förutsättningar ska gälla för dimensionering av överdäckningarna:

- Bebyggelsen ovanpå överdäckningarna motsvarar 7 våningar. Dessutom tillkommer en buffertzona som kan utgöras av en garagevåning.
- Samtliga tunnlar dimensioneras enligt Vägverkets publikation Tunnel 2004

Staden förbinder sig att i arbetet med detaljplaner för bebyggelse ovanpå överdäckningarna verka för att följande restriktioner tillämpas:

- Bebyggelsen får vara högst 7 våningar ovanför buffertzonen.
- Buffertzoner ska anordnas mellan tunnelns tak/vägg och utrymmen där personer stadigvarande vistas. En sådan buffertzona kan t.ex. utgöras av en våning avsedd för bilparkering.
- Bärning av bebyggelse på tunneltaket tas ned på tunnelväggarna eller med separat bärning vid sidan av dessa.
- Stommar till bebyggelse över tunnel eller vid sidan om tunnelvägg utförs med robust byggsätt t ex genom att utföras som rasdämpande vilket ställer krav på sammanhållning mellan stomkomponenter och seg-het/deformerbarhet.
- Bebyggelse får inte placeras närmare än 25 meter från tunnelmynningarna. Obebyggda ytor invid dessa utformas för att inte uppmuntra till vistelse.
- Planerad bebyggelse med fasader närmast tunnelmynning får inte utgöras av bostäder.
- Fönster i fasad närmast tunnelmynning skall hålla en kvalitet som minskar risken för skador från glassplitter eller värmestrålning t ex genom att glaset är brandklassat eller laminerat.

Överdäckningarna ska utföras utan planteringar/landskapsanpassningar ovanpå enligt bilaga 3.

6 § Finansiering och betalning

Budget för Projektet är 3 356 miljoner kronor inklusive överdäckningarna. Projektmedel utgörs av:

- dels av anslag från staten till VST om 2 671 miljoner kronor och
- dels av ersättning och bidrag från Staden till VST om 685 miljoner kronor, allt i prisnivå 2006-09-01.

Därav utgör 548 miljoner ersättning för de anläggningar som Staden blir huvudman för och 137 miljoner kronor bidrag för VST:s merkostnader som överdäckningarna av

vägen vid Rinkeby och Tensta medför. Från bidraget skall avräknas kostnad på 20 miljoner kronor för mark enligt 10 § i detta avtal.

Betalning av ersättning och bidrag med avräkning för markkostnad sker mot faktura från VST. Fakturan betalas senast 30 dagar efter mottagandet dock senast 2007-06-01.

Ersättning och bidrag skall regleras med byggkostnadsindex E84 littera 251 (betong) för perioden mellan 2006-09-01 och betalningsdagen. Staden skall till VST mot faktura som betalas senast 30 dagar efter mottagandet erlægga det beräknade beloppet för indexjustering.

På ersättning till VST för Stadens egna anläggningar inklusive indexjustering utgår dessutom lagstadgad mervärdesskatt som faktureras efter att anläggningarna färdigställs. Fakturan betalas senast 30 dagar efter mottagandet.

Parterna är införstådda med att Projektet av finansieringsskäl kan behöva byggas ut etappvis. Första etappen omfattar i så fall Projektet förutom Rissne trafikplats. Den andra och återstående etappen omfattar Rissne trafikplats. För första etappen gäller den i 3 § redovisade tidplanen. Tidplan för andra etappen kan inte fastslås för närvarande. Parterna är överens om att verka för att den skall komma så snart som möjligt efter den första etappen.

För det fall hela Projektet inte ryms inom erhållna medel kallar VST Staden till särskild förhandling.

7 § Ändringar och tillägg.

VST beslutar efter samråd med Staden om ändringar av i Projektet ingående funktioner eller anläggningar eller tillägg till Projektet i form av nya funktioner eller anläggningar skall genomföras. I de fall ändringar och tillägg inte kan inrymmas i Projektet skall förhandlingar tas upp mellan parterna om kostnadsansvar. Principen skall vara att initiativtagande part skall bära merkostnaderna.

Merkostnaden för att bygga om Hanstavägen och justera läget för Ärvinge trafikplats jämfört med att ansluta Hanstavägen i befintlig sträckning bekostas av Staden.

8 § Organisation och arbetssätt

I egenskap av byggherre ansvarar VST för genomförandet av Projektet. Staden ska ges möjlighet att följa Projektet genom samråd och insyn. För de anläggningar för vilka Staden är huvudman efter färdigställandet enligt 11 § skall Staden kontinuerligt följa projekteringen och godkänna arbetshandlingarna.

Parterna är överens om att verka för att budget och tidplan innehålls. Under Projektet kommer vid behov avstämningsmöten att hållas med både tjänstemän och politiker inom berörda kommuner.

9 § Besiktning och garantier

För de anläggningar för vilka Staden är huvudman efter färdigställandet ska Staden närvara vid kontroll och besiktning. Entreprenörens garantiåtaganden gäller från godkänd slutbesiktning. För de anläggningsdelar som Staden skall vara huvudman för vars

garantitider går ut efter det att huvudmannskapet går över från VST till Staden skall VST överlämna en sammanställning med för Staden aktuella garantiåtaganden.

Garantiåtaganden från entreprenörernas sida skall för dessa anläggningar föras över på Staden. VST påtar sig inget vidare ansvar gentemot Staden för sina åtaganden beträffande Stadens anläggningar än för sådant som entreprenörerna kan hållas ansvariga för.

10 § Markupplåtelser

Staden ansvarar för att till VST i god tid ställa all mark som behövs för Projektets genomförande inom Stockholms stad till förfogande. Kostnader för att lösa belastningar från tredje man och förväntningskostnader för mark som ej kan exploateras för andra ändamål ska belasta projektmedel med 20 (tjugo) miljoner kronor. Mark som upplåts för väganläggning där VST är väghållare upplåts permanent. Övrig mark upplåts tillfälligt för att möjliggöra genomförandet.

Staden ansöker om och bekostar erforderliga fastighetsbildningsåtgärder som krävs för genomförande av Projektet inom Stockholms stad. Staden skall verka för en effektiv hantering av detta.

Staden upplåter till VST, utan vederlag, nyttjanderätt till gång- och cykelvägnätet på Järvafältet för drift-, underhålls- och förnysetransporter till och från dagvattenmagasin, brokonstruktioner och övriga anläggningsdelar för E 18. Särskilda nyttjanderättsavtal eller servitutsavtal skall upprättas av Staden där VST:s tillträde säkerställs i erforderlig utsträckning. För de eventuella faktiska skador på vägnätet som denna nyttjanderätt kan medföra skall VST stå kostnaden. Befintliga gång- och cykelvägsförbindelser ska så långt möjligt upprätthållas under byggtiden.

Parterna skall innan arbetena påbörjas komma överens om erforderliga tillfälliga etableringsområden på stadens mark utanför vägområdet samt under vilken tidsperiod respektive område skall nyttjas. Områdenas utbredning kommer i stort sett att överensstämma med "områdesgräns avsedd att fastställas med tillfällig nyttjanderätt" på arbetsplaneritningarna. VST skall ansöka om polistillstånd och betala markdispositionsavgift till Staden enligt gällande taxa för markområden (fn 220 kr/kvm och år). Om villkoren i polistillståndet, vilket bl a innebär att ytorna i princip skall återlämnas i motsvarande ursprungligt skick, uppfylls skall staden återbetala 100 % av markdispositionsavgiften efter godkänd avetablering för respektive yta.

VST ombesörjer för projektmedel projektering och omläggning av berörda delar av i bruk varande ledningar och anläggningar. Avtal skall upprättas mellan respektive ledningsinnehavare och VST. Dessa avtal skall upprättas i samråd med Staden. Staden upplåter till berörda ledningsinnehavare i god tid mark för såväl markförlagda ledningar som luftledningar som måste flyttas och ges ny sträckning. Härvid bör Stadens gällande markförläggningsavtal med respektive ledningsinnehavare kunna tillämpas.

11 § Drift, underhåll och reinvestering

Staden genom Vägverket är väghållare för väg E 18 som definieras av i arbetsplanen med vägrätt eller inskränkt vägrätt fastställda områden. VST svarar för drift, underhåll och reinvestering för väg E 18. Staden är huvudman för samt svarar för drift, underhåll

och reinvestering av övriga anläggningsdelar som omfattas av Projektet, se bilaga 2. Detta gäller med undantag av vad som sägs nedan. I begreppet drift och underhåll ingår även klottersanering.

Staden är såsom fastighetsägare huvudman för hela överdäckningskonstruktionerna enligt 5 §. VST är väghållare för E 18 inklusive installationer och skyddande inre ytskikt under tunnelkonstruktionen.

Drift, underhåll och reinvestering av anläggningsdelar enligt 5 § inklusive ovanliggande mark utförs och bekostas av Staden och ska utföras så att störningarna på underliggande väg minimeras. Drift, underhåll och reinvestering av installationer och ytskikt i tunnarna för E 18 utförs och bekostas av VST. Arbetena skall utföras så att skador på anläggningsdelar enligt 5 § inte uppstår.

Om skada uppstår i den ena partens anläggning på grund av att den andra parten brister i sitt åtagande vad avser drift underhåll och reinvestering så ska den som brustit i sitt åtagande stå för kostnaderna att avhjälpa dessa skador.

Med undantag av drift och underhåll av stödmurs ytskikt mot lägre belägen väg, svarar väghållare/huvudman för den högre belägna vägen för stödmurars drift, underhåll och reinvestering.

Med undantag av drift och underhåll av undersidans ytskikt och installationer i anslutning till underliggande väg, såsom vid väg- och gång-/cykelunderfarter, svarar väghållare/huvudman för vägen ovanpå vägbron för drift, underhåll och reinvestering.

Fram till dess Projektet färdigställts eller viss anläggningsdel öppnats för allmän trafik ansvarar nuvarande väghållare/huvudman för drift och underhåll för sina respektive delar. Detta inkluderar även tillfälliga vägomläggningar, förbifarter samt ombyggda delar. När Projektet är färdigställt och öppnat för trafik blir VST väghållare för väg E 18 på hela sträckan Hjulsta – Kista.

Kontinuerligt under projekteringen ska parterna i detalj precisera vem som ska vara huvudman eller väghållare för de färdiga anläggningarna. I god tid innan färdigställandet av Projektet skall detaljerade drift- och underhållsavtal upprättas med gränser och ekonomiska förpliktelser.

12 § Miljöfarligt avfall

VST äger rätt att i god tid innan VST tar mark i anspråk som behövs för Projektets genomförande och för projektmedel tillse att marken undersöks – såväl ovan som under jord – för att kontrollera förekomst av förorenade massor (så kallad preliminär undersökning).

Krävs åtgärder för behandling av förorenade massor skall VST i samråd med Staden vidta de åtgärder som erfordras för att ansvarig verksamhetsutövare alternativt fastighetsägaren eller nyttjanderättshavaren förpliktas avhjälpa olägenheterna eller svara för Projektets kostnader för avhjälpandet.

Om VST i samråd med Staden vidtagit och fullföljt de åtgärder mot tredje man som anges i andra stycket och ingen förklarats ansvarig skall kostnaderna för behandling av förorenade massor för det fall att de berör mark där Staden ska vara huvudman belasta Staden och i annat fall belasta Projektmedel.

13 § Giltighet mm

Detta avtal gäller under förutsättning av:

- att Stockholms stads kommunfullmäktige godkänner detta genomförandeavtal genom beslut, senast 2007-05-01, som senare vinner laga kraft,
- att VST erhåller erforderliga medel för genomförandet och projektet byggstartas senast 2010-01-01

Parterna är medvetna om att för genomförandet av Projektet förutsätts:

- att fastställelsebeslutet för vägarbetsplanen vinner laga kraft
- att VST beviljas bygglov och andra erforderliga tillstånd.

Om avtalet förfaller står vardera parten sina kostnader. Om Staden till VST har överfört medel enligt 6 § och avtalet därefter förfaller skall VST till Staden återbetala samma summa uppräknat med konsumentprisindex från datum för överföringen. Avdrag skall dock göras för förgäveskostnad som belöper på överdäckningskonstruktioner enligt 5 §.

Av detta avtal är två exemplar upprättade och utväxlade.

Solna / 2006
Vägverket Region Stockholm

Stockholm / 2006
Stockholms stad

Susanne Lindh
Vägdirektör

Göran Gahm
Tf trafikdirektör

Förteckning över bilagor:

Tidplan
Projektomfattning
Tvärsektion överdäckningar utan planteringar
/landskapsanpassningar