

Förslag till Finansieringsavtal för Projekt väg 229 trafikplats Lindalen

Mellan Vägverket, Nacka kommun, Stockholms kommun och Tyresö kommun, nedan kallade parterna, träffas följande avtal.

1. Inledning

Området kring Skrubba, Lindalen och Älta är inne i ett snabbt växande skede med byggande av bostäder och näringsliv. Trafiksituationen behöver förbättras för såväl befintliga som planerade bostadsområden och verksamheter. Det finns även behov att minska genomfarts-trafiken genom en ny förbindelse mellan Tyresövägen och Ältabergsvägen/Töresjövägen. Projekt väg 229 trafikplats Lindalen ("Projektet") innebär byggnation av en ny trafikplats vid vägporten under Tyresövägen.

Nacka kommun, Stockholms kommun och Tyresö kommun har förklarat sig beredd att, i enlighet med detta finansieringsavtal, medfinansiera Projektet med 40 miljoner kronor. Den totala kostnaden för Projektet är beräknad till cirka 66,3 miljoner kronor i prisnivå 2009.

2. Avtalets omfattning

I detta avtal regleras förhållandet mellan Vägverket, Nacka kommun, Stockholms kommun och Tyresö kommun vid genomförandet (planering, finansiering, projektering och byggande) av Projektet.

3. Projektet – omfattning och standard

Projektet ska genomföras i enlighet med projektbeskrivningen, se bilaga 1, samt lagakraftvunna arbetsplaner och detaljplaner.

4. Tidplan

Projektet ska enligt nu aktuell tidplan byggstartas 2010.

5. Projektkostnader

Projektet är kostnadsberäknat till cirka 66,3 miljoner kronor i prisnivå 2009. Kostnaderna inkluderar projektering, marklösen samt administration.

6. Finansiering

2010 01 20

Projektmedel utgörs av:

- a. kommunal medfinansiering på 40 miljoner kronor,
- b. överskott från trängselskatten på 26,3 miljoner kronor, och
- c. av staten tillhandahållna medel för byggande.

7. Betalning

Nacka kommun, Stockholms kommun och Tyresö kommun ska till Vägverket enligt gemensamt upprättad betalningsplan erlægga 40 miljoner kronor med start vid Projektets produktionsstart. Utgångspunkten ska vara att Vägverket ersätts för upparbetade kostnader enligt plan.

8. Genomförandeformer

Projektet ska upphandlas enligt gällande lag om offentlig upphandling. Vägverket upprättar förfrågningsunderlag i samverkan med Stockholm, Nacka och Tyresö och genomför upphandlingen.

9. Markupplåtelser

Nacka kommun, Stockholms kommun och Tyresö kommun svarar för att inom detaljplanelagt område i god tid ställa erforderlig kommunal mark till Projektets förfogande samt, om Vägverket så önskar, bistå med underlag, kontakter och information till Vägverkets markförhandlare vid eventuella markförvärv eller inlösen från enskilda. Vägverket svarar för alla förvärvs- och inlösenkostnader för enskild mark, byggnader och andra anläggningar.

10. Organisation och arbetssätt

I egenskap av byggherre svarar Vägverket för genomförandet av Projektet. Nacka kommun Stockholms kommun och Tyresö kommun ska ges möjlighet att följa Projektet genom samråd och insyn. Parterna är överens om att verka för att budget och tidplan hålls.

11. Ändringar och tillägg

Vägverket beslutar – efter samråd med Nacka kommun, Stockholms kommun och Tyresö kommun – om ändringar eller tillägg till Projektet i form av nya funktioner eller anläggningar. I de fall ändringar och tillägg inte kan inrymmas i Projektets budget ska förhandlingar tas upp mellan parterna om kostnadsansvar. Principen ska vara att initiativtagande part ska bära dessa kostnader om parterna inte kan enas.

12. Avtalets giltighet

Detta avtal gäller under förutsättning;

2010 01 20

- att Nacka kommuns, Stockholms kommuns och Tyresö kommuns kommunfullmäktige godkänner detta avtal,
- att Projektet slutligen ingår i den fastställda Infrastrukturplanen, och
- att Vägverket erhåller erforderliga statliga medel för genomförandet.

Parterna är vidare medvetna om att för genomförandet av Projektet förutsätts:

- att fastställelsebeslut för vägarbetsplanerna vinner laga kraft,
- att Vägverket i övrigt beviljas erforderliga tillstånd,
- att Vägverket bedömer att entreprenaden kan rymmas inom fastlagd budget, och
- att erforderliga detaljplaner i Stockholm, Nacka och Tyresö kommuner vinner laga kraft.

Om avtalet eller Projektet förfaller står vardera parten sina kostnader. Om Nacka kommun, Stockholms kommun och/eller Tyresö kommun till Vägverket överfört medel enligt punkt 7 och avtalet därefter förfaller ska Vägverket till respektive kommun återbetala samma belopp uppräknat med den ränta Vägverket uppburit från datum för överföringen.

Solna den 2010

VÄGVERKET

Christer Agerback
Vägdirektör Region Stockholm

Stockholm den 2010

STOCKHOLMS KOMMUN

Krister Schultz
Direktör Exploateringskontoret

Nacka den 2010

NACKA KOMMUN

Erik Langby
Kommunstyrelsens ordförande

Tyresö den 2010

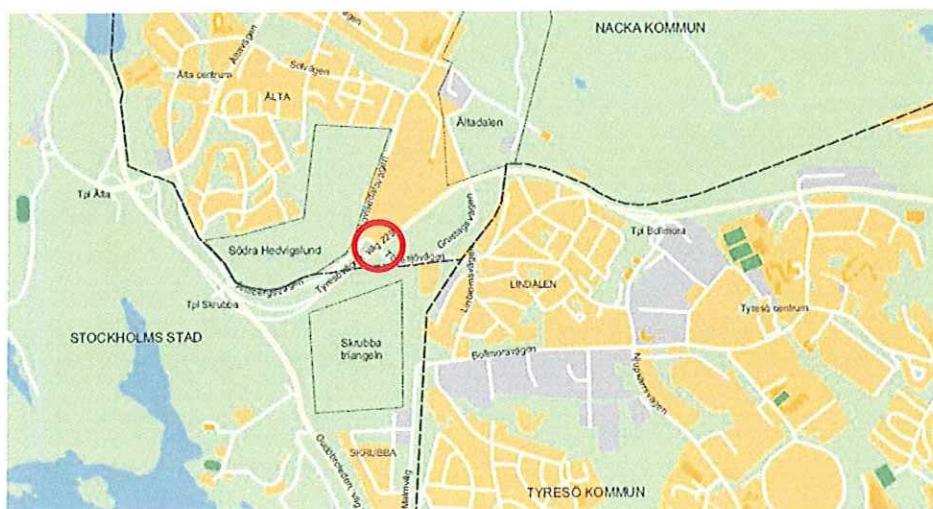
TYRESÖ KOMMUN

Fredrik Saweståhl
Kommunstyrelsens ordförande

Bilagor: Projektbeskrivning väg 229 trafikplats Lindalen, daterad 2010-01-20.

Projektbeskrivning Väg 229 Trafikplats Lindalen

Januari 2010



Innehållsförteckning

1. Bakgrund	3
2. Planerade Åtgärder	3
3. Trafikflöden	4
4. Standard och Vägsektion	4
5. Planeringsläge och tidplan	5
6. Projektekonomi	6
7. Samhällsekonomisk effektivitet	6
7.1 Dynamiska effekter	6
8. Finansiering	6

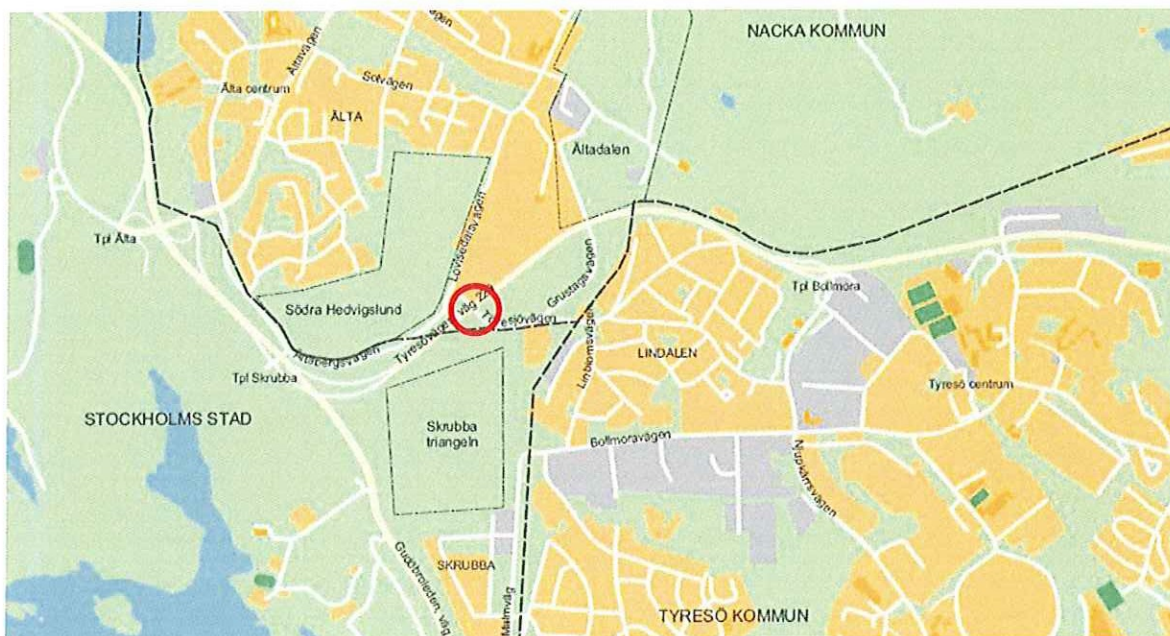
Fakta om projektet

Kostnadsberäkning (50%-värde):	62 Mnkr
Kostnadsberäkning (85%-värde):	64 Mnkr
Nettonuvärdeskvot:	0,0

1. BAKGRUND

Områdena runt Skrubba, Lindalen och Älta är inne i ett snabbt växande skede med byggande av bostäder och näringsliv. Trafiksituationen behöver förbättras för befintliga och planerade bostadsområden och verksamheter. Det gäller också att minska genomfartstrafiken, framförallt den tunga trafiken, i bostadsområdena. I Nacka kommun pågår utbyggnad av ca 400 bostäder i södra Hedvigslund norr om Tyresövägen. Arbetet pågår även med att planlägga Ältadalen för bostäder och verksamheter. I Stockholms stad finns tankar på att utveckla den s.k. Skrubbatriangeln.

I dagsläget finns det ingen förbindelse mellan Tyresövägen och Ältabergsvägen/Töresjövägen, utan endast en vägport. Standard på vägporten och lokalvägnätet är låg framförallt beroende på att porten har en begränsad höjd på 3,6 meter. Detta begränsar användningen och olika verksamheters framkomlighet.



Trafikplatsens läge (Källa: PM Trafik, Utställelsehandling 2009-05-04)

2. PLANERADE ÅTGÄRDER

Åtgärden innebär en utbyggnad av ny trafikplats vid vägporten under Tyresövägen (väg 229) vid Ältabergsvägen/Töresjövägen.

Syftet med åtgärden är att förbättra trafikförsörjningen för befintliga och tillkommande bostads- och verksamhetsområden inom Lindalen, Älta och Skrubba samt att minska nuvarande genomfartstrafik, framförallt den tunga trafiken, genom bostadsområdena. Höjden under den befintliga porten föreslås öka till 4,7 meter. Ältabergsvägen och Töresjövägen ansluts mot Tyresövägen med av- och påfartsramper. Norr om befintlig vägport föreslås en cirkulationsplats med anslutning mot Norra Hedvigslund. Söder om befintlig vägport föreslås en cirkulationsplats med anslutningar mot Skrubba Malmväg och Töresjövägen. Gång- och cykelväg föreslås längs Ältabergsvägens norra sida, Töresjövägens västra sida och vidare mot söder längs Skrubba Malmväg samt längs Töresjövägens södra sida fram till korsningen Töresjövägen- Grustagsvägen. För att

minska vägtrafikbullret i Södra Hedvigslund föreslås bullervallar och/eller bullerskärmar.

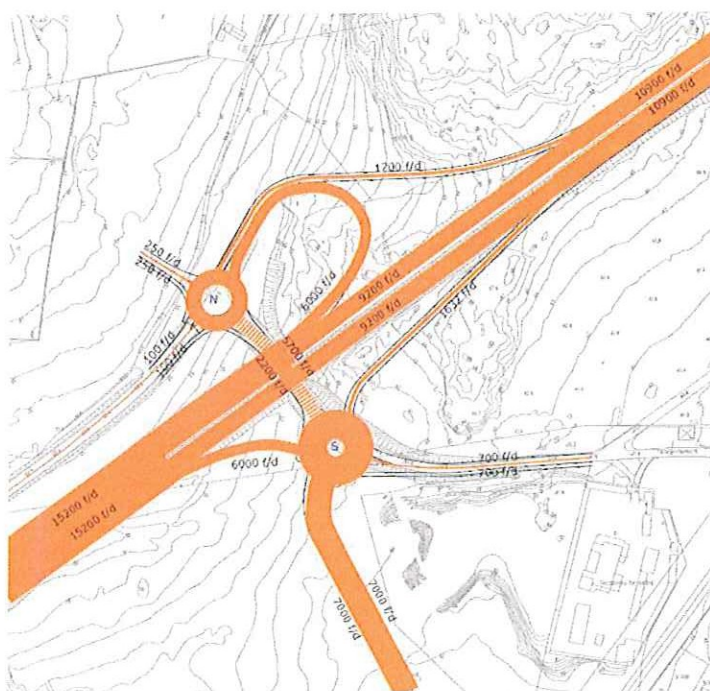
Ombyggnaden av trafikplats Lindalen är till stor del en följd av de exploateringsplaner som kommunerna har och kan även motiveras med förbättrad trafiksituation i befintliga bostadsområden i Stockholm, Nacka och Tyresö.

3. TRAFIKFLÖDEN

Avsaknaden av förbindelse mellan Tyresövägen och Ältabergsvägen/Töresjövägen medför att boende i Älta väljer närliggande trafikplatser för att komma till Tyresövägen. Trafikflödena på Ältabergsvägen och Töresjövägen består till största del av lokal trafik.

I samband med arbetsplanen genomfördes en trafikprognos. Redovisade flöden är 20 200 fordon/dygn år 2006 på väg 229 väster om aktuellt läge för den nya trafikplatsen. År 2020 beräknas trafikflödet uppgå till 27 600 fordon/dygn exklusive exploateringsområden samt 30 400 inklusive exploateringsområden.

Trafikfördelningen för trafikplatsen är gjord för utredningsalternativet med exploatering, då detta alternativ är det som genererar de största trafikflödena.



Utredningsalternativ med exploatering 2020, ÅDT (Källa: PM Trafik Utställelsehandling) 2009-05-04

4. STANDARD OCH VÄGSEKTION

Väg 229, Tyresövägen, har fyra körfält och hastighetsbegränsningen är 90 km/tim.

Trafikplatsen utformas med anslutningsramper mot både Tyresö åt nordost och Stockholm mot sydväst. Trafikplatsen ansluts till två cirkulationsplatser som binder samman ramperna och det lokala vägnätet.

Påfartsrampen åt sydväst mot Stockholm utformas som en klöverbladsramp och läggs innanför avfartsrampen från Tyresö som utformas som en ruterramp. Påfartsrampen åt nordost mot Tyresö och avfartsrampen från Stockholm utformas som ruterramper. Ramperna utformas som parallella påfarter och avfarter och blir 6 m breda. På de sträckor som är parallella med väg 229 anpassas på och avfarterna till den befintliga vägens geometri, vilket ger god standard för 90 km/h.

5. PLANERINGSLÄGE OCH TIDPLAN

<u>2004</u>	Trafikanalys
<u>2006</u>	
November	Förstudie
<u>2007</u>	
Augusti	Samråd om förstudien
<u>2008</u>	
11 december	Markägarsammanträde/samråd arbetsplan
<u>2009</u>	
Februari	MKB lämnades till länsstyrelsen för godkännande och yttrande
Maj-Juni	Utställelse av arbetsplan
September	Avtal finns avseende bygghandlingar
Höst	Sammanställning av yttranden
Vinter	Arbetsplan skickas till länsstyrelsen för godkännande
<u>2010</u>	
Vår	Detaljplan för trafikplatsen antas Arbetsplanen ska fastställas Tidigaste byggstart
<u>2012</u>	Beräknad att öppna för trafik

6. PROJEKTEKONOMI

Den totala kostnaden bedöms till ca 62 Mnkr enligt 50 % fraktilen vilket innebär att det är 50 % sannolikhet att kostnaderna för projektet uppgår till 62 miljoner kronor eller mindre. Produktionsstödet värde bedöms till: 4,3 Mnkr, dvs. 7 % av totalkostnaden.

Totalkostnaden inkl produktionsstödet bedöms till ca 66,3 Mnkr.

7. SAMHÄLLSEKONOMISK EFFEKTIVITET

Nettonuvärdeskvot: 0,0¹

7.1 Dynamiska effekter

Bedömningen är att de prissatta och ej prissatta effekterna sammantaget tyder på samhällsekonomisk lönsamhet. Åtgärden är samhällsekonomiskt lönsam och bidrar till en långsiktigt hållbar transportförsörjning. Den mest betydelsefulla effekten är att trafiksituationen förbättras för planerade bostadsområden och verksamheter samt att befintliga lokalgator avlastas från trafik. Framförallt gynnas kommande exploatering runt Skrubba, Lindalen och Älta. Åtgärden bedöms inte missgynna någon region eller grupp. För beräkningen har inga andra förutsättningar av betydelse noterats. Effektbedömningen bedöms som osäker. En osäkerhet finns kring trafikomfördelningen vid Bollmoravägen och Njupkärrsvägen.²

8. FINANSIERING

Objektet har sin grundfinansiering i överskottet från trängselskatten. Avtal finns mellan Stockholm, Nacka och Tyresö kommuner avseende bygghandlingar.

¹ EVA Grundrapport 2009-10-26

² Samlad effektbedömning 2009-10-26