



Kontaktperson exploateringskontoret  
Niklas Karlsson  
Projektutveckling  
Telefon: 08-508 260 86  
Niklas.karlsson@stockholm.se

Till  
Trafik- och renhållningsnämnden  
2013-04-18  
Exploateringsnämnden  
2013-04-18

Kontaktperson trafikkontoret  
Rolf Gäfvert  
Trafikplanering  
Telefon: 08-508 263 27  
Rolf.gafvert@stockholm.se

## **Förbifart Stockholm. Genomförandeavtal med Trafikverket**

### **Förslag till beslut**

1. Exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden godkänner för respektive nämnds del bilagt förslag till genomförandeavtal för Förbifart Stockholm samt föreslår att kommunfullmäktige godkänner avtalet.
2. Exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden föreslår att kommunfullmäktige ger berörd nämnd i uppdrag att träffa erforderliga kompletterande avtal till genomförandeavtalet, under förutsättning att dessa dels ansluter till träffat genomförandeavtal och dels inte innebär ytterligare ekonomiska åtaganden för staden utöver det som ryms inom nämndernas delegation.
3. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner att trafikkontoret avsätter investeringsmedel om 40 mnkr fördelat på en tioårsperiod för arbetet med Förbifart Stockholm.
4. Nämndernas beslut i detta ärende justeras omedelbart.

Krister Schultz

Per Anders Hedkvist



## Sammanfattning

Inför utbyggnaden av Förbifart Stockholm har ett förslag till genomförandeavtal (se bilaga 1) upprättats mellan Trafikverket och Stockholms stad. Avtalet avser den del av projektet som är belägen inom stadens gränser. Utbyggnaden, som Trafikverket genomför med stöd av arbetsplan, baseras på stadens detaljplaner.

Förslaget till genomförandeavtal utgår från det s.k. medfinansieringsavtalet från år 2009, som klargör att Trafikverket med statliga medel och trängselskatt ska bekosta och genomföra projektet.

Avtalet reglerar ansvars- och arbetsfördelningen mellan staden och Trafikverket vad gäller markåtkomst för projektet, både för mark som tas i anspråk permanent för vägbyggande och mark för tillfälliga etableringar och arbetsområden.

Avtalet reglerar hur Trafikverket ska ersätta staden för inkomstbortfall avseende markområden där staden har intäkter från arrenden eller upplåtelser. Avtalet ger Trafikverket rätt att utan avgift nyttja allmän plats och mark utan plan där staden saknar intäkter.

Trafikverket svarar med projektmedel för samtliga utgifter avseende projektering, upphandling och genomförande av projektet. I detta ingår planavgifter, lantmäteriförrättningar, kostnader för markåtkomst och tillfälliga etableringar. I enlighet med KF-beslut 2008-04-07 har dock staden delfinansierat arbetsplanearbetet med 50 mnkr i 2008 års prisnivå. Med tecknandet av genomförandeavtalet är avtalet från 2008 slutreglerat, vilket innebär att staden avstår från att återkräva dessa medel.

Staden svarar för utgifter för egen personal som deltar vid förhandlingar, möten, granskningar m.m. samt för arbete med inlösen av mark m.m. Investeringsutgifterna för detta bedöms till totalt ca 48 mnkr, fördelat på ca 40 mnkr för trafikkontoret och ca 8 mnkr för exploateringskontoret. De ekonomiska riskerna för staden i projektet bedöms som skäligen begränsade.

Kontoren anser att genomförandeavtalet är godtagbart för staden och föreslår att nämnderna för sin del godkänner avtalet och föreslår att kommunfullmäktige



godkänner avtalet samt att fullmäktige uppdrar åt berörd nämnd att träffa erforderliga kompletterande avtal, förutsatt att dessa ansluter till träffat genomförandeavtal och inte innebär ytterligare ekonomiska åtaganden för staden utöver vad som ryms inom nämndernas delegation.

Trafik- och renhållningsnämnden föreslås godkänna att trafikkontoret avsätter investeringsmedel om 40 mnkr fördelat på en tioårsperiod för arbetet med Förbifart Stockholm.

Nämndernas beslut i detta ärende föreslås justeras omedelbart.

## Bakgrund

Ett ramavtal för de s.k. Lederna (Ringan och Yttre tvärleden) tecknades år 1995 mellan dåvarande Vägverket och Stockholms stad genom dess dåvarande gatu- och fastighetsnämnd. Ramavtalet var baserat på den s.k. Dennisöverenskommelsen.

I den s.k. Stockholmsförhandlingen från år 2007 mellan staten, landstinget och kommuner i Stockholms län anges två objekt som fundamentala för regionens och landets utveckling, Förbifart Stockholm och Citybanan.

Kommunfullmäktige fattade 2008-04-07 inriktningsbeslut för Förbifart Stockholm. I beslutet ingick att staden delfinansierar arbetsplanarbetet i projektet Förbifart Stockholm med 50 mnkr att avräknas från stadens totala bidrag om 1,25 mdkr till projektets utbyggnad.

En avsiktsförklaring angående finansiering och genomförande av Stockholmsförhandlingen togs fram år 2009 mellan berörda regionala intressenter, bl.a. Stockholms stad och dåvarande Vägverket. I avsiktsförklaringen, som godkändes i kommunfullmäktige 2009-06-17, anges bl.a. att Stockholms stads bidrag på 1,25 mdkr till Förbifart Stockholm överförs till tvärbanan Solna/Kista.

Det på Stockholmsförhandlingen baserade avtalet om finansiering av främst väg- och spårsatsningar i Stockholmregionen, det s.k. Medfinansieringsavtalet, tecknades år 2009. Till de avtalsslutande parterna hörde dåvarande Vägverket och Stockholms stad. I avtalet slås fast att Förbifart Stockholm skall finansieras med statliga anslag (5 mdkr) och trängselskatt (22,6 mdkr) utgående från en total kostnad för projektet av 27,6 mdkr i 2009 års penningvärde. Det stipuleras också



att de närmare detaljerna för varje däri ingående projekt ska regleras i särskilda och skriftliga finansierings- och genomförandeavtal mellan berörda intressenter.

Sträckning, utförande och standard för projektet Förbifart Stockholm regleras i 12 nya detaljplaner. Dessa förutsätts kunna antas av kommunfullmäktige i juni 2013, samtidigt som detta genomförandeavtal.

Den statliga arbetsplanen för de delar av projektet som får statligt väghållarskap kan fastställas då detaljplanerna blivit antagna.

Huvudförhandling för de miljödomar som krävs för att projektet ska kunna genomföras beräknas kunna hållas under första halvåret 2014. Förhandlingen avser bortledning av grundvatten och byggande av tillfälliga hamnar.

## Projektet

I detta tjänsteutlåtande ges en kortfattad och översiktlig beskrivning av projektet, för en utförligare redovisning av projektets omfattning och utformning hänvisas till stadsbyggnadsnämndens ärende om detaljplaner för Förbifart Stockholm som är planerat att behandlas i kommunfullmäktige samtidigt med beslut om genomförandeavtalet. Planhandlingarna kan i utställningsversion studeras i följande länk:

<http://insynsbk.stockholm.se/Byggochplantjansten/Pagaende-planarbete/PagaendePlanarbete/Plansidor/Forbifarten/>

Projektet innebär att väg E 4 genom Stockholm flyttas från sitt nuvarande läge längs Södertäljevägen – Essingeleden – Uppsalavägen till en ny sträckning längre västerut mellan Kungens Kurva och Häggvik via trafikplatser på Lovön samt i Vinsta, Hjulsta och Akalla. Förutom att ge en förbifartsfunktion förbi Stockholm bidrar förbifarten även till en nödvändig förstärkning av förbindelserna mellan Stockholmsregionens sydliga och nordliga delar.

Den nya vägen ges tre körfält per riktning och förläggs med enstaka undantag i tunnel. Vägen ska ingå i det statliga vägnätet. I projektet ingår också om- och nybyggnad av anslutande delar i det kommunala gatunätet.



## Genomförandeavtalet

Förslag till genomförandeavtal framgår av bilaga 1. Förslaget utgår från det ovan nämnda medfinansieringsavtalet från år 2009, som klargör att Trafikverket med statliga medel och trängselskatt - i avtalet benämnt ”projektmedel” – ska bekosta och genomföra Förbifart Stockholm.

Mot bakgrund av det senare tecknade medfinansieringsavtalet som bl.a. reglerar hur förbifarten ska finansieras och att detta genomförandeavtal ska tecknas är parterna överens om att det ovan nämnda ramavtalet från år 1995 inte är tillämpligt på förbifarten.

Projektet Förbifart Stockholm berör fyra kommuner; Huddinge, Ekerö, Stockholm och Sollentuna, men avtalet reglerar endast genomförandet av de inom Stockholms stad belägna delarna, samt därutöver några mindre markområden som ägs av Stockholms stad men är belägna inom Huddinge kommun. Separata genomförandeavtal tecknas mellan Trafikverket och de övriga kommunerna.

### Genomförande

Trafikverket ska projektera, upphandla och genomföra Projekt Förbifart Stockholm i den omfattning som framgår av detaljplaner och till genomförandeavtalet bilagda systemhandlingar.

Vid utbyggnaden av Förbifart Stockholm tillser Trafikverket att nuvarande funktioner hålls obrutna till i princip oförändrad standardnivå. Förbifarten ansluts till befintligt och planerat vägnät på ett ändamålsenligt sätt. Parterna är också överens om att det gemensamt framtagna kvalitetsprogrammet för gestaltning ska följas. Åtgärderna ska framgå av förfrågningsunderlagen och inarbetas där i samråd med staden. Avtalet innehåller även ritningsbilagor som ger en bild av gestaltning, standard och omfattning för markbehandlingen.

Utöver dessa åtaganden ska staden även fortsättningsvis medverka i det fortsatta planeringsarbetet och utbyggnadsskedet och samråda med Trafikverket under projektets hela varaktighet.

### Markåtkomst

Då förbifarten inom Stockholm stad byggs med stöd i detaljplan följer av PBL att endast kommunen har rätten och skyldigheten att lösa den mark som i plan är

utlagd som allmän plats, dvs även för den statliga vägen. Trafikverket svarar sedan för kostnaderna för detta.

Genomförandeavtalet reglerar ansvars- och arbetsfördelningen mellan staden och Trafikverket vad gäller markåtkomst för projektet, både för mark som tas i anspråk permanent för vägbyggande och mark för tillfälliga etableringar och arbetsområden.

Arbetsfördelningen utgår från att Staden svarar för det arbete som endast staden kan göra i egenskap av kommun, eller i förekommande fall fastighetsägare, och att Trafikverket utarbetar alla underlag för och så långt möjligt genomför förhandlingar, lantmäteriförrättningar etc, där så behövs med biträde av staden.

Avtalet ger också möjlighet för staden att i de fall staden bedömer det lämpligt ge Trafikverket fullmakt att självständigt genomföra förrättningar, exempelvis för Trafikverkets tunnelarbeten. Trafikverket bär också kostnader för förhandlingar och förrättningar, med undantag av kostnader för stadens egen personal, se nedan.

I de fall stadens mark tas i anspråk permanent för allmän väg utgår ingen ersättning för detta.

För de etableringsområden där staden har intäkter från arrenden eller upplåtelser regleras i Genomförandeavtalet hur Trafikverket ska ersätta staden för dessa inkomstbortfall. Med tanke på projektets långa genomförandetid och stora geografiska utbredning regleras detta slutligt i separata nyttjanderättsavtal som tecknas för respektive område inför byggstart.

Avtalet ger Trafikverket rätt att utan avgift för upplåtelse av allmän plats nyttja etableringsområden på allmän platsmark. Även för icke planlagd mark där staden idag saknar intäkter tillhandahåller staden Trafikverket mark för etableringsområden utan kostnad för Trafikverket.

#### Sätra varv

För att transportera bort bergmassor med båt, istället för med lastbil, avser Trafikverket att anlägga en arbetstunnel och en tillfällig hamn vid Sätra varv, invid nuvarande båtuppläggningsområdet i kv. Båtvaggan som förvaltas av idrottsnämnden. Idrottsnämnden och Trafikverket har för avsikt att träffa en separat överenskommelse om upplåtelse av mark för etableringsområdet avseende kv. Båtvaggan, med inriktningen att den nuvarande verksamheten med båtuppläggning mm ska kunna fortgå under hela projektets byggtid.

Tyska botten

För tillfällig hamn förlänger staden befintligt nyttjanderättsavtal vid Tyska botten.

### **Fastighetsbildning och ägande**

De delar av förbifarten som utgör allmän väg och som är belägna under mark ska i första hand inrymmas i en eller flera fastigheter som ska ägas av staden, i första hand genom 3-D fastighetsbildning. Om en sådan fastighetsbildning inte bedöms lämplig ska motsvarande rättigheter säkras genom servitut.

Staden upplåter sedan dessa fastigheter eller servitutsrättigheter till Trafikverket för väganordning med trafikverket som väghållare. Trafikverket blir ägare till förbifartens väganordningar inklusive tunnelkonstruktionerna och tillhörande installationer.

### **Markföroreningar/dagvatten**

Som verksamhetsutövare ansvarar Trafikverket i enlighet med miljöbalkens bestämmelser för omhändertagande av eventuella markföroreningar. I det fall staden i egenskap av fastighetsägare eller verksamhetsutövare föreläggs att utreda och/eller sanera markföroreningar ska detta bekostas av staden.

Projektet innehåller i Stockholm fyra anläggningar för omhändertagande av vägdagvatten. Tre av dessa avser statlig väg och en avser kommunal gata. För de tre tidigare är huvudmannaskapet inte klargjort. I avtalet föreslås att frågan om huvudmannaskap för dessa hänvisas till pågående rättsprocesser som kommer att ge besked i frågan om huvudmannaskap. Trafikverket står tills vidare som huvudman för de tre anläggningar som serverar den statliga vägen.

### **Säkerhetsföreskrifter**

Omfattningen av skyddszoner för berg- och betongtunnlar framgår av bestämmelser i detaljplaner och arbetsplan. Skyddszonerna är avsedda att säkerställa rådighet över utrymme för att bygga, säkerställa bärigheten, underhålla och vid behov förnya tunnlar med ingående konstruktioner.

Det finns ett stort samhällsintresse av en fortsatt stadsutveckling i anslutning till förbifarten. Förutsatt att tunnelarnas funktion, säkerhet m.m. inte äventyras ska Trafikverket medverka i kommande planläggning för sådan bebyggelse. Staden ska verka för att säkerhetsklassningen av tunnlar inte förändras till en lägre klass.



### **Villkor för avtalets giltighet och genomförande**

Avtalet föreslås gälla under förutsättning att Stockholms kommunfullmäktige senast 2014-06-30 godkänner avtalet genom ett beslut som senare vinner laga kraft.

Genomförande och byggande i enlighet med detta avtal föreslås vara villkorat av att de nya detaljplanerna och arbetsplanen vinner laga kraft och att Trafikverket får nödvändiga tillstånd samt att nödvändiga projektmedel blir tillgängliga för Trafikverket.

### **Kompletterande avtal**

Utöver genomförandavtalet kommer kompletterande avtal att tecknas under genomförandet, exempelvis :

- nyttjanderättsavtal för tillfälliga markupplåtelser
- avtal om inlösen av mark och/eller rättigheter för markåtkomst
- avtal i samband med fastighetsbildning och servitut
- särskilda driftavtal under byggtiden
- avtal om gränser för drift- och underhåll
- samt eventuella tilläggsavtal med anledning av större förändringar i t.ex. tidplanen

### **Ekonomi**

Trafikverket svarar med projektmedel för utgifter avseende projektering, upphandling, byggande och genomförande av Projekt Förbifart Stockholm. I detta ingår planavgifter, lantmäteriförrättningar, kostnader för markåtkomst och tillfälliga etableringar. I enlighet med KF-beslut 2008-04-07 har dock staden delfinansierat arbetsplanarbetet med 50 mnkr exklusive moms i prisnivå 2008-01-01. Med tecknandet av genomförandavtalet är avtalet från 2008 slutreglerat, vilket innebär att staden avstår från att återkräva dessa medel.

Staden svarar för utgifter för egen personal som deltar vid förhandlingar, möten, granskningar m.m. samt för arbete med inlösen av mark m.m. Investeringsutgifterna för detta bedöms till totalt ca 48 mnkr, fördelat på ca 40 mnkr för trafikkontoret och ca 8 mnkr för exploateringskontoret.

För de etableringsområden där staden har intäkter från arrenden eller upplåtelser regleras i genomförandavtalet hur Trafikverket ska ersätta staden för dessa





intäktsbortfall. Minskade intäkter från markupplåtelser som en följd av avtalet bedöms idag till ca 5 mnkr totalt under projektets genomförande.

När projektet är klart tar trafik- och renhållningsnämnden över nya gator och anläggningar till ett värde av ca 120 mnkr i Skärholmen, Vinsta, Hjulsta och Akalla. Tillsammans med stadens utgifter för egen personal om ca 48 mnkr motsvarar detta ett anläggningsvärde av ca 168 mnkr.

#### Sammanställning av utgifter och kostnader för staden, mnkr

Delfinansiering av arbetsplanarbetet	53,3
Uteblivna intäkter	5
Investeringsutgifter för egen personal	48
Drift- och underhållskostnader, per år från år 2025	2
Kapitaltjänstkostnad år 1, år 2025	10

### **Tidplan**

Entreprenadarbetena för Förbifart Stockholm beräknas kunna påbörjas tidigast under sommaren 2014 och byggtiden beräknas sammantaget till cirka 10 år.

### **Konsekvenser av projektet**

#### **Miljö och hälsa**

Förbifarten förläggs i huvudsak i tunnel för att ingreppen i miljön ska bli så små som möjligt. Genom den nya trafiklösningen kommer gatunätet i ett stort område att avlastas innebärande förbättringar vad gäller buller och luftföroreningar.

#### **Trafik**

Trafikverket har beräknat Förbifartens trafikkonsekvenser för år 2035. Dessa beräkningar ingår i det material som legat till grund för regeringens beslut om tillåtlighet för projektet. Analyserna visar att tillkomsten av förbifarten innebär en väsentlig avlastning av stråket Essingeleden – Norra Länken – Uppsalavägen jämfört med ett s.k. nollalternativ för samma år. Allra störst blir avlastningen av Essingeleden. Flera andra stråk som Södertäljevägen, Bergslagsvägen, Ulvsundavägen, Drottningholmsvägen inkl. Tranebergsbron samt Roslagsvägen och



Västerbron avlastas också avsevärt. Förbifarten medför därtill en hel del nytillkommande biltrafik i och med att nya möjligheter öppnas.

### **Näringsliv och jobb i regionen**

Projektet innebär i sig ett stort antal arbetstillfällen under en lång följd av år. Det förbättrar också förutsättningarna för att etablera och driva företag i regionen, inte minst i dess västliga delar.

### **Risker och osäkerhetsfaktorer**

Riskutredningar och MKB för genomförandet ingår i underlaget för detaljplanerna. Tidplanen är beroende av att detaljplaner, arbetsplan och miljödomar vinner laga kraft. De ekonomiska riskerna för staden i projektet bedöms som skäligen begränsade.

### **Samråd**

Samråd har i ärendet förevarit med stadsledningskontoret.

## **Exploateringskontorets och trafikkontorets synpunkter**

Kontoren anser att det framförhandlade genomförandavtalet, med hänsyn till förutsättningarna, får anses vara godtagbart för staden.

## **Exploateringskontorets och trafikkontorets förslag**

Kontoren föreslår att exploateringsnämnden och gatu- och renhållningsnämnden för respektive nämnds räkning godkänner avtalet och överlämnar det till kommunfullmäktige för godkännande.

Kontoren föreslår också att berörd nämnd ges i uppdrag att träffa erforderliga kompletterande avtal till genomförandavtalet, under förutsättning att dessa inte innebär ytterligare ekonomiska åtaganden för staden utöver de som framgår av genomförandavtalet.

Trafikkontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden godkänner att kontoret avsätter investeringsmedel om 40 mnkr fördelat på en tioårsperiod för arbetet med Förbifart Stockholm.

Kontoren föreslår slutligen att nämndernas beslut i ärendet justeras omedelbart.

## **Slut**