

Handläggare
Jan-Åke Wård
08-508 278 52**Till**
Trafiknämnden
2017-08-31

Väg E18, Hjulsta – Kista. Slutredovisning

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner slutredovisningen av projekt väg E18 Hjulsta – Kista.

Jonas Eliasson
FörvaltningschefLars Jolérus
AvdelningschefAnne Kemmler
Enhetschef

Sammanfattning

Trafikverkets projekt E18 Hjulsta-Kista var ett samverkansprojekt mellan staden och Trafikverket (tidigare Vägverket) där staden förskottat medel för att den nya sträckningen av E18 kunde startas tidigare. På sträckan har två överdäckningar anlagts som har skapat möjligheter till ny bebyggelse, förbättrad boendemiljö för befintlig bebyggelse och bättre koppling till Järvafältet. Den nya sträckningen utgör en viktig länk genom en växande region och i ett expansivt område som berör de fem kommunerna (Stockholm, Sundbyberg, Solna, Sollentuna och Järfälla). Dessa kommuner har stora framtidsplaner och för att en expansion ska bli möjlig måste kommunikationerna i området fungera bättre. Ombyggnad av E18 har varit en viktig del av planerna.

Projektet har genomförts till en utgift om totalt ca 899 mnr.

Bakgrund

E18 är en av de viktigaste infarterna mot staden, och har en stor betydelse för stadens framtida utveckling. Redan när bostadsområdena i västra Järva planerades på 1960-talet fanns planer på en motorväg på Järvafältet men av olika skäl förverkligades aldrig dessa. Den ursprungliga delen av E18 mellan stadsdelarna Tensta och Rinkeby byggdes för lokaltrafik. Övrig trafik skulle gå på motorvägen ute på Järvafältet. Innan ombyggnationen trafikerades vägen av ca 50 000 fordon/dygn. Sträckan Hjulsta – Kista var innan ombyggnationen en av Stockholms mest olycksdrabbade vägsnitt.

Projekt E18 Hjulsta – Kista (nedan kallad E18) omfattade Trafikverkets ombyggnation av E18 i en ny sträckning. Trafikverket har byggt om sträckan i samarbete med berörda kommuner.



Kartan visar den nya sträckningen av E18 efter ombyggnaden:

I samband med ombyggnaden anlades två överdäckningar, en vid Tensta och en vid Rinkeby, som beställts och finansierats av staden. I Tensta omfattade överdäckningen även lokalgatan Hjulstavägen, för vilken staden är väghållare. Staden är huvudman för samtliga överdäckningar men endast väghållare för överdäckningen över lokalgatan och Trafikverket för de två övriga. Överdäckningarna är kommunala investeringar som redovisas som en investering inom trafiknämnden. Orsaken till stadens beslut om överdäckning var att minska barriärerna mellan bostadsområdena och Järvafältet samt möjliggörande av ny bebyggelse ovanpå tunnlar.

I den ursprungliga planen för överdäckningarna vid Tensta och Rinkeby var det tänkt att staden skulle anlägga bebyggelse ovanpå dessa. I och med förändrade regler för bebyggelse på vägtunnlar ändrades dock planerna och bebyggelsen kommer istället byggas vid sidan av överdäckningarna. Ett startbeslut för exploatering vid Rinkebyterrassen togs våren 2013 i exploateringsnämnden.

I samband med ombyggnationen har en del av Ulvsundavägen sänkts och korsningen med Rinkeby allé har tagits bort. Detta för att möjliggöra byggnation av ny bro mellan Rinkeby och Ursvik.

Avtal och beslut

År 2001 tecknade dåvarande Vägverket Region Stockholm, VST, ramavtal med de fem kommuner som berördes av den nya sträckningen av väg E18 Hjulsta-Kista. Senare samma år träffade VST och Stockholms stad avtal avseende tidplan, planering och projektering för den sträcka som berör Stockholm.

Följande avtal har tecknats med Trafikverket:

- **Ramavtal** mellan VST och kommunerna Stockholm, Sollentuna, Solna, Sundbyberg och Järfälla, 2001-03-01.
- **Genomförandavtal** för E18 Hjulsta – Kista inom Stockholms stad, 2007-03-05.

Följande beslut har tagits i kommunfullmäktige:

- **Inriktningsbeslut** att E18 ska utformas med två överdäckningar, 2003-10-06. Beslut om överdäckning. Investeringen har finansierats med medel som avsatts för infrastrukturella bidrag.
- **Genomförandebeslut** avseende avtal för väg E18 Hjulsta-Kista, 2007-02-12. Underlaget för beslut innehåller genomförandeaftalet.
- **Reviderat genomförandebeslut** p.g.a. att del av beslutad medfinansiering var att se som en investering i staden och inte medfinansiering som i det tidigare beslutet, 2009-03-09.

Beslut om exploatering med tomträtt för bostäder. Exploatering inom del av fastigheten Akalla 4:1 vid överdäckningen i Rinkeby (Rinkebyterrassen), 2013-05-27.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Projektets genomförande

Organisation

Trafikkontoret har haft en intern projektorganisation som har samarbetat med Trafikverket i genomförandet av projektet. Projektorganisationen har hanterat frågeställningar som har uppstått och tillvaratagit stadens intressen i anslutning till projektet. Projektorganisationen har haft fyra olika huvudansvariga projektledare under perioden för projektets genomförande. Se bilaga 1.

Genomförande och uppföljning

Trafikverket har varit byggherre för hela projektet, såväl utbyggnaden av det statliga vägnätet som för de kommunala gatorna, vägarna och anläggningarna som ingår i projektet enligt genomförandeaftalet.

Projektet var indelat i nio stycken förberedande entreprenader och elva stycken huvudentreprenader, som i sin tur var fördelade på fyra olika delprojekt, delprojekt Kista, delprojekt Rinkeby/Rissne, delprojekt Hjulsta samt delprojekt installationer. Det har även funnits ett femte delprojekt, delprojekt Mobility Management som behandlade tillgängligheten i området för bland annat gång och cykel.

Staden har getts möjlighet att följa projektet genom samråd och insyn. I inledningsskedet inför upphandling av entreprenaderna fick staden ta del av alla dokument för granskning. Trafikverket besvarade hur de avsåg att hantera stadens synpunkter och frågor. För de anläggningar som staden är huvudman för har staden följt projektering och utfört granskning av arbetshandlingar. Staden har även följt Trafikverkets produktion i arbetsområdet genom att aktivt delta på informationsmöten, samordningsmöten och byggmöten för områden som berör staden, samt utfört egna syner. Staden har även beretts möjlighet att närvara vid trafikverkets olika syner och besiktningar. Överlämnandemöten och överlämnandesynen har genomförts inför stadens övertagande av anläggningsdelar enligt framtagen överlämnandeplan.

Rissne Trafikplats

Under perioden ca 2004-2006 genomförde Trafikverket en översyn av projektet i syfte att reducera byggkostnaderna. Bland genomförda förändringar ingick bl.a. reviderad typsektion för väg E18 med minskade körfälts- och vägrensbredder, minskad bredd och utformning av mittremsa samt en minskad spännvidd på ett flertal av broarna. Det gjordes även förändring av utformningen av

bullervallar och markuppfyllnader mot Järvafältet för att minska behov av grundförstärkningsåtgärder.

De besparingar Trafikverket kunde genomföra i förhållande till arbetsplanen möjliggjorde byggnationen av Rissne trafikplats i sin helhet som inte hade inrymts i beslutad budget.

Hanstavägen och offentlig belysning längs Järvafältet

Staden hade initialt aviserat behov av ombyggnad av Hanstavägens anslutning till E18 och att samtidigt justera Ärvinge trafikplats. Åtgärderna som hade bedömts nödvändiga för att förbättra angöringen till Kistaområdet, har genomförts i anslutning till byggandet av nya E18.

Komplettering av offentlig belysning på gång- och cykelstråket längs med nya E18 i Järvafältet har utförts. Trafikverket accepterade inte att åtgärderna vid Hanstavägen och Ärvinge trafikplats inrymdes inom nya E18 projektets budget. Merkostnaden för att ombyggnationen av Hanstavägen och Ärvinge trafikplats samt utbyggnaden av den offentliga belysningen längs gång- och cykelstråken har belastat kontorets investeringsbudget.

Drift och underhåll

Det har uppstått utökad drift- och underhållskostnad för trafiknämndens ansvarsområde för tillkommande ytor och anläggningar. Se bilaga 2.

Den beräknade livslängden för brokonstruktionerna är 120 år och för gång- och cykelbroarna 80 år. Garantitiden för konstruktionerna är fem år.

Ett gränsdragningsavtal som reglerar ägarförhållandet och väghållningsgränsen mellan stadens och Trafikverkets anläggningar och anläggningsdelar har tecknats.

Ekonomi

Projektet har finansierats dels inom trafiknämndens investeringsbudget och dels genom stadsledningskontorets budget som medfinansiering till projektet.

Genomförandeavtalet reglerade förhållandet mellan Trafikverket och staden vid genomförandet, finansieringen, drift, underhåll och reinvesteringar efter färdigställande av projektets anläggningar belägna i Stockholms stad.

Avtalet innebar att staden har finansierat de anläggningar som man är huvudman för samt de merkostnader som Trafikverket fick på grund av överdäckningarna av vägarna i Rinkeby och Tensta. Den

totala budgeten för ombyggnaden av E18 var 3 356 mnkr i 2006 års prisnivå. Finansiering skedde genom anslag från staten om 2 671 mnkr samt ersättning och bidrag från staden om 685 mnkr. Av de 685 mnkr utgör 548 mnkr ersättningar för sådant som staden blir huvudman för och 137 mnkr bidrag för statens merkostnader för överdäckningarna. Ersättning och bidrag har räknats upp med index¹ för perioden 2006-09-01 till utbetalningsdag.

I det reviderade genomförandebeslutet från 2009 beräknades projektets totala utgift till 4 000 mnkr varav stadens andel uppskattades till 875 mnkr. Ökningen förklarades i sin helhet av stigande marknadspriser (index). Av de 875 mnkr avser 705 mnkr medfinansiering och 170 mnkr dåvarande trafik- och renhållningsnämndens investering i överdäckning av lokalgatan i Tensta. Överdäckningen av lokalgatan betraktades i detta beslut som stadens egen investering eftersom staden är väghållare för den aktuella sträckan. Därav tog kommunfullmäktige ett nytt beslut där del av projektutgiften är en investeringsutgift för staden och resten är medfinansiering av statlig infrastruktur.

Av projektets totala utgift om 4 000 mnkr har staden bidragit med totalt 899 mnkr inklusive index. Från bidraget har kostnader markupplåtelser om 20 mnkr avräknats. Kostnaden för staden har varit fast förutom indexuppräknings. Förändringen jämfört mot det reviderade genomförandebeslutet beror på indexökningar och utgiftsökningar för arbeten på Hanstavägen och Ärvinge inom trafiknämndens egen investering.

Betalningen om 176 mnkr till Trafikverket för överdäckning av lokalgatan Hjulstagatan i Tensta redovisas som investeringsutgift under trafiknämnden.

Under en översyn av projektets ekonomi år 2014 framkom att alla anläggningar som staden tar över äganderätten för ska redovisas som en egen investering och inte medfinansiering. Värdet för dessa anläggningar beräknades till 580 mnkr.

Eftersom anläggningarna var byggda och redan betalade genom medfinansieringen, har en värdeöverföring på 580 mnkr genomförts till trafiknämnden från kommunstyrelsen/stadsledningskontoret. Nämndens budget har justerats för att inrymma de kapitalkostnader som anläggningarna medför.

På grund av bl.a. viss tidsförskjutning i projektet har parterna överenskommit om ändrad utbetalningsordning och utbetalningarna har skett i enlighet med överenskommen betalplan.

Enligt genomförandeavtalet skulle staden betala hela beloppet (exklusive uppräknings) i förskott till Trafikverket. Staden förhandlade senare fram att betalning skulle ske etappvis för att få bättre kontroll och att öka möjligheten att påverka projektet. De två första betalningarna om ca 96 mnkr (2007) respektive 80 mnkr (2008) var förskottsbetalningar till Trafikverket. Därefter har betalning skett enligt reviderad betalningsplan. Tidpunkten för utbetalningen har förskjutits i tiden i och med att projektet blivit försenat.

Trafiknämnden har fått information om projektets ekonomi årligen i samband med tertialrapport 1 och 2 samt bokslut. Vidare har redovisning skett i verksamhetsplan och treårsbudgeten. Rapportering till stadsledningskontoret skedde vid samma tillfällen.

Stadens utbetalning av medfinansiering (mnkr):

ÅR	Belopp
2007	95,7
2008	80
2011	114
2012	200
2013	110
2015	82,1
2015	30,1
2016	11,3
Summa:	723,2

Trafikkontorets investering för Hjulstatunneln (mnkr):

ÅR	Belopp
2011	176
Summa:	

Tidplan

Enligt ursprunglig tidplan beräknades projektet bedrivas mellan åren 2007-2013. Byggstarten senarelades till 2009 och den sista entreprenaden avslutades under 2015. Anläggningar där staden är

väghållare överlämnades av Trafikverket till staden för förvaltning under sommaren 2016.

Överdäckningar

Enligt Genomförandavtalet planerades överdäckningarna för uppförande av bebyggelse ovanpå tunnelkonstruktionerna. Under detaljplanarbetet för bostadsbebyggelse meddelande länsstyrelsen, av riskhänsyn för transporter med farligt gods, att det inte var möjligt att bygga bostäder ovanpå den planerade tunnelkonstruktionen.

För att förändra den dimensionerande explosionslasten för överdäckningarna över E18 skulle det krävs att:

- Färdigställandet av E18-projektet förskjuts med ca 13 månader
- Tidpunkten för öppningen av E18 förskjuts med ca 15 månader
- Tillkommande kostnadsökning kommer att uppgå till minst 150-200 mkr

Utifrån dessa konsekvenser beslutade trafikkontoret tillsammans med Trafikverket att inte gå vidare med en revidering av den dimensionerande explosionslasten för överdäckningarna över E18. Trafikverket och staden har därefter beslutat att verka för att nya detaljplaner tas fram för bebyggelse vid sidan av tunnelkonstruktionerna.

Måluppfyllelse

Ombyggnaden av E18 mellan Hjulsta och Kista har medfört ökad trafiksäkerhet, mindre köer, kortare restid, ökad tillgänglighet för både bilister och närboende, samt en förbättrad miljö enligt genomförda mätningar. Sedan den nya vägen öppnade har trafiken på den ökat, troligen av flera skäl: ökad bebyggelse i kringområdena, ändrade ruttval, och ökat resande till följd av den ökade tillgängligheten. Passagen mot Järvafältet från stadsdelarna Tensta och Rinkeby har förbättrats avsevärt genom att passagerna till fältet har blivit mer öppna, samt att ny bebyggelse har möjliggjorts genom byggnationen av överdäckningarna.

Trafikkontorets förslag

Trafikkontoret föreslår att trafiknämnden godkänner kontorets slutredovisning av projektet.

Slut

Bilagor:

- 1 Organisationsplan
- 2 Anläggning/del av anläggning som staden är huvudman för efter färdigställande