



Kontaktperson
Rolf Gäfvert
Gatuavdelningen
Telefon: 08-508 263 27
rolf.gafvert@tk.stockholm.se

Till
Trafiknämnden 2006-11-14

Förslag till genomförandeavtal för väg E 18 Hjulsta - Kista.

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden tillstyrker förslaget till genomförandeavtal för väg E 18 Hjulsta - Kista samt överlämnar det till kommunfullmäktige för godkännande.

Göran Gahm
tf

Ted Ell

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 Årvinge 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 Kymlingelänken 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.

Genomförandeavtalet

Bifogade förslag till genomförandeavtal 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 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.

I avtalet anges att ytor och tider för upplåtelse 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.

SLUT