



Handläggare: Urban Edvardson
Region Innerstad
Markbyrå
Tel: 508 262 27
Urban.edvardson@gfk.stockholm.se

2004-11-25

Dnr 2002-512-4070

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

**Genomförandeavtal och tilläggsavtal nr 1 med Vägverket avseende
Norra Länken. Genomförandebeslut.**

FÖRSLAG TILL BESLUT

1. Gatu- och fastighetsnämnden godkänner för sin del föreliggande genomförandeavtal och tilläggsavtal nr 1 med Vägverket avseende Norra Länken och hemställer hos kommunfullmäktige att fullmäktige senast den 31 mars 2005 godkänner det och bemyndigar kontoret att vidta erforderliga åtgärder för genomförandet.
2. Investeringsutgifter om 35 mnkr enligt genomförandeavtalet ovan samt 40 mnkr enligt ramavtal mellan staden och Vägverket från 1995 godkännes. Nämnden underställer beslutet för kommunfullmäktiges godkännande.
3. Investeringsutgifter om 25 mnkr godkänns för projektering m m för Norra Länkens anslutning till hamnen. Nämnden underställer beslutet för kommunfullmäktiges godkännande.
4. Gatu- och fastighetsnämnden uppdrar åt kontoret att hos stadsbyggnadskontoret beställa detaljplaneutredning i enlighet med detta tjänsteutlåtande.

Olle Zetterberg

Göran Gahm

Anders Berglund

SAMMANFATTNING

Staden och Vägverket har tillsammans upprättat ett förslag till genomförandeavtal avseende Norra Länken i Stockholm. Med Norra Länken i detta tjänsteutlåtande avses delen Norrtull – Frescati – Värtan. Del av projektet ligger i Solna. I genomförandeavtalet regleras bl a utgifterna för och utgiftseffekten av den omprojektering som bl a den framtida exploateringen av Norra Stationsområdet föranlett. Enligt den av kommunfullmäktige i september 2002 godkända finansieringsöverenskommelsen mellan staden och Vägverket skall staden svara för 25 % och Vägverket för 75 % av utgifterna för då definierat projekt. Anslutningen från Norra Länken till Värtahamnen skall dock staden bekosta. Gatu- och fastighetsnämnden fattade den 9 december 2003 inriktningsbeslut för hamnanslutningen.

Stadens utgifter i samband med Norra Länkens genomförande torde komma att uppgå till ca 2 200 mnkr, där huvudparten utgörs av stadens bidrag enligt finansieringsöverenskommelsen om 1 550 mnkr i 2002 års prisnivå vilket bedöms motsvara ca 1,8 mdkr år 2005 och ca 300 mnkr för hamnanslutningen. Därutöver tillkommer enligt avtal diverse utgifter för erforderligt detaljplanearbete, åtgärder för markåtkomst m m omfattande ca 75 mnkr. Utgifterna enligt finansieringsöverenskommelsen förutsätts finansieras via stadens centrala infrastrukturfond. Övriga utgifter (ca 100mnkr) i samband med Norra Länkens genomförande, exklusive byggkostnaderna för hamnanslutningen, kan genom omdisponeringar inrymmas i gatu- och fastighetsnämndens budget. Kontoret återkommer om genomförandebeslut för byggandet av hamnanslutningen när förutsättningarna härför föreligger.

Norra Länken



UTLÅTANDE

Bakgrund

För utbyggnaden av Ringen och Yttre Tvärleden (Lederna) träffade Vägverket och Stockholms kommun ett ramavtal år 1995. Avtalets syfte är att mellan parterna reglera övergripande frågor för utbyggnaden av Ringen och Yttre Tvärleden. Parterna har i avtalet angett att avtalet skall kompletteras med genomförandeavtal. Ett första genomförandeavtal avseende Norra Länken i Stockholm träffades år 1995.

År 1996 påbörjade Vägverket upphandlingen av utbyggnaden av Norra Länken samtidigt som en del förberedande arbeten startade. År 1997 avbröts upphandlingen och de påbörjade arbetena sedan Regeringsrätten i dom den 31 januari 1997 upphävt Regeringens beslut och meddelat att detaljplanen för delen Norrtull- Roslagstull inte var förenlig med bestämmelserna i lagstiftningen om nationalstadsparken. Övriga detaljplaner för Norra Länken har vunnit laga kraft.

Efter Regeringsrättens dom har Vägverket tagit fram ett modifierat förslag till utförande av Bellevuealternativet, vilket nu ligger till grund för ett nytt detaljplaneförslag. Förslaget innebär att tunneln på en sträcka förläggs i ett djupare läge än tidigare. Gatu- och fastighetsnämnden beslöt den 18 februari 2003 att för sin del i yttrande över detaljplanen tillstyrka förslaget. Detaljplaneförslaget antogs av kommunfullmäktige den 15 mars 2004. Detaljplanen är överklagad till regeringen.

På grund av förändringar i befolkningsstorlek, trafik och bebyggelse i Stockholmsregionen, ändrade förutsättningar beroende på ny och planerad bebyggelse intill leden, nya regelverk, vunna erfarenheter från Södra Länken m m håller tidigare gjord projektering på att ses över.

Gatu- och fastighetsnämnden godkände den 9 december 2003 en projekteringsöverenskommelse med Vägverket, vilken överenskommelse reglerade vissa projekteringsförutsättningar för Norra Länken m m. Enligt projekteringsöverenskommelsen skulle en mottagningsstation för el, senare kallad teknikhus, placeras inom fastigheten Norra Djurgården 1:51. Gatu- och fastighetskontoret har enligt överenskommelsen hos stadsbyggnadskontoret begärt att byggnaden detaljplanläggs i samband med nu aktualiserad planläggning av Albanoområdet.

Gatu- och fastighetsnämnden har den 21 september 2004 beslutat att uppdra åt kontoret att omgående inleda förhandlingar med Stiftelsen Bevara Vårt kulturarv om en försäljning av fastigheten Norra Djurgården 1:51 för inrättande av ett vagnmuseum.

Enligt den av kommunfullmäktige den 2 september 2002 godkända finansieringsöverenskommelsen mellan staden och Vägverket skall staden svara för 25 % och Vägverket för 75 % av utgifterna för då definierat projekt. Utgiften för anslutningen från Norra Länken till hamnen skall dock staden svara för. Gatu- och fastighetsnämnden fattade den 9 december 2003 inriktningsbeslut för hamnanslutningen. Enligt överenskommelsen bidrar dessutom staden till driften under 25 år.

Projekteringsöverenskommelsen reglerar inga utgifter. Utgifter för och utgiftseffekten av omprojekteringen avsågs komma att detaljregleras i ett kommande genomförandeavtal. Gatu- och fastighetskontoret och Vägverket Region Stockholm har därför upprättat ett nytt förslag till genomförandeavtal för Norra Länken i Stockholm. Med anledning av gatu- och fastighetsnämndens beslut om vagnmuseum inom fastigheten Norra Djurgården 1:51 har ett tilläggsavtal nr 1 upprättats.

Förslag till genomförandeavtal och tilläggsavtal nr 1

Förslaget till genomförandeavtal och tilläggsavtal nr 1 framgår av **bilagorna 1 och 2.**

Analys

Genomförandeavtalet innebär att parterna är överens om att verka för att utbyggnaden av projektet ska kunna påbörjas under andra halvåret 2005 och att Norra Länken därmed skulle kunna tas i trafik under år 2013. Vägverket projekterar och bygger Norra Länken samt svarar för drift och underhåll av densamma.

Staden förbinder sig att, på de villkor som framgår av ramavtalet, tillhandahålla Vägverket den mark och den rätt till utrymme för anordningar och, servitut m m som erfordras för såväl drift som byggande av Norra Länken m m. Staden ansvarar för erforderliga fastighetsrättsliga åtgärder i samband med markåtkomst m m.

Samråd

Plansamråd har skett i samband med detaljplanernas framtagande. Vägverket och staden har inlett överläggningar med ett antal nyttjanderättshavare som berörs av projektet. Syftet med dessa överläggningar är träffa frivilliga överenskommelser om permanent och tillfälligt nyttjande av mark för utbyggnaden av Norra Länken.

Konsekvenser

-ekonomiska

Utöver de åtaganden som staden gjort i samband med finansieringsöverenskommelsen om delfinansiering av Norra Länken och inriktningsbeslut om anslutning till hamnen skall staden enligt genomförandeavtalet även bekosta en dagvattenledning under Norra Länken vid Norrtull och en tilluftbyggnad med underliggande bergförlagd fläktstation invid fastigheten Maskiningenjören 1. De extra utgifterna är föranledda av den framtida exploateringen av Norra Stationsområdet. Enligt ramavtalet för Ringen och Yttre Tvärleden från år 1995 har staden även utgifter för erforderligt detaljplanearbete, kartor, förvaltningskostnader, m m. Sammantaget fördelar sig utgifterna enligt nedan.

Stadens utgifter	
25 % av totalinvesteringen i Norra Länken projektet enligt finansieringsöverenskommelsen	1 550 mnkr
Bedömd indexuppräknings ca 5%/år	Ca 250 mnkr

Hamnanslutning	315mnkr
Extrautgifter enligt genomförandeavtalet	35 mnkr
Utgifter enligt ramavtalet (osäker post)	40 mnkr
Summa	Ca 2 200 mnkr

-miljö

Norra Länken har i huvudsak förlagts under mark för att minimera ingreppen i miljön. Genom den nya trafikföringen kommer kringliggande gator att avlastas och buller- och föroreningsituationen på dessa att förbättras.

-måluppfyllelse

Genom tillskapandet av Norra Länken uppfylls stadens intentioner om att reducera trafikstörningarna i staden och regionen.

- näringsliv och jobb i regionen

Projektet ger totalt 6 – 7 000 manår arbetstillfällen under ca 7 år samt förbättrar villkoren för att etablera och driva företag i regionen.

-tillgänglighet

Handikappanpassning i tunnlarna t ex för ev utrymning.

-påverkan på barn

Den förbättrade miljön och den förbättrade trafiksäkerheten på det trafikavlastade ytgatunätet är till fördel för barn och andra oskyddade trafikanter.

Kontorets förslag/synpunkter

Allmänt

Genom det nu föreliggande förslaget till genomförandeavtal klarläggs vad som ingår i projektet och hur det skall finansieras. Staden har tagit på sig extrautgifter som uppkommit på grund av de ändrade förutsättningarna som uppstått på grund av regionens tillväxt, planerna på Norra Stationsområdets och Hjorthagens/Hamnområdets framtida exploatering m m. Kontoret anser att förslaget till genomförandeavtal är acceptabelt för staden. Nedan redovisas de delprojekt som staden härav delvis eller helt finansierar och hur Norra Länken kommer påverka förutsättningarna för de projekt som staden ansvarar för i projektets anslutningar.

Norrtull och ny järnvägsbro

Vid byggandet av Norra Länken måste befintlig järnvägsbro över Uppsalavägen rivas och ersättas med en ny bro. Det är angeläget att bron och den planerade nya ”Norrtullsplatsen” får en god gestaltning. Brons och Norrtullsplatsens gestaltning har varit föremål diskussioner mellan Solna Stad, Stockholms kommun, Vägverket, Banverket m fl. I genomförandeavtalet visas en principskiss på järnvägsbron. Förda gestaltungsdiskussioner har resulterat i att bron blir ca 20 meter längre än den redovisade principskissen.

Tunnelmynningen mot den nuvarande Norra Länken vid Norrtull förläggs så att man får en större frihet vid utbyggnaden av Norra Stationsområdet. Vägverket skall utforma området utanför mynningen på sådant sätt att utbyggnaden av planerad exploatering av Norra Stationsområdet underlättas.

När Norra Länken är färdigbyggd kommer Norrtullsplatsen att lämnas av Vägverket i den utformning som framgår av bilaga 4 till genomförandeavtalet. Den slutliga utformningen av platsen kommer att klaras ut i samband med planläggningen av Norra Stationsområdet och kan komma till utförande i samband med bebyggandet av detta område.

Teknikhus Albano med mottagningsstation för el m m

Elförsörjningen för Norra Länken har studerats om. Studier har visat att en placering av mottagningsstationen på den av staden ägda fastigheten Norra Djurgården 1:51 av flera anledningar är lämplig. Bebyggelsen på fastigheten är kulturhistoriskt värdefull och torde inte få rivas. Byggnaden är vidare utsatt för trafikstörningar från Roslagsvägen samt ligger farligt nära Värtabanan.

Med anledning av gatu- och fastighetsnämndens beslut den 21 september 2004 beslutat att uppdra åt kontoret att omgående inleda förhandlingar med Stiftelsen Bevara Vårt kulturarv om en försäljning av fastigheten Norra Djurgården 1:51 för inrättande av ett vagnmuseum måste ett nytt läge för teknikhuset lokaliseras och planläggas.

Vägverket utreder nu var ett sådant teknikhus utanför fastigheten Norra Djurgården 1:51 lämpligen bör placeras. Gatu- och fastighetskontoret föreslår att tidigare beställning av detaljplan för ändamålet kompletteras med avsikten att söka lokalisering öster om fastigheten. Det kan härvid bli aktuellt att staden måste förvärva erforderlig mark för teknikhuset.

Roslagstull

Norra Länkens rampanslutningar vid Roslagstull innebär att den befintliga gång- och cykelvägens läge förläggs under rampanslutningarna.

Enligt Vägverkets och gatu- och fastighetskontorets uppfattning kan Roslagstulls cirkulationsplats komma att behöva byggas om för att klara den framtida trafikbelastningen. Kontoret avser att närmare utreda detta. Samtidigt behöver man studera gestaltningen av Roslagsvägen söder om Värtabanan med avseende på utformning av vägområden och anslutande park/naturmark. Sträckan kommer att påverkas vid byggandet av Norra Länkens betongtunnlar i dalgången.

Sedan Norra Länken tagits i trafik skall trafikföringen i princip utformas i enlighet med redovisningen i bilaga 5 till genomförandeavtalet.

Frescati

Befintlig bensinstation (Statoil) ligger på mark som utarrenderas av Kungliga Djurgårdens Förvaltning. Bensinstationens pumpöar berörs av utbyggnaden av Norra Länken och måste tillfälligt lokaliseras om.

Sedan Norra Länken tagits i trafik skall trafikföringen i princip utformas i enlighet med redovisningen i bilaga 6 till genomförandeavtalet.

Hamnanslutning – Trafikplats Värtan

Hamnanslutningen från Norra Länken till Norra Hamnvägen och Södra Hamnvägen som den är redovisad i gällande detaljplan är inte längre aktuell på grund av att cirkulationsplatsen vid Lidingövägen, trafikplats Värtan, inte har tillräcklig trafikkapacitet för den nu planerade verksamheten i hamnen. Ytterligare en cirkulationsplats planeras därför i ett läge över Lidingövägen öster om trafikplats Värtan. Detaljplaneutredning härför har påbörjats i enlighet med gatu- och fastighetsnämndens beslut den 9 december 2003.

Västra Hjorthagen

Stadens planering av ny bebyggelse i Västra Hjorthagen innebär flera möjligheter till samverkan främst vad gäller ledningsdragning. Ett sådant samordningsarbete har påbörjats mellan staden och Vägverket. Det förutsätts att vardera part projekterar sina egna ledningar.

En ny väg, "Midskogsvägen", planeras mellan Jägmästargatan och den nya bebyggelsen i Västra Hjorthagen. Den nya vägens läge och utformning måste härvid ta hänsyn till Norra Länken. Det är angeläget att den nya vägen snarast detaljplaneläggs. Stadsbyggnadskontoret har redan det uppdraget inom ramen för arbetet med stadsutvecklingsområdet och planen är prioriterad.

För utbyggnaden av Norra Länken har förutsatts att byggtrafik tillåts inom Storängskroksområdet, se kartbilaga F till genomförandeavtalet. Diskussioner med Vägverket pågår om att byggtrafiken skall omdirigeras så att den tillkommande bostadsbebyggelsen inte skall störas av denna.

Förändrat väghållarskap - kommungränsjustering

När Norra Länken tagits i trafik övergår Roslagsvägen söder om Frescati till kommunal väghållning och Lidingövägen utanför (öster om) Värtan till statlig väghållning. Vid Norrtull sker en mindre ändring så att hela Norrtullsplatsen kommer under kommunalt väghållarskap. Större delen av Norrtullsplatsen ligger idag i Solna. Solna Stad har vid underhandskontakter framfört att Solna inte är berett att ta på sig väghållarskapet för den nya cirkulationsplatsen. Enligt Solna Stad borde kommungränsen justeras så att cirkulationsplatsen kommer att i sin helhet ligga i Stockholm.

Gatu- och fastighetskontoret anser att det kan vara lämpligt att cirkulationsplatsen efter kommungränsjustering i sin helhet förläggs i Stockholm. En förutsättning härför måste dock vara att Solna Stad, Vägverket och Stockholms kommun kommer överens om de ekonomiska

villkoren härför. Berörd mark ägd av Solna och Vägverket bör t ex vederlagsfritt överföras till Stockholms kommun. Vidare bör Vägverket inom projektets ram iordningställa cirkulationsplatsen med tillhörande anslutningar på Stockholmsidan med en uträtning av S:t Eriksgatan och Sveavägen (i huvudsak enligt bilaga 7 till genomförandeavtalet). Överläggningar med Solna Stad och Vägverket i hithörande frågor bör upptas. Kommungränsjusteringen bör formellt göras när cirkulationsplatsen är färdigbyggd.

Ekonomi

Enligt finansieringsöverenskommelsen skall staden och Vägverket svara för utgifterna för Norra Länken i den utformning denna har enligt fastställd men ännu inte lagakraftvunnen arbetsplan och anslutande arbeten i huvudsak enligt ingångna ram- och genomförandeavtal med 25 % respektive 75 %. Utgiften, som i prisnivå 2002-05 uppskattats till 6,2 miljarder kronor, innefattar även redan nedlagda utgifter om ca 700 miljoner kronor. Stadens andel enligt finansieringsöverenskommelsen uppgår härvid till 1,55 miljarder kronor plus index. Indexuppräknningen bedöms av Vägverket uppgå till storleksordningen 150-350 mnkr beroende på när utbetalning sker. Beloppet skall enligt finansieringsöverenskommelsen utbetalas den 1 januari 2005 eller det senare datum då kontrakt tecknas med entreprenör.

Utgifterna enligt finansieringsöverenskommelsen (1,55 mdkr + index) förutsätts finansieras via stadens centrala infrastrukturfond.

Utöver denna utgift skall staden svara för utgiften för anslutningen från Norra Länken till hamnen. Gatu- och fastighetsnämnden har tagit inriktningsbeslut härom 2003-12-09. Utgiften har beräknats till drygt 300 miljoner kronor. Kontoret återkommer med begäran om genomförandebeslut för hamnanslutningen när förutsättningarna härför föreligger. För projektering m m bör dock delgenomförandebeslut fattas nu. Medel härför (25 mnkr) kan genom omdisponeringar inrymmas i kontorets budget.

Enligt nu framlagt förslag till genomförandeavtal för Norra Länken skall staden bekosta åtgärder omfattande ca 35 mnkr som föranleds av den framtida exploateringen av Norra Stationsområdet. Utgiften kan genom omdisponeringar inrymmas i kontorets budget.

Enligt ramavtalet skall staden tillhandahålla den mark som behövs för Norra Länken. Under byggnadstiden kommer härutöver mark tillfälligt behöva tas i anspråk även för arbets- och etableringsområde, mellanlager och trafikomläggning m m. Staden kommer att ha utgifter för bl a förhandlingar med markägare, nyttjanderättshavare, fastighetsregleringar samt lagfartsutgifter. Utgiften härför är svår att ange. Men med ett antagande om utgifter på 5 mnkr per år skulle dessa komma att uppgå till 40 mnkr. Utgiften kan genom omdisponeringar inrymmas i kontorets budget.

Investeringsplan

Erforderliga medel behöver tas i anspråk under perioden 2005-2013 enligt nedan redovisade sammanställning.

Kommunala investeringar 2005-2013 mnkr

	2005	2006	2007	2008	2009-2013	Summa
25 % av totalinvesteringen i Norra Länkenprojektet enligt finansieringsöverenskommelsen	1 550					1550
Bedömd indexuppräknning maj 2002-2005	Ca 250					250
Utgifter enligt ramavtalet (osäker post)	5	5	5	5	20	40
Hamnanslutning	10	10	35	80	180	315
Extrautgifter enligt genomförandeavtalet		5	15	15		35
Summa	1 810	15	25	120	220	Ca 2 ,2

Eventuella fördyringar skall fördelas enligt samma fördelningsrelationer som övriga utgifter i finansieringsöverenskommelsen , d.v.s. staden står för 25% av tillkommande utgifter. Enligt genomförandeavtalet skall dock samtliga utbyggnadsetapper redovisas staden i form av skedesplaner som staden har möjlighet att yttra sig över.

Driftsbudget

Staden kommer enligt finansieringsöverenskommelsen att ha kostnader för driften av Norra Länken under 25 år. Staden bidrar årligen med 15 mnkr i prisnivå maj 2002.

Sammantaget bedöms ändringarna i huvudmannaskap för väghållningen inte få någon ekonomiskt påtaglig effekt på driftskostnaderna för staden.

Risker och osäkerhetsfaktorer

Utbyggnaden av Norra Länken enligt ovan förutsätter att erforderliga myndighetsbeslut i form av detaljplaner, arbetsplan, bygglov, miljödöm (tidigare vattendom), m m erhålles.

Av Vägverket upprättad projekttidplan bifogas, **bilaga 3**.

Ω

SLUT