



STADSLEDNINGSKONTORET
EXPLOATERINGSKONTORET
TRAFIKKONTORET

2007-11-04
TJÄNSTEUTLÅTANDE
DNR 314-4313/2007
DNR E2007-512-01707:1
DNR T2007-512-04025

Kontaktperson stadsledningskontoret
Torbjörn Johansson
Stabschef
Telefon: 08-508 291 39
Torbjorn.johansson@stadshuset.stockholm.se

Till
Kommunstyrelsen
Exploateringsnämnden
2007-11-15
Trafik- och renhållningsnämnden
2007-11-20

Kontaktperson exploateringskontoret
Gunilla Wesström/Pierre Savard
Innerstad/Miljö & Teknik
Telefon: 08-508 263 83/08-508 266 81
gunilla.wesstrom@expl.stockholm.se/
pierre.savard@expl.stockholm.se

Kontaktperson trafikkontoret
Linda Lundberg
Trafikplanering
Telefon: 08-508 263 05
linda.lundberg@tk.stockholm.se

**Förstudie Väg E4/E20, Norra Stationsområdet
Väg E4/E20 Norra länkens anslutning till Essingeleden
Remissvar**

Förslag till beslut

1. Exploateringsnämnden samt Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att som svar på remissen överlämna och åberopa exploateringskontorets och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande.
2. Förklara paragrafen för omedelbart justerad.

Torbjörn Johansson
Stadsdirektör tf

Krister Schultz
Exploateringsdirektör

Magdalena Bosson
Trafikdirektör

Sammanfattning

Vägverket har på remiss översänt *Förstudie väg E4/E20 i tunnel, Norra Stationsområdet, väg E4/E20 Norra länkens anslutning till Essingeleden* för yttrande. Parallellt med Vägverkets förstudier sker arbetet med den fördjupade översiktsplanen för Karolinska - Norra Stationsområdet.

Bilaga 1: Förstudie Väg E4/E20 i tunnel, Norra Stationsområdet. Väg E4/E20 Norra länkens anslutning till Essingeleden

Bilaga 2: Problempunkter

Bilaga 3: Remissynpunkter

Den aktuella vägsträckan är den enda kapacitetsstarka förbindelsen mellan södra och norra regionhalvorna samt en utpekad väg av riksintresse och dessutom primär transportväg för farligt gods. Under högtrafiktid når belastningen kapacitetsgränsen vilket innebär stor känslighet för extraordinära störningar i form av olyckor och vägarbeten. Oavsett överdäckningen visar trafikanalyser som gjorts för år 2015 på behov av kapacitetsförstärkande åtgärder den dag Norra länken öppnas.

Kontoren anser att merparten av de i förstudien föreslagna kapacitetshöjande åtgärderna ökar för framkomligheten såväl längs den aktuella sträckan som för framkomligheten på stadens gatunät. Staden anser det vara av största vikt att de kapacitetshöjande åtgärderna står klara när nya Norra länken öppnas för drift, avstängningar av Norra och Södra länkens tunnlar innebär mycket låg framkomligheten på stadens ytvägnät.

Framtida infrastrukturinvesteringars utbyggnadsordning påverkar framkomligheten inom det aktuella området väsentligt varför det är mycket viktigt att effekterna av detta analyseras.

Genomförandet av utbyggnaden av nya Norra länken, utbyggnaden av de kapacitetshöjande åtgärderna samt intunnlingen av befintlig Norra länk, kommer att påverka trafiken i området under en lång tid. Staden kommer även i fortsättningen att aktivt delta i planeringen av dessa arbeten och säkerställa att kapaciteten, framkomligheten och trafiksäkerheten blir god.

Fortsatt projektering samt genomförande bör göras i Vägverkets regi kring vilket särskilt avtal bör tecknas. Projektet är begränsat till intunnling av E4/E20 med anslutningar samtidigt som de kapacitetsförstärkande åtgärderna för befintlig Norra länk, som är Vägverkets ansvarsområde, är grundläggande och styrande för utformningen av intunnlingen. Vidare måste projekteringen av arbetsplanen ske samordnat med projekteringen i övrigt för tunnelarna med anslutningar. Staden vill starkt betona det behov av samordning som krävs för projektet och anser att det samordningsansvaret åvilar Vägverket.

Stadsutvecklingen i full skala inom Norra Stationsområdet förutsätter en överdäckning av E4/E20 och Värtabanan. Tidpunkten för utbyggnaden är av strategisk betydelse då den samordnas med Norra länkens utbyggnad. Tiden fram till dess att intunnlingen måste påbörjas är knapp. Det är därför av största vikt att Vägverkets arbete med förstudie och arbetsplan för intunnlingen har högsta prioritet och kan ske skyndsamt.

En förutsättning för stadsutveckling inom området är att finansieringen kan lösas och att samordning av tidplaner och investeringar sker mellan berörda aktörer.

Överdäckningen av Norra Stationsområdet är ett av de mest komplexa stadsbyggnadsprojekt som genomförts i Stockholm vilket understryker vikten av en fungerande samordning mellan inblandade parter.

För staden innebär stadsutvecklingen betydande investeringar i infrastruktur tidigt i processen medan intäkterna kommer under hand som området bebyggs. En förskjutning av tidplanen för projektet innebär merkostnader för projektet som helhet eftersom framfört allt intäkterna kommer senare än beräknat. Kontoren vill därför betona vikten av att tidplanen hålls.

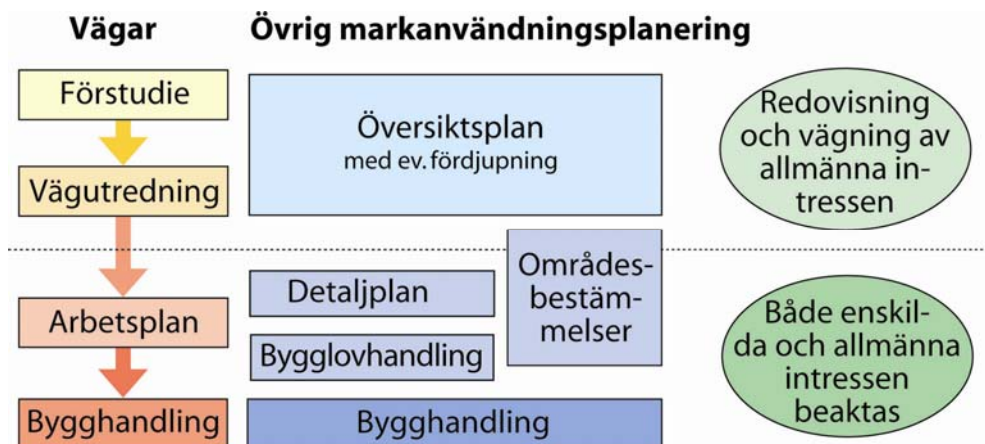
Remissen

Vägverket har skickat förslag till förstudie väg E4/E20 i tunnel, Norra Stationsområdet, väg E4/E20 Norra länkens anslutning till Essingeleden på samråd, bilaga 1. För att hålla isär de två Norra länkenprojekten har Norra länken som nu byggs mellan Norrtull och Värtans trafikplats benämnts nya Norra länken i texten här nedan. Norra länken mellan Norrtull och Essingeleden benämns befintliga Norra länken.

Arbetet med förstudien initierades dels av fördjupningen av översiktsplanerna för Norra Stationsområdet och dels p g a de uppmärksammade kapacitetsbrister som kommer att uppstå när nya Norra länken öppnas för trafik 2015 med dagens vägutformning av befintliga Norra länken.

Syftet med förstudien är att:

- översiktligt belysa alla problemområden som sammanhänger med den planerade bebyggelsen på Norra Stationsområdet och som rör vägtresset E4/E20,
- ge kunskaper inför kommunernas fortsatta planering av överdäckningen av Norra Station,
- ge kunskaper inför Vägverkets fortsatta planering för ett genomförande av kapacitetshöjande åtgärder i och med Norra länkens öppnande,
- ge underlag för hur intunnningen av väg E4/E20 ska utformas så att angelägna framtida vägprojekt inte omöjliggörs eller försvåras.



Figur ovan: Kommunala planprocessen och Vägverkets planeringsprocess

Bakgrund

Befintlig Norra länk är gemensamt av staden och VST identifierad som den primära flaskhalsen i regionen. Norra Stationsområdet och E4/E20 har ett ur stadsbyggnadssynpunkt strategiskt läge. Den planerade exploateringen inom Karolinska – Norra Stationsområdet är inte genomförbar utan stora investeringar i infrastruktur. De närmaste 10-20 åren är i dessa avseenden strategiska. En överdäckning av Norra Stationsområdet med tunnlar för väg och järnväg kan samordnas med den utbyggnad av nya Norra länken öster om Norrtull som nu inletts. Planerna på ett nytt universitetssjukhus ger möjlighet att samordna förnyelsen på Solnasidan med stadsutvecklingen av Norra Stationsområdet, liksom med utbyggnaden av Citybanan och en ny tunnelbanegren från Odenplan.

Tidigare utredningar som gjorts och som påverkar den aktuella sträckan är bl a

- ✓ Norra länken etapp 2 - bygghandling
- ✓ Väg E 18 mellan Hjulsta och Kista via Kymplingelänken - bygghandling
- ✓ Väg E 4 mellan Norrtull och Kista – förstudie
- ✓ Förbifart Stockholm – vägutredning
- ✓ Östlig förbindelse – förstudie
- ✓ Huvudstaleden – sträckningsstudie
- ✓ Klarastrandsleden – idé
- ✓ E4-länken - idé

Förstudieområdet, dvs det område inom vilket fysiska åtgärder föreslås, begränsas till ett område längs väg E4/E20 från påfarten vid Lilla Essingen till och med Haga Södra, se bilden nedan. Det område som påverkas av vad som görs eller inte görs inom förstudieområdet, det s k influensområdet, motsvarar stora delar av det övergripande vägnätet i och kring Stockholm och de intilliggande kommunerna.



Förstudieområdet

Förstudien har genomförts i samarbete med Stockholm stad, Solna stad, Banverket, Akademiska hus och Locum Region Stockholm. Under arbete har ett antal fördjupningar gjorts vilka presenterats i tekniska PM. Dessa har legat till grund för förstudien.

I trafik- och renhållningsnämnden 2007-08-28 svarade trafikkontoret på en remiss angående fördjupningen av två översiktsplaner Karolinska – Norra Station. I nämndens beslut fick kontoret i uppdrag att återkomma och redovisa de kapacitetsstudier som genomförs. Detta tjänsteutlåtande är en del i denna redovisning.

Förslag till förstudie

Förstudiens övergripande projektmål är att upprätthålla en hög framkomlighet och säkerhet på väg E4/E20 när Norra länken öppnas, samt möjliggöra en intunnling av väg E4/E20 för en exploatering av Norra Stationsområdet.

Essingeleden och nord-syd axeln är idag belastade till kapacitetsgränsen under högtrafik och är mycket känsliga för extraordinära störningar i form av havererade fordon, olyckor och vägarbeten. När den nya Norra länken öppnas 2015 kommer trafikmängderna på den befintliga Norra länken att öka. Dagens utformning av befintlig Norra länk klarar inte av trafiktillskottet vilket innebär hög risk att både Norra länkens och Södra länkens tunnelsystem måste stängas under högtrafik. De problempunkter som identifierats på den aktuella sträckan under förstudiearbetet redovisas i bilaga 2, problempunkter.

För att upprätthålla en god framkomlighet och säkerhet på väg E4/E20 när nya Norra länken öppnas föreslås ett antal kapacitetshöjande åtgärder inom förstudieområdet. Föreslagna åtgärder är:

- Ny bro söder om den sydligaste bron i anslutning mellan Essingeleden och befintlig Norra länk
- Breddning av bro alternativt broar
- Ny anslutning till Klarastrandsleden norrifrån
- Ommålning av vissa sträckor

En noggrannare beskrivning av åtgärderna ovan finns i bilaga 3, remissynpunkter förstudien.

Med de föreslagna åtgärderna beräknas kapaciteten öka med 30-50% i norrgående riktning och drygt 100 % i sydgående riktning på befintlig Norra länk. Kvarstående flaskhalsar i systemet bedöms ligga utanför förstudieområdet.

För att kunna genomföra dessa åtgärder behöver trafikprovisorier anläggas. Det alternativ som studerats är att flytta trafiken från befintlig Norra länk till ett vägprovisorium som byggs i mellanrummet mellan Värtabanan och befintlig Norra länk. På det viset kan trafiken och tunnelarbetena pågå oberoende av varandra. Dock behöver det säkerställas att kapaciteten, framkomligheten och trafiksäkerheten på provisoriet är tillfredsställande.

Förstudiens huvudstrategi är att intunnling av väg E4/E20 och kapacitetshöjande åtgärder står klara när nya Norra länken öppnas år 2015. Exploateringen av Norra Station är ett komplext projekt där t ex besluts- och planprocesser kan dra ut på tiden men även en svängande konjunktur kan förändra förutsättningarna. En exploatering av Norra Stationsområdet i full skala förutsätter en intunnling av E4/E20 och Värtabanan.

Utformning av vägtunnel måste utgå från det nationella och regionala behovet av en kapacitetsstark E4/E20. Riskaspekter med tunnel med ovanliggande bebyggelse beaktas. Karolinska sjukhusets behov av goda utryckningsvägar beaktas både under byggtid och vid färdigställande.

Intunnlingen av E4/E20 vid Norra Station ska genomföras på sådant sätt att risker för trafikanter, boende och verksamma i framtida Norra Station minimieras. Transporter med farligt gods ska ha bra alternativ vid planerade och akuta avstängningar av vägen, oavsett intunnling. Tunnelns utformning ska möjliggöra angelägna framtida vägprojekt.

Analys och konsekvenser / Kontorens synpunkter på förstudien

Den idag planerade utformningen av E4/E20 kommer, enligt preliminära analyser, innebära kraftiga köbildningar när nya Norra länken öppnar 2015. När Norra och Södra länkens tunnlar måste stängas blir framkomligheten på stadens ytvägnät låg. Även tillgängligheten till och från Klarastrandsleden försämras avsevärt. Kontoren anser det därför vara av största vikt att de kapacitetshöjande åtgärderna står klara i samband med nya Norra länkens öppnande. Problematiken kring bristande kapacitet i vägnätet finns oavsett intunnling. Det är Vägverkets ansvar att driva frågan liksom att bekosta de åtgärder som krävs för att klara kapaciteten inom området.

Vid de trafikprognoser som framarbetats för 2015 och 2030 förutsätts att många stora infrastrukturinvesteringar genomförts, se bilaga 3. Kontoren önskar se olika tänkbara scenario med redovisade konsekvenser för systemet ifall endast delar av dessa investeringar genomförs och i vilken ordning de bör genomföras för att ge bäst effekt regionalt och lokalt. Dessa bör sedan ingå som en del i prioriteringen i Cederschiöldsavtalet.

Befintlig Norra länken söderut mot Essingeleden är ur kapacitetssynpunkt det mest känsliga avsnittet. Med dagens utformning kommer belastningsgraden vid öppnandet av nya Norra länken 2015 att vara över 2,0 under maxtimmarna vilket innebär att hälften av trafikefterfrågan inte kan tillgodoses och att omfattande köer bildas som i sin tur kan framtvunga temporära stängningar av tillfarter till nya Norra Länken. Även om föreslagen kapacitetshöjande åtgärd genomförs kommer avsnittet att vara kritiskt ur kapacitetssynpunkt. Kontoren anser det därför viktigt att kompletterande detaljstudier av såväl kapacitet som funktion genomförs snarast. På osäkra trafikmängder bör även känslighetsanalyser med uppräknade trafikmängder genomföras.

I de kapacitetshöjande åtgärderna föreslås trafik från Uppsalavägen mot Klarastrandsleden ledas via Norrtull. Denna trafik kommer dock att ledas utanför den planerade rondellen. Tillfarten mot Norrtull kommer, liksom idag, tidvis att

vara överbelastad. Tillgängligheten för trafik norrifrån mot Klarastrandsleden får ej bli låg. Ett minimikrav från stadens sida är att ledens kapacitet i riktning söderut verkligen kan utnyttjas. Därför bör en noggrann analys av tillfarten mot Norrtull genomföras.

Redan idag finns kapacitetsproblem vid Klarastrandsledens anslutning till Norra länken norrut. Dessa problem kommer att förvärras avsevärt vid öppnandet av Norra länken 2015. Kapacitetsproblemen i anslutningen innebär köer längs Klarastrandsleden. Den föreslagna kapacitetshöjande åtgärden i denna punkt är en ramp som innebär att trafik längs Essingeleden som skall mot nya Norra länken ej behöver väva med trafik mot Eugeniattunneln. Denna ramp är ett måste för fortsatt god framkomlighet på Klarastrandsleden samt möjligheter till en eventuell utveckling av densamma. Det är viktigt att staden i det fortsatta arbetet bevakar denna fråga.

Det är också viktigt att korsningen mellan Solnavägen och E4/E20:s ramper ges en tillräckligt kapacitetsstark utformning så att inte framkomligheten till Karolinska sjukhuset blir för låg under högttrafik.

En mycket viktig utformningsfråga vid överdäckningen är att trafiken i resp. riktning måste gå i ett rör, dvs utan mellanväggar, så att körfältsbyten inte hindras.

Det anges i förstudien att det i samråd med staden föreslagits ett omledningsvägnät via stadens gator, där även Bk 1-trafik och farligt gods ska tillåtas. Då ett viktigt motiv för Norra länken är att den ska avlasta stadens gatunät i innerstaden från just sådan trafik, ser trafikkontoret det som nödvändigt att det hålls öppet för eventuella framtida krav som kan innebära en omprövning av om t ex tung trafik och farligt gods kan tas om hand på annat sätt, kanske genom lotsning eller via någon alternativ trafikled.

Antalet kollektivtrafikresenärer till Norra Stationsområdet uppskattas, enligt SL, bli ca 45 000 per dygn. Av dessa beräknas ca 30 000 ta tunnelbana om den byggs ut. Kontoren anser att det är mycket viktigt att SL aktivt deltar i det fortsatta arbetet så att en tunnelbaneutbyggnad kan samordnas med exploateringen av området.

Förstudiens huvudrapport sammanfattar problembild, förslag till åtgärder samt vilka konsekvenser föreslagna åtgärder innebär. Under arbete med förstudien har fördjupningar gjorts i form av tekniska PM. Kontorens remissynpunkter på vardera PM redovisas i bilaga 3, Remissynpunkter på förstudien.

Tidplan och organisation

Staden har planerat att starta utbyggnaden av Norra Stationsområdet under 2010 med en första etapp vilken kan byggas parallellt med intunnlingen av E4/E20. Intunnlingen av vägområdet måste vara färdigställd, i sin helhet eller i väsentliga trafikpåverkande delar, innan nya Norra länken öppnas för trafik preliminärt 2015. Även Vägverkets kapacitetsförstärkande åtgärder måste vara klara innan nya Norra länken tas i drift. Den extra trafik som nya Norra länken medför kommer annars att medföra att byggnadsarbetena för tunnlarna blir onödigt komplicerade och kostsamma. Om vägtunnlarna ska hinna bli färdigställda innan nya Norra länken öppnas måste de påbörjas senast under mitten av år 2010. Den tidsmässigt efterföljande järnvägstunneln beräknas ta ca 2 år att genomföra och kan påbörjas omkring 2015.

Kontoren kan konstatera att tiden fram till dess att intunnlingen måste påbörjas är knapp. Det är därför av största vikt att Vägverkets arbete med förstudie och arbetsplan för intunnlingen har högsta prioritet och kan ske skyndsamt.

Vidare arbete med fördjupningar av frågeställningar i förstudien som behövs som underlag för projektering mot arbetsplan, systemhandlingar och bygghandlingar bör inledas under hösten. Staden har tagit på sig att driva dessa utredningar efter försäkran från Vägverket om engagemang och resurser i nära samverkan med staden.

Fortsatt projektering samt genomförande bör göras i Vägverkets regi kring vilket särskilt avtal bör tecknas. Projektet är begränsat till intunnling av E4/E20 med anslutningar samtidigt som de kapacitetsförstärkande åtgärderna för befintlig Norra länk, som är Vägverkets ansvarsområde, är grundläggande och styrande för utformningen av intunnlingen. Vidare måste projekteringen av arbetsplanen ske samordnat med projekteringen i övrigt för tunnlarna med anslutningar. Staden vill starkt betona det behov av samordning som krävs för projektet och anser att det samordningsansvaret åvilar Vägverket.

Ekonomi

Exploateringskontoret har i sitt inriktningsbeslut för Norra Stationsområdet, som beslutades av nämnden 2007-04-19 redovisat de ekonomiska förutsättningarna för stadsutveckling vid Norra Stationsområdet. Kontoret kan konstatera att stadsutvecklingen innebär betydande investeringar i infrastruktur tidigt i processen medan intäkterna kommer under hand som området bebyggs. En förskjutning av tidplanen för projektet innebär merkostnader för projektet som helhet eftersom framfört allt intäkterna kommer senare än beräknat. Kontoret vill därför betona vikten av att tidplanen hålls.



Staden ifrågasätter att de kostnader för kapacitetsförstärkande åtgärder som anges vara direkt hänförliga till intunnlingen uppgår till 400 mkr.

Kontorens förslag / Remissmaterialet

Exploateringskontoret respektive Trafikkontoret förslår att Exploateringsnämnden respektive Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att som svar på remissen överlämna och åberopa kontorens gemensamma tjänsteutlåtande.

Slut