

Utlåtande 2007: RII (Dnr 314-4933/2006)

Norra Länken, Ny trafikplats vid Hjorthagen

Genomförandebeslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Genomförande av ny trafikplats vid Hjorthagen, inom en investeringsram om 430 mnkr, godkänns under förutsättning av fastställd detaljplan.
2. Genomförande av en extra påfart väster ut från angränsande hamnområde till Norra Länken/Lidingövägen, inom en investeringsram om 95 mnkr, godkänns.
3. Tilläggsavtal nr 2 till genomförandeavtal för Norra Länken mellan Stockholms stad och Vägverket, om ny trafikplats vid Hjorthagen, godkänns, *bilaga 2*.
4. Investeringsutgifter för år 2007 får rymmas inom trafik- och renhållningsnämndens investeringsplan för 2007.
5. Investeringsutgifter för efterföljande år får beaktas vid upprättande av kommande investeringsplaner.
6. Drift-, underhålls- och kapitalkostnader för trafik- och renhållningsnämnden får beaktas i budgetarbetet för kommande år.
7. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Föredragande borgarrådet Mikael Söderlund anför följande.

Ärendet

Trafiknämnden har den 12 december 2006 för sin del godkänt genomförande av ny trafikplats vid Hjorthagen om 430 mnkr och en extra påfart västerut från hamnområdet om 95 mnkr. Trafiknämnden har samtidigt för sin del godkänt ett tilläggsavtal till genomförandeavtal om Norra Länken. Besluten gäller under förutsättning av kommunfullmäktiges godkännande. Marknämnden har

den 14 december 2006 godkänt anpassning av trafikplatsen för två undergående järnvägsspår om 15 mnkr.

Den nya trafikplatsen vid Hjorthagen kopplar ihop Norra Länken med hamnområdet, Hjorthagen och Lidingövägen/Tegeluddsvägen. Detta har setts som en förutsättning för att möjliggöra den ovan nämnda utvecklingen av Värtans hamnområde och stadsutvecklingsområdet Hjorthagen-Värtahamnen-Frihamnen-Loudden i sin helhet. Trafikplatsen kommer också att avlasta lokalgatunätet från tung genomfartstrafik från Norra Länken.

Planeringen och byggandet av den extra påfarten föreslås delas in i två etapper, där den första omfattar den del som ligger direkt under Lidingövägen och ansluter till Norra Länken i nedre planet av trafikplatsen. Denna del utgörs av försvarsarbeten och måste byggas klart samtidigt som övriga arbeten med trafikplatsen utförs. Etapp 2 utgörs av den anslutande delen inom hamnområdet och denna föreslås planeras och byggas först i samband med exploateringen.

Utgifterna för byggandet av den andra etappen av den extra påfarten har uppskattats till ca 95 mnkr. Diskussioner förs med Fortum och Stockholms Hamn om bidrag till finansiering av utgifterna eftersom dessa till stor del är föranledda av kravet på planskild korsning mellan järnväg och gata, orsakad av ökad tågtrafik till biokraftvärmeverket och hamnen samt ökad fordonstrafik.

Utan en extra påfart skulle exploateringsplanerna i stadsutvecklingsområdet behöva begränsas. Detta för att begränsa den allmänna trafikökningen i området, men också för att undvika en alltför stor ökning av mängden tung trafik i det blivande lokala vägnätet, vilket riskerar påverka utbyggnadsmöjligheterna, t.ex. kring Ropstens trafikplats. Med påfarten bedöms trafiken fungera i området under överskådlig tid.

I tilläggsavtalet beaktas de ändringar som behöver göras i genomförandeavtalet för Norra Länken med anledning av ny utformning av detaljplanen, till följd av den nya trafikplatsen i Hjorthagen inklusive extra påfart från hamnområdet och anpassning av Norra Länken för två järnvägsspår. Byggandet av den nya trafiklösningen bekostas av staden till 45 %. Därutöver ska staden erlagga ersättning för andel i projektering och projektledning.

I ärendet redovisas projektets tidplan och detaljplaneläge, omvärldspåverkan, risk- och osäkerhetsfaktorer samt tilläggsavtal med Vägverket. I det ekonomiska avsnittet beskrivs budgetkonsekvenser, inkl drift-, underhålls- och kapitalkostnader. Inför ärendets behandling i kommunfullmäktige har aviserats en nuvärdesberäkning som visar marginalnyttan med den extra påfarten och anpassningen för två spår.

Beredning

Ärendet har beretts av trafik- resp. marknämnd samt remitterats till stadsledningskontoret för synpunkter.

Mina synpunkter

Norra Länken är en viktig del i förverkligandet av ringen runt Stockholm. Om inte Stockholm ska drabbas av akut trafikinfarkt är det avgörande att ringen kommer till stånd och att Norra Länken byggs och ges en bra utformning.

Ärendet behandlar trafikplatsen vid Hjorthagen som kräver kompletteringar och extra påfarter på grund av den planerade utbyggnaden av hamnområdet och exploateringarna kring Värtan och Norra Djurgården. Den nya trafikplatsen kommer att ge bättre exploateringsmöjligheter i stadsutvecklingsområdet och det är därför relevant att projektet genomförs och till del bekostas av staden.

Trafikkontoret har arbetat fram ett avtal som ger Stockholm bra balans i förhållandet till Vägverket, projektet kommer att genomföras av Vägverket, men staden har en aktiv roll i projektet genom programstyrning och uppföljning. Trafikplatsen kommer om något decennium att ligga mitt i en innerstadsmiljö, vilket ställer stora krav på gestaltning och arkitektur. Stadens förväntningar på en trafikplats utformad för en stadsmiljö måste vara vägledande vid den fortsatta planeringen och projekteringen.

Bilagor

1. Reservationer
2. Tilläggsavtal nr 2

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Yvonne Ruwaida* (mp) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. avslå förslaget till ny trafikplats vid Hjorthagen samt extra påfart till Norra Länken
2. därutöver anför följande:

Miljöpartiet motsätter sig byggandet av Norra länken med anledning av de kraftiga trafikökningar vägen beräknas leda till samt de mycket höga kostnaderna, vi motsätter oss därför även byggandet av en ny trafikplats och extra påfart. Biltrafikens intrång i nationalstadsparken skapar enorma barriärer för både gång- och cykeltrafikanter. Vi

anser att det är Vägverkets skyldighet att ta fram ett så kallat kombinationsalternativ med trängselavgifter och kraftigt utbyggd kollektivtrafik för förbindelserna till och från den planerade bebyggelsen i Värtan.

Utöver de nästan två miljarder kronor delfinansieringen av projektet kostar Stockholms skattebetalare tillkommer nu ytterligare en halv miljard kronor. Stockholms skattebetalare står också för en fjärdedel av driftskostnaderna för denna väg, som till mycket stor del kommer att användas, men till ingen del betalas, av boende inom Lidingö kommun.

Om beslut tas om en ny trafikplats vid Hjorthagen behöver nuvarande förslag kompletteras med konsekvensanalyser för oskyddade trafikanter, med allt fler boende i området och viktiga regionala cykelstråk behöver dessa belysas bättre. Vi stöder att trafikplatsen anpassas för två undergående järnvägsspår.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet *Roger Mogert* (s) enligt följande.

Det är glädjande att Norra länken kommer allt närmare ett slutligt genomförande. Efter fyra år i malpåse under den förra borgerliga majoriteten kunde projektet äntligen komma vidare under föregående mandatperiod.

Tyvärr uppvisar borgerligheten denna mandatperiod samma handfallenhet när det gäller viktiga utvecklingsfrågor för stockholmsregionen. Citybanan ligger i malpåse och man har genom dekret från Rosenbad, presenterade i dagspressen, deklarerat att man överger tidigare breda överenskommelser om infrastrukturen i regionen.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Genomförande av ny trafikplats vid Hjorthagen, inom en investeringsram om 430 mnkr, godkänns under förutsättning av fastställd detaljplan.
2. Genomförande av en extra påfart väster ut från angränsande hamnområde till Norra Länken/Lidingövägen, inom en investeringsram om 95 mnkr, godkänns.
3. Tilläggsavtal nr 2 till genomförandeavtal för Norra Länken mellan Stockholms stad och Vägverket, om ny trafikplats vid Hjorthagen, godkänns, *bilaga 2*.
4. Investeringsutgifter för år 2007 får rymmas inom trafik- och renhållningsnämndens investeringsplan för 2007.
5. Investeringsutgifter för efterföljande år får beaktas vid upprättande av kommande investeringsplaner.

6. Drift-, underhålls- och kapitalkostnader för trafik- och renhållningsnämnden får beaktas i budgetarbetet för kommande år.
7. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Stockholm den

På kommunstyrelsens vägnar:
KRISTINA AXÉN OLIN

Mikael Söderlund

Anette Otteborn

ÄRENDET

En ny trafikplats vid Hjorthagen, som kopplar ihop Norra Länken med hamnområdet, Hjorthagen och Lidingövägen/Tegeluddsvägen, har setts som en förutsättning för att möjliggöra utvecklingen av Värtans hamnområde och stadsutvecklingsområdet Hjorthagen-Värtahamnen-Frihamnen-Loudden. En ny detaljplan och ett tilläggsavtal till genomförandeavtal om Norra Länken har upprättats, där trafikplatsen kompletteras med en extra påfart västerut från hamnområdet och en anpassning av trafikplatsen för två undergående järnvägsspår.

Trafiknämnden har den 12 december 2006 för sin del godkänt genomförande av ny trafikplats vid Hjorthagen om 430 mnkr och en extra påfart västerut från hamnområdet om 95 mnkr. Trafiknämnden har samtidigt för sin del godkänt ett tilläggsavtal till genomförandeavtal om Norra Länken. Besluten gäller under förutsättning av kommunfullmäktiges godkännande. Marknämnden har den 14 december 2006 godkänt anpassning av trafikplatsen för två undergående järnvägsspår om 15 mnkr.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 12 december 2006 att godkänna genomförande av trafikplats vid Hjorthagen om 430 mnkr och en extra påfart västerut från hamnområdet om 95 mnkr. Trafiknämnden har samtidigt för sin del godkänt ett tilläggsavtal till genomförandeavtal om Norra Länken.

Reservation anfördes av tjänstgörande ersättaren Hampus Rubaszkin (mp), *bilaga 1*.

Marknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 14 december 2006 att godkänna anpassning av trafikplatsen för två undergående järnvägsspår om 15 mnkr.

Reservation anfördes av ledamoten Åsa Romson (mp), *bilaga 1*.

Trafikkontorets och markkontorets gemensamma tjänsteutlåtande har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

Inom stadsutvecklingsområdet Hjorthagen-Värtanhamnen- Frihamnen- Loudden förväntas en ökning av trafiken, bl a på grund av kommande exploateringar och utbyggnaden av hamnområdet. En ny detaljplan för en ny trafikplats vid Hjorthagen har upprättats. Förslaget behöver dock kompletteras med en extra påfart från hamnen till Norra länken för att klara den förväntade trafikökningen. En del av den extra påfarten (etapp 1) måste byggas samtidigt med den nya trafikplatsen. Den nya trafikplatsen behöver även anpassas till önskemålet om ett extra järnvägsspår till Fortums anläggningar i Energihamnen. Mot bakgrund av detta föreslår trafikkontoret och markkontoret att berörda nämnder hemställer att kommunfullmäktige fattar genomförandebeslut för den nya trafikplatsen samt godkänner tilläggsavtal för Norra länken

Bakgrund / tidigare beslut

Under 2001 genomfördes samråd om program för planering av området Hjorthagen-Värtanhamnen-Frihamnen-Loudden. Programmet visade hur området, förutom energi- och hamnanläggningar, skulle kunna inrymma ca 10 000 nya bostäder samt arbetsplatser för 30 000 personer med en utbyggnadstid över 20 år. I programförslaget redovisades även övergripande för vilka förbättringar av områdets trafiksystem som skulle behövas.



Illustration över stadsutvecklingsområdet, samt det aktuella området för Ny trafikplats vid Hjorthagen.

Kommunfullmäktige godkände 2002-09-02 en finansieringsöverenskommelse mellan staden och Vägverket för genomförandet av Norra länken. Överenskommelsen innebär att staden står för 25 % och Vägverket för 75 % av utgifterna för då definierat projekt.

Staden skall dock svara för hela utgiften för den trafikplats som erfordras för att erhålla en direkt anslutning mellan Värtahamnen och Norra länken/Lidingövägen, i detta tjänsteutlåtande benämnt Ny trafikplats vid Hjorthagen.

Utformning av Ny trafikplats vid Hjorthagen

Gatu- och fastighetsnämnden fattade inriktningsbeslut för Hamnavfarten 2003-12-09. I det beslutet ingick ett uppdrag att se över trafiklösningen för att kunna svara mot ett avsevärt större förväntat trafikkapacitetsbehov. Det ökade behovet härrör huvudsakligen från det ökade trafikbehovet till följd av stadens exploateringsplaner i Hjorthagen, Värtan och Frihamnen samt en utbyggnad av Hamnen. En sådan bearbetning av trafikförslaget har genomförts med ett samtidigt framtagande av en detaljplan.

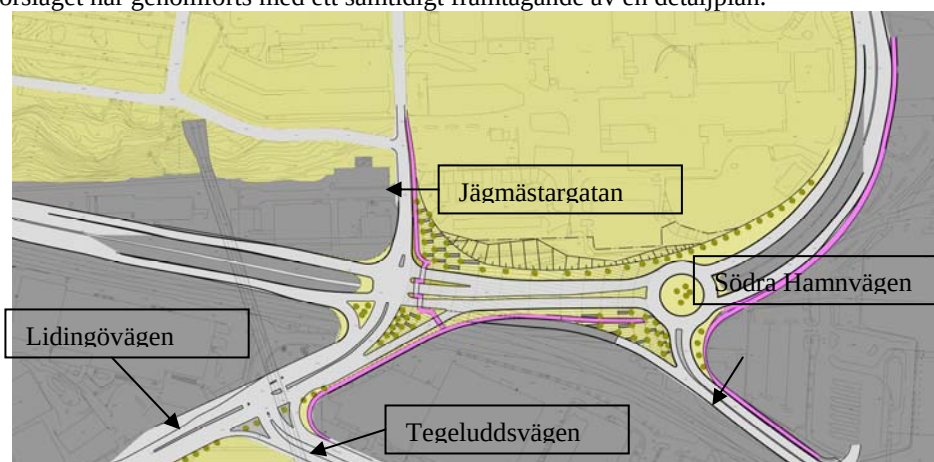


Bild. Ny trafikplats vid Hjorthagen utan extra påfart från hamnen

Bilden ovan visar den nu planerade utformningen av Ny trafikplats vid Hjorthagen. Trafikplatsen är i två plan. Det övre består dels av en signalreglerad korsning vid Jägmästargatan i väster och en rondell vid avfarten till hamnområdet i öster. Norra länken fortsätter som trafikled i markplanet under denna nya trafikplats och ansluter i norr till den befintliga Lidingövägen.

Kommunfullmäktige godkände 2005-03-21 att investeringsmedel om 10,6 mnkr, av begärda 25 mnkr, får användas för att påbörja projektering av Ny trafikplats vid Hjorthagen. Förprojektering utfördes under 2005.

2006-01-24/ 2006-01-26 fattade trafikinämnden respektive marknämnden delgenomförandebeslut för Ny trafikplats vid Hjorthagen, då kallad Hamnavfarten, och trafikinämnden godkände att investeringsmedel om 35 mnkr avsätts inom trafikinämndens budget för projektering och förberedande arbeten.

Extra påfart från hamnen

Under arbetet med detaljplanen har bl. a. Stockholms Hamn och Fortum uttryckt önskemål om en bättre trafiklösning. Även den planerade bebyggelsen i kvarteret Valparaiso med ny färjeterminal har aktualiserat frågan. För att förbättra trafiksituationen har därför trafikkontoret och markkontoret i samråd med Vägverket studerat en lösning som innebär att en extra påfart byggs från hamnområdet till Norra Länken tillsammans med den ny trafikplatsen vid Hjorthagen.

Värtapiren med omnejd

Kommunfullmäktige har 2006-06-12 fattat beslut avseende ärendet "Att hamna rätt"

förslag till hamnstrategi för Stockholm. Det konstateras bland annat att färje- och kryssningstrafiken som ökar i omfattning idag ger stora intäkter till staden. I ärendet föreslås utbyggd färje- och kryssningstrafik till Värtahamnen och Frihamnen såväl som till Masthamnen.

Marknämnden har 2006-11-16 markanvisat mark för kommersiellt ändamål invid blivande Värtaterminalen (kv Valparaiso) till NCC Property Development. Syftet är att NCC gemensamt med staden och hamnbolaget skall tillskapa en exploatering kombinerad med en ny hamnterminal samordnat med stadens hamnstrategi.

Analys och konsekvenser

Utvecklingen av kv Valparaiso och Energihamnen

Kv Valparaiso och Värtapiren

I programmet för planeringen av området Hjorthagen – Värtahamnen – Frihamnen – Loudden föreslås ny bebyggelse väster om Värtabassängen och inom kvarteret Valparaiso. Området har markanvisats till NCC och möjlig exploatering bedöms ligga i storleksordningen 60 000 – 80 000 m² kommersiell yta. Samtidigt planerar Stockholms Hamnar att fylla ut Värtabassängens inre delar samt bygga ut Värtapiren för att bl.a. tillskapa fler kajplatser, ny passagerarterminal och större rangerings- och uppställningsytor. En utfyllnad (framförallt genom överskottsmassor från byggandet av Norra länken) enligt hamnens "Vision 2015" tillskapar ca 100 000 m² ny markyta. I en första etapp bedöms ca 85 000 m² tillskapas. En full exploatering av kvarteret Valparaiso för kontor och handel är beroende av att Värtapiren fylls ut. En utfyllnad möjliggör att den hamnverksamhet som idag bedrivs inom kvarteret Valparaiso kan omlokaliseras till de nya ytor som skapas på Värtapiren. Ambitionen är att integrera en modern hamnverksamhet med ett attraktivt handels- och arbetsplatsområde som i sin tur blir ett bra komplement till befintliga och planerade bostadsområden. Den bidrar också till att ge ett positivt första intryck för de besökare som anländer till Stockholm med båt.

Energihamnen

(området begränsas av Lidingövägen- Lidingöbron- Siljaterminalen)

Kommunfullmäktige godkände den 17 juni 2004 ett avtal mellan staden genom gatu- och fastighetsnämnden, AB Fortum Värme samägt med Stockholms stad, Fortum Distribution AB och Stockholms Hamn AB om Fortums verksamhet i Hjorthagen. Avsikten med avtalet var att avveckla befintlig stadsgashantering för att kunna exploatera området längs Husarviken för bostadsändamål m m. Tanken var att en ny LNG-anläggning (flytande naturgas) skulle uppföras inom den s k Energihamnen. Enligt avtalet är Fortums verksamhet inom den s k Energihamnen en viktig förutsättning för Fortums nuvarande och fortsatta verksamhet inom Värtanområdet. Ytterligare område inom Energihamnen behöver på lång sikt disponeras av Fortum. Staden, Hamnen och Fortum skall gemensamt studera Energihamnens framtida utbredning och funktion.

En alternativ förläggning av LNG-anläggningen till Norvik i Nynäshamn prövas för närvarande.

Fortum har planer på att bygga ett kraftvärmeverk eldat med flis inom sin fastighet Nimrod 7 i anslutning till befintliga anläggningar. Fortum behöver härvid ha rådighet över mark inom Energihamnen för mottagning av biobränslet med båt. Fortum önskar även kunna frakta flis med järnväg till mottagningsanläggningen. Härvid har Fortum framfört önskemål om tillkomsten av ett extra järnvägsspår till det idag existerande.

Det extra järnvägsspåret innebär merkostnader för projekt Norra länken om ca 15 mnkr. Vägverket behöver besked snarast om projekteringen för den nya trafikplatsen

vid Hjorthagen skall anpassas härför. Under byggandet av Norra länken kommer dock endast det befintliga spåret till Hamnen/Fortum att finnas. Det extra järnvägsspåret byggs ut härafter under förutsättning att den ökade järnvägstrafiken på Värtabanan inte får orimliga konsekvenser på andra ställen längs banan (exempelvis Norra Stationsområdet). Markkontoret har påbörjat diskussioner med Fortum om finansieringen av det extra spåret. Även andra eventuella framtida nyttjare av järnvägsspår inom Energihamnen bör kunna vara med och bära delar av denna kostnad. Eftersom besked till Vägverket behöver lämnas snarast om den nya trafikplatsen vid Hjorthagen skall anpassas till ett eller två spår föreslår markkontoret att marknämnden ställer erforderliga medel till markkontorets förfogande för att möjliggöra ett extra järnvägsspår.

Förväntad trafikutveckling och beskrivning av tillkommande påfart.

Den nya trafikplatsen vid Hjorthagen kopplar ihop Norra länken med hamnområdet, Hjorthagen och Lidingövägen/Tegeluddsvägen. Detta har setts som en förutsättning för att möjliggöra den ovan nämnda utvecklingen av Värtans hamnområde och stadsutvecklingsområdet Hjorthagen- Värtanhamnen-Frihamnen-Loudden i sin helhet. Trafikplatsen kommer också avlasta lokalgatunätet från tung genomfartstrafik från Norra länken.

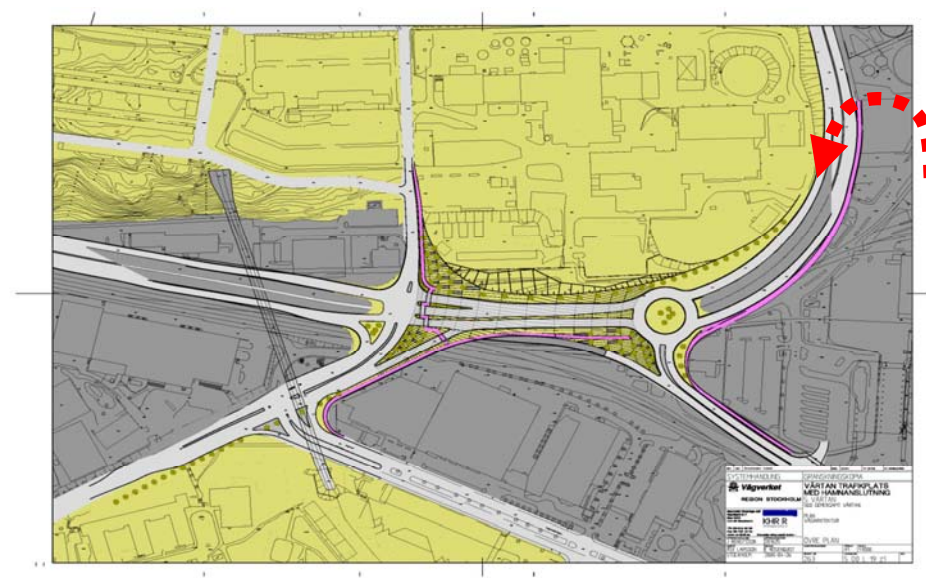


Bild. Förväntad trafik år 2015 med extra påfart från hamnen.

Under den fortsatta fördjupningen av förprojekteringen och i inkomna yttranden från Stockholms Hamn och Fortum, i samband med remissyttrandena på detaljplaneförslaget, så har det framkommit att de förväntade trafikmängderna till och från kv Valparaiso/ Värtapiren har höjts kraftigt. Från tidigare ca 2.000 fordonsrörelser/dygn till 10.000

fordonsrörelser/dygn. Den nya trafikplatsen vid Hjorthagen har också dimensionerats utifrån en medelhög exploatering inom övriga delar av området Värtan- Frihamnen-Loudden. Utifrån detta har markkontoret och trafikkontoret i samråd med Vägverket Region Stockholm (VST) sett över den planerade trafikplatsens kapacitet. Det har då framkommit att den i systemhandlingsskedet framtagna förslaget ej klarar av att ta om hand denna utökade trafik.

Kompletterande direktpåfart

Med anledning av ovan beskrivna trafikkonsekvenser har kontoren tillsammans med VST under sommar och höst 2006 arbetat med att, inom ramen för framtaget detaljplaneförslag, finna lösningar som möjliggör att trafikplatsen klarar detta utökade behov. Den lösning som kontoren och VST funnit möjlig är att komplettera den tidigare planerade trafikplatsen med en extra västgående påfart till Norra Länken från hamnområdet. Denna skall betjäna tung trafik från Energihamnen och Siljaterminalen samt även trafik från den planerade kontors- och handelverksamheten i kv Valparaiso. En påfart kan också ge möjlighet att fungera som extra avlastning för trafik som kommer söderifrån på Södra Hamnvägen med Norra länken som målpunkt. De möjligheter som funnits att i detta sena läge hitta alternativa utformningar för att klara en extra påfart har varit starkt begränsade. En lösning får inte hindra pågående planarbete för trafikplatsen som måste hålla sig inom Norra länken-projektets tidsramar.

Planeringen och byggandet av denna tillkommande påfart föreslås delas in i två etapper, där den första omfattar den del som ligger direkt under Lidingövägen och ansluter till Norra Länken i nedre planet av Trafikplatsen. Denna del utgörs alltså av försvarsarbeten och måste byggas klart samtidigt som övriga arbeten med Trafikplatsen utförs. Etapp 2 utgörs av den anslutande delen inom hamnområdet och denna föreslås planeras och byggas först i samband med exploateringen. En provisorisk del av etapp 2 mellan etapp 1 och Norra Hamnvägen bör dock iordningställas så snart som möjligt.

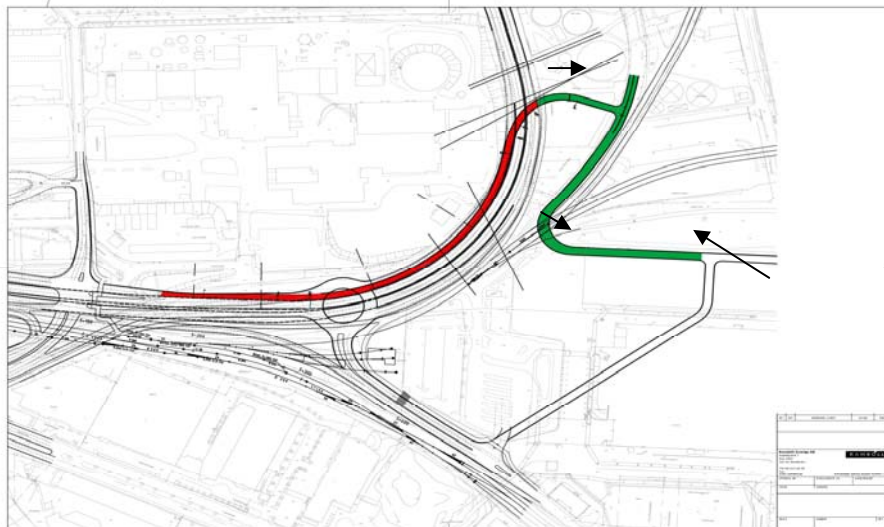


Bild: Ny trafikplats vid Hjorthagen med föreslagen extra påfart från hamnen uppdelad i etapp 1 och 2. Sträckningen av etapp 2 skall endast ses som en illustration.

Den första etappen (under Lidingövägen) av direktpåfarten föreslås planeras och

byggas inom Vägverkets och stadens gemensamma projekt, Ny trafikplats vid Hjorthagen. Den utformas som en enfilig påfart som går i tunnel under Lidingövägen, öster om trafikplatsen, för att ansluta till trafikplatsens nedre plan, på sträckan mellan rondell och signalreglerad korsning. Denna delsträcka bedöms preliminärt få en hastighet på 30 km/h och en stigning på c:a 4 %. En nedfart från hamnplanet kan komma att kräva en lutning på upp till 7 % beroende på hur utformningen i etapp 2 görs. Trafikkontoret och Vägverket gör bedömningen att standarden ur trafikhänseende får ses som acceptabel. Målsättningen är dock att genom ytterligare bearbetningar ge påfarten en bättre standard med bl.a. minskade lutningar. Avsikten är att påfarten skall utformas så att den ansluter med sina tekniska system till övriga Norra länken. Kostnaden för nu aktuella delsträckan under Lidingövägen har bedömts till ca 95 mnkr med löpande prisnivå.

Utformningen av etapp 2, påfarten inom hamnområdet, kommer att studeras närmare i det kommande planarbetet i samband med planeringen av Valparaiso och hamnutfyllnaden. Utformningen av direktpåfarten inom hamnområdet har ej kunnat detaljstuderas eftersom planeringen för kv Valparaiso ej startat. Under våren 2007 avser dock stadsbyggnadskontoret och markkontoret inleda detta i samband med att framtagandet av ny detaljplan påbörjas eftersom kv Valparaiso nu har markanvisats till NCC. Hur utformningen görs påverkar naturligtvis hur mycket trafik som kommer att välja denna extra påfart. En planskildhet gentemot järnvägsspåren till Energihamnen, och utformningen av väganslutning mot Södra Hamnvägen är viktiga parametrar i detta arbete. Denna etapp har kostnadsmässigt bedömts uppgå till samma storleksordning som etapp 1.

Vid byggandet av den extra påfarten kommer Bohmans Fastighets AB (Fanérkompaniet) inom fastigheten Port Said 1 att beröras. Enligt gällande arrendeavtal arrenderar bolaget mark invid den första etappen t o m den 31 december 2010. Avtalet löper härför på ett år i sänder om det inte sägs upp. Markkontoret har informerat arrendatorn om att arrendeområdet på lång sikt torde komma att behövas för byggandet av den andra etappen av påfarten och Fortums framtida expansion i området. Hur mycket av arrendeområdet som behöver tas i anspråk för byggandet av den första etappen är beroende av hur Vägverket avser bygga den. Troligen skulle den del av området som innehåller uthyringskontor kunna ligga kvar utan att beröras av påfarten.

Som anges ovan har kostnaden för byggandet av den första etappen av den extra påfarten uppskattats till ca 95 mnkr och den andra etappen till lika mycket. Markkontoret för diskussioner med Fortum och Stockholms Hamn om bidrag till finansiering av kostnaderna eftersom dessa till stor del är föranledda av kravet på planskild korsning mellan järnväg och gata, orsakad av ökad tågtrafik till biokraftvärmeverket och hamnen samt ökad fordonstrafik.

Situation utan extra påfart

Om planeringen av Ny trafikplats vid Hjorthagen fortgår och byggs utan extra påfart från hamnen så har gjorda trafikanalyser visat på två tillfällen under dagen då trafiksystemet överbelastas med långa köer som följd.

Under morgonrusningen skulle den omfattande tunga trafiken från färjeterminalen blockera den västgående fordonsströmmen på det övre planet av trafikplatsen, med resultat att köer byggs upp på uppfartsrampen med trafik från Lidingöbron. Under eftermiddagen klarar ej påfartsrampen västerut, från trafikplatsen ned till Norra länken att rymma all inkommande trafik, med långa köer i tillfarterna till det övre planet som följd.

För att, utan en extra påfart, minska risken för ovan beskrivna problem så skulle ex-

planeringsplanerna i stadsutvecklingsområdet behöva begränsas. Detta dels för att begränsa den allmänna trafikökningen i området, men också för att undvika en alltför stor ökning av mängden tung trafik i det blivande lokala vägnätet, vilket riskerar påverka utbyggnadsmöjligheterna, tex kring Ropstens trafikplats. Med påfarten bedöms trafiken fungera i området under överskådlig tid.

Omvärldspåverkan

Buller

De stora källorna till buller i området kring trafikplatsen är idag trafiken längs Lidingövägen och Tegelluddsvägen samt tunnelbanan. Naturvårdsverkets bullernivåer överskrids idag i delar av området.

Skillnaderna mellan ett nollalternativ (förväntad trafiktillväxt utan förändrad gatustruktur) och situationen med den nya trafikplatsen bedöms som obetydliga för miljöerna längs Tegelluddsvägen och Lidingövägen.

I området kring bostäderna norr om Norra länken, i Hjorthagen kommer situationen försämrats. Med bullersänkande åtgärder utmed Norra länken samt fasadåtgärder på husen beräknas bullernivåerna kunna innehållas.

Fasadåtgärder kan också bli aktuella på en del kontorsfastigheter i närheten av trafikplatsen.

Luft

I dagsläget ligger koldioxidnivån utmed Lidingövägen under gällande miljökvalitetsnorm. Även efter byggandet av Norra länken beräknas koldioxidhalten att klara miljökvalitetsnormen i direkt anslutning till trafikplatsen. Utmed Lidingövägens västra delar samt Valhallavägen beräknas halterna minska.

Idag överskrids miljökvalitetsnormen för partikelhalter längs Lidingövägens mer centrala delar för att sjunka längre österut. I omedelbar närhet av trafikplatsen beräknas partikelhalterna överskridas. I miljöer där människor stadigvarande vistas beräknas dock inte miljökvalitetsnormen överskridas.

Åtgärder:

-Att i projekteringsarbetet ta fram en lösning för ett väl ventilerat undre plan och att tillse att det övriga gaturummet även fortsättningsvis fortsätter att vara det.

-En halvering av dubbdäcksanvändningen skulle medföra att halterna skulle sjunka med 20-30 % och att normerna därmed skulle klaras.

Vatten

Vägdagvattnet från den nya trafikplatsen planeras renas med hjälp av två sedimenteringsmagasin. Idag leds vägdagvattnet från området till det kombinerade avloppssystemet alternativt direkt ut i Lilla Värtan.

Tillgänglighet

För oskyddade trafikanter innebär lösningen att det utmed Lidingövägen blir möjligt att passera förbi de båda trafikplatserna i övre planet utan att korsa körbanor. För anslutning till Jägmästargatan i Hjorthagen har man att passera bilströmmarna i Lidingövägen via signalreglerade övergångsställen och cykelpassager. Gångpassagera skall byggas handikappanpassade.

Framkomlighet under byggtiden

Under byggandet av trafikplatsen planeras dagens antal körfält kunna bibehållas förutom vid de tillfällen då större trafikomläggningar skall utföras. Körfälten kommer då att behöva smaltas av med sänkt hastighet som följd.

Avtal med Vägverket

I enlighet med genomförandeavtalet för Norra länken mellan Vägverket Region Stockholm (VST) och staden har trafikkontoret tillsammans med VST tagit fram ett förslag på tilläggsavtal för Ny Trafikplats vid Hjorthagen, i avtalet kallad Trafikplats Värtan. Detta avtalsförslag är ett tilläggsavtal till det gällande genomförandeavtalet för Norra länken som ingåtts mellan Stockholms Stad och VST. I avtalsförslaget behandlas hela trafikplatsen som en enhet där kostnaderna för VSTs undre delar och för stadens överliggande delar har värderats. Fördelningen av kostnaderna sker enligt en schablon där staden står för 45 % av kostnaderna och Norra länken-projektet för 55 %¹. Utöver detta ersätts VST med ett administrativt påslag om 11% på stadens delar, för deras ledning av projektet. Detta avtalsförslag omfattar trafikplatsen utan en extra påfart från hamnen. I avtalsförslaget förbinder sig VST att utföra etapp 1 av den extra påfarten från hamnen om staden beslutar därom. Trafikkontoret avser att under våren 2007, när noggrannare kostnadsbedömningar föreligger, beställa etapp 1 av den extra påfarten från hamnen.

Detaljplaneläget

Den nu planerade utformningen av Ny trafikplats vid Horthagen ryms inte inom gällande detaljplan. Därför påbörjades en detaljplaneutredning för den nya utformningen under våren 2004 efter GFN:s respektive SBN:s beslut därom.

Följande tidplan bör kunna antas för den fortsatta planeringsprocessen under förutsättning att inte några ytterligare förändringar än vad som redovisats ovan framkommer. Kontoret har inte beaktat förskjutning av tidplanen vid ett eventuellt överklagande.

Redovisning i stadsbyggnadsnämnden: 4 kv 2006

Utställning: 1 kv 2007

Godkännande av stadsbyggnadsnämnden: 2 kv 2007

Antagande av kommunfullmäktige: 2 kv 2007

Laga kraft: 3 kv 2007

Etapp 1 av den extra påfarten från hamnen bedöms av stadsbyggnadskontoret ligga inom antingen den föreslagna detaljplanen för Ny trafikplats vid Hjorthagen eller inom redan gällande detaljplan. Detta medför att detaljplanearbetet med Ny trafikplats vid Hjorthagen bedömts kunna fortgå.

För etapp 2 kommer ny detaljplan att krävas. Arbetet med detta avser stadsbyggnadskontoret och markkontoret inleda under våren 2007.

Ansökan om vattenverksamhet

Norra länkens miljödom för vattenverksamhet sträcker sig från tunnelbanebron invid Kungliga tennishallen och västerut. Den nya trafikplatsen vid Hjorthagen har i sin utformning utan extra påfart från hamnen ej bedömts kräva en ansökan om vattenverksamhet.

Tidigare beskriven tillkommande påfart från hamnen planeras gå i tunnel vilken till delar kommer att ligga under grundvattennivån.

Ur planhänseende har stadsbyggnadskontoret bedömt att den föreslagna detaljplanen, inkl etapp 1 av extra påfart från hamnen, inte innebär någon betydande miljöpåverkan bl.a. mot bakgrund att föreslagen detaljplan inte innebär några principiella förändringar relativt nu gällande detaljplan. Staden har samrått med Länsstyrelsen som delar stadens

¹ Utgifterna för Norra länken-projektet skall fördelas mellan staden och Vägverket med 25 % respektive 75 %

bedömning.

Trafikkontorets utgångspunkt är att den vattenverksamhet, som orsakas av byggandet av den extra påfarten kan bedömas som icke betydande. En frivillig ansökan för tillstånd att bedriva vattenverksamhet avser trafikkontoret dock göra för att inte i ett senare skede tvingas göra en sådan. Handläggningen av en ansökan bedöms till ca 1,5 år.

Tider för genomförande

Under 2007 avses detaljprojekteringen för Ny trafikplats vid Hjorthagen färdigställas och entreprenadupphandlingen att inledas. Genomförandet planeras starta under hösten 2008 för att sedan färdigställas under 2014.

Byggandet av Ny trafikplats vid Hjorthagen förlängs med ett år om den extra påfarten till hamnen skall inrymmas. Vägverket anser sig dock kunna arbeta parallellt med installation och driftsättning och därmed kunna ha trafikplatsen klar till ett planerat öppnande under sista halvåret 2014. Ny trafikplats vid Hjorthagen hamnar dock i och med detta på den s.k. kritiska linjen för genomförandet av hela Norra länken vilket medför att känsligheten för tidsstörningar i entreprenaden ökar.

Ekonomi

Utgifterna är baserade på ett översiktligt kalkylunderlag. Detaljprojekteringen har just inletts. Utgifterna är redovisade i 2006 års prisnivå.

Det aktuella genomförandebeslutet omfattar följande delar.

Kalkyl

Kalkyldel	Utgift (mnkr)
<u>Trafiknämnden</u> Ny trafikplats vid Hjorthagen	395
Extra påfart från hamnen, etapp 1	90
<u>Marknämnden</u> Anpassning av Ny trafikplats vid Hjorthagen för två undergående järnvägsspår	15
Summa	500

Etapp 2 av den extra påfarten kommer att behandlas inom exploateringen av Valparaiso och Värtapiren. Utgifterna för denna etapp beräknas uppgå till samma storleksordning som ovan redovisade etapp 1, d v s 90 mnkr.

Utgifterna för den extra påfarten från hamnen kan motiveras av att den utgör en förutsättning för utbyggnaden av hela stadsutvecklingsområdet Hjorthagen-Värtan-Frihamnen-Loudden inklusive hamnutbyggnaden.

Markkontoret avser ta upp diskussioner med Fortum om delfinansiering av extra påfart samt finansiering av anpassningsåtgärder i trafikplatsen för det extra spåret. Även andra eventuella framtida nyttjare av järnvägsspår inom Energihamnen bör kunna delta i finansieringen. Staden kan inte koppla kostnaderna till ett enskilt projekt utan det härrör till Fortums biokraftvärmeverk alternativt till stadens energiförsörjning.

Budgetkonsekvenser

Inför ärendets behandling i kommunfullmäktige kommer det att göras en nuvärdesberäkning som visar marginalnyttan med den extra påfarten och anpassningen för två spår. Investeringsutgifterna för genomförandet beräknas till ca 540 mnkr i löpande priser. Utfallet per år beräknas och fördelas mellan nämnderna enligt följande:

Utgift (mnkr)	Framtom 2006	2007	2008	2009	2010	2011 och senare	Totalt
<u>Trafiknämnden</u> Ny trafikplats vid Hjorthagen	-20	-20	-35	-40	-65	-250	-430
Extra påfart från hamnen, etapp 1			-30	-35	-25	-5	-95
<u>Marknämnden</u> Anpassning av Ny trafikplats vid Hjorthagen för två undergående järnvägsspår					-15		-15
Summa	-20	-20	-65	-75	-105	-255	-540

Redovisade utgifter inryms i trafikkontorets förslag till verksamhetsplan för 2007 inkluderande effekter fram till 2010 för åren 2007-2009. Medelsbehovet för åren därefter kommer att redovisas i trafikkontorets och markkontorets förslag till budget för 2008-2010.

Drift- och kapitalkostnader:

Underhållskostnaden förväntas oförändrat uppgå till 5 mnkr årligen enligt schablonberäkning. Dessa kostnader uppkommer dock inte under de närmsta 20 åren efter investeringen. Utöver detta beräknas den årliga drift och skötseln av trafikplatsen uppgå till ca 1,5 mnkr.

Kapitalkostnaderna för investeringen kommer att belasta trafiknämndens budget med drygt 40 mnkr år ett för att sedan avta i takt med avskrivningarna. Avskrivningstiden är 33 år.

Risker och osäkerhetsfaktorer

Tekniska förutsättningar

Grundläggningsförhållandena i området för byggandet av trafikplatsen är dåliga. Marken skall grundförstärkas. Ytterligare åtgärder kan bli aktuella.

Ekonomiska förutsättningar

Den enskilt största ekonomiska risken bedöms vara kostnadsutvecklingen i anläggningsbranschen. En risk för överhettning av marknaden i Stockholmsregionen finns eftersom många stora entreprenader planeras pågå samtidigt.

En osäkerhet finns också i att kostnadsbedömningarna ännu bara är baserade på systemhandlingar. För den extra påfarten från hamnen är planeringen i ett ännu tidigare skede.

Tider och myndigheter

Utbyggandet av Norra länken i sin helhet förutsätter att en mängd erforderliga myndighetsbeslut i form av detaljplaner, arbetsplan, bygglov, miljödom, mm erhålles. Detta gäller också Ny trafikplats vid Hjorthagen som enskild del. Den extra påfarten från hamnen gör att genomförandet av trafikplatsen i sin helhet ligger på den s.k. kritiska linjen för Norra länken-projektet.

Trafikkontorets och markkontorets förslag

Kontoren anser att Ny trafikplats vid Hjorthagen med en extra påfart från hamnen är en acceptabel och fungerande lösning för trafiken i området. Den ger staden möjlighet att förverkliga de stadsutvecklingsplaner som nu finns för området inklusive en utökad verksamhet i hamnen.

Mot bakgrund av detta föreslår trafikkontoret och markkontoret att berörda nämnder hemställer att kommunfullmäktige fattar genomförandebeslut för den nya trafikplatsen samt godkänner tilläggsavtal för Norra länken.

SLUT

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 29 januari 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

En ny trafikplats vid Hjorthagen, som kopplar ihop Norra Länken med hamnområdet, Hjorthagen och Lidingövägen/Tegeluddsvägen, har setts som en förutsättning för att möjliggöra utvecklingen av Värtans hamnområde och stadsutvecklingsområdet Hjorthagen-Värtahamnen-Frihamnen-Loudden. En ny detaljplan och ett tilläggsavtal till genomförandebeslut om Norra Länken har upprättats, där trafikplatsen kompletteras med en extra påfart västerut från hamnområdet och en anpassning av trafikplatsen för två undergående järnvägsspår.

En första etapp av den extra påfarten (95 mnkr) måste byggas samtidigt som Norra Länken. Genomförd nuvärdesberäkning visar att påfarten och spåranpassningen är lönsamma. Stadsledningskontoret föreslår därför att kommunfullmäktige beslutar godkänna genomförande av trafikplats Hjorthagen inom en investeringsram om 430 mnkr och första etappen av en extra påfart västerut från angränsande hamnområde till Norra Länken/Lidingövägen inom en investeringsram om 95 mnkr samt godkänna tilläggsavtal nr 2 till genomförandebeslut för Norra Länken mellan Stockholms stad och Vägverket.

Bakgrund

Enligt finansieringsöverenskommelse 2002 om genomförandet av Norra Länken ska staden stå för 25 % och Vägverket för 75 % av utgifterna. Hittills har staden redan erlagt 1 775 mnkr. Staden skall dessutom svara för hela utgiften för den trafikplats som erfordras för att erhålla en direkt anslutning mellan Värtahamnen och Norra Länken/Lidingövägen, i detta tjänsteutlåtande benämnt Ny trafikplats vid Hjorthagen.

Inom stadsutvecklingsområdet Hjorthagen-Värtahamnen-Frihamnen-Loudden förväntas en ökning av trafiken, bl.a. på grund av kommande exploateringar och utbyggnad av hamnområdet. En ny detaljplan för en ny trafikplats vid Hjorthagen har upprättats. Förslaget behöver dock kompletteras med en extra påfart från hamnen till Norra

Länken för att klara den förväntade trafikökningen. Den nya trafikplatsen behöver även anpassas till önskemålet om ett extra järnvägsspår till Fortums anläggningar i Energihamnen.

Ärendet

Trafiknämnden har 2006-12-12 för sin del godkänt genomförande av ny trafikplats vid Hjorthagen om 430 mnkr och en extra påfart västerut från hamnområdet om 95 mnkr. Trafiknämnden har samtidigt för sin del godkänt ett tilläggsavtal till genomförandeavtal om Norra Länken. Besluten gäller under förutsättning av kommunfullmäktiges godkännande. Marknämnden har 2006-12-14 godkänt anpassning av trafikplatsen för två undergående järnvägsspår om 15 mnkr.

Den nya trafikplatsen vid Hjorthagen kopplar ihop Norra Länken med hamnområdet, Hjorthagen och Lidingövägen/Tegeluddsvägen. Detta har setts som en förutsättning för att möjliggöra den ovan nämnda utvecklingen av Värtans hamnområde och stadsutvecklingsområdet Hjorthagen-Värtahamnen-Frihamnen-Loudden i sin helhet. Trafikplatsen kommer också avlasta lokalgatunätet från tung genomfartstrafik från Norra Länken.

Planeringen och byggandet av den extra påfarten föreslås delas in i två etapper, där den första omfattar den del som ligger direkt under Lidingövägen och ansluter till Norra Länken i nedre planet av trafikplatsen. Denna del utgörs alltså av försvarsarbeten och måste byggas klart samtidigt som övriga arbeten med trafikplatsen utförs. Etapp 2 utgörs av den anslutande delen inom hamnområdet och denna föreslås planeras och byggas först i samband med exploateringen.

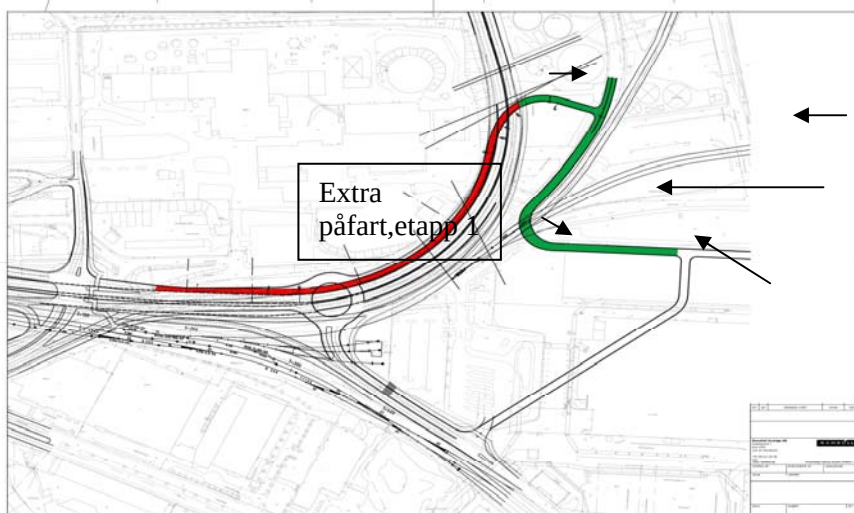


Bild: Ny trafikplats vid Hjorthagen med föreslagen extra påfart från hamnen uppdelad i etapp 1 och 2. Sträckningen av etapp 2 skall endast ses som en illustration.

Utgifterna för byggandet av den andra etappen av den extra påfarten har också uppskattats till ca 95 mnkr. Diskussioner förs med Fortum och Stockholms Hamn om bidrag till finansiering av utgifterna eftersom dessa till stor del är föranledda av kravet på planskild korsning mellan järnväg och gata, orsakad av ökad tågtrafik till biokraftvärmeverket och hamnen samt ökad fordonstrafik.

Utan en extra påfart skulle exploateringsplanerna i stadsutvecklingsområdet behöva

begränsas. Detta dels för att begränsa den allmänna trafikökningen i området, men också för att undvika en alltför stor ökning av mängden tung trafik i det blivande lokala vägnätet, vilket riskerar påverka utbyggnadsmöjligheterna, t.ex. kring Ropstens trafikplats. Med påfarten bedöms trafiken fungera i området under överskådlig tid.

I tilläggsavtalet beaktas de ändringar som behöver göras i genomförandeavtalet för Norra Länken med anledning av ny utformning av detaljplanen, till följd av den nya trafik-platsen i Hjorthagen inklusive extra påfart från hamnområdet och anpassning av Norra Länken för två järnvägsspår. Byggandet av den nya trafiklösningen bekostas av staden till 45 %. Därutöver ska staden erlagga ersättning för andel i projektering och projektledning.

I ärendet redovisas projektets tidplan och detaljplaneläge, omvärldspåverkan, risk- och osäkerhetsfaktorer samt tilläggsavtalet med Vägverket. I det ekonomiska avsnittet beskrivs budgetkonsekvenser, inkl drift-, underhålls- och kapitalkostnader. Inför ärendets behandling i kommunfullmäktige har aviserats en nuvärdesberäkning som visar marginalnyttan med den extra påfarten och anpassningen för två spår.

Ärendets beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret. Inom stadsledningskontoret har ärendet beretts av finansavdelningen.

Stadsledningskontorets synpunkter och förslag

Beslutsunderlaget

I detta ärende har trafikkontoret och markkontoret på ett föredömligt sätt sökt underhandsamråd med stadsledningskontoret. Detta har bidragit till att ärendet väl följer stadens investeringsregler. Vid framtagande av tilläggsavtalet har erforderligt samråd skett med stadens juridiska avdelning.

Ekonomiska konsekvenser

Utöver stadens medfinansiering i Norra Länken-projektet, som är ett statligt trafikledsprojekt, har staden stora ekonomiska åtaganden för att skapa en bra anslutning mellan Norra Länken och Värtahamnen samt ge goda trafikmässiga förutsättningar för stadsutvecklingsområdet Hjorthagen -Värtahamnen - Frihamnen - Loudden. Det finns förhoppningar om att utbyggd hamnverksamhet och exploatering för bostäder och kommersiell verksamhet kommer att ge staden betydande inkomster, som väl motive-rar nu planerade satsningar på ny infrastruktur.

Utgifterna för den nya trafikplatsen vid Hjorthagen, som tidigare (2005) uppskattats till ca 360 mnkr, beräknas nu till ca 430 mnkr, vilket är en ökning med ca 19 %. De ökade utgifterna kan delvis förklaras av mer utvecklat kalkylunderlag men också av den ökade kostnadsutvecklingen i anläggningsbranschen. Med tanke på aviserade risker och osäkerhetsfaktorer, t.ex. för ytterligare grundförstärkning, överhettning i byggbranschen m.m. kan inte fortsatta utgiftsökningar uteslutas. Stadsledningskontoret förutsätter att alla möjliga åtgärder provas för att begränsa utgifternas omfattning.

Den extra påfarten beräknas i sin helhet medföra utgifter om $95 + 95 = 190$ mnkr, varav endast den första etappen ingår i det nu aktuella investeringsbeslutet. Utgifterna för utbyggnaden av Värtajärnvägen till två spår är ännu inte kända men anpassningen av Norra Länken för dubbelspår har beräknats till 15 mnkr. De primära intressenterna Fortum och Stockholms Hamn förväntas svara för finansiering av spårutgifterna samt bidra till finansieringen av påfarten genom investeringsinkomster.

En nuvärdesberäkning har gjorts omfattande de etapper i stadsutvecklingsområdet som direkt berörs av beslut om en extra påfart till Norra Länken. Resultatet - ett över-

skott om 241 mnkr eller 140 tkr/lägenhet - visar att genomförandet av den extra påfarten har en stor positiv marginalnyttoeffekt.

I nuvärdesberäkningen har investeringsutgifterna uppskattats till 1 025 mnkr, varav 190 mnkr för den extra påfarten och 15 mnkr för spåranpassningen i Norra Länken. De största utgifterna avser utbyggnaden av Värtahamnspiren. I nuvärdesberäkningen har vidare beaktats kommande drift- och underhållskostnader, såväl inom stadsutvecklingsområdet som för den extra påfarten.

Som grund för nuvärdesberäkningen har tillämpats de avgäldsnivåer per kvm som beslutats av kommunfullmäktige men som kan komma att ändras beroende på utfall i pågående rättstvist om skillnader mellan hyresrätter och bostadsrätter. Beräknade inkomster av markförsäljning har utgått ifrån den värdering som gjorts av exploateringskontorets enhet för mark och värdering. Stadsledningskontoret noterar att markpriset bedömts ligga på en betydligt högre nivå än i andra exploateringsprojekt i innerstaden. Här kan föreligga en affärsrisk beroende på konjunkturutvecklingen för bl.a. markpriser.

Även om man gör en mer försiktig bedömning av intäkter och inkomster från planerad exploatering torde det bli ett positivt nuvärde, d.v.s. visa att den extra påfarten är lönsam.

Samlad bedömning

Stadsledningskontoret anser att trafikföringen till och från hamnområdet i Värtan måste lösas så att detta möjliggör planerad exploatering inom stadsutvecklingsområdet. Trafikplatsen vid Hjorthagen kompletterad med en extra påfart från hamnområdet förväntas ge sådana förutsättningar.

Genomförd nuvärdeskalkyl visar att investeringsutgifter samt drift- och underhållskostnader väl täcks av beräknade intäkter och inkomster från den exploatering, som blir möjlig genom föreslagen trafiklösning. Tilläggsavtalet till genomförandeavtalet reglerar på ett tillfredsställande sätt den ekonomiska ansvarsfördelningen för trafikplatsen, inklusive den extra påfarten och anpassningen för dubbelspår.

Stadsledningskontoret föreslår därför att kommunfullmäktige beslutar godkänna genomförande av trafikplats Hjorthagen inom en investeringsram om 430 mnkr och första etappen av en extra påfart västerut från angränsande hamnområde till Norra Länken/Lidingövägen inom en investeringsram om 95 mnkr samt godkänna tilläggsavtal nr 2 till genomförande-avtal för Norra Länken mellan Stockholms stad och Vägverket. Investeringsutgifter för 2007 förutsätts inrymmas i trafik- och renhållningsnämndens investeringsplan för 2007. För kommande år får investeringsutgifter, drift-, underhålls- och kapitalkostnader beaktas i förestående budgetarbete.

RESERVATIONER M.M.

Trafiknämnden

Reservation anfördes av tjänstgörande ersättaren Hampus Rubaszkin (mp) enligt följande

Trafiknämnden beslutar

Att avslå förslaget till ny trafikplats vid Hjorthagen samt extra påfart till Norra Länken

Att anförda följande:

Miljöpartiet motsätter sig byggandet av Norra länken med anledning av de kraftiga trafikökningar vägen beräknas leda till samt de mycket höga kostnaderna, vi motsätter oss därför även byggandet av en ny trafikplats och extra påfart. Vi anser att det är Vägverkets skyldighet att ta fram ett så kallat kombinationsalternativ med trängselavgifter och kraftigt utbyggd kollektivtrafik för förbindelserna till och från den planerade bebyggelsen i Värtan.

Utöver de nästan två miljarder kronor delfinansieringen av projektet kostar Stockholms skattebetalare tillkommer nu ytterligare en halv miljard kronor. Stockholms skattebetalare står också för en fjärdedel av driftskostnaderna för denna väg, som till mycket stor del kommer att användas, men till ingen del betalas, av boende inom Lidingö kommun.

Om beslut tas om en ny trafikplats vid Hjorthagen stöder vi att denna anpassas för två undergående järnvägsspår.

Marknämnden

Reservation anfördes av Åsa Romson (mp) enligt följande

Att avslå förslaget till ny trafikplats vid Hjorthagen samt extra påfart till Norra Länken

Att anförda följande:

Miljöpartiet motsätter sig byggandet av Norra länken med anledning av de kraftiga trafikökningar vägen beräknas leda till samt de mycket höga kostnaderna, vi motsätter oss därför även byggandet av en ny trafikplats och extra påfart. Vi anser att det är Vägverkets skyldighet att ta fram ett så kallat kombinationsalternativ med trängselavgifter och kraftigt utbyggd kollektivtrafik för förbindelserna till och från den planerade bebyggelsen i Värtan.

Utöver de nästan två miljarder kronor delfinansieringen av projektet kostar Stockholms skattebetalare tillkommer nu ytterligare en halv miljard kronor. Stockholms skattebetalare står också för en fjärdedel av driftskostnaderna för denna väg, som till mycket stor del kommer att användas, men till ingen del betalas, av boende inom Lidingö kommun.

Om beslut tas om en ny trafikplats vid Hjorthagen behöver nuvarande förslag kompletteras med konsekvensanalyser för oskyddade trafikanter, med allt fler boende i området och viktiga regionala cykeltråk behöver dessa belysas bättre. Vi stöder att trafikplatsen anpassas för två undergående järnvägsspår.

För utbyggnaden av Ringen och Yttre Tvärleden 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 träffades år 1995. Därefter har genomförandeavtal för Norra Länken träffats 2004-12-16 med ett samma dag träffat tilläggsavtal nr 1

Mellan Stockholms kommun genom dess trafikinämnd, nedan kallad staden, och Vägverket Region Stockholm, nedan kallat VST, har träffats följande

TILLÄGGSAVTAL NR 2

till Genomförandeavtal för Norra Länken

1. Omstrukturering av markanvändningen i Värtan-området medför att trafikplats Värtan behöver kompletteras med bl a en direktanslutning till hamnen. Staden har därför i samråd med VST upprättat ett förslag till ny detaljplan, S-Dp 2004-05426-54, som redovisar ny trafiklösning öster om tunnelbaneviadukten. När detaljplanen antagits ersätter den detaljplanen Dp 93002A för delen öster om tunnelbaneviadukten. Den nya utformningen framgår av kartbilaga T2-A.

Tilläggsavtal nr 2 reglerar de justeringar av genomförandeavtalet från 2004 som den nya utformningen medför.

2. Genomförandeavtalet punkt 4.3 får följande lydelse:

4.3 *Detaljplan Dp 93002A Värtan*

- 4.3.1 För Norra Länken projekterar och bygger VST följande anordningar för allmän väg. Se detaljplan Dp 93002A, del 1 och 2.

I:1) Norra Länkens ramper och huvudkörbanor inklusive erforderliga tunnlar mellan Ugglevikskällan och tunnelbaneviadukten. "Blindtunnlar" byggs för fortsättningen mot Frihamnen/Österleden.

Den gemensamma sträckan under Lill-Jansskogen byggs med bredden motsvarande fyra körfält per riktning.

I:2) Tekniska anordningar utanför tunnelarna som t ex arbetstunnlar, driftutrymmen, nödutgångar och ventilationsanläggningar inklusive ventilationstorn och bullerskydd 1, 2, 3, 4 och 5 (enligt detaljplanen).

- 4.3.2 Avsnitt II:1 – II:4 utgår.

3. Genomförandeavtalet kompletteras med ny punkt 4.4 som får följande lydelse

4.4 *Detaljplan S-Dp 2004-05426-54 Ny trafikplats vid Hjorthagen (förslag daterat 2006-02-17)*

4.4.1 För Norra Länken projekterar och bygger VST följande anordningar för allmän väg. Se detaljplan bilaga T2-A och systemhandling bilaga T2-B.

- I:1) Norra länkens ramper och huvudkörbanor mellan tunnelbaneviadukten och Lidingövägen vid Hamnpirsvägen samt till Södra Hamnvägen i öster.
- I:2) Tekniska anordningar utanför tunnarna såsom bullerskydd, driftutrymmen och avsättningsmagasin.

4.4.2 Utöver ovanstående anordningar för allmän väg projekterar och bygger VST följande anordningar. Se detaljplan bilaga T2-A och systemhandling bilaga T2-B. Respektive parts framtida väghållaransvar efter Norra Länkens öppnande framgår av kartbilaga T2-C.

- II:1) Överliggande trafikplats med anslutningar till Lidingövägen söderut/söderifrån samt österut/österifrån samt ombyggnad av östra delen av Lidingövägen.
- II:2) Anslutning från trafikplatsen mot Hjorthagen.
- II:3) Ny anslutning till kvarteret Starkströmmen.
- II:4) Anslutning från trafikplatsen mot Södra Hamnvägen
- II:5) Gång- och cykelförbindelse längs Lidingövägens södra sida med anslutning till Norra och Södra Hamnvägen och Lanforsvägen.

4.4.3 Den nya trafiklösningen enligt S-Dp 2004-05426-054 finansieras med projektmedel till den del kostnaden för genomförandet motsvarar kostnaden för den trafiklösning som har planstöd i Dp 93002A. Merkostnaden för projektering och byggande finansieras av staden med kostnadsfördelning enligt nedan.

Projektering av bygghandlingar för den nya trafiklösningen bekostas med projektmedel till 35 % och av staden till 65 %. Därutöver skall staden erlägga 10 % påslag på sin andel av projekteringskostnaden som ersättning för projektets projektledningskostnader.

Byggandet av den nya trafiklösningen bekostas med projektmedel till 55 % och av staden till 45 %. Därutöver skall staden erlägga 11 % påslag på sin andel av byggkostnaden som ersättning för projektets projektledningskostnader. Projektet fakturerar staden kvartalsvis vartefter kostnaderna uppstår.

4.4.4 VST åtar sig, vid skriftlig beställning av staden, att utreda, projektera och bygga följande anordning för vilken staden blir väghållare. Se bilaga T2-D. Beställning av utredning och projektering skall ske senast 2007-01-01. Beställning av byggande skall ske senast 2007-04-01.

- I:1 Direktpåfart från Värtahamnen till Norra länken.

Direktpåfarten skall byggas samordnat med arbetena enligt 4.4.1 och 4.4.2. Samtliga på grund av påfarten tillkommande kostnader skall bekostas av staden, inkl. procent påslag enligt 4.4.3 för projektets

projektledningskostnader. Förutsättning för byggandet av påfarten är att erforderliga myndighetsbeslut härför föreligger senast 2008-04-01. Erforderliga myndighetsbeslut skall inhämtas av staden.

För det fall att beställning av byggandet ej sker skall staden svara för samtliga kostnader för omprojektering av upprättade bygghandlingar, inkl. procent påslag enligt 4.4.3 för projektets projektledningskostnader.

För det fall att erforderliga myndighetsbeslut ej föreligger skall staden svara för samtliga kostnader för omprojektering av upprättade bygghandlingar, inkl. procent påslag enligt 4.4.3 för projektets projektledningskostnader.

- 4.4.5 VST åtar sig, vid skriftlig beställning av staden, att utreda, projektera och bygga följande anordning. Beställning av utredning och projektering skall ske senast 2007-01-01. Beställning av byggande skall ske senast 2007-04-01.

- I:1 Den anpassning av Ny trafikplats vid Hjorthagen som är nödvändig för att möjliggöra dubbelspårsanslutning till hamnområdet.

Samtliga på grund av anpassningen tillkommande kostnader skall bekostas av staden, inkl. procent påslag enligt 4.4.3 för projektets projektledningskostnader.

För det fall att beställning av byggandet ej sker skall staden svara för samtliga kostnader för omprojektering av upprättade bygghandlingar, inkl. procent påslag enligt 4.4.3 för projektets projektledningskostnader.

4. VILLKOR

Tilläggsavtalet gäller under förutsättning

att Stockholms kommunfullmäktige senast 2007-04-01 godkänner avtalet genom beslut som senare vinner laga kraft samt

att detaljplan S-Dp 2004-05428-054 antas genom beslut som vinner laga kraft senast 2008-04-01.

För det fall att detaljplan S-Dp 2004-05428-054 ej antas genom beslut som vinner laga kraft senast 2008-04-01, skall staden svara för 65 % av kostnaden för omprojektering av upprättade bygghandlingar för anpassning till trafiklösningen enligt detaljplan Dp 93002A. Därutöver skall staden erlägga 10 % påslag på sin andel av projekteringskostnaden som ersättning för projektets projektledningskostnader.

Solna den

Stockholm den

För Vägverket Region Stockholm

För Stockholms kommun genom dess trafiknämnd

.....
Susanne Lindh

.....