

Andreas Burghauser
Anläggning
08-508 266 29
andreas.burghauser@tk.stockholm.se

Bilaga 1 Norra länken

Bakgrund/tidigare beslut

Norra länken utgör den framtida övergripande trafikleden i öst-västlig riktning norr om Stockholms innerstad. Utredningar och analyser av Norra länkens sträckning och utformning har pågått sedan 1960-talet. Sträckning och utformningen har förändrats under tiden, beroende på förändrade förutsättningar och värderingar.

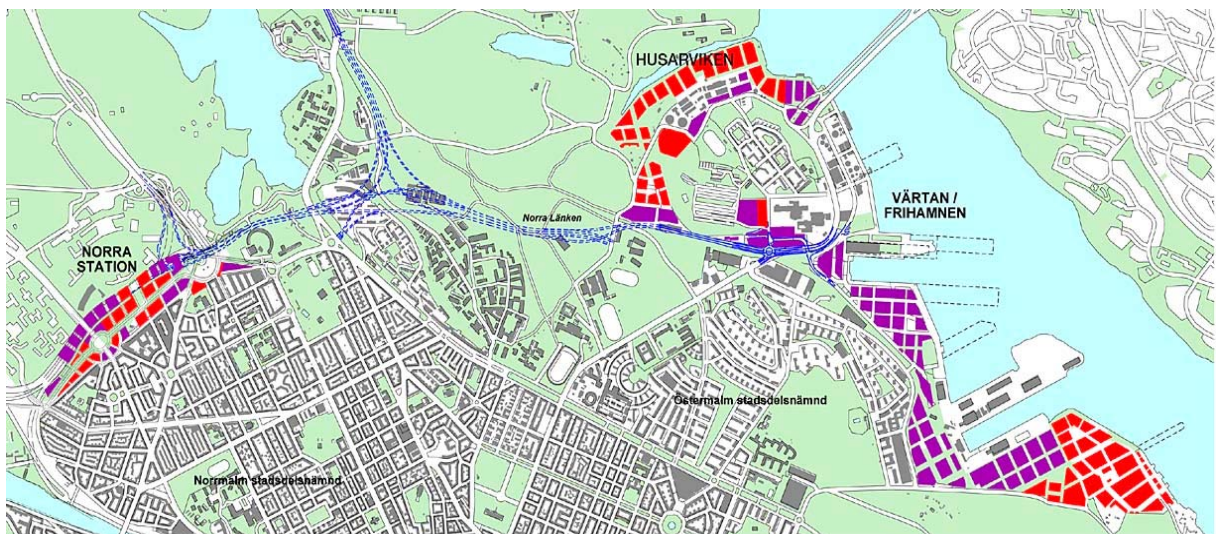


Norra länken, en del av ringen runt Stockholm

1996 till september 2002

Under 1996 påbörjade Vägverket upphandlingen av utbyggnaden av Norra länken samtidigt som en del förberedande arbeten startade. Utbyggnaden, som baserades på fastställda och lagakraftvunna detaljplaner, utgjordes på sträckan mellan Norrtull och Roslagstull av det s.k. Bellevuealternativet.

I början av 1997 avbröts bygnadsarbetena sedan Regeringsrätten i en dom meddelat att utbyggnaden på avsnittet mellan Norrtull och Roslagstull innebar ett intrång i parklandskapet vilket inte var i överensstämmelse med bestämmelserna i lagen om nationalstadsparken, d.v.s. nuvarande Miljöbalkens 4 kap 7 §. Detaljplanen på detta avsnitt återförvisades därför till regeringen för ny behandling som i slutet av 1998 upphävde den av staden antagna detaljplanen samt Vägverkets arbetsplan för Norra länken. Efter Regeringsrättens dom utredde Vägverket en lösning för Norra länken som innebär att den ursprungliga plansträckningen under Bellevue mellan Norrtull och Roslagstull bibehålls, men att tunneln förläggs i ett djupare läge. Tunneln kan då på det kritiska avsnittet byggas underifrån, inte som tidigare planerat uppifrån, utan att röra markytan. Detta alternativ, det s.k. modifierade Bellevuealternativet, betyder att intrång i parklandskapet undviks och att lösningen därmed inte står i strid med bestämmelserna i lagen om nationalstadsparken. Vägverket uppdaterade och fastställde i december 2000 en arbetsplan enligt denna lösning. Fastställelsen kunde dock inte vinna laga kraft förrän staden antagit en detaljplan för området i överensstämmelse med arbetsplanen.



Norra länken i förhållande till planerade exploateringsområden

September 2002 till augusti 2007

Den 2 september 2002 godkände kommunfullmäktige en överenskommelse med staten, genom Vägverket, om finansieringen av Norra länken som i korthet innebär att staden finansierar 25% av projektets totalkostnad.

Den 15 mars 2004 beslutade kommunfullmäktige att anta detaljplanen för Norra länken på sträckan Norrtull – Roslagstull för det modifierade Bellevuealternativet.

Kommunfullmäktiges antagandet av detaljplanen överklagades till Länsstyrelsen i Stockholms län som den 10 juni 2004 avslog överklagandet. Länsstyrelsens beslut överklagades sedan till regeringen.

Parallellt med överklagandet av detaljplanen för Norra länken på sträckan Norrtull – Roslagstull överklagades Vägverkets arbetsplan för Norra länken. Regeringen tog upp detta överklagande till prövning samtidigt som överklagandet av detaljplanen. Regeringen avslog den 6 april 2006 samtliga överklaganden gällande arbetsplan och detaljplan.

Regeringens beslut att avslå överklagandena, överklagades sedan till regeringsrätten som i en dom den 26 februari 2007 förklarade att regeringens beslut skall stå fast. Detaljplanen för Norra länken på sträckan Norrtull – Roslagstull samt Vägverkets arbetsplan för Norra länken vann därmed laga kraft och genomförandet av Norra länken kunde påbörjas.

Den 11 maj 2007 togs det första spadtaget för Norra länken, i en av projektets arbetstunnlar under Albanoberget, av Infrastrukturminister Åsa Torstensson, Vägverkets Generaldirektör Ingemar Skogö, samt Stockholms Stads finansborgarråd Kristina Axén-Olin.



Fastställd sträckning av Norra länken

Summering av planprocessen

När arbetsplanen och samtliga detaljplaner för Norra länken nu vunnit laga kraft kan en summering av planprocessen göras. Arbetet med detaljplanerna för Norra

länken påbörjades under 1992 och vann laga kraft 2007, totalt en planprocess på cirka 15 år. Byggnationen av Norra länken beräknas ta ytterligare cirka 8 år och trafiköppningen är planerad till slutet av 2015.

Norra länken - omfattning

Norra länken är indelad i sex olika delprojekt som löper som en röd tråd genom projektet. Varje delprojekt har en egen projektledning och är uppdelad i en eller vanligtvis flera mindre förberedande entreprenader och större anläggningsentreprenader. Omfattningen av varje delprojekt och de ingående anläggningsentreprenaderna beskrivs kortfattat nedan.



Norra länkens delprojekt

K1-Norrtull

Omfattar ett flertal förberedande entreprenader samt anläggningsentreprenaderna NL11 och NL12. Delprojektet ansluter i väster mot Essingeleden (E4/E20) och i norr mot Uppsalavägen (E4/E20). I väster gränsar delprojektet till exploateringsområdet Norra station. Värtabanan, som skall vara i drift under byggtiden, passerar rakt igenom arbetsområdet.

NL11 Berg- och betongtunnlar Karolinska

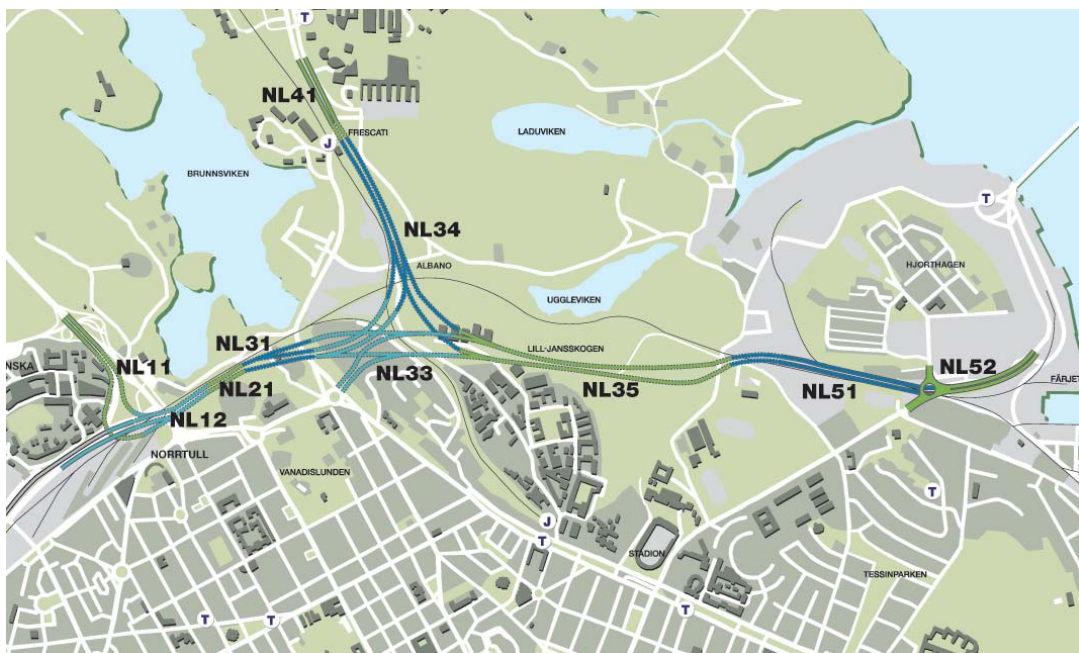
Berg- och betongtunnlar från Norrtull och norrut som ansluter till befintlig Uppsalavägen (E4/E20).

NL 12 Betongtunnlar Norrtull

Betongtunnlar vid Norrtull, anslutning västerut till Essingeleden (E4/E20). Ett flertal stora trafikomläggningar, två provisoriska, samt en ny permanent bro för Värtabanan, samt rivning av nuvarande järnvägsbro. Inkluderar även den nya cirkulationsplats, "Norrtullsplatsen", som kommer att anläggas ovanpå Norra länkens betongtunnlar och som kommer att utgöra den nya entrén till Stockholm norrifrån.

K2-Bellevue

Omfattar endast en anläggningsentreprenad, NL21 Jordtunnel Bellevue, som går bakom Wennergrens Center delvis inne i Nationalstadsparken. Delen inne i Nationalstadsparken kommer att byggas som en betongtunnel under markytan med en speciell teknik utan att röra markytan. Det är denna del av Norra länken som har lagts i ett djupare läge för att uppfylla Miljöbalkens krav om att inte göra intrång i parklandskapet i Nationalstadsparken.



Anläggningsentreprenader

K3-Roslagstull

Omfattar samtliga bergtunnlar i Norra länken, samt förberedande entreprenader i form av de arbetstunnlar som krävs för bergtunnlarna. Förutom de rena bergentreprenaderna NL33, NL34 och NL35, ingår även NL31 som omfattar korsningen av Roslagsvägen som kommer att utföras som betongtunnel då det inte finns någon bergtäckning i detta parti.



NL 31 Berg- och betongtunnlar Bellevue

Bergtunnlar under Bellevueberget, samt betongtunnlar under Roslagsvägen. Korsningen med Roslagsvägen kommer troligen att utföras som en öppen schakt med trafiken förlagd på provisoriska stålbroar som byggs över schaktgropen, vilket därmed även innebär ett antal trafikomläggningar. Gång- och cykeltrafiken kommer under byggtiden att begränsas till den östra sidan av Roslagsvägen.

NL 33 Bergtunnlar Albano

Bergtunnlar under Albanoberget samt anslutande ramper som leder till och från Roslagstull.

NL 34 Bergtunnlar Teknikhöjden

Norra länkens norra bergtunnlar med anslutning mot Roslagsvägen byggs fram till Frescati.

NL 35 Bergtunnlar Värtan

Bergtunnlar från KTH Maskinteknik och österut fram till Fiskartorpsvägen.

K4-Frescati

Omfattar förberedande entreprenader främst i form av ledningsomläggningar samt anläggningsentreprenaden NL41.

NL 41 Betongtunnel och väg Frescati

Går från bergtunnlarnas (NL34) mynning via betongtunnel och betongtråg för att ansluta till befintlig Roslagsväg i höjd med Universitetet. I entreprenaden ingår även att bygga en ny signalreglerad korsning på Roslagsvägen vid Universitetet. Entreprenaden kommer även att genomföra ett antal trafikomläggningar.

K5-Värtan

Omfattar förberedande entreprenader i form av rivningar, ledningsomläggningar och förstärkningsarbeten samt anläggningsentreprenaderna NL51 och NL52.

NL 51 Betongtunnel och väg Värtan

Går från bergtunnlarna (NL35) via betongtunnlar och betongtråg till väg och avslutas ungefär vid bron för tunnelbanan mot Ropsten.

NL 52 Trafiplats Värtan

Ansluter i väster till NL51 och i öster till befintlig Lidingöväg. I denna entreprenad har även integrerats byggnationen av den nya Trafikplats Hjorthagen som bekostas av staden. Norra länken går i ett undre plan i marknivå och av- och påfarter från/till Norra länken till/från lokalgatunätet sker via ett övre plan. Trafikplatsen har efter genomfört plansamråd kompletterats med en direktpåfart

från hamnområdet, samt anpassats för möjligheten att utöka Värtabanan till två spår.



Trafikplats Hjorthagen. Ramböll / KHR Rundquist Arkitekter

K6-Installationer

Det enda delprojekt som inte är geografiskt begränsat, har ansvaret för installationerna i samtliga övriga delprojekt. Bland annat kommer entreprenader för barriärelement i tunnlar, ventilation, elkraft, styr- och övervakning och VVS att upphandlas och genomföras.

Genomförda och pågående arbeten

Projektering

Uppdragen att projektera färdiga förfrågningshandlingar för de olika entreprenaderna har upphandlats som separata uppdrag för respektive delprojekt. Följande konsulter har upphandlats:

K1-Norrtull	SWECO/Carl Bro (numera Grontmij)
K2-Bellevue	Bilfinger Berger
K3.Roslagstull	SWECO/Carl Bro
K4-Frescati	Ramböll
K5-Värtan	Ramböll
K6-Installationer	WSP



I princip samtliga förfrågningsunderlag för delprojekt K1 till K5 är färdigställda. Justering av granskningssynpunkter för NL41 kvarstår och NL52 projekteras för närvarande och beräknas vara färdigställt i slutet av 2007. När det gäller K6 och installationsentreprenaderna kommer de att handlas upp först i ett senare skede av projektet. Projekteringen har genomförts så långt det går och kommer att slutföras först när det närmar sig tid för upphandling som planeras ske under 2009.

Förberedande entreprenader

De förberedande entreprenaderna började upphandlas efter att regeringen givit klartecken för projektet i april 2006. Flera av entreprenaderna har slutförts och flertalet kommer att vara avslutade till årsskiftet 2007/2008. När det gäller de entreprenader som omfattar Norra länkens arbetstunnlar, har projektet i vissa fall utlöst optioner som innebär att upphandlad entreprenör inleder bergdrift även i huvudtunnlarna. Detta för att inte tappa produktionstid innan nästa entreprenör hunnit handlas upp.

Anläggningsentreprenader

Kostnadsutvecklingen inom byggbranschen har under de senaste åren varit snabbt stigande och en överhettning är ständigt överhängande. Ett högt kostnadsläge har nu etablerats i Stockholmsregionen. Ofta inkommer få anbud och högt över genomförda egenkalkyler. För att främja konkurrensen har det inom projektet vidtagits ett flertal åtgärder:

- Marknadsföring i Europa av anläggningsbyggandet i Stockholmsregionen tillsammans med Banverket och Stockholms stad. Bland annat genom en marknadsföringsdag i Stockholm i maj 2006, samt i Bryssel i september 2006.
- Delar av anbuden översätts till engelska
- Långa tider (generellt 6 månader) för anbudsräkning
- Upphandling av separat masshanteringsentreprenad vilket gör tunnelentreprenörerna oberoende av krossmarknaden i Stockholm.

Bortsett från NL12 och NL21 så påbörjades inga upphandlingar av anläggningsentreprenader innan Regeringsrättens positiva dom den 26 februari 2007.

I dagsläget är endast två av anläggningsentreprenaderna upphandlade:

NL21 Jordtunnel Bellevue

I juni 2005 tecknades kontrakt med tyska entreprenören Bilfinger Berger. NL21 är den enda entreprenaden på Norra länken som har löpande räkning som ersättningsprincip. Kontraktet är indelat i tre skeden; projektering, metodprov och byggande, varav de två senare är optioner. Idag håller man på att utvärdera skede

två och avser därefter under hösten 2007, att avropa option tre, byggandet. Kostnad för entreprenaden beräknas till omkring 1 000 mnkr.

NL12 Betongtunnlar Nortull

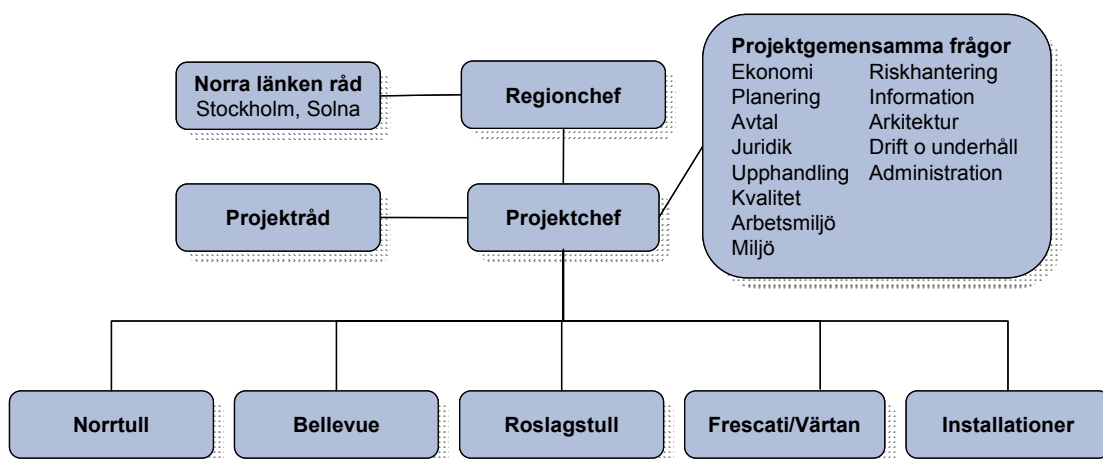
Kontrakt tecknades i juni 2007 med ett konsortium bildat av Bilfinger Berger och PEAB. Entreprenadformen är totalentreprenad och kontraktssumman 1 265 mnkr. Etablerings- och byggnadsarbeten kommer att starta vid Norrtull under hösten 2007.

Organisation

Norra länkens projektorganisation

Norra länken drivs av Vägverket Region Stockholm (VST) som tillsatt en projektorganisation enligt modell nedan. Varje delprojekt har en egen projektorganisation med en projektledare och oftast två eller flera biträdande projektledare. Dessa är anställda av Vägverket och arbetar heltid med Norra länken.

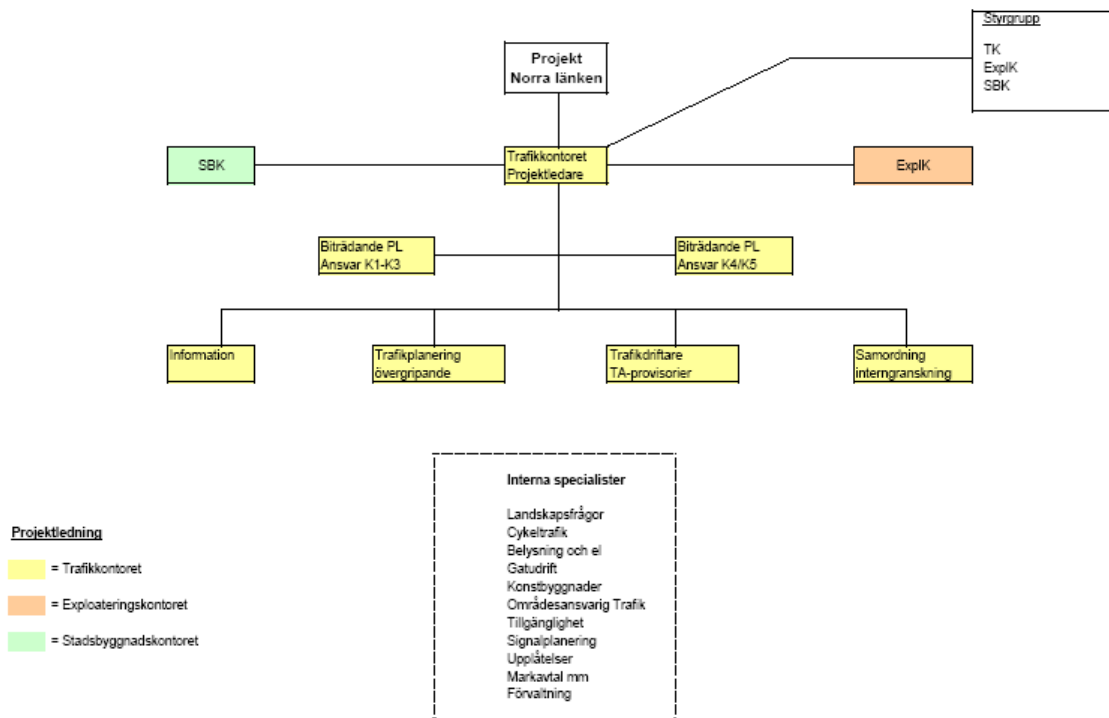
Till sin hjälp har projektledningen centrala specialistfunktioner för avtal, ekonomi etc. Varje delprojekt upphandlar sedan konsulter för att bemanna en byggläsningsorganisation med funktioner som samordning, miljö och trafik för genomförandet av de olika entreprenaderna. Norra länkens projektchef är tillika chef för VST:s avdelning Stockholmsprojekten.



Vägverkets projektorganisation för Norra länken

Trafikkontorets projektorganisation

För att kunna tillvarata stadens intressen i projektet och vara en aktiv samverkanspartner har kontoret formerat en intern projektorganisation enligt nedan.



Trafikkontorets projektorganisation för Norra länken

Några av grundtankarna och syftet med nuvarande organisation är:

- Tydlighet: trafikkontoret ansvarar för projektet från stadens sida och kontoret är Vägverkets väg in i staden
- Samordning: trafikkontoret samordnar frågor där flera förvaltningar har intressen och är kontakten gentemot projektet
- Minska personberoendet och kontorets sårbarhet genom att flera personer är insatta i projektet
- Bemanna med resurser för att kunna vara en aktiv och kompetent samverkanspartner som kan tillvarata stadens intressen

Kontoret avser under hösten ta upp ett separat ärende rörande erfarenheter, synpunkter och förslag till förbättringar vad gäller stadens medverkan i stora infrastrukturprojekt (Norra länken, E18, CityBanan, m.fl.).

Avtalssituation

Nedan beskrivs de avtal och överenskommelser som reglerar förhållandena mellan staten (Vägverket) och Stockholms stad vad gäller genomförandet av Norra länken, samt vilka åtaganden detta innebär för staden. En redogörelse för de ekonomiska konsekvenserna för staden redovisas under avsnitt ekonomiska konsekvenser.

Ramavtal för utbyggnaden av Ringen och Yttre Tvärleden – oktober 1995

Inför utbyggnaden av Ringen och Yttre Tvärleden träffades ett ramavtal mellan parterna med syfte att reglera övergripande frågor för utbyggnaden. Avtalet beskriver bland annat de villkor under vilka staden förbinder sig att förse Vägverket med den mark som behövs för Norra Länken. Staden skall även svara för fastighetsrättsliga åtgärder, samt svara för att nödvändiga detaljplaner tas fram.

Finansieringsöverenskommelse - maj 2002 (godkänt i KF 2 september 2002)

Enligt överenskommelsen skall staden svara för 25% och staten, (genom Vägverket), för 75% av kostnaden för genomförandet av Norra länken. Bedömd projektkostnad vid avtalets tecknande, (maj 2002), var 6 200 mnkr. Eventuella kostnadsfördyringar, (eller besparingar), skall fördelas enligt samma proportion, dvs. staden står för 25%. Omfattningen av projektet avser vid avtalet definierat projekt, dvs. Norra länken med en dragning enligt det ”modifierade Bellevuealternativet” enligt av Vägverket under 2000 fastställd men inte ännu lagakraftvunnen arbetsplan.

Staden skall även stå för hela kostnaden för anslutningen mot Värtahamnen, samt bidra till driften av Norra länken med ett årligt bidrag under 25 år.

Genomförandavtal för Norra länken - dec 2004 (godkänt i KF 21 mars 2005)

Avtalet definierar projektets förutsättningar och omfattning genom att redovisa Vägverkets arbetsplan och stadens detaljplaner för projektet. I vissa fall redovisas mer detaljerade utformningsprinciper för trafiklösningar och konstruktioner. Avtalet redovisar vilka etablerings- och arbetsområden som kommer att tas i anspråk vid byggandet av Norra länken. I de fall åtgärder inte bekostas av projektmedel, redovisas vem som skall stå för dem.

Avtalet redovisar även vem som blir huvudman för de anordningar som skall uppföras, samt reglerar de justeringar som görs vad gäller förändrat väghållarskap. När Norra länken tagits i trafik övergår Roslagsvägen, inklusive den nya signalreglerade korsningen, söder om Frescati, till kommunal väghållning och Lidingövägen utanför, (öster om), Värtan till statlig väghållning.



Tilläggsavtal nr 1 – dec 2004 (godkänt i KF 21 mars 2005)

Endast flytt av tekniska anordningar till annan plats, inga bedömda kostnadskonsekvenser för staden, utöver eventuella kostnader för ny detaljplan, samt markförvärv.

Tilläggsöverenskommelse om utbetalning av stadens andel avseende finansiering av Norra Länken. (godkänt i KS mars 2005)

Reglerar formerna för utbetalningen av stadens andel av projektkostnaderna, samt sammansättningen av det index som stadens andel skall uppräknas med, vid utbetalningstillfället. Stadens andel skulle enligt finansieringsöverenskommelsen utbetalas den 1 jan 2005, eller vid ett senare datum då kontrakt tecknas med entreprenör.

Tilläggsavtal nr 2 - jan 2007(godkänt i KF 26 mars 2007)

Avtal som reglerar under vilka förutsättningar VST åtar sig att integrera och bygga den väsentligt utökande anslutningen till Värtahamnen, fortsättningsvis benämnd Trafikplats Hjorthagen, omfattningen av denna, samt hur staden skall ersätta VST för byggandet. Omfattar även direktpåfarten från hamnområdet, samt trafikplatsens anpassning för att möjliggöra utbyggnad av Värtabanan till två spår.

Kostnadsutveckling

Nedan redovisas kortfattat utvecklingen för projektkostnaderna för Norra länken från det att staten och staden var överens om finansieringen av projektet i maj 2002.

Maj 2002

För Norra länkens genomförande undertecknades i maj 2002 en finansieringsöverenskommelse mellan Stockholms stad och staten genom Vägverket. Överenskommelsen innebär i korthet att staden svarar för 25% av projektkostnaden och staten för 75%.

Som ett underlag för bestämning av projektets budget genomförde VST i maj 2002 en successiv kalkyl som angav projektkostnaden till 7 200 mnkr, med 50% sannolikhet att underskridas. Med erfarenheter från Södra Länken bedömdes upphandlingsvinster vara möjliga och projektets budget reducerades till 6 200 mnkr (prinsnivå maj 2002) i finansieringsöverenskommelsen.

Februari 2005

VST genomförde en andra successiv kalkyl som visade att projektet inte kunde rymmas inom fastlagd budget, som indexuppräknad då var 7 000 mnkr. Projektets omfattning och standard blev då föremål för omprövning med avsikt att minska projektkostnaden. Genom olika former av besparingar sänktes då

projektkostnaderna med totalt 1 646 mnkr. Trots åtgärderna fanns det fortfarande en överkostnad på 850 mnkr jämfört med budgeten.

Oktober 2006

Även efter projektets bantning 2005 bedömde VST under 2006 att den indexuppräknade budgeten, 7 280 mnkr (oktober 2006), var påtagligt lägre än de faktiska kostnaderna. Dessa hade ökat bland annat på grund av den ytterligare utdragna prövningstiden för de överklagade planerna. Samtidigt visade de anbud som inkommit på de förberedande entreprenaderna på entreprenadkostnader kring 20-40% över tidigare kalkyler. Under oktober genomfördes därför en tredje successiv kalkyl, som angav projektkostnaden till 8 800 mnkr, med 50% sannolikhet att underskridas. Normalt önskas en större säkerhet än så och en sannolikhetsnivå som ofta används är 85%, (även använd av Hans Rode i hans utredning av Citybanan i dec 2006), sannolikhet att underskrida, vilket ger en kostnad på 9 140 mnkr. Det värdet motsvarar summan av alla troliga kostnader samt ett påslag för oförutsett med 10% i en traditionell kostnadskalkyl. I projektkostnaden ingår cirka 600 mnkr som trolig merkostnad för den överhettade byggkonjunkturen.

Augusti 2007

Projektet har samma totalbudget som fastlades i oktober 2006, dvs. 9 140 mnkr, dock så justeras budgeten kontinuerligt med indexuppräkning.

Ekonomiska konsekvenser

Ingångna avtal och överenskommelser ger ett flertal ekonomiska åtaganden för staden som redovisas och sammanfattas nedan.

Ramavtal för utbyggnaden av Ringen och Yttre Tvärleden – oktober 1995

Förutsättningar

Enligt ramavtalet för Ringen och Yttre Tvärleden ska staden tillhandahålla den mark som behövs för Norra länken. Dessutom har staden åtagit sig utgifter för erforderligt detaljplanearbete, kartor, förvaltningskostnader m.m.

Dagsläge

Gatu- och fastighetsnämnden, (GFN), har i ett ärende i december 2004 uppskattat att dessa utgifter uppgår till ca 5 mnkr per år i fr.o.m. 2005 och totalt 40 mnkr i fast prisnivå (vilket beräknas motsvara totalt 45,5 mnkr i löpande prisnivå). Gatu- och fastighetsnämnden bedömde att utgifterna kunde inrymmas i nämndens investeringsplan.



KF beslutade 21 mars 2005, (i samband med godkännandet av Genomförandavtalet för Norra länken), att godkänna investeringsutgifter om 45,5 mnkr.

I och med omorganisationen av GFK i maj 2005 ligger dessa utgifter numera hos exploateringskontoret.

Finansieringsöverenskommelse - maj 2002 (godkänt i KF 2 september 2002)

Överenskommelsen omfattar tre punkter vilka ger kostnadskonsekvenser för staden och innebär i korthet följande:

Finansiering Norra länken

Förutsättningar

Vid avtalets tecknande bedömdes projektet kosta 6 200 mnkr och finansieras enligt följande:

Staten (Vägverket)	75% = 4 650 mnkr
Staden	25% = 1 550 mnkr

Stadens andelar skall uppräknade med index utbetalas till Vägverket den 1 januari 2005 eller det senare datum då kontrakt tecknas med entreprenör.

Eventuella kostnadsfördyringar, (eller kostnadsbesparingar), i projektet, utöver index, fördelas enligt samma fördelningstal som ovan.

Dagsläge

I maj 2005 betalade staden ut 25% av 6 200 mnkr uppräknade med index, totalt 1 775,7 mnkr, till Vägverket.

I oktober 2006 genomförde Vägverket en successiv kalkyl, enligt vilket projektet med 85% sannolikhet kommer att kosta 9 140 mnkr. Som ett resultat höjdes totalkostnadsprognosen med 1 840 mnkr till 9 140 mnkr (penningvärde 2006-10). Det innebär att staden, enligt finansieringsöverenskommelsen, skall bidra med ytterligare 460 mnkr, (penningvärde 2006-10), till Norra länkens projektkostnader.

Med en bedömd utbetalning under 2013 och samma index som Vägverket använder för Norra länkens budget, (3,2%/år) ger detta en kostnad på omkring 600 mnkr i löpande pris. Kontoret har ännu inte fört några konkreta diskussioner med Vägverket kring formerna för när och hur dessa medel skall ställas till Vägverkets förfogande.

Anslutning mot Värtahamnen

Förutsättningar

Om staden väljer en annan utformning av anslutningen än den i avtalet redovisade skall staden svara för hela merkostnaden.

Dagsläge

Utformningen har ändrats och kostnaderna regleras i separat Tilläggsavtal nr 2 till Genomförandeavtalet, vilket redovisas nedan.

Drift av Norra länken

Förutsättningar

Staden skall bidra till driften av Norra länken med 15 mnkr/år under 25 år. Beloppen är beräknade i penningvärde 2002-05 och skall indexjusteras enligt KPI.

Dagsläge

Norra länken beräknas öppna för trafik under 2015, vilket därmed innebär att stadens bidrag kommer att utbetalas under 2015 till 2040.

Genomförandeavtal för Norra länken - dec 2004 (godkänt i KF 21 mars 2005)

Förutsättningar

Enligt genomförandeavtalet ska staden bekosta en dagvattenledning under Norra länken vid Norrtull och en tilluftsbyggnad med underliggande fläktstation. De extra utgifterna är föranledda av den framtida exploateringen av Norra stationsområdet.

Dagsläge

Gatu- och fastighetsnämnden har i ett ärende i december 2004 uppskattat att dessa utgifter uppgår till ca 38,9 mnkr i löpande prisnivå. Gatu- och fastighetsnämnden bedömde att utgifterna kunde inrymmas i nämndens investeringsplan.

KF beslutade 21 mars 2005, (i samband med godkännandet av Genomförandeavtalet för Norra länken), att godkänna investeringsutgifter om 38,9 mnkr.

I och med omorganisationen av GFK i maj 2005 ligger ansvaret för Norra länken hos trafikkontoret och därmed även dessa utgifter.

Tilläggsavtal nr 1 – dec 2004 (godkänt i KF 21 mars 2005)

Endast flytt av tekniska anordningar till annan plats, inga bedömda kostnadskonsekvenser för staden, utöver eventuella kostnader för ny detaljplan och markförvärv.



Utgifterna bedöms kunna inrymmas inom ramarna för redan beslutade investeringskostnader i samband med Ramavtalets åtaganden.

Tilläggsöverenskommelse om utbetalning av stadens andel avseende finansiering av Norra Länken. (godkänt i KS mars 2005)

Reglerar formerna för utbetalningen av stadens andel av projektkostnaderna, samt sammansättningen av det index som stadens andel skall uppräknas med vid utbetalningstillfället. Inga övriga kostnadskonsekvenser.

Tilläggsavtal nr 2 - jan 2007(godkänt i KF 26 mars 2007)

Dagsläge

Ursprungligt utförande av anslutningen mot Värtahamnen visade sig inte tillräcklig för att trafikmässigt försörja de exploateringsplaner som finns i området. En ny lösning, Trafikplats Hjorthagen, har utarbetats och KF tog genomförandebeslut den 27 mars 2007. Idag bedömd, och i ärendet till KF redovisad, kostnad är 540 mnkr. Den nya trafikplatsen kommer att byggas av Vägverket som en del i projekt Norra länken. Pengarna kommer att betalas ut till Vägverket årligen, enligt en betalplan baserad på utfört arbete.

Övrigt

Utöver ovan redovisade kostnader direkt föranledda av ekonomiska åtaganden genom ingångna avtal och överenskommelser kommer staden att få ytterligare kostnadskonsekvenser i samband med Norra länken.

Trafikkontoret

Utgifter för kontorets medverkan i Norra länken, främst i form av interna kostnader för bemanning av projektorganisationen. Kostnaderna bedöms till omkring 4 mnkr/år och total 34 mnkr under åren 2007 till 2015. Utgifterna är redan inrymda inom kontorets budget.

Gatunätet

Kostnader för att omhänderta de konsekvenser eller möjligheter som följer av Norra länken, men som ligger utanför överenskommen omfattning av projektet, exempelvis eventuella justeringar vid Roslagstull, förändringar av Vallhallavägen och Roslagsvägen.

Sammanfattning kostnader

I tabellen nedan redovisas utbetalda och kvarvarande bedömda investeringskostnader för staden i samband med Norra länken.

Avtal	Utbetalt [mnkr]	Kvar att betala [mnkr]
Ramavtal för Ringen och Yttre Tvärleden	5	40
Finansierings.ö.k-Finansiering 25%	1775,7	600
Finansierings.ö.k-Trafikplats Hjorthagen	30	510
Genomförandavtal för Norra länken		38,9
Trafikkontoret projektorganisation		34
TOTALT	1810,7	1222,9

Samtliga utgifter är i löpande priser.

Utöver ovanstående utgifter skall staden, enligt finansieringsöverenskommelsen, bidra med totalt 375 mnkr, (penningvärde 2002-05), till driften av Norra länken under 25 år från och med öppnandet.