

**Handläggare**  
**Exploateringskontoret**  
Koki Hjelmström  
Stora projekt  
08-508 263 18

**Till**  
Exploateringsnämnden  
2020-08-27

**Trafikkontoret**  
Sofi Persson  
Infrastruktur  
08-508 261 15

Trafiknämnden  
2020-08-27

## Norra Länken. Slutredovisning

### Förslag till beslut

1. Exploateringsnämnden godkänner slutredovisning avseende Norra Länken.
2. Trafiknämnden godkänner slutredovisning avseende Norra Länken.

Johan Castwall  
Förvaltningschef  
Exploateringskontoret

Gunilla Glantz  
Förvaltningschef  
Trafikkontoret

### Sammanfattning

Norra Länken är ett av de största infrastrukturprojekten som har genomförts i Stockholmsregionen. Den sträcker sig mellan Uppsalavägen vid Norrtull till kommungränsen på Lidingöbron i Värtan med anslutning till Roslagsvägen vid Frescati.

Den nya trafikleden avlastar den trafikmässigt hårt belastade innerstaden genom att personbilar och tung trafik leds ner i tunnlarna, vilket bidrar till säkrare innerstadsgator och bättre

lokalmiljö för gående och cyklister. Norra Länken har varit en förutsättning för exploateringar i dess närhet, såsom Hagastaden och Norra Djurgårdsstaden.

Norra Länken har utretts och genomförts av Trafikverket och Stockholms stad har medfinansierat Trafikverkets utbyggnad av Norra Länken i enlighet med följande avtal och överenskommelser, Ramavtal för utbyggnad av Ringen och yttre Tvärleden (1995), Finansieringsöverenskommelse (2002), Genomförandavtal Norra Länken (2004) samt Tilläggsavtal nr 1-4.

Stadens åtaganden inom Norra Länken har finansierats inom budget för exploateringsnämnden och trafiknämnden samt genom medfinansiering av infrastruktur enligt finansieringsöverenskommelsen.

Exploateringsnämndens åtaganden har genomförts till en utgift om 23,3 mnkr. Nämnden har även haft inkomster om totalt 94,7 mnkr gällande ersättning från dåvarande Vägverket Region Stockholm och ersättning från AB Fortum Värme.

Trafiknämnden har finansierat totalt 906,1 mnkr avseende stadens andel av den nya trafikplatsen vid Värtan samt upprustningen av Bellevueparken och Åtgärder vid Norra Stationsområdet.

Staden har även bidragit till utbyggnaden av Norra Länken genom att medfinansiera projektet. Stadens andel av medfinansieringen betalades ut 2005. Sedan dess har stadens andel av projektets totala utgifter succesivt räknats av från utbetalningen och kvarvarande värde har räknats upp enligt beslutad indexkorgen. I början av 2020 återstår (i löpande priser) ca 33 mnkr av det belopp som staden tidigare förskottade.

## **Bakgrund**

Norra Länken utgör en övergripande trafikled i öst-västlig riktning norr om Stockholms innerstad och är ett av de största infrastrukturprojekten som har genomförts i Stockholmsregionen. Den sträcker sig mellan Uppsalavägen vid Norrtull till kommungränsen på Lidingöbron i Värtan med anslutning till Roslagsvägen vid Frescati.

Utredning och analyser av Norra Länkens sträckning och utformning påbörjades redan på 1960-talet.

Större delen av Norra Länken går i tunnlar med en sammanlagd tunnellängd på ca 11 km. På sträckan sker underjordiska

anslutningar till/från Hagastadstunneln och till/från Uppsalavägen vid Norrtull, till/från Roslagsvägen vid Frescati och till/från Roslagsvägen och Valhallavägen vid Roslagstull och till/från Lidingövägen vid Hjorthagen (Värtan).

Den nya trafikleden avlastar den trafikmässigt hårt belastade innerstaden genom att personbilar och tung trafik leds ner i tunnarna, vilket bidrar till säkrare innerstadsgator och bättre lokalmiljö för gående och cyklister. Norra Länken har varit en förutsättning för exploateringar i dess närhet, såsom Hagastaden och Norra Djurgårdsstaden.

Norra Länken har utretts och genomförts av Trafikverket och Stockholms stad har medfinansierat Trafikverkets utbyggnad av Norra Länken i enlighet med följande avtal och överenskommelser, Ramavtal för utbyggnad av Ringen och yttre Tvärleden (1995), Finansieringsöverenskommelse (2002), Genomförandavtal Norra Länken (2004) samt Tilläggsavtal nr 1-4.

Den sammanlagda utgiften för Norra Länken uppskattades 2002 till ca 6 200 mnkr (prisnivå 2002-05 med indexuppräknings). Stockholm svarar för hela den regionala andelen (25 %) av utgifterna, vilket innebar 1 550 mnkr. Därutöver har staden bidragit till trafikplats Värtan (inkl. direktanslutning till hamnen).

Staden ska enligt överenskommelsen även bidra med drift av Norra Länken genom ett årligt bidrag om 15 mnkr i 25 år.



Trafikplats Värtan hade i tidigt skede en annan utformning än den som slutligen byggdes. Under projektet gång insåg kontoret att ursprunglig utformning av trafikplats Värtan inte skulle fungera på grund av den ökade trafikbelastningen bland annat från kommande exploatering av Norra Djurgårdsstaden. Kontoret utredde därför ett nytt förslag på utformning av trafikplats Värtan som därefter uppfördes. Med bakgrund av sena förändringar i projektet samt att staden har sett behov att få till en större och mer behovsanpassad trafikplats i Värtan har trafiknämnden finansierat en andel av Trafikplats i Värtan.

### **Projektets genomförande**

#### **Norrtull**

Trafiken i Norrtullsplatsen är idag omlagd i en temporär slutlösning och ett slutligt utförande kommer att byggas av projekt Hagastaden (exploateringskontoret). Den cirkulation som redovisades i genomförandeavtalet har därmed inte byggts inom projekt Norra Länken.

Inom projekt Norra Länken har den gamla järnvägsbron i Norrtull ersatts av en ny permanent järnvägsbro. På grund av trafiksäkerhetsskäl har de blindpelare som järnvägsbron inledningsvis byggdes med avbeställts och därefter rivits. Blindpelare är estetiska brostöd som inte behövs för bronns funktion.

Norra Länken etapp Norrtull - Tomtebodan har genomförts av exploateringskontoret via projekt Hagastaden och kommer att slutredovisas separat av exploateringskontoret.



*Bild 2, Trafikplats Norrtull december 2013*

### Bellevue

Stora delar av Norra Länken går genom Kungliga Nationalstadsparken. Beröringspunkter på ytan finns i Norrtull, Bellevueområdet (bakom Wennergrens center) och i Värtan. Det område som var svårast att ta sig förbi var Bellevue där oexploaterad mark i parken (park och naturlandskap) påverkades. Dåvarande lagstiftning (Miljöbalken) föreskrev att *”inget intrång får göras i Nationalstadsparkens park- och naturlandskap. Markytan får inte röras och växtlighet får inte påverkas”*. Regeringen genomförde 2009 en lagändring av Miljöbalken och en tilläggsplan till gällande detaljplan antogs av staden. Den nya detaljplanen möjliggjorde ett tillfälligt ingrepp i Nationalstadsparken vilket innebar att arbetena kunde utföras från ytan med öppna schakter (så kallad Cut- and Cover-teknik) istället för den jordtunnelteknik som entreprenören från början avsåg att använda. Den ursprungliga tekniken visade sig efter metodprov vara dyr, tidskrävande och riskfylld.

Under genomförandet av entreprenaden användes en tillfällig stödkonstruktion, en så kallad sekantpålevägg, för att minska schaktbredden och därmed intrånget i parken.



*Bild 3, Byggnation av tunneln genom Bellevueparken.*

I genomförandeaftalet från 2004 ingick att staden skulle rusta upp Bellevueområdet samt genomföra åtgärder för att bevara arten Mindre Sandviteviel.

Under entreprenadtiden utfördes ett genomgripande skötsel- och kontrollprogram för att minimera risken för att värdefulla träd i anslutning till arbetsområdet skulle skadas. Skötsel- och kontrollprogrammet har utförts fram till 2014 då grundvattennivån hade återställts till ursprungligt nivå.

Efter entreprenadtidens slut har Bellevueparken återställts och upprustats i enlighet med stadens parkprogram. Denna upprustning har skett för att återskapa parkens kulturhistoriska och ekologiska värden.



*Bild 4, Bellevueparken efter färdigställande. Bilden är från återinvigningen av parken i augusti 2014.*

### Roslagstull

Trafiklösningen i Roslagstull med cirkulation har bibehållits i princip lika befintlig. Samtliga korsningspunkter har försetts med signalreglering. Norra Länkens tunnlar ansluter till trafikplatsen via broar över gång- och cykelbana vilka möjliggör en hinderfri passage för gående och cyklister på östra sidan av Valhallavägen och Roslagsvägen.



*Bild 5, Trafikplats Roslagstull oktober 2019*

### Frescati

Norra Länken leds vid trafikplats Frescati ner i ett långt betongtråg som ansluter mot Norra Länkens tunnelsystem. Frescativägen och korsningen Frescativägen/Baron Rålambsväg har en ny utformning jämfört med tidigare. Den nya utformningen har anpassats till byggandet av Universitetets nya kårhus.



*Bild 6, Trafikplats Frescati oktober 2019*

### Värtan

Trafikplats Hjorthagen/Värtan knyter samman Norra Länken med hamnen, lokalvägnätet och Lidingövägen. Trafikplatsen har utformats i två plan för att klara den ökade kapaciteten i området som förväntas i och med exploatering av Norra Djurgårdsstaden och utvecklingen av hamnområdet. Det övre planet av trafikplats Värtan är att betrakta som gata och konstruktionerna till trafikplatsens övre plan ägs av trafikkontoret. I trafikplatsens undre plan går Trafikverkets trafikled. Trafikverket äger konstruktionerna till de ramper som leder trafiken till/från trafikleden från/till trafikplatsen. I trafikplats Värtan ingår även direktanslutningen i tunnel som ansluter Värtahamnen med Norra Länken.





*Bild 7, Trafikplats Värtan (fotomontage). Ramböll / KHR Rundquist Arkitekter*

### Byte av väghållarskap Lidingövägen och Roslagsvägen

I den så kallade Ag-överenskommelsen (som godkändes av regeringen 1990-09-20) mellan dåvarande Vägverket och Stockholm stad om det övergripande vägnätet i Stockholm var man överens om att Vägverket skulle vara väghållare för Norra Länken. Dessutom var man överens om att Lidingövägen med tillhörande ramper inklusive Lidingöbron skulle övergå från kommunal väg till statlig väg från trafikplats Värtan till kommungräns och att Roslagsvägen mellan trafikplats Roslagstull och trafikplats Frescati skulle övergå från statlig väg till kommunal väg när trafiken på Norra Länken öppnades.

### Trafikverkets driftdepå

I genomförandeavtalet ingår att bygga en driftdepå. Driftdepån bekostas med projektmedel enligt villkoren för genomförandeavtalets medfinansiering, vilket innebär att Trafikverket bekostar 75 % och Staden 25 %. Exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret driver detaljplanarbetet tillsammans med Trafikverket inom ramen för Norra Djurgårdsstaden.

Depån är planerad att byggas inom kvarteret Starkströmmen i Värtan och beräknas vara färdigställd preliminärt 2023/2024.

### Fastighetsreglering

Några mindre områden kvarstår att reglera mellan Staten och kommunen i en pågående förrättning. Även servitutsavtal för tunnlarna behöver tecknas.

### Stadens åtaganden i samband med Norra Länken

De avtal som staden har ingått i samband med Norra Länken har inneburit ekonomiska åtaganden, byte av väghållarskap, övertaganden av konstruktioner och reglering av drift- och underhållsgränser.

Följande avtal och överenskommelser har tecknats för Norra Länken:

- Ramavtal för utbyggnad av Ringen och yttre Tvärleden (1995),
- Finansieringsöverenskommelse (2002),
- Genomförandeavtal Norra Länken (2004),
- Tilläggsavtal nr 1 (2004)
- Tilläggsöverenskommelse om utbetalning av stadens andel avseende finansiering av Norra Länken (2005),
- Tilläggsavtal nr 2 (2007),
- Tilläggsavtal nr 3 (2009, ersätter tilläggsavtal nr 2)
- Avtal rörande servicetunnel vid Norrtull (2011),
- Tilläggsavtal nr 4 (2011)
- Drift- och underhållsavtal avseende trafikplats Norrtull (2014),
- Avtal om förändrad väghållning för Lidingöbron, Lidingövägen och Roslagsvägen i Stockholms kommun (2014),
- Gränsdragningsavtal avseende Norra Länken och Roslagsvägen (2016),

Följande avtal kvarstår att teckna:

- Gränsdragningsavtal VA avseende Norra Länken

### Måluppfyllelse

Norra Länken bedöms bidra till ökad måluppfyllelse på följande sätt:

#### Miljömål

- 1) Luftkvaliteten för boende och allmänheten ska förbättras,
- 2) Bullerbelastningen för boende och allmänheten ska minska.  
Gällande riktvärden ska innehållas
- 3) Recipientförhållanden ska genom Norra Länken förbättras på sikt.

*Måluppfyllelse:* Miljön förbättras genom att den stora genomfartstrafiken flyttas från Valhallavägen, Lidingövägen och Björnnäsvägen till Norra Länken.

Effekter på luftföroreningar: Mätningarna visar tydligt att föroreningshalterna har sjunkit. Jämfört med 2014 visar mätningarna år 2015 att antalet dygn med NO<sub>2</sub> halter över 60 µg/m<sup>3</sup> minskat med åtta respektive sex dygn på Valhallavägens två sidor. För PM<sub>10</sub> minskade antalet dygn med halter över 50 µg/m<sup>3</sup> från fem till två (mättes bara på ena sidan av vägen).

Halterna av kväveoxider har minskat både på Valhallavägen och vid Roslagstull. Valhallavägen visar en minskning av NO<sub>2</sub> och NO<sub>x</sub> med 24 % respektive 40 % och Roslagstull med 5 % och 13 %. Sannolikt var trafiken vid Roslagstull något högre 2015 eftersom all södergående trafik mot Essingeleden gick ut i tunnelöppningen vid Roslagstull fram till den 15 mars 2015. Detta förklarar den något mindre minskningen av halterna vid Roslagstull.

Resultaten av mätning visar en minskning av PM<sub>10</sub>-halterna vid Valhallavägen med ca 20 %. För Roslagstull ökade dock halterna med 10 %, vilket sannolikt kan bero på avsaknaden av dammbindning vid Roslagstull.

Hälsoeffekter: De kliniska undersökningarna visade generellt på små skillnader mellan före och efter trafikomläggningen. De enda statistiskt säkerställda förändringarna är en ökning av inflammationsmarkören FENO och en minskning av undertrycket (blodtrycket) i studiegruppen.

Analys av svar från en dagboksstudie visar statistiskt säkerställda förändringar vad gäller minskade besvär av bilavgaser för boende längs Valhallavägen.

### **Framkomlighetsmål**

Tiden för en bilresa mellan Norrtull och Ropsten ska minska med minst 10 minuter under maxtimmen.

*Måluppfyllelse:* Framkomligheten har förbättras genom att större delen av trafiken förlagts i tunnlar som starkt begränsar stillastående trafik i köer. Den del av genomfartstrafiken som belastar stråket Norrtull-Roslagsvägen-Valhallavägen-Lidingövägen men också Birger Jarlsgatan erbjuds snabbare och mer konfliktfri färdväg via Norra Länken.

Trängselskattesnittet ökade tydligt dels vid första delöppningen av Norra Länken i november 2014, och dels vid andra delöppningen i mars 2015. Augusti 2015 var sista månaden före förändringen av betalstationerna och då var antalet passager fler än sedan trängselskatten infördes permanent augusti 2007. För perioden april till augusti 2015 var passagera knapp 7 % fler än samma period 2014.

Innerstadssnittet ökade med ca 10 % i oktober 2015 jämfört med oktober 2014. Ökningen är i huvudsak relaterad till trafik över innerstadssnittet vid Roslagsvägen, Norrtull och Lidingövägen som har direkt koppling till Norra länken. Vid övriga passager av innerstadssnittet var trafikflödet närmast oförändrat jämfört med 2014. Norra länken har haft avsedd effekt för innerstaden då trafiken minskat på Valhallavägen, Lidingövägen och Roslagsvägen vid Albano. En del av ökningen över innerstadssnittet består i överflyttning av trafik från Uppsalavägen till Roslagsvägen. I utvärderingar har överflyttningen av trafik från Uppsalavägen bedömts utgöra hälften av totala ökningen

Innerstadssnittet bildas av kommungränsen mot Lidingö och Solna och omsluter dessutom Kungsholmen, Essingeöarna och Södermalm. Trafiken över innerstadssnittet har redovisats under många år för att följa trafikutvecklingen kopplat till centrala Stockholm, medan trängselskattesnittet tillkom i samband med försöket med trängselskatt 2006 för att specifikt följa upp effekterna av trängselskatten.

Fram till årsrapporten för 2014 har trängselskattesnittet definierats utifrån att statistiken avser enbart perioden mellan kl. 06.00 – 19.00, medan siffror för innerstadssnittet avser trafiken över hela dygnet. Det fanns också en skillnad i mätmetod för några punkter i innerstadssnittet, jämfört med trängselskattesnittet. Den var dock inte så stor.

Trafiken i cityområdet fortsätter att minska. Under 2015 registrerades 241 900 f/d, jämfört med 243 100 f/d under 2014, och utgör en ny lägstanotering sedan 1976. Till stor del bedöms dock minskningen beror på trafikomläggningar vid Slussen och tätskiktsrenoveringen kring Sergels Torg som blir hinder och tränger undan trafik. Med Norra länken kan också trafik från östra innerstaden i viss utsträckning omfördelats till Norra länken-Klarastrandsleden då det blivit ett attraktivt alternativ.

Låga bränslepriser, befolkningsökning och god fart i ekonomin i Stockholm tillsammans med Norra länken och Trafikverkets förbättringar av framkomligheten på E4/E20 och E18 gör att biltrafiken ökar så som trafikmätningarna visar. Trängselskatten klarar dock att hålla tillbaka trafikökningen för betalpassagerarna, men i övrigt är det flera faktorer som leder i riktning mot ökad biltrafik.

Med 2015 års mätningar inräknade så är trenden att framkomligheten minskar för trafik in mot stan. Tvärförbindelserna saknade mätvärden 2015, men hade fram till 2014 också en trend mot sämre framkomlighet. Innerstadstrafiken och trafik ut från stan har fått något bättre framkomlighet, främst pga Norra länken som avlastade Valhallavägen och Lidingövägen vilket givit stora framkomlighetsvinster för trafiken i närområdet.

Jämfört med köerna på eftermiddagen så ger köerna på förmiddagen 1,5 - 2,4 ggr längre restider och det är mer ojämnt mellan olika typer av gator än på eftermiddagen när de flesta rutter får mellan 1,7 - 1,9 ggr så lång restid

### **Trafiksäkerhet**

Antal döda och svårt skadade ska på årsbasis minska med minst 0,5 %.

*Måluppfyllelse:* Trafiksäkerheten har förbättras genom att större delar av genomfartstrafiken förlagts i tunnlar med enkelriktad trafikföring. Valhallavägens trafik har reduceras till mindre än hälften. Framför allt minskar den tunga trafiken till och från Värtan och Frihamnen.

### **Regional stadsutveckling**

Genom att merparten av trafik förläggs i tunnlar kan exempelvis bostadsbyggelse i Hjorthagen och Värtan möjliggöras.

*Måluppfyllelse:* Har uppnåtts genom att Norra Länken genomförs.

### **Tidplan**

Norra Länken inkluderat Hagastadens tunnlar har öppnats för trafik succesivt mellan 2014 och 2016. Södra Hamnpåfarten (direktpåfarten) från Värtahamnen med direkt anslutning till Norra Länken vid trafikplats Värtan öppnades för trafik i mars 2017. Vid öppnandet av Norra Länken byttes väghållarskapet dels för Lidingövägen och dels för Roslagsvägen. Lidingövägen övergick från kommunalt till statligt väghållarskap i november 2014 för delen från kommungräns (på Lidingöbron) till trafikplats Värtan. I

byte av väghållarskap ingick även ramper till/från Lidingövägen och stadens del av Lidingöbron.

Roslagsvägen övergick från statligt till kommunalt väghållarskap april 2015 för delen mellan trafikplats Roslagstull och trafikplats Frescati.

### **Ekonomi**

Stadens åtaganden inom projekt Norra Länken har finansierats inom budget för exploateringsnämnden och trafiknämnden samt genom medfinansiering av infrastruktur enligt finansieringsöverenskommelsen.

Exploateringsnämnden har finansierat 23,3 mnkr avseende främst gatuarbeten på allmän platsmark samt fördelad administration för kvartersmark.

Trafiknämnden har finansierat totalt 906,1 mnkr avseende stadens andel av den nya trafikplatsen vid Värtan samt upprustningen av Bellevueparken och Åtgärder vid Norra Stationsområdet.

I detta avsnitt redovisas ekonomin för de olika delarna separat.

### **Exploateringsnämndens åtaganden**

I exploateringsnämnden har det tagits ett genomförandebeslut på 56,2 mnkr. Utgifterna avser främst gatuarbeten på allmän platsmark samt fördelad administration kvartersmark, där utgör utgifterna till stor del projektledares tid nedlagd i projektet.

De totala utgifterna för exploateringskontoret har uppgått till 23,3 mnkr. De största posterna utgörs av gatuarbeten, 15 mnkr, och administration, 2,6 mnkr.

<b>Utgiftsslag</b>	<b>Utfall (mnkr)</b>
Utredning	0,4
Fördelad administration	2,6
Fastighetsbildning	0,4
Gata	15,0
Övrigt	4,9
<b>Summa</b>	<b>23,3</b>

Exploateringskontoret har i ett tidigt skede mottagit ersättning från Vägverket Region Stockholm på totalt 74,8 mnkr. Även en ersättning från AB Fortum Värme på 20 mnkr har tagits emot.

Inom projektet för Norra Länken har det gjorts två fastighetsförvärv; Starkströmmen 2 och 4, (0,2 mkr) och Bremen 3 (0,3 mnkr).

#### Trafiknämndens åtaganden

##### **Trafikplats Värtan**

I mars 2007 godkände kommunfullmäktige genomförandebeslut för trafikplatsen. Den nya trafiklösningen, i fortsättningen benämnd trafikplats Värtan, samt vissa tillkommande arbeten bedömdes i ärendet totalt innebära investeringsutgifter för staden om 540 mnkr (i löpande prisnivå).

Efter att den nya trafikplatsen fördyrats under det fortsatta detaljprojekteringsarbetet fattade kommunfullmäktige år 2009 ett reviderat genomförandebeslut om totalt 850 mnkr. Beslutet inrymde förutom trafiknämndens andel av genomförandet, även utgiften för Trafikverkets projektering och interna organisation som krävts för genomförandet av trafikplatsen.

Fördyringen förklarades av att prisutvecklingen varit betydligt högre än vad som antagits i det tidigare genomförandebeslutet. Ändrade förutsättningar för markanvändningen i och med exploateringen av hamnområdet medförde även en utgiftsökning då trafikplats Värtan behövde kompletteras med en direktanslutning till Värtahamnen, samt en anpassning för att möjliggöra dubbelspårsanslutning till hamnområdet.

Enligt den överenskomna schablonfördelningen mellan Staden och Trafikverket (dåvarande Vägverket) har staden bekostat projekteringen av trafikplatsen med 65 % av totala utgifterna och byggandet med 52,7 %. Trafikverket har bekostat resterande med projektmedel från Norra Länken. Staden har enligt överenskommelsen dessutom ersatt Trafikverket för den projektorganisation som de tillhandahöll under byggtiden.

Projektet har genomförts till en samlad utgift om 859 mnkr, se även nedanstående tabell.

<b>Utgiftsslag</b>	<b>Utfall (mnkr)</b>
Byggherrekostnader	11
Bygg- och projektledning	25
Utredning och projektering	158
Entreprenad	665
<b>Summa</b>	<b>859</b>

Mot bakgrund av KF-beslut fattat år 2014 gällande ansvar och förvaltning av dagvattenanläggningar, pågår diskussioner med Stockholm Vatten och Avfall om en överföring genom försäljning från trafiknämnden till bolaget gällande pumpstationer och dagvattenanläggningar inom Norra Länken. Anläggningsvärdet är beräknat till ca 17 mnkr.

### **Bellevueparken**

Enligt genomförandeavtalet för Norra Länken har Trafikverket erlagt 10 mnkr till trafiknämnden för projektering och upprustning av hela Bellevueområdet. Nämnden har även enligt tilläggsavtal 4 fått ersättning med 9 mnkr för inköp av växter och planteringar för återställning efter det intrång i parklandskapet som arbetet med Norra Länken medförde.

Utöver dessa medel tog dåvarande trafik- och renhållningsnämnden 2011-12-15 genomförandebeslut om investeringar i Bellevueparken om totalt 12 miljoner kronor.

Sammantaget finns beslut för åtgärder i parken om 31 mnkr och projektet har inkomster från Trafikverket om totalt 19 mnkr.

Arbetena i parken har genomförts till en utgift om totalt ca 25,4 mnkr. I projektet återstår fortfarande anläggning av tre vändplaner. Beräknad utgift för de återstående arbetena är ca 6 mnkr.

### **Extrautgifter enligt genomförandeavtalet, p.g.a Norra Stationsområdet**

Enligt genomförandeavtalet skulle 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. I genomförandeavtalet beräknades utgifterna för dessa arbeten till 38,9 mnkr (i löpande priser).

Den nya dagvattenledningen har byggts (i ledningstunnel) vid Norrtull till en utgift om ca 21,7 mnkr. Den planerade tilluftsbyggnaden är försenad och har överförts till Hagastadsprojektet.

### **Stadens medfinansiering**

#### **Medfinansiering av Norra Länken**

År 2002 godkände kommunfullmäktige en överenskommelse mellan staden och dåvarande Vägverket som innebär att staden skall medfinansiera Norra Länken med 25 % och Trafikverket 75 %. De totala



utgifterna för projektet beräknades då uppgå till 6 200 mnkr i prisnivå maj år 2002.

För att projektet skulle kunna starta, då den statliga finansieringen inte var klar, kom parterna överens om att staden skulle förskottera sin andel. Därigenom kunde projektet finansieras de första 3-4 åren i avvaktan på statliga anslag.

År 2005 slöts en tilläggsöverenskommelse om utbetalning av stadens andel till staten. Stadens andel ( $25 \% \times 6\,200 = 1\,550$  mnkr) räknades då upp med ett sammanvägt index, som motsvarar en mix av komponenterna i Norra länken.

Efter indexuppräknning betalade staden i april 2005 ut sin andel i projektet om ca 1 776 mnkr. Sedan dess har stadens andel av projektets totala utgifter succesivt räknats av från utbetalningen och kvarvarande värde har räknats upp enligt den beslutade indexkorgen. I början av 2020 återstår (i löpande priser) ca 33 mnkr av det belopp som staden tidigare förskottrade.

På grund av trafiksäkerhetsskäl har de blindpelare som järnvägsbron inledningsvis byggdes med avbeställts och därefter rivits. Eftersom rivningen var påkallad av staden har även staden betalat hela kostnaden om ca 4,2 mnkr för rivningsarbetena.

Även om Norra Länken är öppnad återstår en del arbeten under kommande år. I Trafikverkets senaste prognos för projektet (P84, maj 2020) är projektets totala utgift beräknad till ca 9 673 mnkr i löpande priser, varav totalt ca 9 480 mnkr är upparbetat t o m slutet av år 2019. Projektet har även fått EU-bidrag om totalt 461 mnkr. Stadens bidrag om 25 % av projektet uppgår till cirka 2 300 mnkr, inklusive indexuppräknning.

I de återstående arbetena ingår framförallt byggande av en driftdepå (uppskattat till totalt ca 65-100 mnkr) samt färdigställande av anläggningen vid Norrtull (uppskattat till totalt ca 126 mnkr). Prognosen för resterande arbeten är totalt 195-230 mnkr i löpande priser. Enligt tidplanen kommer de sista arbetena att avslutas år 2023/2024. Tidplanen för Norrtull är dock osäker då detaljplanearbetet för området inte är klart.

Under förutsättning att tidplanen för kommande arbeten håller och antaget en prisutveckling på 5 % under kommande år, beräknas stadens hittills utbetalade medfinansiering att vara upparbetad/förbrukad år 2022. Enligt beräkningsunderlaget för

medfinansieringen behöver då staden genomföra en kompletterande utbetalning om ca 10-25 mnkr.

**Driftkostnader**

Enligt Finansieringsöverenskommelsen ska driften av Norra Länken bekostas av staten med ett årligt bidrag från staden om 15 mnkr plus index. Stadens bidrag upphör efter 25 år, dvs. år 2040. Bidraget är sedan år 2015 inrymt i trafiknämndens driftbudget.

**Exploateringskontorets och trafikkontorets  
gemensamma förslag**

Exploateringsnämnden och trafiknämnden godkänner slutredovisning avseende Norra Länken.

**Slut**