

**Utlåtande 2005:53 RIII (Dnr 314-5210/2004)**

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

**Hemställan från gatu- och fastighetsnämnden**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Genomförandeavtal och tilläggsavtal nr 1 med Vägverket avseende Norra Länken godkänns.
2. Investeringsutgifter om 38,9 mnkr enligt genomförandeavtalet ovan samt 45,5 mnkr enligt ramavtal mellan staden och Vägverket från 1995 godkänns.
3. Investeringsutgifter om 10,6 mnkr för påbörjad projektering under 2005 av Norra Länkens anslutning till hamnen godkänns.
4. Investeringsutgifterna för åren 2005-2007 får rymmas inom gatu- och fastighetsnämndens investeringsplan för 2005 med inriktning för 2006 och 2007.
5. Finansieringen av investeringsutgifter för efterföljande år får beaktas vid upprättandet av kommande investeringsplaner.
6. Finansieringen av drift- inklusive kapitaltjänstkostnader för 2006 och efterföljande år får beaktas vid upprättande av kommande budgetar.

**Föredragande borgarrådet Leif Rönngren** anför följande.

#### *Ärendet*

Gatu- och fastighetsnämnden godkände den 16 december 2004 genomförandeavtal och tilläggsavtal nr 1 med Vägverket avseende Norra Länken samt hemställde att kommunfullmäktige senast den 31 mars 2005 godkänner avtalet. Nämnden underställde även kommunfullmäktige sitt beslut att godkänna investeringsutgifter om 35 mnkr enligt ovan nämnda genomförandeavtal, 40 mnkr enligt ramavtal 1995 med Vägverket samt 25 mnkr för projektering m.m. för Norra Länkens anslutning till hamnen.

Enligt en finansieringsöverenskommelse som godkänts av kommunfullmäktige i september 2002 (Utlåtande 2002:79) ska staden bära 25 procent av projektets investeringsutgifter. Stadens andel inkl index beräknas bli ca 1 775 mnkr, som avses finansieras med medel som tidigare avsatts i stadens bokslut för infrastrukturella kostnader.

Staden ska enligt ramavtal med Vägverket tillhandahålla den mark som behövs för Norra Länken och svara för fastighetsrättsliga åtgärder. Gatu- och fastighetsnämnden har uppskattat att dessa utgifter uppgår till ca 5 mnkr per år fr.o.m. 2005 och totalt 40 mnkr (vilket beräknas motsvara totalt 45,5 mnkr i löpande priser).

Enligt genomförandeavtalet ska staden bekosta en dagvattenledning under Norra Länken vid Norrtull och en tilluftsbyggnad p.g.a. den framtida exploateringen av Norra Stationsområdet. Åtgärderna bör göras i samband med Norra Länken-projektet för att undvika störningar i trafiken i ett senare skede.

Staden ska härutöver bekosta byggandet av hamnanslutning så att trafiken till hamnen inte ska behöva belasta Tegelluddsvägen. På grund av nya förutsättningar - bl.a. ökad trafik och planer på exploatering i Hjorthagen, Värtan och Frihamnen - avses hamnanslutningen nu utformas som en ny cirkulationsplats över Lidingövägen öster om trafikplats Värtan, till en beräknad utgift om drygt 300 mnkr (drygt 360 mnkr i löpande prisnivå).

En begäran om genomförandebeslut om hamnanslutningen kommer att underställas kommunfullmäktige när förutsättningar föreligger. Redan nu vill dock gatu- och fastighetsnämnden få ett delgenomförandebeslut för projektets arbetsarbete.

#### *Remisser*

Ärendet har för synpunkter remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunfullmäktige godkänner genomförandeavtal och tilläggsavtal nr 1 med Vägverket avseende Norra Länken samt godkänner de utgifter som ankommer på staden enligt genomförandeavtalet, på sätt som framgår i ärendet. Beloppen har uppräknats till beräknad löpande prisnivå.

Stadsledningskontoret föreslår därför att extrautgifterna om 35 mnkr (vilket beräknas motsvara 38,9 mnkr i löpande priser) godkänns och förutsätter då att de kommer att inrymmas i gatu- och fastighetsnämndens investeringsplaner för 2006-2008.

Stadsledningskontoret föreslår att utgifter om 10,6 mnkr får disponeras under 2005 för projektering av hamnanslutningen under förutsättning att medlen inryms i gatu- och fastighetsnämndens investeringsplan för 2005.

#### *Mina synpunkter*

Norra Länken är en viktig del i lösningen av trafikfrågorna i stockholmsregionen och avlastar gatorna i innerstaden. Den nya vägen kommer att innebära en betydande förbättring för trafiksituationen i staden, inte minst för den hamnrelaterade trafiken. Jag ställer mig mycket positiv till att alla frågor som rör projektet nu är lösta och att parterna är överens genom detta avtal. I och med detta avtal kommer staden ett stort steg närmare att komma igång med arbetet.

Genom detta beslut skapas även nödvändiga förutsättningar för att komma vidare med två av stadens utvecklingsområden: Norra Stationsområdet och Hjorthagen.

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarrådet *Viviann Gunnarsson* (mp) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. avslå genomförandeavtal och tilläggsavtal 1 med Vägverket avseende Norra Länken.
2. vidare anför följande.

Norra Länken är ett mycket kostsamt byggprojekt som beräknas leda till ökad trafik i regionen. På bara tre år har stadens kostnader för projektet ökat med 275 miljoner kronor. Ett genomförande av Norra Länken skulle bland annat strida mot de av kommunfullmäktige beslutade miljömålen och omöjliggör en utveckling för långsiktig hållbarhet i staden. Det är också mycket svårt att motivera varför Stockholms skattebe-

talare ska betala för en väg som främst kommer att utnyttjas av boende i Lidingö kommun.

Investeringar för att säkra goda transporter till och från Hjorthagen – Frihamnen – Värtan med kommande bostads- och arbetsområden samt fortsatt färjetrafik bör istället göras i spårbunden kollektivtrafik och för detta ändamål anpassade vägar.

De investeringsutgifter som staden åtar sig i detta ärende innebär bland annat att Vägverket undslipper kostnader för nödvändig ventilation från motorvägen i den del som kommer beröra kommande bostadsbebyggelse vid Norra Station. Att Stockholms stad utöver sitt redan allt för generösa bidrag till Norra Länken ska betala för nödvändiga ventilationsåtgärder är ännu ett felslut i denna tragiska historia.

Bördefördelningen mellan staden och Vägverket för markanvändning, som i detta ärende innebär 45,5 mnkr i utgift för staden, är inte heller den skälig med tanke på alternativutnyttjanden av marken, och ramavtalet från 1995 borde omförhandlas.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Genomförandeavtal och tilläggsavtal nr 1 med Vägverket avseende Norra Länken godkänns.
2. Investeringsutgifter om 38,9 mnkr enligt genomförandeavtalet ovan samt 45,5 mnkr enligt ramavtal mellan staden och Vägverket från 1995 godkänns.
3. Investeringsutgifter om 10,6 mnkr för påbörjad projektering under 2005 av Norra Länkens anslutning till hamnen godkänns.
4. Investeringsutgifterna för åren 2005-2007 får rymmas inom gatu- och fastighetsnämndens investeringsplan för 2005 med inriktning för 2006 och 2007.
5. Finansieringen av investeringsutgifter för efterföljande år får beaktas vid upprättandet av kommande investeringsplaner.
6. Finansieringen av drift- inklusive kapitaltjänstkostnader för 2006 och efterföljande år får beaktas vid upprättande av kommande budgetar.

Stockholm den 9 mars 2005

På kommunstyrelsens vägnar:  
KRISTINA AXÉN OLIN

Leif Rönngren

*Anette Otteborn*

**Reservation** anfördes av *Christopher Ödmann* (mp) med hänvisning till reservationen av (mp) i borgarrådsberedningen.

**Särskilt uttalande** gjordes av *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Förslaget till Norra Länken har förutsättningar att förbättra trafiksituationen vid Stockholms nordöstra infarter, samt Valhallavägen och Lidingövägen. Samtidigt skapas goda möjligheter att stärka Nationalstadsparkens grönstruktur, spridningskorridorer och kvalitet, bl.a. genom att en stängning för genomfartstrafik av Baron Rålambsväg och Fiskartorpsvägen möjliggörs. Tillsammans med införande av marginalkostnadsprissatta trängselavgifter kan Norra Länken bidra till att skapa en permanent bättre trafik- och miljösituation i Stockholm. Vänsterpartiet har tidigare kritiserat flera delar av ramavtalet med Vägverket, kritik som kvarstår. Inriktningen för det så kallade Bellevue-alternativet innebär ett vanskligt förhållningssätt till miljöbalken och nationalstadsparken. Det s.k. modifierade Bellevuealternativet innebär i sak inget annat än att framtagandet av en ny detaljplan är behäftad med i huvudsak samma brister som den tidigare, upphävda detaljplanen. Genom en dragning av Norra Länken under Cederdalsgatan hade föreliggande avtal ej hamnat i konflikt med Miljöbalkens 4 kap 7 §. Frågan kommer därför på nytt att avgöras av regeringsrätten. Vi menar också fortfarande att det är en allvarlig brist att inte större ansträngningar gjorts för att ordna anslutningar från Sveaplan/Roslagstull mot Frescatiskaftet. Möjligheterna att med intelligenta lösningar snabbt kunna tömma staden från biltrafik via denna miljardinvestering försvåras allvarligt vid denna valda lösning. Åtskilliga tusentals bilar kommer att hänvisas till att alltjämnt utnyttja Roslagsvägen genom nationalstadsparken för sina transporter, vilket förtar viktiga miljö- och naturvärden, samt permanenta barriärefekterna. Staden bör därför undersöka alternativ för att söka föra över så mycket trafik som möjligt från Roslagsvägen till tunnelskaften. Trots dessa brister har dock fullmäktige med betydande majoritet röstat igenom följande inriktning, något vänsterpartiet beklagar.

## ÄRENDET

**Gatu- och fastighetsnämnden** beslutade den 16 december 2004 följande

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

*Reservation* anfördes av Åsa Romson (mp) med hänvisning till sitt förslag till beslut, *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Ann-Marie Strömberg (v), bilaga 1.

**Gatu- och fastighetskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 25 november 2004 har i huvudsak följande lydelse.

### Bakgrund

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

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

Efter Regeringsrättens dom har Vägverket tagit fram ett modifierat förslag till utförande av Bellevuealternativet, vilket nu ligger till grund för ett nytt detaljplaneför-

slag. Förslaget innebär att tunneln på en sträcka förläggs i ett djupare läge än tidigare. Gatu- och fastighetsnämnden beslöt den 18 februari 2003 att för sin del i yttrande över detaljplanen tillstyrka förslaget. Detaljplaneförslaget antogs av kommunfullmäktige den 15 mars 2004. Detaljplanen är överklagad till regeringen.

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

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

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

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

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

#### Förslag till genomförandeavtal och tilläggsavtal nr 1

Förslaget till genomförandeavtal och tilläggsavtal nr 1 framgår av *bilagorna 2 och 3*. Bild, se *bilaga 4*.

#### *Analys*

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

Staden förbinder sig att, på de villkor som framgår av ramavtalet, tillhandahålla Vägverket den mark och den rätt till utrymme för anordningar och, servitut m m som

erfordras för såväl drift som byggande av Norra Länken m m. Staden ansvarar för erforderliga fastighetsrättsliga åtgärder i samband med markåtkomst m m.

#### *Samråd*

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

#### *Konsekvenser*

##### *-ekonomiska*

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

<b>Stadens utgifter</b>	
25 % av totalinvesteringen i Norra Länken projektet enligt finansierings-överenskommelsen	1 550 mnkr
Bedömd indexuppräknig ca 5%/år	Ca 250 mnkr
Hamnanslutning	315mnkr
Extrautgifter enligt genomförandavtalet	35 mnkr
Utgifter enligt ramavtalet (osäker post)	40 mnkr
Summa	Ca 2 200 mnkr

##### *-miljö*

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

##### *-måluppfyllelse*

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



*- näringsliv och jobb i regionen*

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

*- tillgänglighet*

Handikappanpassning i tunnelarna t ex för ev utrymning.

*- påverkan på barn*

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

Kontorets förslag/synpunkter

*Allmänt*

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

*Norrtull och ny järnvägsbro*

Vid byggandet av Norra Länken måste befintlig järnvägsbro över Uppsalavägen rivas och ersättas med en ny bro. Det är angeläget att bron och den planerade nya "Norrtullsplatsen" får en god gestaltning.

Brons och Norrtullsplatsens gestaltning har varit föremål diskussioner mellan Solna Stad, Stockholms kommun, Vägverket, Banverket m fl. I genomförandeavtalet visas en principskiss på järnvägsbron. Förda gestaltungsdiskussioner har resulterat i att bron blir ca 20 meter längre än den redovisade principskissen.

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

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

### *Teknikhus Albano med mottagningsstation för el m m*

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

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

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

### *Roslagstull*

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

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

### *Frescati*

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

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

### *Hamnanslutning – Trafikplats Värtan*

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

### *Västra Hjorthagen*

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

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

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

### *Förändrat väghållarskap - kommungränsjustering*

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

Gatu- och fastighetskontoret anser att det kan vara lämpligt att cirkulationsplatsen efter kommungränsjustering i sin helhet förläggs i Stockholm. En förutsättning härför måste dock vara att Solna Stad, Vägverket och Stockholms kommun kommer överens om de ekonomiska villkoren härför. Berörd mark ägd av Solna och Vägverket bör t ex vederlagsfritt överföras till Stockholms kommun. Vidare bör Vägverket inom projektets ram iordningställa cirkulationsplatsen med tillhörande anslutningar på Stockholmssidan med en uträkning av S:t Eriksgatan och Sveavägen (i huvudsak enligt bilaga 7 till genomförandeaftalet). Överläggningar med Solna Stad och Vägverket i hörande frågor bör upptas. Kommungränsjusteringen bör formellt göras när cirkulationsplatsen är färdigbyggd.

### *Ekonomi*

Enligt finansieringsöverenskommelsen skall staden och Vägverket svara för utgifterna för Norra Länken i den utformning denna har enligt fastställd men ännu inte lagakraftvunnen arbetsplan och anslutande arbeten i huvudsak enligt ingångna ram- och genomförandeaftal med 25 % respektive 75 %. Utgiften, som i prisnivå 2002-05 uppskattats till 6,2 miljarder kronor, innefattar även redan nedlagda utgifter om ca 700 miljoner kronor. Stadens andel enligt finansieringsöverenskommelsen uppgår härvid till 1,55 miljarder kronor plus index. Indexuppräknningen bedöms av Vägverket uppgå

till storleksordningen 150-350 mnkr beroende på när utbetalning sker. Beloppet skall enligt finansieringsöverenskommelsen utbetalas den 1 januari 2005 eller det senare datum då kontrakt tecknas med entreprenör.

Utgifterna enligt finansieringsöverenskommelsen (1,55 mdkr + index) förutsätts finansieras via stadens centrala infrastrukturfond. Utöver denna utgift skall staden svara för utgiften för anslutningen från Norra Länken till hamnen. Gatu- och fastighetsnämnden har tagit inriktnings-beslut härom 2003-12-09. Utgiften har beräknats till drygt 300 miljoner kronor. Kontoret återkommer med begäran om genomförande-beslut för hamnanslutningen när förutsättningarna härför föreligger. För projektering m m bör dock delgenomförandebeslut fattas nu. Medel härför (25 mnkr) kan genom omdisponeringar inrymmas i kontorets budget.

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

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

#### *Investeringsplan*

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

#### ***Kommunala investeringar 2005-2013 mnkr***

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

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

#### *Driftsbudget*

Staden kommer enligt finansieringsöverenskommelsen att ha kostnader för driften av Norra Länken under 25 år. Staden bidrar årligen med 15 mnkr i prisnivå maj 2002. Sammantaget bedöms ändringarna i huvudmannaskap för väghållningen inte få någon ekonomiskt påtaglig effekt på driftskostnaderna för staden.

#### *Risker och osäkerhetsfaktorer*

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

## REMISSER

Ärendet har för synpunkter remitterats till stadsledningskontoret.

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande, daterat den 7 februari 2005, har i huvudsak följande lydelse.

#### Bakgrund

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

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

Efter Regeringsrättens dom har Vägverket tagit fram ett modifierat förslag till utförande av Bellevuealternativet, vilket nu ligger till grund för ett nytt detaljplaneförslag. Förslaget innebär att tunneln på en sträcka förläggs i ett djupare läge än tidigare. Detaljplaneförslaget antogs av kommunfullmäktige den 15 mars 2004. Detaljplanen är överklagad till regeringen.

Den 2 september 2002 godkände kommunfullmäktige finansieringsöverenskommelsen mellan staden och Vägverket om Norra Länken. Staden ska svara för 25 % och Vägverket för 75 % av utgifterna för då definierat projekt. Eventuella fördyringar ska fördelas enligt samma fördelningsrelationer som övriga utgifter i finansieringsöverenskommelsen, d.v.s. staden står för 25% av tillkommande utgifter. Utgiften för anslutningen från Norra Länken till hamnen (då beräknad till 80 mkr) ska staden också svara för. Enligt överenskommelsen bidrar dessutom staden till driften under 25 år.

Gatu- och fastighetsnämnden godkände den 9 december 2003 en projekteringsöverenskommelse med Vägverket om vissa projekteringsförutsättningar för Norra Länken m m. Överenskommelsen reglerar inga utgifter, som istället kommer att detaljregleras i det genomförandeavtal som detta ärende avser.

### Ärendet

Gatu- och fastighetskontoret och Vägverket Region Stockholm har upprättat ett nytt förslag till genomförandeavtal för Norra Länken. Avtalet är villkorat av kommunfullmäktiges godkännande senast den 31 mars 2005. Med anledning av gatu- och fastighetsnämndens beslut om vagnmuseum inom fastigheten Norra Djurgården 1:51 har ett tilläggsavtal nr 1 upprättats.

Genomförandeavtalet innebär att parterna är överens om att verka för att utbyggnaden av projektet ska kunna påbörjas under andra halvåret 2005 och att Norra Länken därmed skulle kunna tas i trafik under år 2013. Vägverket projekterar och bygger Norra Länken samt svarar för drift och underhåll av densamma. Staden ska dock lämna ett årligt bidrag med 15 mnkr (i prisnivå maj 2002) under 25 år.

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

Genom det nu föreliggande förslaget till genomförandeavtal klarläggs vad som ingår i projektet och hur det ska finansieras. Staden har tagit på sig extrautgifter som uppkommit till följd av ändrade förutsättningar på grund av regionens tillväxt, planerna på Norra Stationsområdet och Hjorthagens/Hamnordets framtida exploatering m m. Sammantaget fördelar sig utgifterna enligt nedan.

	Stadens utgifter	
A	Samfinansierad del: 25 % av totalinvesteringen i Norra Länken-projektet enligt finansieringsöverenskommelsen Bedömd indexuppräknings ca 5%/år	1 550 mnkr Ca 250 mnkr
B	Stadens utgifter enligt ramavtalet (för marklösen m.m.)	40 mnkr

C	Stadens extrautgifter enligt genomförandeavtalet, p.g.a. Norra Stationsområdet	35 mnkr
D	Stadens finansiering av hamnanslutning	315 mnkr
	<b>Summa</b>	Ca 2 200 mnkr

### Stadsledningskontorets synpunkter

Norra Länken är ett stort trafikledsprojekt med komplexa trafiklösningar som ska anpassas till planerad nybebyggelse, bl.a. i Norra Stationsområdet och Hjorthagen/Värtan. Det finns flera risker och osäkerhetsfaktorer.

Detaljplanen för sträckan Norrtull-Roslagstull är antagen men överklagad till regeringen. Genomförandeavtalet är villkorat av att planen vinner laga kraft samt att andra erforderliga myndighetsbeslut om arbetsplan, bygglov m.m. erhålles.

Ansvarsfördelningen är i stort reglerad genom ramavtalet om Ringen och Yttre tvärleden, finansieringsöverenskommelsen, projekteringsöverenskommelsen och föreliggande genomförandeavtal. Alla förutsättningar är dock ännu inte kända och genomförandeavtalet innehåller vissa punkter där det bara anges intentioner om att parterna ska bestämma hur frågorna ska lösas.

Nedan kommenteras de delar (A-D) av investeringsutgifterna som staden ska svara för enligt ovan nämnda överenskommelser och avtal. Samtliga nedan angivna belopp för delarna B-D är uppräknade med 2% till löpande prisnivå, utifrån basuppgifter angivna i gatu- och fastighetsnämndens tjänsteutlåtande enligt prisläget i maj 2002. Uppräkningen har skett i samråd med gatu- och fastighetskontoret som beräknat prisutvecklingen till 2-3%.

#### *A. Samfinansierad del*

Enligt finansieringsöverenskommelsen ska stadens andel 1 550 mnkr uppräknas med index och ställas till statens (Vägverkets) förfogande den 1 januari 2005 eller det senare datum då kontrakt tecknas med entreprenör.

I särskilt ärende till kommunstyrelsen våren 2005 framläggs förslag till tilläggsöverenskommelse om utbetalning av stadens andel. Där regleras hur indexering ska ske. Dessutom anges beräknad tidpunkt för utbetalning – under senare delen av första halvåret 2005, efter att regeringen slutligt godkänt beslutad arbetsplan och detaljplan för Norra Länken. Stadens andel beräknas då bli ca 1 775 mnkr, som avses finansieras med i bokslut avsatta medel för infrastrukturella kostnader (därtill kommer ett årligt driftbidrag från staden om 15 mnkr i prisnivå maj 2002).

Stadsledningskontoret har inga invändningar i denna del. Norra Länken kommer att ta i anspråk större delen av befintliga tillgångar för infrastrukturella kostnader (totalt 2 590 mnkr), som staden avsatt i samband med boksluten för 2002 och 2003. Man bör därvid beakta att eventuella fördyringar ska fördelas med samma fördelningsrelationer som utgifterna i finansieringsöverenskommelsen (staden svarar för 25%). Gatu- och

fastighetsnämndens förutsätts noga följa projektets kostnader och rapportera i tertialrapporter på blanketten för uppföljning av stora projekt som ej är av investeringskaraktär.

*B. Stadens utgifter enligt ramavtalet, för marklösen m.m.*

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. Gatu- och fastighetsnämnden har 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 bedömer att utgifterna kan inrymmas i nämndens investeringsplan. Utgifterna för marklösen m.m. föranleder inte några driftkostnader men beräknas medföra följande internräntekostnader per år.

Belopp i mnkr	2005	2006	2007	2008	Beloppen	fr.o.m.2013
Internränta	-0	-0,21	-0,43	-0,65	ökar succ	-2,28

Stadsledningskontoret konstaterar att denna utgiftspost av gatu- och fastighetskontoret bedöms som osäker och att de årliga kostnaderna kan komma att variera. Det är viktigt att arbetet med förhandlingar om erforderliga markköp och eventuell expropriation av mark startar i god tid så att staden inte av tidsskäl får en dålig förhandlingsposition. Stadsledningskontoret tillstyrker beviljandet av ovan nämnda utgifter om 45,5 mnkr men förutsätter därvid att de faktiska utgifterna och kapitaltjänstkostnaderna kommer att inrymmas i gatu- och fastighetsnämndens investeringsplan och budget för respektive år.

*C. Stadens extrautgifter enligt genomförandeavtalet, p.g.a. Norra Stationsområdet*

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. Gatu- och fastighetsnämnden har beräknat att utgifterna uppgår till 35 mkr (38,9 mkr i löpande priser), att de kan inrymmas i nämndens budget och att de fördelas i tiden enligt nedan.

Belopp i mnkr	2005	2006	2007	2008	Summa
Utgift	-0	-5,4	-16,6	-16,9	<b>-38,9</b>

Stadsledningskontoret har i samråd med gatu- och fastighetskontoret framräknat följande konsekvenser för resultatbudgeten.



Belopp i mnkr	2005	2006	2007	2008	2009	2010-
Avskrivning	-0	-0	-0	-0	-1,33	Beloppen
Internränta	-0	-0	-0	-0	-1,94	minskar succ.

Driftkostnader inträffar först efter trafikledens färdigställande 2013 och för fläktstationen ingår de i Norra Länken-projektet. För dagvattenledningen ingår driften i underlaget för va-taxan.

Stadsledningskontoret har tagit del av planeringen inom Norra Länken-projektet för att underlätta exploateringen av Norra Stationsområdet. De ovan nämnda åtgärderna behöver göras i samband med trafikledsbyggandet för att undvika störningar i trafiken i ett senare skede. Stadsledningskontoret föreslår därför att extrautgifterna om 35 mnkr godkänns och förutsätter att de liksom kapitaltjänst-kostnaderna inryms i gatu- och fastighetsnämndens budget och investeringsplan för 2006-2008.

#### *D. Stadens finansiering av hamnanslutning*

I samband med vägverkets arbete med en arbetsplan för Norra Länken (fastställd av Vägverket 1996) antog staden en kompletterande detaljplan för Värtans trafikplats och hamnavfarten. En förutsättning för den då projekterade lösningen var att Österleden skulle byggas inom en snar framtid. Lösningen var m.a.o. inte tänkt att vara permanent. Med en Österled (inkl en trafikplats i Frihamnen) skulle Värtans trafikplats avlastas tillräckligt för att fungera även på lite längre sikt. Förhandlingarna om finansieringen av de delar av Värtans trafikplats som låg utanför arbetsplanen slutfördes aldrig innan projektet stoppades 1997.

När arbetet med Norra Länken togs upp igen kostnadsberäknades stadens del av Värtans trafikplats till ca 80 Mkr. Det handlade då endast om en komplettering av trafikplatsen för att trafiken till hamnen inte skulle behöva belasta Tegelvägen. Trafiken avsågs istället leda via en gata inom Hjorthagenområdet på en ny bro över Norra Länkens förlängning i Lidingövägen. Det var den kostnaden som gällde 2002, då kommunfullmäktige godkände finansieringsöverenskommelsen mellan Stockholms Stad och Vägverket.

Under arbetet konstaterades sedan att den tidigare redovisade lösningen inte skulle ha tillräcklig kapacitet. Dels hade trafiken generellt ökat under ca 10 år och den väntas öka ännu mer p.g.a. planerad exploatering i Hjorthagen, Värtan och Frihamnen, dels behövs nu en lösning som fungerar utan att Österleden byggs. Istället för leda trafiken till hamnen genom Hjorthagenområdet planeras nu en ny cirkulationsplats över Lidingövägen öster om trafikplats Värtan. Denna lösning har beräknats till drygt 300 mnkr (drygt 360 mnkr i löpande prisnivå), med följande fördelning i tiden.

Belopp i mnkr	2005	2006	2007	2008	2009-2013	SUMMA
Utgift	-10,6	-10,8	-38,6	-90,1	-211,4	<b>-361,6</b>

Gatu- och fastighetsnämnden har den 9 december 2003 tagit inriktningsbeslut om hamnanslutningen. En begäran om genomförandebeslut kommer att underställas kommunfullmäktige när förutsättningar föreligger och då inkludera en fullständig redogörelse för de ekonomiska konsekvenserna. Redan nu vill dock gatu- och fastighetsnämnden få ett delgenomförandebeslut för projekteringsarbetet. Medel härför (25 mnkr) kan enligt ärendet inrymmas i nämndens budget.

Stadsledningskontoret har inhämtat förklaring (se ovan) till den stora utgiftsökningen men har tills vidare avstått från att göras en djupare granskning i avvaktan på kommande framställan om genomförandebeslut. Enligt uppgift väntas ett sådan framställan komma i slutet av året. I dagsläget behöver endast beslut fattas om projekteringsutgifter under 2005. Stadsledningskontoret föreslår därför att utgifter om 10,6 mkr får disponeras under 2005 för projektering av hamnanslutningen under förutsättning att medlen inryms i gatu- och fastighetsnämndens investeringsplan för 2005.

### *Samlad bedömning*

Norra Länken är en viktig del i lösningen av trafikfrågorna i Stockholmsregionen. Genomförandeaftalet är en förutsättning för att arbetet ska kunna påbörjas i slutet av 2005 och att trafikleden ska kunna tas i bruk 2013.

Staden svarar för hela den regionala delen av trafikledens finansiering (25% av investeringsutgifterna och ett driftbidrag på 15 mnkr per år under 25 år). Därutöver har staden i samband med trafikledsutbyggnaden utgifter för marklösen m.m., extrautgifter p.g.a. Norra Stationsområdet samt hamnanslutning.

För trafikledsprojektet har staden redan tagit ställning till finansieringen och det föreslagna genomförandeaftalet följer finansieringsöverenskommelsen från 2002. Stadsledningskontoret föreslår därför att kommunfullmäktige godkänner genomförandeaftal och tilläggsavtal nr 1 med Vägverket avseende Norra Länken.

Stadsledningskontoret har ej heller något att invända mot att staden bekostar marklösen m.m. (ca 45,5 mnkr), extrautgifter (38,9 mnkr) p.g.a. kommande exploatering i Norra Stationsområdet samt 10,6 mnkr 2005 för projektering av hamnanslutningen under förutsättning att medel kan inrymmas i gatu- och fastighetsnämndens kommande investeringsplaner.

Resultatbudgeten beräknas påverkas under byggnadstiden 2005-2013 som mest med ca 5 mnkr per år i kapitaltjänstkostnader och efter att trafikleden tagits i bruk med driftkostnader om 15 mnkr per år (enligt tidigare avtal med Vägverket) och kapitaltjänstkostnader om som mest ca 5 mnkr per år. Kapitaltjänstkostnaderna har ej redovisats i gatu- och fastighetsnämndens ärende. Huvudprincipen är att driftkostnaderna inkl. kapitalkostnaderna skall inrymmas i gatu- och fastighetsnämndens budget för respektive år och beaktas vid upprättande av kommande budgetar.

RESERVATIONER M.M.

**Gatu- och fastighetsnämnden**

Reservation anfördes av Åsa Romson (mp) med hänvisning till sitt förslag till beslut enligt följande.

Att avslå alla 4 att-satser och i stället anföras:

Norra Länken ska inte byggas eftersom den innebär en samhällsekonomisk stor förlust och skapar miljömässiga problem både lokalt och globalt genom intrång i betydelsefull naturmark och ökad biltrafik. Genom att använda ekonomiska styrmedel som trängselavgifter kan trafik styras över från bil till kollektivtrafik och generellt avlasta vägnätet mer än nya motorleder.

Särskilt uttalande gjordes av Ann-Marie Strömberg (v) enligt följande.

Förslaget till Norra Länken har förutsättningar att förbättra trafiksituationen vid Stockholms nordöstra infarter, samt Valhallavägen och Lidingövägen. Samtidigt skapas goda möjligheter att stärka Nationalstadsparkens grönstruktur, spridningskorridorer och kvalité, bla genom att en stängning för genomfartstrafik av Baron Rålambsväg och Fiskartorpsvägen möjliggörs. Samtidigt borde planen ge förutsättningar för en utvidgning av miljözonen. Tillsammans med införande av marginalkostnadsprissatta trängselavgifter kan Norra Länken bidra till att skapa en permanent bättre trafik- och miljösituation i Stockholm.

Vänsterpartiet har tidigare kritiserat flera delar av ramavtalet med Vägverket, kritik som kvarstår. Inriktningen för det så kallade Bellevue-alternativet innebär ett vanskligt förhållningssätt till miljöbalken och nationalstadsparken. Det s.k. modifierade Bellevue-alternativet innebär i sak inget annat än att framtagandet av en ny detaljplan är behäftad med i huvudsak samma brister som den tidigare, upphävda detaljplanen. Genom en dragning av Norra Länken under Cederdalsgatan hade föreliggande avtal ej hamnat i konflikt med Miljöbalkens 4 kap 7 §. Frågan kommer därför på nytt att avgöras av regeringsrätten.

Vi menar också fortfarande att det är en allvarlig brist att inte större ansträngningar gjorts för att ordna anslutningar från Sveaplan/Roslagstull mot Frescatiskaftet. Möjligheterna att med intelligenta lösningar snabbt kunna tömma staden från biltrafik via denna miljardinvestering försvåras allvarligt vid denna valda lösning. Åtskilliga tusentals bilar kommer att hänvisas till att alltjämnt utnyttja Roslagsvägen genom nationalstadsparken för sina transporter, vilket förtar viktiga miljö- och naturvärden, samt

permanentar barriäreffekterna. Staden bör därför undersöka alternativ för att söka föra över så mycket trafik som möjligt från Roslagsvägen till tunnelskaften. Trots dessa brister har dock fullmäktige med betydande majoritet röstat igenom följande inriktning, något vänsterpartiet beklagar.

## Bilaga 2

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. Genomförandeavtal avseende Norra Länken träffades år 1995.

Trafikleden Norra Länken sträcker sig mellan Uppsalavägen vid Norrtull och Lidingövägen vid Värtan med anslutning till Roslagsvägen vid Frescati.

År 2002 träffades en överenskommelse om finansiering av projekt Norra Länken mellan Stockholms kommun och staten genom Vägverket. Enligt överenskommelsen skall staten stå för 75% av projektets kostnader och Stockholms kommun för resten. Överenskommelsen reglerar även driftkostnaderna.

Stockholms kommun, genom dess gatu- och fastighetsnämnd, och Vägverket, Region Stockholm, har den 9 december 2003 träffat en projekteringsöverenskommelse för projekt Norra Länken.

Inom ramen för och som komplement till finansieringsöverenskommelsen har Vägverket, Region Stockholm, nedan kallad VST och Stockholms kommun genom dess gatu- och fastighetsnämnd, nedan kallad staden under villkor som anges i punkt 7 nedan, träffat följande

### GENOMFÖRANDEAVTAL

#### 1. INLEDNING

Utbyggnaden av projekt Norra Länken kommer att ske inom områden där de samlade kulturmiljöerna och naturvärdena innebär att särskild hänsyn skall tas till de krav områdena ställer. Norra Länken har därför i huvudsak förlagts under mark.

#### Avtalsbilagor

Till avtalet fogas följande bilagor:

1. Fastställd arbetsplan (översikt och planer)
2. Antagen detaljplan Dp 2000-12936-54 (plankarta)
3. Lagakraftvunna detaljplaner Dp 93001 och Dp 93002A (plankartor)
4. Utbyggnad vid Norrtull
5. Utbyggnad vid Roslagstull
6. Utbyggnad vid Frescati

7. Skiss över cirkulationsplats och gc-vägsystem vid Norrtull
- 8 A+B. Planeringsförutsättningar för området vid/öster om Norrtull
- 9 A+B. Utformning av järnvägsbro över Uppsalavägen.

Till avtalet fogas följande kartbilagor:

- ? Kartbilagor A-C (översikt över avtalsdispositioner)
- ? Kartbilagor D-F (översikt över arbets- och etableringsområden)

## 2. AVTALETS OMFATTNING

Med **Norra Länken** skall i detta avtal förstås vad som redovisas som anordningar för allmän väg i enlighet med arbetsplan, om inget annat nämns.

Med projekt Norra Länken, nedan benämnt **projektet**, skall i detta avtal förstås arbeten som enligt finansieringsöverenskommelsen skall fördelas 75/25 %.

I detta avtal regleras förhållandet mellan VST och staden vid genomförandet (projektering och byggande) av projektet samt drift, underhåll och förnyelse av Norra Länken samt övriga anläggningar på allmän plats

Projektet omfattar ett genomförande av dels Norra Länken enligt arbetsplan, dels anslutande arbeten enligt redovisningen under punkt 4, samt de ändringar som föranleds av myndigheters beslut och tillstånd.

Parterna noterar att finansieringen av projektet sker med projektmedel (anslag från staten till VST och bidrag från staden). Den i finansieringsöverenskommelsen angivna kostnadsramen är 6 200 miljoner kronor i prisnivå maj 2002. Överenskommelsen omfattar även, som tillägg till projektet, en hamnanslutning vilken bekostas av staden.

Parterna förbinder sig verka för att utbyggnaden av projektet ska kunna påbörjas under andra halvåret 2005 och att Norra Länken därmed skulle kunna tas i trafik under år 2013.

Projektet omfattar inte kostnader för en eventuell ombyggnad/miljöupprustning, av Roslagsvägen mellan järnvägsbroarna för Roslagsbanan respektive Värta-banan. Om det vid den slutliga samman-

ställningen av kostnaderna för ge-nomförandet visar sig att även miljö-upprustningen ekonomiskt kan inrymmas i projektets kostnadsram skall stadens kostnad ingå.

### 3. GENERELLA ÅTAGANDEN

3.1 VST åtar sig i enlighet med ramavtalet att projektera och bygga samt med de i finansieringsöverenskommelsen angivna projektmedlen bekosta projektet. VST ansvarar för drift och underhåll av Norra Länken. Nämda överenskommelse reglerar även bidrag från staden till VST:s drift av Norra Länken.

3.2 För byggande av projektet lägger VST om berörda delar av i bruk varande ledningar och anläggningar. Avtal skall upprättas mellan respektive lednings-innehavare och VST. Parterna skall därvid verka för att avtalen inte blir sämre än vad som skulle gälla för staden i motsvarande situation. Staden ansvarar för behövliga fastighetsrättsliga åtgärder.

Frågan om anslutningspunkternas läge för VA till och från Norra Länken skall lösas i avtal mellan VST och Stockholm Vatten AB.

3.3 VST skall träffa avtal med Banverket om omläggning av järnvägsspår m m samt med Stockholms Läns Landsting / AB Storstockholms lokaltrafik om teknisk anpassning av Norra Länkens tunnlars i Roslagstullsberget till tunnel-banan. Staden ansvarar för behövliga fastighetsrättsliga åtgärder.

3.4 Arbets- och etableringsområdena skall, med beaktande av arbetsmiljön, i görligaste mån begränsas i tid och rum. Dessa skall återlämnas i motsvarande ursprungligt skick om inget annat framgår nedan. Hänsyn skall tas till befintlig vegetation och en precisering av hur detta sker införs i förfrågningsunderlagen till entreprenaderna. Områdenas omfattning framgår översiktligt av bilagorna D, E och F.

Inom arbets- och etableringsområdena får VST, under förutsättning att erforderliga tillstånd härför erhålles, temporärt lagra tjärhaltig asfalt i avvaktan på återanvändning inom projektet.

3.5 Projektets utbyggnadsetapper redovisas i form av skedesplaner som tillställs staden för yttrande. VST upprättar trafikföringsplaner i samråd med staden. Staden verkar för trafikregleringar som underlättar byggandet av projektet.

- 3.6 VST skall tillsammans med staden upprätta en handlingsplan för hur massorna får transporteras, var de kan lagras för senare återanvändning m m så att miljöstörningarna kan accepteras och kostnader minimeras. Handlingsplanen skall ligga till grund för entreprenörernas arbete.

VST ger staden möjlighet att i frågningsunderlagen, till entreprenaderna vid Värtan, föreslå närliggande tippområden för bergmassor. Bergmassorna skall vederlagsfritt ställas till stadens förfogande. Parterna skall senare närmare bestämma hur detta skall uttryckas i förfrågningsunderlagen.

- 3.7 Parterna har tidigare upprättat ett gemensamt ”Kvalitetsprogram för gestaltning för Ringen”. Parterna har tillsammans med bl.a. aktuella markägare påbörjat en översyn av tidigare framtagna gestaltningsprogram för de ytförlagda delarna. Arbetet skall fullföljas av senare upphandlade projekteringskonsulter. Vad som skall byggas samtidigt med projektet och hur det skall finansieras kan avgöras först efter en inledande del av projekteringsfasen.

- 3.8 Vid utbyggnaden kommer VST att anordna anläggningar av temporär karaktär t.ex. arbetstunnlar. Parterna är ense om att särskilda överenskommelser bör träffas om dessa anläggningars framtida användning och skötsel.

- 3.9 Staden förbinder sig att, på de villkor som framgår av ramavtalet, tillhandahålla VST den mark och den rätt till utrymme för anordningar, servitut m m som erfordras för såväl byggande som drift av Norra Länken.

Staden förbinder sig därutöver att, på de villkor som framgår av ramavtalet, tillhandahålla VST den mark och den rätt till utrymme som erfordras för byggande av de anläggningar som ingår i projektet.

- 3.10 Som förtydligande av gällande ramavtal (pkt 15 Förvaltningskostnader) är parterna överens om följande:

Personal som interndebiterar sitt arbete jämställs med inhyrd personal eller konsulter och hanteras på motsvarande sätt.

- 3.11 VST utformar området närmast utanför Norra Länkens västra tunnelmynning så att planerad exploatering av Norra Stations-området underlättas.

- 3.12 Parterna är överens om att vid projekteringen lägga stor vikt vid att, så långt som möjligt och med hänsyn till riskbilden, tillgodose den enskildes och samhällsverksamhetens behov av säkerhet. Åtgärder skall vidtas för



att förhindra och i förväg begränsa olyckor. Stadens brandförsvaret skall medverka i detta arbete. Vid tunnelns utformning skall vidare särskilt beaktas personer med olika funktionshinder.

#### 4. ANSVAR FÖR PROJEKTERING OCH BYGGANDE INOM DETALJPLANERNA

Parterna är medvetna om att projektet till del även ligger inom Solna kommun.

##### 4.1 *Detaljplan Dp 2000-12936-54 Norrtull-Roslagstull. (Antagen)*

Sedan Norra Länken tagits i trafik skall trafikföringen vid Uppsalavägens anslutning till Stockholm i princip utformas i enlighet med redovisningen i bilaga 4.

I projektet ingår 10 Mkr till stadens upprustning av Bellevueområdet. Åtgärder för att bevara arten *Mindre sandvitevivel* i aktuellt område ingår i denna summa. Ersättningen för stadens upprustning utbetalas mot faktura efter utfört arbete.

##### 4.1.1 För Norra Länken projekterar, bygger och bekostar VST med projektmedel följande anordningar för allmän väg:

I:1) Norra Länkens ramper och huvudkörbanor inklusive erforderliga tunnlar från stadens gräns mot Solna väster om Norrtull vid A till Roslagsvägen vid B. Se kartbilaga A.

Läget för den västra tunnelmynningen, i nu aktuell utbyggnad av Norra Länken framgår av bilaga 8A.

Bilaga 8A redovisar även ungefärliga höjder hos cirkulationsplatsen samt i dess centrumpunkt. Bakom dessa höjder ligger av VST framtagna profiler för huvudtunnlar och ramptunnlar 311 och 312.

Bilaga 8B redovisar dimensionerande marknivåer samt högsta tunneltak-nivåer för delen mellan Uppsalavägen och Wenner-Gren Center.

Bilaga 8B visar även nordligaste läge för eventuell framtida bebyggelse söder om Norra Länkens tunnlar. Tunnelarna skall dimensioneras för schakt för denna bebyggelse.

I:2) Tekniska anordningar utanför tunnelarna som t.ex. arbetstunnlar, driftutrymmen, nödutgångar och ventilationsanläggningar inkl. ventilations-torn.

4.1.2 Utöver ovanstående anordningar för allmän väg projekterar och bygger VST följande. Se kartbilaga A. Kostnadsfördelning mellan staden och VST framgår enligt punkterna 4.1.2.1 och 4.1.2.2 nedan.

4.1.2.1 VST bekostar med projektmedel följande anordningar, vilka Stockholm eller Solna, där inget annat anges, är/blir huvudman för:

II:1) Åt Banverket en ny järnvägsbro över Uppsalavägen som ersättning för befintlig. Brons västra del med landfäste ligger i Stockholm och övriga delar i Solna. Se bilaga 9 A+B. I brobygget ingår även anslutande stödmurar.

Brons två största spann är 16 meter inom vilka cirkulationsplatsens kör-banor är förlagda. Bron ges en profil och konstrueras så att körbanor i en framtid även kan förläggas i intilliggande spann. Se bilaga 8A.

II:2) Gång- och cykelförbindelse mellan Karolinska sjukhuset och Brunnsviks-vägen. Förbindelsen ligger till större delen i Solna och går under Uppsalavägen. Se bilaga 7.

II:3) Återställande av arbets- och etableringsområden söder om järnvägen mellan Uppsalavägen och järnvägsviadukten norr om Wenner-Gren Center, enligt följande:

a. Över och närmast intill Norra Länkens betongtunnlar i form av avjämnad mark på vilken staden senare ska anlägga park.

b. Söder om området enligt a. ovan i form av avgrusad yta i ursprunglig marknivå.

II:4) Uppsalavägen i ny sträckning intill kommungränsen inom såväl Stockholm som Solna. Delsträckor anpassas till slutlig trafiklösning (signalreglerad cirkulationsplats). Se bilaga 4. Omfattningen kan avgöras först efter detalj-projektering. Anslutning söderut sker till nuvarande signalreglerade trafikplats Norrtull och norrut, i Solna, till nuvarande Uppsalavägen inom befintligt vägområde som VST även i framtiden är väghållare för.

II:5) Återställande av arbets- och etableringsområdet väster om tullstugorna, inom Jernhusens och stadens mark, till befintlig nivå eller till de lägre nivåer som kan överenskommas mellan staden, Jernhusen AB och VST.

II:6) Tillfällig gång- och cykelförbindelse – utan trappor och till stor del som bro - mellan Karolinska sjukhuset och nuvarande trafikplats Norrtull. Se bilaga 4. Förbindelsen ska övertas av staden och kunna ligga kvar tills dess exploatering sker på Norra Stationsområdet.

#### 4.1.2.2 Staden bekostar

II:7) Dagvattenledning, delvis som s.k. dykarledning under trafiktunneln, från planerad exploatering av Norra Stationsområdet.

#### 4.2. *Detaljplan Dp 93001 Roslagstull - Ugglevikskällan – Frescati. (Lagakraftvunnen)*

Senare har detaljplaner för delar av marköverytan planlagts. Bestämmelserna för Norra Länken har därvid överförts från Dp 93001 till dessa detaljplaner.

Sedan Norra Länken tagits i trafik skall trafikföringen i princip utformas i enlighet med redovisningen i bilaga 5 (Roslagstull) och i bilaga 6 (Frescati).

4.2.1 För Norra Länken projekterar och bygger VST följande anordningar för allmän väg. Se kartbilaga B. Kostnadsfördelning mellan staden och VST framgår enligt punkterna 4.2.1.1 och 4.2.1.2 nedan.

##### 4.2.1.1 VST bekostar med projektmedel:

I:1) Norra Länkens ramper och huvudkörbanor inklusive erforderliga tunnlar mellan Roslagsvägen vid A, Roslagsvägen vid B och Ugglevikskällan vid C. Vidare ingår en anslutning till Roslagstull vid D.

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

I:2) Arbeten vid Frescati som förberedelser för en eventuell framtida tunnel-förlängning mot Ålkistan.

- I:3) Tekniska anordningar utanför tunnlarna som t ex arbetstunnlar, driftutrymmen, nödutgångar, teknikhus inom fastigheten Norra Djurgården 1:51 och avluftstorn med ventilationsanläggning samt en tilluftsbyggnad i eller intill teknikhuset med underliggande bergförlagd fläktstation och luftkanaler.

#### 4.2.1.2 Staden bekostar:

- I:4) En tilluftsbyggnad invid Maskin-ingenjören 1 med underliggande berg-förlagd fläktstation och luftkanaler. Anläggningen tillsammans med mot-svarande i I:3 ovan anpassas för kommande exploatering av Norra Stationsområdet.

Utöver ovanstående anordningar för allmän väg projekterar, bygger och bekostar VST med projektmedel följande. Se kartbilaga B.

#### 4.2.2.1 Anordningar, vilka staden är/blir huvudman för

- II:1) Ny korsning vid Baron Rålams vägs anslutning till Roslagsvägen inklusive anslutande väg.
- II:2) Planskild gång- och cykelförbindelse under tunnelmynningen vid Roslags-tull.
- II:3) Den justering av Roslagstulls cirkulationsplats som erfordras för att om-händerta trafik till och från de tunnelramper från Norra Länken som mynnar vid Roslagstull.
- II:4) Efter samråd med staden återställning efter arbets- och etableringsområdena efter Roslagsvägen söder om Värtabanan.
- II:5) Efter samråd med staden återställning efter arbets- och etableringsområdena intill och norr om Baron Rålams vägs anslutning.
- II:6) Ny reningsanläggning/sedimenteringsmagasin vid Frescati för dagvatten från Roslagsvägen. Utloppet – mot Laduviken – ansluts till befintlig ledning eller till nytt dike som anlagts av Kungliga Djurgårdens förvaltning.

#### 4.3 *Detaljplan Dp 93002A Värtan.* (Lagakraftvunnen)

- 4.3.1 För Norra Länken projekterar och bygger VST följande anordningar för allmän väg. Se kartbilaga C.

I:1) Norra Länkens ramper och huvudkörbanor inklusive erforderliga tunnlar mellan Ugglevikskällan vid A och Lidingövägen vid B. ”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 ventilations-torn och bullerskydd 1, 2, 3, 4 och 5 (enligt detaljplanen).

4.3.2 Utöver ovanstående anordningar för allmän väg projekterar, bygger och bekostar VST med projektmedel följande anordningar, vilka staden är/blir huvudman för. Se kartbilaga C

II:1) Överliggande cirkulationsplats med anslutningar till Lidingövägen söderut/söderifrån samt österut/österifrån samt ombyggnad av Lidingö-vägen öster om B.

II:2) Anslutning från cirkulationsplatsen mot Hjorthagen.

II:3) Ny anslutning till kvarteret Starkströmmen.

II:4) Gång- och cykelförbindelse längs Lidingövägens södra sida samt anslutning av den nuvarande gång- och cykelförbindelsen från Lidingö på vägens norra sida till Midskogsgränd eller Lanforsvägen i markplanet.

II:5) Omläggning av det s k Gasolspåret vid Storängsbotten. VST reglerar den tekniska driften av spåret under byggtiden med AB Fortum Värme samägt med Stockholms stad, respektive Banverket. Staden reglerar rätten för VST att lägga om spåret såväl under byggtiden som till permanent läge.

## 5. DRIFT, UNDERHÅLL OCH FÖRNYELSE

Efter färdigställandet av Norra Länken svarar VST för drift, underhåll och förnyelse av de anordningar för allmän väg inom Norra Länken som staden är väghållare för. Staden bidrar till driftkostnaden i enlighet med finansieringsöverenskommelsen.

Staden svarar för drift och underhåll och förnyelse av övriga stadens anläggningar inom detaljplanernas områden för allmänna platser i Stockholm.

Inför öppnandet av Norra Länken upprättas i enlighet med ramavtalets principer ett detaljerat driftavtal med gränser och ekonomiska förpliktelser.

Parterna noterar att efter öppnandet av Norra Länken förändras väghållarskapet så

att Roslagsvägen söder om Frescati övergår från statlig väg till kommunal och

att Lidingövägen med ramper öster om cirkulationsplatsen i trafikplats Värtan övergår från kommunal väg till statlig. Driftkostnaden för gång- och cykelbanor kvarliggjer hos kommunen. VST står för konstruktivt underhåll av rampbroarna.

Vid Norrtull sker en smärre liknande reglering.

## 6. KONTROLL, BESIKTNING OCH GARANTIER

Staden skall beredas tillfälle att såsom likställd med beställaren närvara vid kontroll och besiktning av de anläggningar som staden skall vara huvudman för efter färdigställandet. Staden skall vidare beredas tillfälle att godkänna arbetshandlingarna av sådan anläggning före utförandet.

Garantiåtaganden från entreprenörernas sida skall för dessa anläggningar gälla även gentemot staden. För grönytor som staden skall överta skall entreprenören åläggas 5 års driftansvar från godkänd slutbesiktning.

## 7. VILLKOR

Avtalet gäller under förutsättning av

att Stockholms stads kommunfullmäktige godkänner föreliggande förslag till genomförandeavtal genom beslut senast den 31 mars 2005 som senare vinner laga kraft,

Det slutliga genomförandet förutsätter

att Vägverkets fastställelsebeslut över aktuell arbetsplan liksom stadens antagandebeslut över detaljplan Dp 2000-12936-54 vinner laga kraft,

att VST beviljas bygglov och andra erforderliga tillstånd, liksom att nödvändiga medel anslås eller på annat sätt blir tillgängliga för VST.

## 8. ÖVRIGT

Detta genomförandeavtal ersätter genomförandevtalen från år 1995.

Solna den 2004

Stockholm den 2004

För Vägverket Region Stockholm

För Stockholms kommun  
Gatu- och fastighetsnämnden

.....  
Hans Rode

.....  
  
.....

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

**Tilläggsavtal nr 1**

**till genomförandeavtal för Norra Länken**

**1. Teknikhus vid Albano**

Punkten 4.2.1.1 I:3 skall ha följande lydelse:

Tekniska anordningar utanför tunnlarna som t ex arbetstunnlar, driftutrymmen, nödutgångar, och avluftstorn med ventilationsanläggning samt en tilluftbyggnad i eller intill ett teknikhus vid Albano (se följande stycke nedan) med underliggande bergförlagd fläktstation och luftkanaler.

Teknikhuset vid Albano inrymmer mottagningsstation för el, intag för luft till vägtunneln, lokal ledningscentral och personalutrymmen, driftdepå för Norra Länken, m m.

Parterna är införstådda med att det torde krävas att detaljplan för teknikhus m m upprättas och förbinder sig gemensamt att verka för att sådan kommer till stånd.

-----

Solna 2004- -

Stockholm 2004- -

För Vägverket Region Stockholm

För gatu- och fastighetsnämnden

.....  
( )

.....  
( )

.....  
( )

.....  
( )