

Utlåtande 2009:42 RII (Dnr 314-216/2009)

**Norra Länken. Ny trafikplats vid Hjorthagen.
Reviderat genomförandebeslut**

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande

1. Lägesrapport för Norra Länken godkänns.
2. Reviderat genomförandebeslut för Ny trafikplats vid Hjorthagen inom en total investeringsram om 850 mnkr godkänns.
3. Investeringsutgifter för år 2009 får rymmas inom trafik- och renhållningsnämndens investeringsplan för 2009.
4. Investeringsutgifter för efterföljande år får beaktas vid upprättande av kommunfullmäktiges budget för 2010 med inriktning för 2011 och 2012.
5. Tilläggsavtal nr 3 till genomförandavtal för Norra Länken mellan Stockholms stad och Vägverket, om ny trafikplats vid Hjorthagen, godkänns, *bilaga 2*.
6. Tillkommande drift-, underhålls- och kapitalkostnader för trafik- och renhållningsnämnden får beaktas i budgetarbetet för kommande år.
7. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

Trafik- och renhållningsnämnden har den 20 januari 2009 för sin del godkänt ett reviderat genomförandebeslut avseende en ny trafikplats vid Hjorthagen om totalt 850 mnkr. Trafik- och renhållningsnämnden har samtidigt för sin del

godkänt ett tilläggsavtal till genomförandeavtal om Norra Länken. Besluten gäller under förutsättning av kommunfullmäktiges godkännande.

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

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

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

Mina synpunkter

Avsikten med den nya utformningen av trafikplatsen vid Hjorthagen är att dess övre plan ska upplevas som en mer stadsmässig miljö med både lokalgatutrafik och gång- och cykeltrafik. Därutöver är det föreliggande förslaget bättre dimensionerat till de nu aktuella förutsättningarna.

Den aktuella platsen befinner sig i ett mycket intressant expansivt skede där staden bland annat påbörjat planeringen av ny bebyggelse i Norra Djurgårdsstaden och södra Värtahamnen. Under de kommande 20 åren kan området komma att expandera med så mycket som 10 000 nya bostäder och arbetsplatser för 30 000 personer. Det finns därför ett behov av en trafikplats med bättre funktion och kapacitet. Dessutom ska industriområdet Dalénum på Lidingö omvandlas till en modern och levande stadsdel med plats för 1 000 bostäder och minst lika många arbetsplatser.

I arbetet med utformningen av den nya trafikplatsen har hänsyn även tagits till byggandet av Norra Länken, den generella trafikökningen i stockholmsregionen, hamnens planerade utveckling samt Österledens framtid. Sammantaget har bilden av ett behov av en ökad kapacitet varit entydig.

Utgifterna för den nya trafikplatsen vid Hjorthagen har uppskattats till 850 mnkr, vilket är en kraftig ökning. Delvis kan de ökade utgifterna förklaras av ett mer utvecklat kalkylunderlag men också av den ökade kostnadsutvecklingen i anläggningsbranschen.

Jag anser att den del av fördyringen bestående av brister i det tidigare kalkylunderlaget inte är acceptabel och utgår ifrån att det nya kalkylunderlaget är av den kvaliteten att framtida ramar kan hållas samt att alla möjliga åtgärder prövas för att begränsa utgifternas omfattning.

Det är även viktigt att trafik- och renhållningsnämnden bevakar att staden erhåller rättmätig andel av beviljat EU-bidrag för Norra Länken-projektet.

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

Trots den stora utgiftsökningen anser jag att trafikplats Hjorthagen bör genomföras, då den är en nödvändig förutsättning för att få en fungerande trafik i området samt ger staden möjlighet att förverkliga de stadsutvecklingsplaner som nu påbörjats i området, inklusive en moderniserad hamnverksamhet.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Tilläggsavtal nr 3 till genomförandeavtal för Norra Länken

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Lägesrapport för Norra Länken godkänns.
2. Reviderat genomförandebeslut för Ny trafikplats vid Hjorthagen inom en total investeringsram om 850 mnkr godkänns.
3. Investeringsutgifter för år 2009 får rymmas inom trafik- och renhållningsnämndens investeringsplan för 2009.
4. Investeringsutgifter för efterföljande år får beaktas vid upprättande av kommunfullmäktiges budget för 2010 med inriktning för 2011 och 2012.
5. Tilläggsavtal nr 3 till genomförandeavtal för Norra Länken mellan Stockholms stad och Vägverket, om ny trafikplats vid Hjorthagen, godkänns, *bilaga 2*.

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

Stockholm den 18 mars 2009

På kommunstyrelsens vägnar:
STEN NORDIN

Ulla Hamilton

Ylva Tengblad

Reservation anfördes av *Emilia Hagberg* (mp) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. Avslå förslaget om utökad investeringsram för Norra Länken, trafikplats vid Hjorthagen
2. Uppdra åt trafik- och renhållningsnämnden att omarbета förslaget och avtalet med Vägverket
3. Därutöver anför följande

Miljöpartiet har från början motsatt sig byggandet av Norra länken som både leder till kraftiga trafikökningar och höga kostnader. Vi anser att det är Vägverkets skyldighet att ta fram en trafiklösning som baserad på kraftigt utbyggd kollektivtrafik och utvecklade trängselavgifter för förbindelserna till och från den planerade bebyggelsen i Värtan.

Det reviderade genomförandebeslutet innebär dessutom att projektet blir ännu dyrare än vad som har planerats. Stockholm ska acceptera en tilläggskostnad om 850 miljoner för trafikplats Hjorthagen. Totalt kommer 3500 miljoner av stockholmarnas skattepengar att läggas på att bygga Norra länken. Därefter ska staden bidra till driften av den 5 km korta vägen med 15 miljoner kronor årligen i 25 år. Stockholms skattebetalare står för en fjärdedel av driftskostnaderna för denna väg, som till mycket stor del kommer att användas, men till ingen del betalas, av boende inom Lidingö kommun.

Norra Länken kommer att leda till kraftigt ökade drifts- och underhållskostnader som skattebetalarna också får stå för. En viss ökning av kostnaderna hade varit acceptabel om det hade berott på att förslaget hade kompletterats med de förbättringar i form av skydd för gång- och cykeltrafikanter, satsning på viktiga regionala cykelstråk som miljöpartiet tidigare har föreslagit. Så är dock inte fallet, cykelsatsningen utgör bara en bråkdel av kostnadsökningen som främst beror på projektets komplexitet och

prisökningen på anläggningsarbeten. Ingen vet vad slutnotan för detta tveksamma projekt kommer att sluta.

Årets sammanlagda budget för cykeltrafiken i Stockholm är knappt 14 miljoner kronor. Dessa proportioner tydliggör en trafikpolitik som är totalt verklighetsfrånvärd. Ingen kan på allvar tro att det här är en politik som bedrivs av någon som vill ta sig an klimatutmaningen.

Ersättaryttrande gjordes av *Per Ankersjö* (c) enligt följande.

Kostnadsökningen i projektet är oroväckande, liksom faktumet att Österledens framtid nämns i borgarrådets synpunkter som en parameter för trafikplats Hjorthagens utformning. Centerpartiets ståndpunkt är att Norra Länken och trafikplatsen behövs för områdets utveckling enligt befintliga planer. De fördyringar som stadens skattebetalare nu står inför ger emellertid en fingervisning om riskerna med att bygga ytterligare trafikleder i området.

ÄRENDET

Trafik- och renhållningsnämnden har den 20 januari 2009 för sin del godkänt ett reviderat genomförandebeslut avseende en ny trafikplats vid Hjorthagen om totalt 850 mnkr. Trafik- och renhållningsnämnden har samtidigt för sin del godkänt ett tilläggsavtal till genomförandebeslut om Norra Länken. Besluten gäller under förutsättning av kommunfullmäktiges godkännande.

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

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 20 januari 2009 enligt kontorets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Mats Lindqvist (mp), *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjordes av ersättaren Hampus Rubaszkin (mp) i enlighet med Mats Lindqvists (mp) särskilda uttalande.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 19 december 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

Norra länken är ett av de största och viktigaste infrastrukturprojekten i stockholmregionen. Den nya trafikleden kommer att avlasta den trafikmässigt hårt belastade innerstaden och är en förutsättning för planerad exploatering i dess närhet. Staden lämnar bidrag till Vägverket med 25 % av projektets finansiering. Utöver detta har staden åtagit sig att bekosta eventuella anslutningar till hamnområdet utöver den utformning som finns med i Norra länken.

Efter omfattande utredningsarbete och förprojektering fattade kommunfullmäktige i mars 2007 genomförandebeslut för en ny trafikplats vid Hjorthagen (fortsättningsvis kallad trafikplats Hjorthagen) inom en total investeringsram om 540 mnkr. Arbetena har integrerats i Norra länken och kommer att upphandlas och genomföras av Vägver-

kets projektorganisation i samarbete med trafikkontoret.

Sedan genomförandebeslutet har det efter hand konstaterats att omfattningen och komplexiteten på de ingående arbetena är större än förväntat. Detta i kombination med en kraftig kostnadsutveckling på anläggningsarbeten under senare tid har inneburit att utgifterna för trafikplatsen ökat. Med anledning av detta redovisar trafikkontoret i detta ärende förnyade ekonomiska analyser för trafikplats Hjorthagen samt det huvudsakliga innehållet i ett Tilläggsavtal 3 till genomförandeavtalet med Vägverket för att reglera de förändringar som skett sedan genomförandebeslutet fattades.

Ärendet inleds med en kortfattad lägesrapport rörande dagsläget för Norra länken och de åtaganden staden har i samband med projektet. Med anledning av pågående upphandling av trafikplats Hjorthagen redovisas endast den översiktliga kostnadsbildningen i tjänsteutlåtandet. En mer detaljerad analys redovisas i en sekretessbelagd bilaga.

Ärendets beredning och syfte

Ärendet har beretts inom trafikkontorets anläggningsavdelning i samråd med kontorets avdelning för trafikplanering. Dessutom har kontakter tagits med stadsledningskontoret.

Ärendets huvudsyfte är att redovisa kostnadsökningar för trafikplats Hjorthagen som är av den storleken att ett reviderat genomförandebeslut krävs. Kontoret redovisar samtidigt en inledande kortfattad lägesrapport om dagsläget i byggandet av Norra länken och stadens åtaganden i samband med projektet.

Lägesrapport för Norra länken

Bakgrund

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 länkens sträckning

Norra länken-projektet påverkar i stort sett hela norra innerstaden både under byggtiden och när det är genomfört. Stora trafikomläggningar och anläggningsarbeten sker vid Norrtull, Roslagstull, Frescati och Värtan. Trafikplatserna vid Norrtull, Roslagstull, Frescati och Värtan ska få permanenta nya utformningar.

Norra länken kommer att innebära en kapacitetsökning i öst-västlig riktning för norra delen av innerstaden. Detta medför ett flertal möjligheter för staden. Det befintliga gatunätet, Lidingö- och Valhallavägen, kan avlastas från framförallt stora delar av den tunga trafiken. Björnäsvägen, idag en hårt trafikerad smitväg genom Liljansskogen, blir möjlig att stänga av. Samtidigt planerar staden att Norra länken ska betjäna den utveckling som förväntas ske i hamnområdet och i form av bostadsbebyggelse i Hjorthagen (Norra Djurgårdsstaden) och södra Värtahamnen.

För en mer detaljerad redovisning av projektets historik, omfattning och avtalssituation hänvisas till "Norra länken. Lägesrapport" som kontoret redovisade för trafik- och renhållningsnämnden den 28 augusti 2007 och som godkändes i kommunstyrelsen den 28 november 2007.

Dagsläget

Inräknat förberedande arbeten har arbetena med Norra länken pågått i omkring tre år. Av projektets 10 stora anläggningsentreprenader pågår 7 stycken, två är under upphandling och en sista anläggningsentreprenad samt installations-entreprenaderna beräknas upphandlas under 2009. Idag har cirka 45 % av den totala bergvolymen i Norra länkens bergtunnlar forslats ut.

Större trafikomläggningar har genomförts vid Norrtull och Roslagstull och kommer framöver även att genomföras vid Frescati och Värtan.

Beräknad trafiköppning av Norra länken planeras till december 2015. Vägverket har identifierat två kritiska linjer i tidplanen. Den ena förutsätter att tunnelarbetena mot Frescati avslutas i tid och den andra är att arbetena med trafikplats Hjorthagen kan komma igång enligt planerna.

Trafikkontoret anser också att arbetena med den del av Norra länken som går i Nationalstadsparken, bakom Wennergren Center, är av stor betydelse för projektets tidplan. Regeringen avser genomföra en lagändring av Miljöbalken och en tilläggsplan till gällande detaljplan är under framtagande. Planen möjliggör tillfälliga ingrepp i Nationalstadsparken som innebär att arbetena kan utföras från ytan med öppet schakt. Om processen drar ut allt för mycket på tiden finns en uppenbar risk för förseningar i projektet.

Stadens åtaganden i samband med Norra länken

De avtal som staden har ingått i samband med Norra länken innebär förutom omfattande ekonomiska åtaganden även byten av väghållarskap och övertagande av konstruktioner. Det finns ett flertal avtal som reglerar förhållandet mellan staden och staten (genom Vägverket). Eventuella förändringar och tillägg är sedan tänkta att hanteras i kompletterande tilläggsavtal vartefter det blir aktuellt. Till dags dato finns följande avtal/överenskommelser (avtalsår inom parantes):

- Ramavtal för utbyggnaden av Ringen och Yttre Tvärleden (1995)
- Finansieringsöverenskommelse (2002)
- Genomförandeavtal för Norra länken (2004)
- Tilläggsavtal nr 1 (2004)
- Tilläggsöverenskommelse om utbetalning av stadens andel avseende finansiering av Norra Länken. (2005)
- Tilläggsavtal nr 2 (2007)

Ekonomi

Genomförande av Norra länken

Enligt finansieringsöverenskommelsen med Vägverket gällande Norra länken skall staden bekosta 25 % av projektet, inklusive eventuella fördyringar. Vid avtalets tecknande bedömdes projektets utgifter uppgå till 6 200 mnkr. Stadens andel av detta, totalt 1 775,7 mnkr inklusive index, betalades ut i maj 2005.

På grund av att projektet dragit ut på tiden och den höga prisutvecklingen i an-

läggningsbranschen under de senaste åren har utgifterna för Norra länken-projektet ökat och idag bedömer Vägverket de totala utgifterna till 11 200 mnkr (fast pris oktober 2007) och 13 100 mnkr i löpande prisnivå. Detta innebär att staden, enligt finansieringsöverenskommelsen, skall bidra med ytterligare cirka

1 500 mnkr (löpande prisnivå), till projektets utgifter. Enligt trafikkontorets bedömning är Vägverkets indexprognos alltför försiktig och projektets totala utgifter kan komma att uppgå till mellan 14 000 och 15 000 mnkr, vilket innebär att stadens totala andel av projektets utgifter kan uppgå till minst 3 500 mnkr.

Vägverkets ursprungligt planerade utförande av anslutningen mot Värtahamnen är helt otillräcklig för att trafikmässigt försörja de exploaterings- och utvecklingsplaner som finns för området. En ny lösning, trafikplats Hjorthagen, har därför utarbetats och kommunfullmäktige fattade genomförandebeslut den 27 mars 2007. De ökade utgifter som detta medför skall bäras av staden (se vidare under avsnittet om trafikplats Hjorthagen).

Övriga utgifter

I samband med ingångna ram- och genomförandeavtal för projektet har staden åtagit sig ytterligare utgifter för projektet på ungefär 84 mnkr. Dessa utgifter har beslutats i ett tidigare ärende till kommunfullmäktige då genomförandeavtalet gällande Norra länken godkändes. Utgifterna inkluderar utgifter för en ledningskulvert som bland annat skall betjäna Norra station, marklösenfrågor, detaljplanearbete och annat material staden skall tillhandahålla projektet kostnadsfritt. Utgifterna fördelar sig ungefär lika på exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden och är redan inrymda i budget för respektive nämnd.

Härutöver kommer staden att få ytterligare ekonomiska åtaganden i samband med Norra länken:

Utgifter för kontorets medverkan i Norra länken, främst i form av interna utgifter för bemanning av projektorganisationen, bedöms till omkring 4 mnkr/år och totalt 34 mnkr under åren 2007 till 2015. Utgifterna är inrymda inom trafik- och renhållningsnämndens budget.

Dessutom tillkommer utgifter för att omhänderta de konsekvenser och möjligheter som följer av Norra länken, men som ligger utanför överenskommen omfattning av projektet, exempelvis eventuella justeringar vid Roslagstull, förändringar av Vallhallavägen och Roslagsvägen. Utgifterna är för närvarande inte möjliga att precisera varför kontoret avser utreda frågan och återkomma när förutsättningar härför föreligger.

Drift av Norra länken

Enligt finansieringsöverenskommelsen skall staden bidra till driften av Norra länken med 15 mnkr/år under 25 år. Beloppet är beräknat i prisnivå maj

2002 och skall indexjusteras enligt konsumentprisindex (KPI).

Enligt genomförandeavtalet sker justering i väghållarskap på två vägsträckor i och med att Norra länken öppnar. Detta gäller Roslagsvägen, delen från Roslagstull till Frescati (inklusive den nya signalreglerade korsning som byggs vid Frescati) som övergår till kommunal väg, samt Lidingövägen som öster om trafikplats Hjorthagen till Lejonvägen på Lidingö övergår till statlig väg (inklusive hela Lidingöbron).

I övrigt kommer staden att få överta den nya cirkulationsplats som byggs vid Norrtull, eventuellt även viss drift av Värtabanans järnvägsbro, vissa konstruktioner vid Roslagstull, samt stora delar av den nya trafikplatsen vid Hjorthagen.

De ekonomiska konsekvenserna av detta avser kontoret utreda och redovisa vid senare tillfälle, förutom drift och underhåll för trafikplats Hjorthagen som redovisas i detta ärende.

Stadens totala drift- och underhållskostnader efter Norra länkens öppnande bedöms dock öka rejält då det sammantaget tillkommer mer anläggningar och vägsträckor än det avgår, samt det faktum att staden även skall bidra till Vägverkets drift av Norra länken med 15 mnkr/år i 25 år.

Budgetkonsekvenser

I tabellen nedan redovisas utbetalda och kvarvarande bedömda utgifter, i löpande prisnivå, för staden i samband med Norra länken.

Stadens andel för medfinansiering av Norra länken täcks av särskilt avsatta medel för infrastruktursatsningar i samband med tidigare års bokslut.

Beskrivning	Utbetalt [mnkr]	Kvar att betala [mnkr]
Medfinansiering (25 %)	1 775,7	1 775
TOTALT	1 775,7	1 775

Samtliga utgifter är i löpande priser.

Stadens övriga utgifter i samband med Norra länkens genomförande belastar trafik- och renhållningsnämnden samt exploateringsnämnden i form av investeringsutgifter.

Beskrivning	Nedlagt [mnkr]	Återstår [mnkr]
<u>Trafik- och renhållningsnämnden</u> Investeringsutgifter (*1)	6	67
<u>Exploateringsnämnden</u> Investering- utgifter	10	35
TOTALT	16	102

(*1) Investeringsutgifter för trafikplats Hjorthagen redovisas under särskilt avsnitt.

Samtliga utgifter enligt ovan beräknas kunna inrymmas i nämndernas investeringsramar för 2009 och kommande år.

Utöver ovanstående utgifter skall staden, bidra med totalt 375 mnkr, (prisnivå maj 2002), till driften av Norra länken under 25 år från och med öppnandet. Kontoret förutsätter att nämndens driftbudgetram utökas med motsvarande belopp i kommande budgetprocess.

EU-bidrag

Vägverket har sökt och beviljats EU-bidrag för Norra länken-projektet. Totalt beviljade bidrag uppgår till 56 miljoner Euro (cirka 530 mnkr september 2009). Då bidragen har sökts och beviljats på 100 % av omfattningen av projektet, har trafikkontoret framfört att inkomster skall hanteras på samma sätt som utgifter. Det skulle innebära att stadens bidrag till projektet skulle minska med 25 % av bidragssumman (drygt 130 mnkr). Vägverket har inte kunnat ge besked hur pengarna kommer projektet tillgodo. Kontoret avser ta upp frågan på nytt och bevakar utvecklingen.

Angränsande exploateringsprojekt

Norra länken påverkar och påverkas av två av stadens största framtida exploateringsområden, i väster Norra Station och i öster stadsutvecklingsområdet Hjorthagen-Värtahamnen-Frihamnen-Loudden. Samtliga projekt är stora och komplicerade med stor omgivningspåverkan under lång tid varför nära samarbete och koordinering är nödvändig för att minimera stadens kostnader och störningar för stadens medborgare under byggtiden.



Planerade exploateringar och Norra länken

Framst behöver projekten koordineras vad gäller provisorier, utformning och tidplaner, men även framtida trafikflöden och kapacitetsfrågor behöver samordnas.

Trafikplats Hjorthagen

Bakgrund

Inom stadsutvecklingsområdet Hjorthagen-Värtahamnen-Frihamnen-Loudden förväntas en ökning av trafiken på grund av kommande exploateringar och utbyggnad av hamnområdet. Detaljplanearbete påbörjades därför av stadsbyggnadskontoret under 2004 för en ny trafikplats vid Hjorthagen, inklusive en extra påfart från hamnen och anpassning av trafikplatsen för två järnvägsspår. Enligt finansieringsöverenskommelsen för Norra länken ska staden bekosta eventuella lösningar utöver vad som framgår av detaljplan från 1998 – i princip allt utöver huvudkörbanor och ramper.





Trafikplats Hjorthagen (fotomontage). Ramböll / KHR Rundquist Arkitekter

Trafikmängderna väster om trafikplatsen beräknas uppgå till 85 000 fordon per dygn och på Lidingövägen mot Ropsten beräknas de bli ca 63 000 fordon per dygn. Mellan de båda korsningarna i trafikplatsens övre plan bedöms ca 30 000 fordon per dygn passera. För en närmare beskrivning av trafikplatsens utformning, funktion och gestaltning hänvisas till detaljplanen.

Efter omfattande utredningsarbete, projektering och detaljplanearbete som lett fram till en systemhandling för den nya trafiklösningen samt ett genomfört plansamråd för den nya detaljplanen fattade trafiknämnden (i ett gemensamt ärende med dåvarande marknämnden) genomförandebeslut om trafikplatsen den 12 dec 2006. Beslutet godkändes av kommunfullmäktige den 23 mars 2007.

Den nya trafiklösningen, i fortsättningen benämnd trafikplats Hjorthagen, samt vissa tillkommande arbeten bedömdes i ärendet totalt innebära investeringsutgifter för staden om 540 mnkr (i löpande prisnivå). De tillkommande arbetena med den nya trafikplatsen har slagits ihop med ursprungligt planerade arbeten inom Norra länken. Arbetena med Norra länken omfattar en mindre del förberedande arbeten samt en stor anläggningsentreprenad, kallad Norra länken 52 (NL52). Arbetena med trafikplatsen är idag ungefär dubbelt så omfattande som i den ursprungliga planeringen för Norra länken.

I samband med genomförandebeslutet godkände kommunfullmäktige även tilläggsavtal 2, som reglerar hur staden ska ersätta Vägverket för sin andel av nämnda

arbeten samt de tjänster som staden erhåller i detta sammanhang (främst projekt- och bygglösning). Avtalet har villkorats av att detaljplan ska vinna laga kraft senast den 1 april 2008, vilket inte inträffat. Det kommer därför att erfordras ett tilläggsavtal 3, i vilket även ska göras justeringar i regleringen om andelar av utgifterna för hela trafikplatsen, inklusive extra hamnpåfart.

Dagsläget

Kommunfullmäktige har fastställt detaljplanen för trafikplats Hjorthagen den 11 december 2007. Detaljplanen har sedan överklagats till länsstyrelsen som avslagit överklagandena. Detta beslut har i sin tur överklagats till regeringen där ärendet sedan maj 2008 handläggs av miljödepartementet. Staden och Vägverket har tillsammans begärt att miljödepartementet skall frångå den turordningsmodell de vanligtvis tillämpar och prioritera ärendet. Miljödepartementet har muntligen meddelat att ärendet planeras behandlas kring årsskiftet 08/09.

Direktanslutningen från hamnen går till viss del i tunnel under Lidingövägen. Tunneln ligger delvis under grundvattennivån vilket innebär att arbetena kräver tillstånd enligt miljöbalken. Trafikkontoret har ansökt om och erhållit tillstånd hos Miljödomstolen. Domen har vunnit laga kraft den 23 april 2008.

Detaljprojektering av trafikplatsen och framtagande av förfrågningsunderlag för upphandling har pågått under hela 2007 och under början av 2008. I början av april i år gick förfrågningsunderlaget för NL52 ut på anbudsräkning och sista datum för att lämna in anbud var satt till 1 december. Efter utvärdering av lämnade anbud har Vägverket som ambition att teckna kontrakt i början av 2009.

Den ökade omfattningen av arbetena med trafikplatsen samt ökningen av planeringstid (projektering och detaljplan) har inneburit att entreprenad NL52 för närvarande ligger på kritiska linjen för Norra länken och en försening kan äventyra den planerade öppningen i slutet av 2015. Vägverket har därför önskat att tilläggsavtal 3 ska antas snarast möjligt. För stadens del är detta inte möjligt innan kommunfullmäktiges sammanträde i mars 2009.

Under våren 2008 har genomförts förberedande arbeten i form av ledningsomläggningar, trafikomläggningar och spårarbeten.

Analys och konsekvenser

Investeringsutgifter

I genomförandebeslutet för trafikplatsen beräknades de totala investeringsutgifterna till 540 mnkr. I ärendet redovisades bl.a. följande osäkerhetsfaktorer:

- Kostnadsutvecklingen i anläggningsbranschen
- Överhettning av marknaden i Stockholmsregionen

- Kostnadsbedömningarna, baserade på tidiga underlag - för trafikplatsen systemhandlingar och för hamnpåfarten utredningsunderlag.

Utöver rena ekonomiska risker redovisades även osäkerheter vad gäller de tekniska förutsättningarna och tidsåtgången för nödvändiga myndighetsbeslut.

Sedan genomförandebeslutet i mars 2007 har detaljprojektering och framtagande av förfrågningsunderlag för upphandling av trafikplatsen pågått. I början av april 2008 skickades handlingarna ut på anbudsräkning. I detta läge var överhettningen i anläggningsbranschen ett faktum och kostnadsutvecklingen hög. För att få ett bättre grepp på hur detta inverkat på kostnaderna på trafikplatsen genomförde Vägverket och kontoret en egenkalkyl på det färdiga förfrågningsunderlaget med hjälp av en konsult. Resultatet av kalkylen, som blev klar i början på hösten, indikerade kraftigt ökade utgifter. Utifrån det framtagna materialet bedömde trafikkontoret att de totala investeringsutgifterna för stadens del av trafikplatsen skulle kunna uppgå till omkring 1 000 mnkr (i löpande prisnivå).

Orsaker till den kraftiga ökningen är främst att prisutvecklingen varit mycket högre än vad som antagits i det tidigare genomförandebeslutet. Dessutom har detaljprojekteringen visat att trafikplatsen som helhet är mer tekniskt komplicerad än vad som tidigare antagits. Investeringsutgifterna har vidare beräknats öka till följd av vissa standardjusteringar och ökad projektering.

För att kunna presentera en så säker utgiftsbedömning som möjligt har trafikkontoret valt att invänta inkomna anbud (1 december 2008) innan redovisning av den nya utgiftsbilden för trafik- och renhållningsnämnden samt kommunfullmäktige.

Prisnivån på de anbud som inkommit visar på en klar påverkan av pågående avmattning i byggsektorn och detta talar för en total investeringsutgift för staden (inklusive projektering, byggleddning, beräknade tilläggsarbeten, och index m.m.) i storleksordningen 850 mnkr. Anbudet är klart lägre än kontorets egenkalkyl men jämfört med tidigare bedömd utgift om 540 mnkr är ökningen dock fortfarande mycket stor.

Anbudet har en giltighetstid om 6 månader men upphandlingen beräknas avslutas i början av 2009. Eftersom anbudsutvärderingen fortfarande pågår gäller absolut sekretess kring inkomna anbud. Det kan därför inte presenteras annat än en översiktlig utgiftsbild i föreliggande ärendetext. En sekretesskyddad bilaga med mer utförlig information och analys finns tillgänglig på nämndens kansli för ärendets handläggare inom trafikkontoret och stadsledningskontoret samt nämndens ledamöter.

Budgetkonsekvenser

De totala investeringsutgifterna för genomförandet av trafikplats Hjorthagen beräknas (i löpande prisnivå) till storleksordningen 850 mnkr och fördelas årligen enligt

följande:

	Utgifter (mnr)							
	Tom 2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	TOTALT
<u>Trafik- och renhållnings- nämnden</u> Trafikplats Hjorthagen	40	135	130	140	150	160	95	850

I stadens budget för 2009 har utrymmet för nämndens investeringar reducerats jämfört med tidigare år och det finns därför inte förutsättningar att kunna inrymma erforderliga medel för trafikplats Hjorthagen. Kontoret har därför föreslagit att nämnden i samband med beslut om verksamhetsplanen hemställer hos kommunstyrelsen om att nämndens ram för investeringsutgifter utökas med 44 mnr. Kontoret avser återkomma till nämnden i särskild ordning om behovet av utökade investeringsramar för 2010 och följande år.

Drift- och kapitalkostnader

Underhållskostnader förväntas uppgå till omkring 10 mnr årligen enligt schablonberäkning. Dessa kostnader uppkommer dock inte under de närmaste 20 åren efter investeringen. Utöver detta beräknas den årliga driften av trafikplatsen uppgå till cirka 3 mnr. Jämfört med genomförandebeslutet har kostnaderna för driften ökat med 1,5 mnr. Detta beror på driften av den tunneldel (hamnpåfarten) som trafikkontoret skall ansvara för.

Kapitalkostnaderna för investeringen kommer att belasta trafikinämndens budget med drygt 40 mnr år ett för att sedan avta i takt med avskrivningarna. Avskrivningstiden är 33 år. Kontoret förutsätter att nämndens driftbudgetram utökas med motsvarande belopp i kommande budgetprocess.

Möjligheter till besparingar

Redan genomförda åtgärder

Kontoret har genom sin medverkan i Norra länken och andra stora anläggningsprojekt varit medvetet om att kostnadsutvecklingen för denna typ av arbeten under de senaste åren varit kraftig. Kontoret har därför kontinuerligt under detaljprojekteringen vägt trafikplatsens funktion, gestaltning och kvalitet gentemot förväntade utgifter.

Under detaljprojekteringen har bland annat genomförts en minskning av trafikplatsens överyta som innebär en besparing på cirka 1200 m² broyta. Platsen är dock komplex med ett antal yttre förutsättningar som begränsar möjligheterna till besparingar i trafiklösningen utan att påverka funktion och kapacitet.

Trafikplatskonstruktionen

Besparingspotentialen är mycket begränsad då de stora utgifterna ligger i själva valet av lösning, det vill säga en trafiklösning på en stor sammanhängande betongbro. Av de totala arbetena med NL52 är omkring 60 % rena betongarbeten. Den sammanhängande konstruktionen skapar en väl fungerande trafiklösning men gör det svårt att ta bort enskilda delar utan att det medför stora konsekvenser i form av omprojektering av helhetslösningen och med kapacitetsminskning som följd. Kontoret anser att trafikplatsen skall ses som en helhetslösning och anser att de ingående delarna alla fyller en nödvändig funktion för att tillgodose de trafikströmmar som alstras i området.

Hamnpåfarten från Norra Hamnvägen

Den extra hamnpåfarten till Norra länken har tagits med i projektet i ett relativt sent skede i samband med genomförandebeslutet om trafikplatsen. Påfarten utgör en första etapp av den nya väg som skall betjäna hamnområdet inklusive kontors- och handelsplatsen i kv. Valparasio. Den del av påfarten som byggs i samband med Norra länken har beräknats innebära investeringsutgifter om cirka 95 mnkr.

Om man ska tillskapa en sådan påfart så måste det ske i samband med byggandet av Norra länken. Detta är samtidigt den del av trafikplatsen som rent utformningsmässigt och genomförandemässigt lättast skulle kunna plockas bort utan att ge svåra konsekvenser för övriga delar av trafikplatsen. Trafik- och kapacitetsmässigt innebär dock ett borttagande av hamnpåfarten stora konsekvenser för trafiksituationen i området.

I korthet innebär en trafiklösning utan hamnpåfarten att trafiken från kv. Valparasio, Södra Värtahamnen och det närliggande övriga hamnområdet är hänvisade att ta sig ut på Norra länken via Ropsten eller trafikplatsens övre plan via Södra Hamnvägen. Tidigare analyser har visat att detta skulle innebära kraftig köbildning på trafikplatsens övre plan under förmiddagar och eftermiddagar.

Behovet av den extra hamnpåfarten har prövats i samband med genomförandebeslutet 2007. Den då presenterade nuvärdeskalkylen visade att merutgiften för den extra påfarten uppvägdes av beräknade kommande inkomster från planerad exploatering.

Betongbeläggning

Ytorna på trafikplatsen planeras att få en betongbeläggning som innebär en högre

investeringsutgift än en traditionell asfaltsbeläggning. Bedömd besparings-potential kontra traditionell asfaltsbeläggning är i storleksordningen 20 mnkr.

Anledningarna till valet av betongbeläggning har varit två, dels har det varit en viktig del i gestaltningskonceptet och dels har det bedömts innebära fördelar ur drift- och underhållsperspektiv.

Gestaltningkonceptets grundidé har i korthet varit att genom gestaltningen göra trafikplatsens omfattande betongytor till något spännande och mer än just en stor och grå betongyta. Genom att välja att ha mörka infärgade fält på trafikplatsens överyta bedöms detta uppnås. På en överyta av betongbeläggning går den önskade infärgningen att åstadkomma. Skulle en traditionell beläggning av asfalt väljas skulle stora delar av gestaltningsprogrammet falla och behöva omarbetas.

Inför valet av beläggningstyp på trafikplatsens överyta lät kontoret genomföra en utredning kring betong- och asfaltsbeläggningar. Utredningen visade bland annat att sett ur konstruktionens bedömda livslängd (120 år) så skulle drift- och underhållskostnaderna bli lägre med en betongbeläggning kontra en asfaltsbeläggning även om investeringsutgifterna är högre för en betongbeläggning. Orsakerna till detta är främst att en asfaltsbeläggning slits fortare än en betongbeläggning och behöver läggas om med tätare intervaller, vilket även skulle innebära fler trafikstörande arbeten i en hårt trafikerad miljö.

Kontoret anser den högre investeringsutgiften vara befogad då betongbeläggningen tjänar två syften; dels som viktig del i gestaltningskonceptet och dels för att minimera framtida underhållsinsatser.

Osäkerhet och risker

Arbetena med trafikplats Hjorthagen består av en mindre del förberedande arbeten (ledningsomläggningar, tidiga trafikomläggningar och spårarbeten) och till övervägande del arbeten ingående i entreprenad NL52. De förberedande arbetena är helt eller delvis redan utförda och utgifterna därmed välkända. I och med att anbud för NL52 inkommit är även storleksordningen för dessa arbeten kända. Upphandlingsmässigt kvarstår därmed få osäkerheter. Dock är kontrakt ännu inte tecknat och även om risken bedöms som liten i detta fall finns alltid risken för överprövning av upphandlingen.

Under själva byggandet tillkommer normalt ett antal ändrings- och tillägsarbeten som normalt brukar vara i storleksordningen 5 till 15 % av anbudssumman. Trafikplats Hjorthagen är en komplex anläggning med komplicerad grundläggning varför det bör avsättas en reserv för sådana tillkommande utgifter. Kontoret redovisar vilka ställningstaganden som gjorts i bilaga 1.

Kostnadsutvecklingen i byggbranschen har under de senaste åren varit hög. Det tillämpliga branschindexet (Entreprenadindex E84, undergrupp 251, Broarbeten betong) har under de senaste 15 åren ökat med drygt 7 % per år. Hur pågående finanskris och lågkonjunktur påverkar kostnadsutvecklingen under byggtiden är svårt att förutspå. Kontoret redovisar vilka ställningstaganden som gjorts i bilaga 1.

Det finns ett flertal angränsande projekt i området, varav en del är stadens egna, som är i planeringsstadiet och alla förutsättningar är därför ännu inte kända. Dessa projekt kan i olika grad komma att påverka trafikplats Hjorthagen och dess utformning. Ett visst behov av anpassning av trafikplatsen kan därför inte uteslutas varvid ökade utgifter för staden kan uppstå. Trafikkontoret bevakar aktivt pågående planeringsprojekt för att minimera stadens utgifter.

Den nya detaljplan som skall möjliggöra byggandet av trafikplats Hjorthagen är överklagad till Regeringen och beslut väntas kring årsskiftet 08/09. Efter detta kan inte fortsatt rättsprövning uteslutas. Att detaljplanen för trafikplats Hjorthagen ännu inte vunnit laga kraft utgör en viss osäkerhet. Trafikkontoret har dock förutsatt att planen vinner laga kraft utan att orsaka några större problem.

Tilläggsavtal 3

Avtalet avser reglera hur staden skall ersätta Vägverket för sin andel av trafikplats Hjorthagen, inklusive den extra påfarten från Norra Hamnvägen, samt hur Vägverket skall ersättas för de tjänster de tillhandahåller staden under genomförandet (projekt- och bygglösning mm.).

Staden och Vägverket har förhandlat fram en schablonfördelning för de totala entreprenadutgifterna för trafikplats Hjorthagen som innebär att staden betalar 52,7 % och Vägverket bekostar resterande med projektmedel från Norra länken.

Staden ska dessutom ersätta Vägverket för den projektorganisation som Vägverket tillhandahåller under byggtiden med ett påslag på 8 % på stadens andel av entreprenadutgifterna, inklusive ändrings- och tilläggsarbeten.

Staden skall ersätta Vägverket kvartalsvis efter avtalad betalplan som låses fast vid arbetenas början och slutregleras vid arbetenas färdigställande. En årlig avstämning av betalplanen skall dock göras där väsentliga avvikelser mellan faktisk upparbetning och planerad byggtakt för projektet regleras.

Slutförhandling om tilläggsavtalet pågår med Vägverket. Trafikkontoret anser att båda parter bör dela på ansvaret för tillkommande utgifter till följd av eventuell fortsatt rättsprövning av detaljplanen. Kontoret bedömer i övrigt att ovanstående villkor är acceptabla och att staden därför bör anta det föreslagna tilläggsavtalet.

Trafikkontorets förslag

Trots den stora utgiftsökningen anser trafikkontoret att trafikplats Hjorthagen bör genomföras, då den är en nödvändig förutsättning för att få en fungerande trafik i området samt ger staden möjlighet att förverkliga de stadsutvecklingsplaner som nu påbörjats i området, inklusive en moderniserad hamnverksamhet.

Kontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden för sin del godkänner reviderat genomförandebeslut samt överlämnar sitt beslut till kommunfullmäktige för godkännande.

Kontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden uppdrar till trafikkontoret att teckna tilläggsavtal 3 till genomförandeaftal. Avtalet villkoras av kommunfullmäktiges godkännande av reviderat genomförandebeslut.

Kontoret hemställer vidare att trafik- och renhållningsnämnden godkänner redovisad lägesrapport för Norra länken och vidarebefordrar den till kommunfullmäktige för kännedom.

Slut

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 11 februari 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

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

Sedan tidigare genomförandebeslut har det efter hand konstaterats att omfattningen och komplexiteten på de ingående arbetena är större än förväntat. Detta i kombination med kostnadsutvecklingen på anläggningsarbeten har inneburit att utgifterna för trafikplatsen ökat.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunfullmäktige beslutar godkänna genom-

förande av trafikplats Hjorthagen inom en investeringsram om 850 mnkr.

Bakgrund

Enligt finansieringsöverenskommelse 2002 om genomförandet av Norra Länken ska staden stå för 25 % och Vägverket för 75 % av utgifterna. Hittills har staden redan erlagt 1 775 mnkr. På grund av att projektet dragit ut på tiden och på den höga prisutvecklingen i anläggningsbranschen bedömer Vägverket de totala utgifterna i dagsläget till 13 100 mnkr i löpande prisnivå. Detta innebär att staden, enligt finansieringsöverenskommelsen ska bidra med ytterligare cirka 1 500 mnkr.

Stadens andel av medfinansieringen avses täckas av särskilt avsatt medel för infrastruktursatsningar i samband med tidigare års bokslut.

Vägverket har sökt och beviljats EU-bidrag för Norra länken-projektet om totalt 56 miljoner Euro.

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

Inom stadsutvecklingsområdet Hjorthagen-Värtahamnen-Frihamnen-Loudden förväntas en ökning av trafiken, bl.a. på grund av kommande exploateringar och utbyggnad av hamnområdet. En ny detaljplan för en ny trafikplats vid Hjorthagen har upprättats. Förslaget behöver dock kompletteras med en extra påfart från hamnen till Norra Länken för att klara den förväntade trafikökningen. Den nya trafikplatsen behöver även anpassas till önskemålet om ett extra järnvägsspår till Fortums anläggningar i Energihamnen.

Ärendet

Trafiknämnden har 2009-01-20 för sin del godkänt ett reviderat genomförandebeslut avseende av ny trafikplats vid Hjorthagen om totalt 850 mnkr. Trafiknämnden har samtidigt för sin del godkänt ett tilläggsavtal till genomförandeavtal om Norra Länken. Besluten gäller under förutsättning av kommunfullmäktiges godkännande.

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

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av stadsdirektörens stab i samråd med stadsledningskontorets finansavdelning.

Stadsledningskontorets synpunkter och förslag

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

rar nu planerade satsningar på ny infrastruktur.

Utgifterna för den nya trafikplatsen vid Hjorthagen, uppskattas till 850 mnkr, vilket är en kraftig ökning gentemot tidigare beslut.

De ökade utgifterna kan delvis förklaras av mer utvecklat kalkylunderlag men också av den ökade kostnadsutvecklingen i anläggningsbranschen. Stadsledningskontoret kan ha förståelse för svårigheten att bedöma den kraftiga kostnadsutvecklingen senare år, men vill samtidigt påpeka att en del av fördyringen består i brister i det tidigare kalkylunderlaget vilket inte är acceptabelt. Stadsledningskontoret utgår nu ifrån att kalkylunderlaget är av den kvaliteten att utgifterna kommer att hålla sig inom beräknad kalkyl och förutsätter samtidigt att alla möjliga åtgärder prövas för att begränsa utgifternas omfattning.

Kontoret vill därutöver påpeka vikten av att trafik- och renhållningsnämnden bevakar att staden erhåller rättmätig andel av beviljat EU-bidrag för Norra länkenprojektet.

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

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

Stadsledningskontoret föreslår därför att kommunfullmäktige beslutar godkänna genomförande av trafikplats Hjorthagen inom en investeringsram om 850 mnkr samt godkänna tilläggsavtal nr 3 till genomförandeavtal för Norra Länken mellan Stockholms stad och Vägverket. Stadsledningskontoret har i ärendet ”Stimulans för Stockholm och nämndernas verksamhetsplaner med budget för 2009” tillstyrkt att trafik- och renhållningsnämnden beviljas 44 mnkr i utökad investeringsram för Hjorthagens trafikplats. Investeringsutgifterna för 2009 förutsätts inrymmas i trafik- och renhållningsnämndens justerade investeringsplan för 2009. För kommande år får investeringsutgifter, drift-, underhålls- och kapitalkostnader beaktas i förestående budgetarbete.

RESERVATIONER M.M.

Trafik- och renhållningsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Mats Lindqvist och ersättaren Hampus Rubaszkin (båda mp) enligt följande

Nämnden ska nu godkänna en tilläggskostnad om 850 miljoner för trafikplats Hjorthagen. Totalt kommer 3500 miljoner av stockholmarnas skattepengar att läggas på att bygga Norra länken. Därefter ska staden bidra till driften av den 5 km korta vägen med 15 miljoner kronor årligen i 25 år. Årets sammanlagda budget för cykeltrafiken är knappt 14 miljoner kronor. Dessa proportioner tydliggör en trafikpolitik som är totalt verklighetsfrånvärd. Ingen kan på allvar tro att det här är en politik som bedrivs av någon som vill ta sig an klimatutmaningen.