

## ÖVERENSKOMMELSE 2002-05-08

### Överenskommelse om finansiering av projekt Norra Länken

Mellan Stockholms stad och staten genom Vägverket har följande överenskommelse träffats.

#### § 1

Parterna är överens om att vägsystemet i centrala Stockholm skall byggas ut med Norra Länken mellan i väster befintliga Norra Länken respektive Uppsalavägen och i öster Lidingövägen vid Värtahamnen. Vidare ingår anslutning till Roslagsvägen vid Frescati. Projektets omfattning är Norra Länken enligt fastställd men ännu inte lagakraftvunnen arbetsplan och anslutande arbeten i huvudsak enligt ingångna ram- och genomförandeavtal.

Omfattningen framgår i princip av färgat område på **kartbilaga 1** (Omfattning arbetsplan och anslutande arbeten).

#### § 2

Parterna är överens om att kostnaden för genomförandet av projekt Norra Länken i penningvärde 2002-05 skall finansieras enligt följande:

4650 miljoner kronor finansieras av staten  
1550 miljoner kronor finansieras av staden

Dessutom bidrar staden enligt § 5 med hela kostnaden för anslutningen mot Värtahamnen. Stadens andelar uppräknade med index skall ställas till statens (Vägverkets) förfogande den 1 januari 2005 eller det senare datum då kontrakt tecknas med entreprenör.

För eventuella kostnadsfördyringar av projekt Norra Länken utöver index svarar Stockholms stad för 25 % och staten för 75 %. Eventuella kostnadsbesparingar fördelas enligt samma proportion och inbesparade medel skall återbetalas till Stockholms stad när projektet är taget i trafik och slutkostnad finns.

#### § 3

För att undvika intrång i parklandskap eller naturmiljö och skada på det historiska landskapets natur- och kulturvärden inom Nationalstadsparkens Bellevuepark samt med hänsyn till enstaka träd utanför parken planeras ytterligare åtgärder, utöver vad som ingår i arbetsplanen, **se bilaga 1**.

För bedömning av åtgärderna i bilagan anlitas externa experter som komplement till stadens och Vägverkets experter.

§ 4

Miljöcontroller/Kvalitetscontroller utses inför genomförandet av projektet och kvalitetsplan upprättas.

§ 5

En anslutning mot Värtahamnen enligt ett detaljplaneunderlag daterat 1998-04-03 läggs till projektet Norra Länken. Staden bidrar till anslutningen med 80 miljoner i prisnivå 2002-05. Väljer staden en annan utformning av anslutningen än den ovan redovisade skall staden svara för merkostnaden. Visar det sig vid den slutliga sammanställningen av kostnaderna för genomförandet av Norra Länken att även anslutningen mot Värtahamnen kan - helt eller delvis – inrymmas inom ramen för finansieringsavtalets medel för projektet Norra Länken enligt § 2, skall stadens kostnad för anslutningen mot Värtan återbetalas i motsvarande omfattning.

§ 6

Driften av Norra Länken bekostas av staten med ett årligt bidrag från staden med 15 miljoner kronor i penningvärde 2002-05. Beloppet indexjusteras varje år enligt KPI. Stadens bidrag upphör efter 25 år.

Parterna noterar att såväl en lagakraftvunnen arbetsplan för Norra Länken som en lagakraftvunnen detaljplan för delen Norrtull - Roslagstull saknas och att arbetet med detaljplanen inleds med ambition att en godkänd och antagen plan finns framme vid årsskiftet 2002/2003.

§ 7

Denna överenskommelse förutsätter Stockholms kommunfullmäktiges godkännande senast 2002-09-15 genom beslut som vinner laga kraft.

---

Detta avtal har upprättats i två exemplar varav parterna tagit var sitt.

Vägverket 2002.....

Stockholms stad 2002.....

.....  
Ingemar Skogö

## Bilaga 1 till överenskommelse 2002-05-08 Norra Länken

### Ytterligare åtgärder inom och intill Bellevueparken

Utöver de i arbetsplanen ingående åtgärderna för att bevara parklandskap, naturmiljö samt det historiska landskapets natur- och kulturvärden görs följande:

1. Bevarande av enstaka större träd där tunneln schaktas från ytan.

Det av regeringsrätten utpekade området bakom Wenner-Gren Center slutar i väster vid gång- och cykeltunneln under Värtabanan. Området väster därom och söder om Värtabanan bedöms av Vägverket inte vara parklandskap eller naturmiljö eller utgöra en del av det historiska landskapets natur- och kulturvärden. Området utgörs av parkering, järnvägsområde, brant slänt från spårområdet, gammal tipp m.m. På området står även en tillfälligt uppsatt barack som utgör natthärbärge för hemlösa.

Inom de närmaste ca 100 metrarna väster om gång- och cykeltunneln under spåret finns idag några större träd. De uppskattas alla vara 50-60 år gamla och i god form. Eftersom planerna för området över Norra Länkens tunnlar är att anlägga en park är ambitionen att försöka bevara några av de större träden. Det kan enklast beskrivas så att träden placeras i stora trädlådor (trädbalkonger) på tillfälliga stöd. Under dessa lådor sker sedan konventionell schakt för och bygge av tunneln. När tunneln är klar tas de tillfälliga stöden bort och träden med omgivande jord står därmed på tunneltaket. Kostnaden för varje enskilt träd som sparas på detta sätt kan uppskattas till i storleksordningen 1 Mkr.

- ? Kommande revidering av Genomförandeavtal mellan Staden och Vägverket avses reglera detta.

2. Skydd för vegetation över eller intill bergtunneln under Bellevueberget eller den betongtunnel som byggs underifrån ("förlängd jordtunnel").

I den kommande entreprenaden kommer att ingå ett kontrollprogram enligt vilket bl.a. grundvattennivåer och vegetation kontrolleras med vissa intervaller. Om avvikelser från det acceptabla uppmärksammas skall åtgärder sättas in. Det kan för träd innebära extra vattning.

När tunneln väl finns på plats är bergtunneln tätad genom injektering. Avsikten med detta är dels att minska inläckningen i bergtunneln och därmed undvika skador på omgivande bebyggelse och vegetation dels att minska kostnaden för pumpning av inläckande vatten.

Vid den tidigare gjorda projekteringen (före 1997) för Norra Länken konstaterades att situationen för vegetation över eller intill tunneldelen var ovanligt gynnsam vad gällde risken för negativ påverkan under bygg- och driftfasen. Det berodde på följande:

- ? Vegetationen på berg står i regel i ett tunt jordlager. Mycket regnvatten rinner av berget direkt och vegetationen blir och är van vid torka.

- ? Vegetationen över eller intill ”jordtunneln” står i jord och på en nivå långt över grundvattennivån. Det innebär att trädrötterna som normalt inte går djupare än några meter inte når grundvattnet. Byggande av en betongtunnel under mark innebär således inget avbrott av rötters kontakt med grundvattnet.

Samma resonemang som för ”jordtunneln” ovan är aktuellt för de enstaka träd som skall bevaras väster om gång- och cykeltunneln under järnvägen.

- ? Kontrollprogram för vegetation m.m. tas fram gemensamt av staden och Vägverket.

### 3. Tillfällig lokal för utställning av statyer m.m. från Eldhs ateljé.

Norra Länkens bergtunnlar passerar i stort sett under Eldhs ateljé. I tidigare planering (före 1997) avsågs museet stängas för allmänheten under den tid, 1 ½ år, som sprängningar pågick i berget under museet. Statyerna som idag till stor del står på rangliga hyllor skulle antingen placeras på golvet eller säkras på annat sätt. Vägverket skulle täcka intäktsbortfallet.

Nu föreslås att – helst i närheten – placera en tillfällig lokal (paviljong) för att kunna visa statyerna även under tiden för sprängningarna. En överenskommelse med stiftelsen för museet innehållande närmare detaljer bör träffas.

- ? Kommande revidering av Genomförandeavtalet mellan staden och Vägverket avses reglera detta.

**Avsiktsförklaring avseende Roslagstunneln**  
Mellan Stockholms stad och Vägverket Region Stockholm

§1

Parterna är överens om att planeringsarbetet ska påbörjas avseende Roslagstunneln. Tunneln utgör en fortsättning norrut av den i Norra Länken ingående tunnel som ansluter till Roslagsvägen vid Universitetet. I projektet Norra Länken ingår vissa försvarsarbeten för en tunnelförlängning.

§2

Stockholms stad kommer att redovisa Roslagstunneln i den kommande fördjupade översiktsplanen (FÖP) för Nationalstadsparkens stockholmsdel. Staden kommer i avvaktan på kommande detaljplanläggning bevaka att ett reservat hålls öppet för Roslagstunneln.

§3

Vägverket kommer att ta fram en förstudie för Roslagstunneln.

§4

Byggandet av Roslagstunneln blir förutom av kommande finansieringsbeslut beroende av lagakraftvunna planer (detaljplan och arbetsplan).

Vägverket 2002.....

Stockholms stad 2002.....

.....  
Hans Rode

.....  
Olle Zetterberg