



UTREDNING

av alternativa utformningar och sträckningar av Norra Länken mellan Norrtull och Roslagstull

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sammanfattning	2
1. Bakgrund	3
2. Utredningsuppdraget	3
3. Tidigare planering för Norra Länken.....	4
4. Regeringsrättens dom	5
5. Bellevuealternativet.....	5
6. Cedersdalsalternativet.....	6
7. Alternativa sträckningar.....	6
7.1. <i>Läge under Wenner-Gren Center</i>	7
7.2. <i>Läge mellan Wenner-Gren Center och Sveaplans gymnasium</i>	8
7.3. <i>Läge delvis under Vanadislunden</i>	8
7.4. <i>Läge djupare under Cedersdalsgatan</i>	9
8. Analys	9
9. Slutsatser och rekommendationer	10
Kartbilaga.....	12

Sammanfattning

I enlighet med uppdrag i stadens budget för 2002 har gatu- och fastighetskontoret studerat möjligheten att ge Norra Länken en alternativ sträckning i ett läge mellan Bellevue och Cedersdalsgatan, för att minska störningarna i trafiken under byggtiden.

Syftet med utredningen är att undersöka om det finns andra och bättre lösningar för Norra Länken på avsnittet mellan Norrtull och Roslagstull än de två ingående utredda alternativen, det modifierade Bellevuealternativet och Cedersdalsalternativet.

Inledningsvis redovisas den tidigare planeringen för Norra Länken, där olika såväl ytalternativ som tunnelalternativ har studerats, mer eller mindre ingående och många gånger i anslutning till planerad bebyggelse i området.

Fyra nya, alternativa sträckningar för Norra Länken har definierats. Dessa alternativ har därefter analyserats. Resultaten visar att samtliga dessa alternativ är i olika avseenden sämre jämfört med det modifierade Bellevuealternativet och alternativ Cedersdalsgatan, inte minst från såväl kostnads- som miljösynpunkt.

I utredningsarbetet har inte heller andra realistiska alternativ till sträckningar inom området kunnat definieras. Exempelvis är en tunnelsträckning under Sveaplans gymnasium inte möjlig utan att stora delar av den k-märkta byggnaden måste rivs och byggas om.

De fyra undersökta alternativens sträckning framgår av kartbilagan i utredningen. I kartbilagan visas också sträckningarna för det modifierade Bellevuealternativet och för Cedersdalsalternativet.

Resultatet av kontorets genomförda utredning är därför att det inte finns lämpligare alternativ till Norra Länken på sträckan Norrtull – Roslagstull än de två ingående utredda alternativen.

1. Bakgrund

Under 1996 påbörjade Vägverket upphandlingen av Norra Länken. Utbyggnaden, som baserades på fastställda och lagakraftvunna detaljplaner, utgjordes på sträckan mellan Norrtull och Roslagstull av det s.k. Bellevuealternativet.

I början av 1997 avbröts byggnadsarbetena sedan regeringsrätten i en dom meddelat att utbyggnaden på avsnittet mellan Norrtull och Roslagstull innebar ett intrång i parklandskapet som inte var i överensstämmelse med bestämmelserna i lagen om nationalstadsparken, d.v.s. nuvarande Miljöbalkens 4 kap 7 §. Detaljplanen på detta avsnitt återförvisades därför till regeringen för ny behandling.

Efter regeringsrättens dom har Vägverket efter en del översiktliga och kompletterande studier förordat en lösning för Norra Länken som innebär att den ursprungliga plansträckningen under Bellevue mellan Norrtull och Roslagstull bibehålls men att tunneln förläggs i ett djupare läge. Tunneln kan då på det kritiska avsnittet byggas underifrån/från sidan och inte som tidigare planerat uppifrån.

Detta alternativ, det s.k. modifierade Bellevuealternativet, betyder att intrång i parklandskapet kan undvikas och att lösningen därmed inte står i strid med bestämmelserna i lagen om nationalstadsparken. Vägverket har i december förra året fastställt en vägarbetsplan med denna lösning. Fastställelsen kan dock inte vinna laga kraft förrän staden antagit detaljplan för området i överensstämmelse med vägarbetsplanen.

En alternativ dragning av Norra Länken mellan Norrtull och Roslagstull är en sträckning under Cedersdalsgatan, en sträckning som tidigare översiktligt studerats men som frångicks i början av 1990-talet. På stadens uppdrag har Vägverket under förra året närmare studerat detta alternativ. Utredningens resultat visar att en sträckning för Norra Länken under Cedersdalsgatan är möjlig, dock med ökade kostnader och svårigheter för trafiken under byggtiden.

2. Utredningsuppdraget

I majoritetens förslag till budget 2002 för Stockholms stad framhålls att framkomligheten i regionen skall förbättras. För Norra Länken uttalas att utredningsarbetet kommer att fortgå för att finna en lösning som syftar till att avlasta Valhallavägen. Vägverkets utredning om alternativ dragning av Norra Länken under Cedersdalsgatan föreligger. En utredning i stadens regi föreslås för att undersöka möjligheten att dra Norra Länken i ett läge mellan Bellevue och Cedersdalsgatan, för att minska störningarna i trafiken under byggnadstiden. Det framhålls att det är angeläget att detaljplanearbetet och sedan bygget av Norra Länken kommer till stånd snarast.

Vid kommunfullmäktiges behandling av budgeten för år 2002 den 15 juni i år godkände fullmäktige förslaget i budgeten om Norra Länken. Fullmäktige uttalade sålunda att en utredning genomförs i stadens regi för att undersöka möjligheterna att dra Norra Länken i ett läge mellan Bellevue och Cedersdalsgatan och att det är angeläget att detaljplanearbetet och sedan bygget av Norra Länken kommer till stånd snarast.

Kommunstyrelsen har uppdragit åt gatu- och fastighetsnämnden att genomföra utredningen. Utredningsarbetet har utförts inom gatu- och fastighetskontoret och redovisas i denna rapport.

3. Tidigare planering för Norra Länken

Norra Länken utgör den övergripande trafikleden i östvästlig 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. Under planeringen har den trafikmängd som förväntas använda trafikleden successivt ökat. Vidare har inställningen till trafikleder med dess påverkan på omgivningen förändrats och större hänsyn tas till miljö- och stadsbildsynpunkter.

Ett viktigt ställningstagande i planeringen av Norra Länken gjordes när man konstaterade att Valhallavägen inte kunde ta emot de trafikmängder som en sådan förbindelse skulle erhålla. Det blev därmed nödvändigt att ge Norra Länken en nordligare sträckning, vilket innebar en sträckning genom Lill-Jansskogen.

Ganska snart uppnåddes också enighet inom staden att en sträckning av Norra Länken genom Lill-Jansskogen måste ske i tunnälläge för att inte ge oacceptabla ingrepp i det rekreativsområde som Lill-Jansskogen utgör. En bergtunnel under själva Lill-Jansskogen var dessutom en relativt sett enkel teknisk lösning utan allt för stora merkostnader, bl.a. därför att det inte behövdes några trafikanslutningar mellan de två ändpunkterna för en sådan tunnel.

För Norra länken på avsnittet mellan Norrtull och Roslagstull studerades däremot länge olika ytlösningar. Man eftersträvade att anpassa lösningarna till befintlig och planerad bebyggelse. Bebyggelsen krävde ett acceptabelt väg- och gatunät för sitt relativt omfattande behov av trafikförsörjning. Under senare delen av 1980-talet konstaterades dock att det inte var möjligt att på ett miljömässigt acceptabelt sätt låta all trafik i snittet mellan Norrtull och Roslagstull gå på trafikleder i ytlägen. Därmed blev tunnällösningar huvudalternativ även på detta avsnitt av Norra Länken.

Runt 1990 bedömdes det som naturligt att lägga biltunneln under den nuvarande huvudgatan, d.v.s. under Cedersdalsgatan och Sveavägen. På så sätt begränsas intrången på intilliggande fastigheter. Staden, som då hade huvudansvaret för planeringen av Norra Länken, bedömde att trafikstörningarna under byggnadsskedet kunde bemästras mot bakgrund av erfarenheter från andra utbyggnader där stora trafikströmmar har fått gå på tillfälliga bryggor under byggnadstiden, erfarenheter som erhållits bl.a. under utbyggnaden av tunnelbanorna i Stockholms innerstad.

Vad gäller Norra Länken på delen under Sveavägen mellan Norrtull och Sveaplan visade de fortsatta studierna att det var bättre med ett nordligare läge under det relativt sett lite utnyttjade området mellan Sveavägen och Värtabanan väster om Wenner-Gren Center. Området användes för parkering och tillfälliga evenemang såsom cirkusföreställningar. Med denna sträckning minskade svårigheterna att hantera trafiken på Sveavägen under byggnadstiden.

I början av 1990-talet aktualiserade Stockholms stad ett nytt alternativ, det s.k. Bellevuealternativet. Det innebar en ännu nordligare sträckning av Norra Länken så att den nya sträckningen i stort sett följer Värtabanans sträckning mellan Norrtull och

Roslagstull. Delen under Bellevueberget avsågs byggas som bergtunnel och resterande del som betongtunnel, till större del byggd från ytan.

Fördelarna med en sträckning för Norra Länken längs Värtabanan, d.v.s. Bellevuealternativet, var två. Dels medförde alternativet mindre trafikstörningar i utbyggnadsskedet. Dels skapade det bättre möjligheter för staden att tillskapa ny bebyggelse vid Norrtull och därmed skapa en stadsmässigt godtagbar entré till Stockholm norrifrån.

Under 1993-94 upprättade staden en fördjupad översiktsplan för vad som kallades för Norra trafikbandet. I samrådsmaterialet för denna plan ställdes de två alternativen för Norra Länken mot varandra, Cedersdalsgatan respektive Bellevue. Efter analys av inkomna synpunkter och utställning av planen fastställde kommunfullmäktige den fördjupade översiktsplanen innehållande Norra Länken med en sträckning mellan Norrtull och Roslagstull enligt Bellevuealternativet.

Efter kommunfullmäktiges beslut om den fördjupade översiktplanen för Norra trafikbandet, innebärande att Bellevuealternativet skulle ligga till grund för den fortsatta planering av Norra Länken, upprättades och antogs detaljplaner och arbetsplan för projektet. Regeringen avvisade anförda besvär över de tre detaljplanerna, vilka sålunda vann laga kraft.

Som nämnts påbörjade Vägverket under 1996 upphandlingen av utbyggnaden av Norra Länken samtidigt som en del förberedande arbeten startade.

4. Regeringsrättens dom

På ansökan av bl.a. boende på Bellevueberget begärdes rättsprövning av regeringens beslut att avvisa de besvär som anförts över de tre detaljplanerna för Norra Länken. Sådan rättsprövning görs av regeringsrätten.

Regeringsrätten upphävde i dom som meddelades den 31 januari 1997 regeringens beslut den 29 februari 1996 att avvisa överklagandena i fråga om detaljplanen för delen av Norra länken mellan Norrtull och Roslagstull. Denna detaljplan befanns enligt regeringsrätten strida mot bestämmelserna i den s.k. lagen om nationalstadsparken, en bestämmelse som innebär att man inom ett utpekad område i planen med parkkaraktär inte har rätt att utföra den schakt från markytan som planen medgav för att bygga trafiktunnlarna. Målet återförvisades därför till regeringen för ny behandling.

Som en konsekvens av regeringsrättens dom upphävde regeringen i oktober 1998 stadens beslut att anta detaljplanen i fråga. Planarbete för en ny detaljplan för Norra Länken på berört avsnitt har inte påbörjats.

I regeringsrättens domar för de två övriga antagna detaljplanerna för Norra Länken konstaterades att dessa var i överensstämmelse med gällande lagstiftning.

5. Bellevuealternativet

Vägverket lät under våren 1997 efter domen i regeringsrätten analysera det då aktuella objektet Norra länken. För delsträckan mellan Norrtull och Roslagstull studerades alternativa utformningar i ursprunglig sträckning norr om Wenner-Gren

Center. Avsikten var att försöka finna en lösning som krävde endast mindre ändringar av den underkända detaljplanen.

En möjlighet som diskuterades innan regeringen upphävde stadens beslut att anta detaljplanen var att införa skyddsbestämmelser i detaljplanen som förbjöd schakt från ytan inom det av regeringsrätten utpekade området med parkkaraktär. Vidare gjordes kompletterande geotekniska undersökningar för området bakom Wenner-Gren Center för att få bättre kunskap om bergets belägenhet och markens schaktbarhet mm. Därvid konstaterades bl.a. att förutsättningarna var olämpliga för att använda metoden att frysa marken för att kunna schakta underifrån.

Två möjliga alternativa utformningar i ursprunglig sträckning för Norra Länken vidarebearbetades, och kom att ingå i miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) för den nya, modifierade arbetsplanen. Det var alternativ Förlängd jordtunnel samt alternativ Vinterschakt. Det senare alternativet bedömdes inte som lämpligt och frångicks innan den nya arbetsplanen fastställdes.

I den arbetsplan för Norra länken som i december 2000 fastställdes av Vägverket ingår därför som enda alternativ det som har kommit att kallas för det modifierade Bellevuealternativet. Alternativet innebär en tunnel i samma sträckning som i den underkända detaljplanen men med ett djupare läge. Lösningen innebär att tunnlar, såväl berg- som betongtunnlar, kan inom parkområdet byggas underifrån/från sidan, varför parken inte kommer att påverkas av byggnadsarbetena. På ca 140 meters längd utförs inom parkområdet en betongtunnel som helt byggs från sidan.

På sidan 13 i kartbilagan visas det modifierade Bellevuealternativet.

6. Cedersdalsalternativet

Den nya majoriteten i Stockholms stad som tillträdde efter valet 1998 anger i sin programförklaring att domen i regeringsrätten skall respekteras. Det innebär att Norra Länkens sträckning inte skall förutsätta en byggnation under Bellevue utan sträckningen bör baseras på ett tunnälläge under Cedersdalsgatan, d.v.s. den sträckning som tidigare översiktligt studerats men som frångicks i början av 1990-talet.

På stadens uppdrag har Vägverket under år 2000 ingående studerat detta alternativ. Utredningens resultat visar att en sträckning för Norra Länken under Cedersdalsgatan är möjlig, dock med relativt sett stora merkostnader och med svårigheter för trafiken under byggtiden. Sveaplans gymnasium kommer under byggtiden att påverkas negativt och byggnaden kommer eventuellt att behöva evakueras.

På sidan 14 i kartbilagan redovisas Cedersdalsalternativet.

7. Alternativa sträckningar

Efter regeringsrättens dom studerade Vägverket under 1997 översiktligt andra sträckningar för Norra Länken på avsnittet mellan Norrtull och Roslagstull. Även alternativet med en tunnel under Cedersdalsgatan studerades.

De översiktliga studier av alternativa sträckningar som Vägverket genomförde under 1997 kom inte att dokumenteras. Det innebär att dessa studier inte finns att tillgå som

bakgrund för denna utredning som staden genomför. Efter samråd med Vägverket har dock nya alternativa sträckningar genom området mellan Norrtull och Roslagstull kunnat definieras och analyseras.

Följande fyra alternativa sträckningar har studerats i denna utredning:

1. Sträckning under Wenner-Gren Center
2. Sträckning mellan Wenner-Gren Center och Sveaplans gymnasium
3. Sträckning delvis under Vanadislunden
4. Sträckning djupare under Cedersdalsgatan

Gemensamt för dessa fyra alternativ är att de undviker det av regeringsrätten utpekade området med parkkaraktär nordöst om Wenner-Gren Center, d.v.s. det område som lagen inte medgav intrång i.

Även om de fyra alternativen undviker att komma i konflikt med ett känsligt parkområde kan i stället andra konflikter uppstå, inte bara med park och natur utan även med befintlig bebyggelse och med trafik under byggnadstiden. Detta analyseras och värderas i konsekvensbeskrivningen för var och en av de fyra alternativen.

Vid Vägverkets översiktliga studier under 1997 bedömdes samtliga motsvarande alternativa sträckningar såsom mer komplicerade och kostsamma än såväl det modifierade Bellevuealternativet som det alternativ under Cedersdalsgatan som tidigare hade frångåtts i planeringsprocessen. Av denna anledning avbröt Vägverket fortsatta studier av alternativa sträckningar.

De studerade fyra alternativen framgår av ritningar i kartbilagan på sidorna 15 och 16.

Nedan gör en redovisning av respektive alternativ med olika kommentarer. Anges i kommentarerna jämförelse med Bellevuealternativet avses det modifierade förslaget med sänkt tunnelläge i enlighet med den av Vägverket fastställda arbetsplanen.

7.1. Läge under Wenner-Gren Center

Alternativet innebär att Norra länkens tunnel passerar rakt under låghuset – bostadshuset – i Wenner-Gren Center. Den cirkelformade byggnaden är pålad. Pålarna når inte fast botten utan är ”svävande” i det underliggande delvis löst lagrade åsmaterialet. Det troliga är att i varje fall delar av bostadshuset måste rivras för att efter tunnelbygget byggas upp igen. Vidare torde större delen av bostäderna behöva evakueras med hänsyn till buller och andra störningar från tunnelbygget.

Schakten för betongtunneln sker från ytan fram till och med kvarterets parkering öster om huset. Öster därom måste, med hänvisning till regeringsrättens dom, byggas under parkmarken en ca 70-80 m lång betongtunnel underifrån/från sidan. Övergången mellan betongtunnel och bergtunnel bedöms vara svårare att utföra än i Bellevuealternativet eftersom den blir snedare.

Bergtunneldelen under Bellevue och betongtunneldelen under Roslagsvägen bedöms för detta alternativ som likvärdigt med Bellevuealternativet.

7.2. Läge mellan Wenner-Gren Center och Sveaplans gymnasium

Alternativet innebär att Norra länkens tunnel går mellan de två byggnaderna Wenner-Gren Center och Sveaplans gymnasium. Avståndet mellan bostadsdelen på Wenner-Gren Center och gymnasiet är dock så litet att man måste avväxla och gå under delar av antingen den ena byggnaden eller båda. Tunnelkonstruktionen måste av säkerhetsskäl gå helt fri från byggnadernas konstruktioner.

På skolan berörs helt klart aulan. Skolan är nyligen restaurerad och inrymmer sedan 1996 Universitetets socialhögskola. Evakuering torde bli aktuell av del av skolan liksom av närmaste del av bostadshuset.

För att klara en godtagbar radie för Norra Länken mot Norrtull kommer tunneln nära kontorshuset mellan Norrtull och Sveaplan. Risken för skador på husen kommer att vara relativt stor.

Schakten för betongtunneln sker från ytan fram till i höjd med aulan, eventuellt något längre. Med samma motivering som för alternativ 1, d.v.s. med hänvisning till regeringsrättens dom, måste Norra Länken öster därom under park- och kvartersmarken byggas underifrån/från sidan, en tunnelsträcka på 50-80 meter. Övergången mellan betongtunnel och bergtunnel bedöms besvärlig.

Bergtunneldelen under Bellevue bedöms svårare än i Bellevuealternativet. Bl.a. passerar tunnlar direkt under bostadshuset på berget. Betongtunneldelen under Roslagsvägen bedöms vara likvärdig den i Bellevuealternativet.

Störningarna för trafiken under byggnadstiden blir större än i Bellevuealternativet men mindre än i Cedersdalsalternativet.

Från utredningen av alternativ Cedersdalsgatan har framkommit att Universitetet i egenskap av hyresgäst i Sveaplan gymnasium ser stora svårigheter i alla alternativ som innebär evakuering av skolbyggnaden. Enligt Universitetet är det inte möjligt att ekonomiskt kunna kompensera de olägenheter som en evakuering på ett eller flera år skulle medföra i undervisningen.

7.3. Läge delvis under Vanadislunden

Alternativet innebär att Norra länkens tunnel förläggs så långt söderut som möjligt utan att för den skull komma in under kontorshuset väster om Sveaplan. Syftet med detta alternativ är att försöka dra fördel av ett bergtunnelläge under Vanadislundens nordligaste del. Preliminära studier visar emellertid att en sådan bergtunnel blir relativt kort eftersom bergtäckningen var liten och delvis saknades. Det i sin tur innebär att såväl bebyggelse i Vanadislunden som flera träd, varav några är mycket stora och vackra, kom att ligga i farozonen. Närmast Sveaplan kan torde inte några träd kunna sparas med hänsyn till nödvändiga schaktarbeten.

Alternativet innebär vidare risk för skador på kontorshuset intill Sveaplan eftersom tunneln kommer att passera mycket nära denna bebyggelse.

En fördel med alternativet jämfört med det alternativ Cedersdalsgatan är att störningarna för Sveaplans gymnasium blir betydligt mindre.

Bergtunneldelen under Bellevue och betongtunneldelen under Roslagsvägen bedöms likvärdiga med Cedersdalsalternativet.

7.4. Läge djupare under Cedersdalsgatan

Alternativet innebär att Norra länkens tunnel förläggs i princip i samma sträckning som det ingående utredda alternativet Cedersdalsgatan. Tunneln ligger dock betydligt djupare med avsikten att snarast öster om Sveaplan kunna bygga bergtunnel.

Vid Sveaplan blir schaktbotten ca 20 m under markytan. Av detta ligger mer än 10 m under grundvattnets nivå. Eftersom man här befinner sig i Stockholmsåsen är det otänkbart att pumpa bort vattnet.

En diskuterad byggmetod var att under och närmast Sveaplan frysa åsmaterialet kring tunneln för att därefter spränga eller schakta bort det hårdfrysta materialet. Det delvis löst lagrade åsmaterialet kan vid frysning tjällyfta med skador på angränsande byggnader och ledningar som följd. Risk finns även att sprickor uppstår i den frysta jorden med vatteninbrott som konsekvens.

En fördel med den djupare liggande profilen är att inga störningar förväntas längs Cedersdalsgatan mellan Sveaplan och Roslagstull vare sig för byggnader eller trafik, eftersom trafikleden på detta avsnitt ligger i bergtunnel.

Passagen under Roslagsvägen är djupare än i alternativ Cedersdalsgatan. Bergets sprickighet i dalgången i kombination med liten bergtäckning innebär troligen så mycket förstärkning att bergtunneln mer kunde karakteriseras som en betongtunnel. Under arbetet med tunneln bedöms risken för grundvattensänkning med åtföljande skador på bebyggelsen söder om Roslagstull som påtaglig.

8. Analys

Syftet med att utreda alternativa utformningar och sträckningar av Norra Länken mellan Norrtull och Roslagstull är att finna lösningar som kan accepteras med utgångspunkt i bestämmelserna i lagen om nationalstadsparken. Därjämte bör lösningen vara godtagbar i övrigt ur trafik-, miljö- och kostnadssynpunkt.

En lösning är att bibehålla Bellevuealternativets plansträckning men att sänka tunnelprofilen så pass mycket att tunneln på det kritiska avsnittet kan byggas utan intrång i parklandskapet, d.v.s. underifrån/från sidan. Denna lösning kallas för det modifierade Bellevuealternativet och bedöms av Vägverket vara helt i enlighet med bestämmelserna i lagen om nationalstadsparken.

En annan lösning är att återgå till en sträckning under Cedersdalsgatan, den lösning som frångicks i början av 1990-talet. Den ingående utredning av detta alternativ som Vägverket gjorde under år 2000 på stadens uppdrag visade att detta alternativ är fullt möjligt att genomföra utan att nationalstadsparken påverkas på ett icke tillåtligt sätt.

En tredje lösning på Norra Länkens sträckning mellan Norrtull och Roslagstull skulle kunna vara att finna en helt ny sträckning som dels inte gör intrång i parklandskapet, dels är miljömässigt och kostnadsmässigt bättre än det modifierade Bellevuealternativet eller alternativet med Cedersdalsgatan.

Med denna utgångspunkt har man i denna utredning studerat följande fyra alternativa sträckningar:

1. Sträckning under Wenner-Gren Center
2. Sträckning mellan Wenner-Gren Center och Sveaplans gymnasium
3. Sträckning delvis under Vanadislunden
4. Sträckning djupare under Cedersdalsgatan

Alternativen har valts så att det parkområde som enligt regeringsrättens dom berördes på ett otillåtet sätt i det ursprungliga Bellevuealternativet inte berörs av Norra Länken i dessa alternativa sträckningar. Alternativen passerar dock på olika sätt under delar av parklandskapet i Bellevueparken, varvid det i alternativen förutsätts att trafikleden på det avsnittet utförs som berg- eller betongtunnel, byggd helt underifrån/från sidan. Det är alltså samma förutsättning som även gäller för det modifierade Bellevuealternativet och för alternativ Cedersdalsgatan.

I översiktliga studier analyserade Vägverket liknande alternativ efter regeringsrättens dom i januari 1997. Vägverket konstaterade då att dessa alternativ hade var för sig betydande problem som svårligen kunde övervinnas samtidigt som de var dyrare än det modifierade Bellevuealternativet och alternativet med Cedersdalsgatan. Dessa översiktliga analyser kom dock inte att närmare dokumenteras.

Kontoret har nu analyserat de fyra nya alternativa sträckningarna för Norra Länken på sträckan mellan Norrtull och Roslagstull. I tidigare avsnitt har varje alternativ konsekvensbeskrivits och kommentarer har lämnats för var och ett av de fyra alternativen. Sammanfattningsvis kan konstateras att samtliga fyra alternativ är mer komplicerade och kostsamma än såväl det modifierade Bellevuealternativet som alternativ Cedersdalsgatan. De studerade alternativen har inte några egentliga fördelar som på något sätt kan väga upp de stora nackdelar som respektive alternativ har.

9. Slutsatser och rekommendationer

Det finns två mycket väl genomarbetade förslag till utbyggnad av Norra Länken. Det ena utgörs av det modifierade Bellevuealternativet och det andra av Cedersdalsalternativet. Båda alternativen är fullt genomförbara och några avgörande tekniska svårigheter under genomförandet förutses inte. Båda alternativen bedöms också vara i full överensstämmelse med lagstiftningen rörande nationalstadsparken, d.v.s. att man inte i något av dessa två alternativ gör något otillåtet intrång i parken.

Enligt den av Vägverket under förra året på stadens uppdrag genomförda utredningen Cedersdalsgatan beräknas byggkostnaden för alternativ Cedersdalsgatan bli ca 500 miljoner kronor dyrare än för alternativ Bellevue. Därtill kommer kostnader för åtgärder vid Sveaplans gymnasium på 50-150 miljoner kronor. Det finns inte några påtagliga skillnader i miljöavseende mellan alternativen. Trafikstörningarna under byggnadstiden riskerar dock att bli mer omfattande i alternativ Cedersdalsgatan.

Med dessa förutsättningar har staden i årets budgetbehandling uppdragit åt gatu- och fastighetsnämnden att undersöka möjligheten att dra Norra Länken i ett läge mellan Bellevue och Cedersdalsgatan, för att minska störningarna i trafiken under byggnadstiden.

Med anledning av uppdraget från fullmäktige har kontoret studerat fyra nya sträckningar för Norra länken mellan Bellevue och Cedersdalsgatan. I anslutning till dessa studier har kontoret också aktualiserat den kunskap och de erfarenheter som har gjorts i samband med planering och byggnation i området. Det gäller bl.a. utbyggnaden av Wenner-Gren Center för omkring fyrtio år sedan, planerad men ej utförd kontorsbyggnad intill Sveaplans gymnasium, planerad men ej utförd byggnad för hotell intill Norrtull och upprustningen av Sveaplans gymnasium för några år sedan.

Inte något av de fyra nya sträckningarna som kontoret har studerat har de kvalitéer som gör det meningsfullt att utföra fortsatta och fördjupade studier av alternativen. Tvärtom medför alla de fyra sträckningarna uppenbara problem som, i den mån lösningar till dessa är möjliga att finna, kommer att kräva tekniskt avancerade utföranden som medför svårigheter vid genomförandet och innebär stora merkostnader. De fyra alternativa sträckningarna är enligt kontorets utredning sålunda samtliga betydligt sämre, d.v.s. tekniskt sett mer komplicerade och dyrare utan några påtagliga fördelar i miljö- och trafikavseende, jämfört med det modifierade Bellevuealternativet eller med alternativet Cedersdalsgatan.

Under utredningsarbetet har kontoret inte heller kunnat finna andra realistiska sträckningar för Norra Länken inom området som det kan finnas anledning att närmare analysera. Exempelvis är en tunnelsträckning under Sveaplans gymnasium inte möjlig utan att stora delar av den k-märkta byggnaden måste rivas och byggas om. Byggnaden måste till stor del ges en ny grundläggning, skild från trafiktunneln.

Kontoret har sålunda i sina analyser och slutsatser kommit fram till att inte går att finna bättre lösningar för Norra Länken i området mellan Norrtull och Roslagstull än de två väl utredda alternativen Bellevue respektive Cedersdalsgatan.

Resultatet av den av kontoret genomförda utredningen är därför att Norra Länken på sträckan Norrtull – Roslagstull bör genomföras enligt ett av de två alternativ som ingående har utretts, d.v.s. det modifierade Bellevuealternativet eller alternativ Cedersdalsgatan.

Eftersom regeringen med anledning av regeringsrättens dom upphävde den av staden antagna detaljplanen för Norra Länken på sträckan Norrtull – Roslagstull erfordras ny detaljplan på detta avsnitt. Planarbete för den nya detaljplanen har inte påbörjats. Med hänvisning till kommunfullmäktiges uttalande vid budgetbehandlingen i juni i år att det är angeläget att detaljplanearbetet kommer till stånd snarast bör stadsbyggnadsnämnden uppdra åt stadsbyggnadskontoret att påbörja ett sådant planarbete.

Kartbilaga

Figur 1. Det modifierade Bellevuealternativet	sid 13
Figur 2 Alternativ Cedersdalsgatan	sid 14
Figur 3. Alternativ Under Wenner-Gren Center	sid 15
Figur 4 Alternativ Mellan Wenner-Gren Center och Sveaplans gymnasium	sid 15
Figur 5. Alternativ Delvis under Vanadislunden	sid 16
Figur 6. Alternativ Djupare under Cedersdalsgatan	sid 16

OBS Figurerna i kartbilagan finns ej digitalt