



Handläggare: Urban Edvardson
Region Innerstad
Markbyrån
Tel: 508 262 27
urban.edvardson@gfk.stockholm.se

2003-11-21

Dnr 2002-512-4070

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

Projekteringsöverenskommelse med Vägverket avseende Norra Länken . Inriktningsbeslut för anslutning till hamnen.

FÖRSLAG TILL BESLUT

1. Gatu- och fastighetsnämnden godkänner föreliggande förslag till projekteringsöverenskommelse med Vägverket avseende Norra Länken
2. Gatu- och fastighetsnämnden uppdrar åt kontoret att hos stadsbyggnadskontoret beställa detaljplaneutredningar i enlighet med detta tjänsteutlåtande
3. Gatu- och fastighetsnämnden fattar inriktningsbeslut för anslutning till hamnen i enlighet med detta tjänsteutlåtande.

Olle Zetterberg

Göran Gahm

Anders Berglund

SAMMANFATTNING

Staden och Vägverket har tillsammans upprättat ett förslag till projekteringsöverenskommelse avseende Norra Länken. Bl a innebär tillkommande exploateringar vid Norra Stationsområdet och Hjorthagen/Värtan att tidigare gjord projektering behöver ses över. Projekteringsöverenskommelsen reglerar inga kostnader. I kommande genomförandeavtal mellan staden och Vägverket avses kostnaderna för och kostnadseffekten av omprojekteringen att regleras. Enligt den av kommunfullmäktige i september 2002 godkända finansieringsöverenskommelsen mellan staden och Vägverket skall staden svara för 25

% och Vägverket för 75 % av kostnaderna för då definierat projekt. Anslutningen från Norra Länken till hamnen skall dock staden bekosta.

UTLÅTANDE

Bakgrund

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. Gatu- och fastighetsnämnden beslöt den 18 februari 2003 att för sin del i yttrande över detaljplanen tillstyrka förslaget. Detaljplaneförslaget har varit utställt under tiden 7 oktober - 4 november 2003.

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 behöver tidigare gjord projektering ses över.

Inför kommande upphandling av projekteringskonsult och i avvaktan på att ett nytt genomförandeavtal upprättas är det nödvändigt att slå fast vissa projekteringsförutsättningar.

Med anledning härav har kontoret och Vägverket upprättat ett förslag till projekteringsöverenskommelse. Projekteringsöverenskommelsen reglerar inga kostnader. Kostnader för och kostnadseffekten av omprojekteringen kommer att detaljregleras i det kommande genomförandeavtalet. Enligt den av kommunfullmäktige den 2 september 2002 godkända finansieringsöverenskommelsen mellan staden och Vägverket skall staden svara för 25 % och Vägverket för 75 % av kostnaderna för då definierat projekt. Kostnaden för anslutningen från Norra Länken till hamnen skall dock staden svara för.

Förslag till projekteringsöverenskommelse

Förslaget till projekteringsöverenskommelse framgår av **bilaga A**.

Kontorets förslag/synpunkter

Allmänt

Kontoret anser att det är angeläget att projekteringsförutsättningarna så långt möjligt läggs fast. Härigenom kan projekteringsarbetet påbörjas, vilket arbete i sin tur leder fram till handlingar som skall utgöra underlag för upphandling och byggande av Norra Länken. Byggstart för Norra Länken är planerad kring årsskiftet 2005/2006. Vissa förberedande arbeten kan komma att starta redan under år 2005. Vid den nu aktuella omprojekteringen är det nödvändigt att så långt möjligt ta hänsyn till de ändrade förutsättningarna som uppstått på grund av regionens tillväxt, planerna på Norra Stationsområdets och Hjorthagens/Hamnområdets framtida exploatering m m.

Justeringar vid Norrtull

(Skiss - gestaltning av "Norrtullsplatsen", bilaga B)

Vid byggandet av Norra Länken måste befintlig järnvägsbro över Uppsalavägen rivas och ersättas med en ny bro. Förutsättningarna för bron är förändrade bl a både från estetisk och teknisk synpunkt. Det är angeläget att bron (**bilaga A1 -A2**) och den planerade nya "Norrtullsplatsen" (**bilaga A3**) får en god gestaltning. För Vägverkets del är det angeläget att få klarhet i var brostöden skall placeras för dimensionering av tunneltak m m. Från gatu- och fastighetskontorets utgångspunkt är det angeläget att klara trafiken på kort och lång sikt vid Norrtull. En stor flexibilitet för trafikföringen under bron är därför att föredra. Gatu- och fastighetskontoret anser, utan att binda sig för definitiv utformning, att förslagsskisserna för järnvägsbro och Norrtullsplatsen i den utformning dessa har den 1 februari 2004, kan ligga till grund för den fortsatta projekteringen av Norra Länken.

Den tillfälliga järnvägsbro som erfordras medan den permanenta bron byggs ska enligt överenskommelsen anslutas till befintliga spår på Norra Stationsområdet. Vägverket och kontoret anser att det i dagsläget inte går att göra någon annan anslutning eftersom förutsättningarna för Norra Stationsexploateringen inte är klarlagda än.

Vad gäller utformningen och marknivåer på den s k Bensinstationstomten pågår diskussioner mellan kontoret och stadsbyggnadskontoret. Gatu- och fastighetskontoret har här en ambition att anlägga en modern sportpark som ett framtida friytetekomplement för boende på Norrmalm och i det planerade Norra Stationsområdet. Härigenom skulle man få möjlighet att återskapa parkkvaliteter som har försvunnit i Bellevueparken och restaurera 1700-talsparken. Det skulle kunna bli en vacker landskapspark i anslutning till Brunnsviken för promenader, vila och picnic. Genom att ersätta grusplanen i Bellevueparken med en i den moderna sportparken skulle man kunna återskapa den vackra gräspelousen som fanns ursprungligen på denna plats. En modern sportpark på "Bensinstationstomten" skulle utgöra ett intressant och dynamiskt komplement till Bellevueparken.

Beträffande tunnelmynningen mot den nuvarande Norra Länken vid Norrtull har två alternativa lägen diskuterats. Antingen förläggs mynningen så nära Uppsalavägen som möjligt eller i enlighet med tidigare projekterat läge ca 50 meter längre västerut (**bilaga A4**). Anledningen härtill är den pågående planeringen av Norra Stationsområdet och "Norrtullsplatsen". Genom att avsluta tunnelmynningen närmare "Norrtullsplatsen" får man en större frihet vid planeringen och utbyggnaden av Norra Stationsområdet. Lägena skall utvärderas av staden och Vägverket inför val av alternativ för detaljprojektering.

Enligt den ursprungliga projekteringen för Norra Länken fanns en gång- och cykelväg redovisad från Karolinska Sjukhusområdet via tunnelmynningen, påhängd på järnvägsbrons norra sida och vidare i slänten ned till Brunnsviksvägen. I nu förda diskussioner om järnvägsbrons och "Norrtullsplatsens" utformning har bl a stadsbyggnadskontoret framfört att någon gång- och cykelväg inte bör läggas i anslutning till järnvägsbron. Ett nytt läge för gång- och cykelvägen har skisserats via den nuvarande porten under Uppsalavägen, helt inom Solna, vars stadsarkitektkontor tillstyrker en sådan lösning. Kontoret anser att gång- och cykelförbindelsen mellan Karolinska Sjukhuset och Norrtull i avvaktan på exploateringen av Norra stationsområdet kan ges en tillfällig sträckning i huvudsak i enlighet med bilaga A4.

Ventilationssystemet för Norra Länken

Gatu- och fastighetskontoret anser att det är angeläget att ventilations-systemet för Norra Länken nu projekteras om för att enkelt och utan större ombyggnader kunna utökas när en framtida exploatering av Norra Stationsområdet blir aktuell. Den nya lösningen innebär bland annat två tilluftsbyggnader med underliggande bergförlagda fläktutrymmen i stället för tidigare en. En tilluftsbyggnad föreslås placeras i västra delen av Albanoområdet inom eller invid fastigheten Norra Djurgården 1:51. Den andra tilluftsbyggnaden placeras invid fastigheten Maskiningenjören 1 (KTH maskin).

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. Kontoret anser att det är lämpligt att byggnaden används som teknikhus med mottagningsstation för el m m för Norra Länken. Fastigheten bör därför detaljplanläggas för detta ändamål i samband med nu aktualiserad planläggning av Albanoområdet.

Mindre Sandviteviveln

Parterna är överens om att åtgärder som i viss mån påverkar projektering och byggande ska vidtas för att säkra sandvitevivelns bestånd. Kontoret har efter det att den rara, rödlistade skalbaggen sandviteviveln upptäckts på den sk Bensinstationstomten erfarit att sandviteviveln lokaliserats på ett antal platser i närheten. Kontoret menar ändå att sandviteviveln genom lämpliga åtgärder ska beredas möjlighet att fortleva här.

Roslagstull

Norra Länkens rampanslutningar vid Roslagstull innebär att den befintliga gång- och cykelvägens läge måste justeras. En lösning är att leda gc-vägen över rampanslutningarna, den andra att förlägga gc-vägen i tunnel under dessa. Både Vägverket och gatu- och fastighetskontoret anser bl a av säkerhetsskäl att gc-vägen bör gå 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 av byggandet av Norra Länkens betongtunnlar i dalgången.

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 detaljpaneläggs. Stadsbyggnadskontoret har redan det uppdraget inom ramen för arbetet med stadsutvecklingsområdet och planen är prioriterad. ”Midskogsvägens” sträckning har skisserats enligt **bilaga C**.

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. Ytterligare en cirkulationsplats planeras därför i ett läge över Lidingövägen öster om trafikplats Värtan. Cirkulationsplatsens omfattning framgår av bifogade skiss, **bilaga D**. Det är angeläget att denna nya cirkulationsplats snarast detaljpaneläggs. Hänsyn

ska därvid tas till Norra Länken. Beställning av planutredning bör därför göras nu.

Cirkulationsplatsen vid Lidingövägen, trafikplats Värtan, behöver anpassas till den ännu inte detaljprojekterade hamnanslutningen. Gång- och cykelnätet bör härvid särskilt uppmärksammas. Staden skall till Vägverket senast den 1 mars 2004 lämna förutsättningar för omprojekteringen av trafikplats Värtan. Gatu- och fastighetskontoret har tillsammans med stadsbyggnadskontoret studerat frågan och bedömer att staden kan lämna erforderliga förutsättningar inom den angivna tidsramen.

Tillfällig gång- och cykelbro

Befintlig gång- och cykelbro över Årstälänken behövs inte längre när Södra Länken blir klar den 24 oktober 2004. Vägverket undersöker om bron skulle kunna användas som en tillfällig bro någonstans i samband med byggandet av Norra Länken. Gatu- och fastighetskontoret är positivt till ett återanvändande av bron på annan plats. Vägverket skall senast den 1 maj 2004 lämna besked om bron kan komma till nytta eller inte.

Gestaltningprogram

Inför utbyggnaden av Ringen runt Stockholms innerstad tog Vägverket och Stockholms Stad i november 1994 fram ett kvalitetsprogram för gestaltning. Vägverket och staden har nu inför omprojekteringen av Norra Länken tillsammans med bl a aktuella markägare påbörjat en översyn av den tidigare projekterade gestaltningen av de ytförlagda delarna vid Norrtull, Roslagstull, Frescati och Storängsbotten/Värtan. Avsikten är att detta arbete skall fullföljas av senare upphandlade projekteringskonsulter.

Ekonomi – inriktningsbeslut hamnanslutning

Enligt finansieringsöverenskommelsen skall staden och Vägverket svara för kostnaderna för Norra Länken i den utformning denna har enligt fastställt men ännu inte lagkraftvunnen arbetsplan och anslutande arbeten i huvudsak enligt ingångna ram- och genomförandeavtal med 25 % respektive 75 %. Kostnaden, som i prisnivå 2002-05 uppskattats till 6,2 miljarder kronor, innefattar även redan nedlagda kostnader om ca 700 miljoner kronor. Stadens andel enligt finansieringsöverenskommelsen uppgår härvid till 1,55 miljarder kronor plus index. Beloppet skall enligt finansieringsöverenskommelsen utbetalas den 1 januari 2005 eller det senare datum då kontrakt tecknas med entreprenör. Utgiften förutsätts finansieras via stadens centrala infrastrukturfond.

Utöver denna kostnad skall staden enligt finansieringsöverenskommelsen svara för kostnaden för anslutningen från Norra Länken till hamnen. Kostnaden för den lösning som då var aktuell när avtalet med Vägverket träffades uppskattades preliminärt till ca 80 miljoner kronor men har vid

senare beräkningar visat sig uppgå till ett större belopp. Den lösning av anslutningen som nu är aktuell och som är bättre anpassad till planerna för den framtida bebyggelsen i Värtan-Frihamnsområdena är mer omfattande än den tidigare planerade anslutningen. Kostnaden har nu beräknats till drygt 300 miljoner kronor. Detaljplaneutredningen för hamnanslutningen kommer att belysa miljökonsekvenserna och andra konsekvenser av den föreslagna trafiklösningen. Hamnanslutningen bör byggas i anslutning till utbyggnaden av Norra Länken, d v s under perioden 2006 -2013 .

Utgifterna för hamnanslutningen ryms inte inom tilldelade ramar. Kontoret avser att redovisa medelsbehovet i kommande treårsprogram och i samband med att detaljplaneförslaget remissbehandlas .

SLUT