



Kontaktperson trafikkontoret
Ingrid Gyllfors
Telefon: 08-508 264 80
ingrid.gyllfors@tk.stockholm.se

Till
Trafiknämnden 2006-12-12
Marknämnden 2006-12-14

Kontaktperson markkontoret
Urban Edvardson
Telefon: 08-508 26227
urban.edvardson@mk.stockholm.se

Norra länken, Ny trafikplats vid Hjorthagen, genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden beslutar för sin del att genomföra Ny trafikplats vid Hjorthagen inom en investeringsram om 430 mnkr.
2. Trafiknämnden beslutar för sin del att genomföra en extra påfart väster ut från angränsande hamnområde till Norra Länken/Lidingövägen inom en investeringsram om 95 mnkr.
3. Marknämnden beslutar för sin del att genomföra en anpassning av Ny trafikplats vid Hjorthagen för två undergående järnvägsspår omfattande investeringsutgifter om 15 mnkr och ger kontoret i uppdrag att genomföra projektet.
4. Trafiknämnden godkänner för sin del redovisat avtal mellan Stockholms stad och Vägverket för Ny trafikplats vid Hjorthagen.
5. Trafiknämnden och marknämnden förklarar besluten omedelbart justerade.
6. Trafiknämnden underställer besluten för kommunfullmäktiges godkännande, senast 2007-03-31

Göran Gahm, tf

Göran Långsved

Sammanfattning

Inom stadsutvecklingsområdet Hjorthagen-Värtanhamnen- Frihamnen-Loudden förväntas en ökning av trafiken, bl a på grund av kommande exploateringar och utbyggnaden 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. En del av den extra påfarten (etapp 1) måste byggas samtidigt med den nya trafikplatsen. Den nya trafikplatsen behöver även anpassas till önskemålet om ett extra järnvägsspår till Fortums anläggningar i Energihamnen. Mot bakgrund av detta föreslår trafikkontoret och markkontoret att berörda nämnder hemställer att kommunfullmäktige fattar genomförandebeslut för den nya trafikplatsen samt godkänner tilläggsavtal för Norra länken

Bakgrund / tidigare beslut

Under 2001 genomfördes samråd om program för planering av området Hjorthagen-Värtanhamnen-Frihamnen-Loudden. Programmet visade hur området, förutom energi- och hamnanläggningar, skulle kunna inrymma ca 10 000 nya bostäder samt arbetsplatser för 30 000 personer med en utbyggnadstid över 20 år. I programförslaget redovisades även övergripande för vilka förbättringar av områdets trafiksystem som skulle behövas.



Illustration över stadsutvecklingsområdet, samt det aktuella området för Ny trafikplats vid Hjorthagen.

Kommunfullmäktige godkände 2002-09-02 en finansieringsöverenskommelse mellan staden och Vägverket för genomförandet av Norra länken. Överenskommelsen innebär att staden står för 25 % och Vägverket för 75 % av utgifterna för då definierat projekt. Staden skall dock svara för hela 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.

Utformning av Ny trafikplats vid Hjorthagen

Gatu- och fastighetsnämnden fattade inriktningsbeslut för Hamnavfarten 2003-12-09. I det beslutet ingick ett uppdrag att se över trafiklösningen för att kunna svara mot ett avsevärt större förväntat trafikcapacitetsbehov. Det ökade behovet härrör huvudsakligen från det ökade trafikbehovet till följd av stadens exploateringsplaner i Hjorthagen, Värtan och Frihamnen samt en utbyggnad av Hamnen. En sådan bearbetning av trafikförslaget har genomförts med ett samtidigt framtagande av en detaljplan.

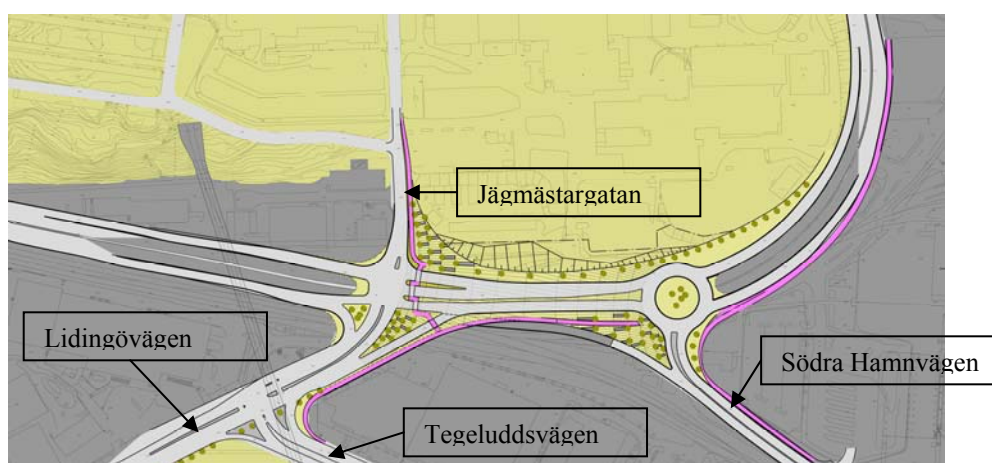


Bild. Ny trafikplats vid Hjorthagen utan extra påfart från hamnen

Bilden ovan visar den nu planerade utformningen av Ny trafikplats vid Hjorthagen. Trafikplatsen är i två plan. Det övre består dels av en signalreglerad korsning vid Jägmästargatan i väster och en rondell vid avfarten till hamnområdet i öster. Norra länken fortsätter som trafikled i markplanet under denna nya trafikplats och ansluter i norr till den befintliga Lidingövägen.

Kommunfullmäktige godkände 2005-03-21 att investeringsmedel om 10,6 mnkr, av begärda 25 mnkr, får användas för att påbörja projektering av Ny trafikplats vid Hjorthagen. Förprojektering utfördes under 2005.

2006-01-24/ 2006-01 26 fattade trafiknämnden respektive marknämnden delgenomförandebeslut för Ny trafikplats vid Hjorthagen, då kallad Hamnavfarten, och trafiknämnden godkände att investeringsmedel om 35 mnkr avsätts inom trafiknämndens budget för projektering och förberedande arbeten.

Extra påfart från hamnen

Under arbetet med detaljplanen har bl. a. Stockholms Hamn och Fortum uttryckt önskemål om en bättre trafiklösning. Även den planerade bebyggelsen i kvarteret Valparaiso med ny färjeterminal har aktualiserat frågan. För att förbättra trafiksituationen har därför trafikkontoret och markkontoret i samråd med Vägverket studerat en lösning som innebär att en extra påfart byggs från hamnområdet till Norra Länken tillsammans med den ny trafikplatsen vid Hjorthagen.

Värtapiren med omnejd

Kommunfullmäktige har 2006-06-12 fattat beslut avseende ärendet ”Att hamna rätt” förslag till hamnstrategi för Stockholm. Det konstateras bland annat att färje- och kryssningstrafiken som ökar i omfattning idag ger stora intäkter till staden. I ärendet föreslås utbyggd färje- och kryssningstrafik till Värtahamnen och Frihamnen såväl som till Masthamnen.

Marknämnden har 2006-11-16 markanvisat mark för kommersiellt ändamål invid blivande Värtaterminalen (kv Valparaiso) till NCC Property Development. Syftet är att NCC gemensamt med staden och hamnbolaget skall tillskapa en exploatering kombinerad med en ny hamnterminal samordnat med stadens hamnstrategi.

Analys och konsekvenser

Utvecklingen av kv Valparaiso och Energihamnen

Kv Valparaiso och Värtapiren

I programmet för planeringen av området Hjorthagen – Värtahamnen – Frihamnen – Loudden föreslås ny bebyggelse väster om Värtabassängen och inom kvarteret Valparaiso. Området har markanvisats till NCC och möjlig exploatering bedöms ligga i storleksordningen 60 000 – 80 000 m² kommersiell yta. Samtidigt planerar Stockholms Hamnar att fylla ut Värtabassängens inre delar samt bygga ut Värtapiren för att bl.a. tillskapa fler kajplatser, ny passagerarterminal och större rangerings- och uppställningsytor. En utfyllnad (framförallt genom överskottsmassor från byggandet av Norra länken) enligt hamnens ”Vision 2015” tillskapar ca 100 000 m² ny markyta. I en första etapp bedöms ca 85 000 m² tillskapas. En full exploatering av kvarteret Valparaiso för kontor och handel är beroende av att Värtapiren fylls ut. En utfyllnad möjliggör att den hamnverksamhet som idag bedrivs inom kvarteret Valparaiso kan

omlokaliseras till de nya ytor som skapas på Värtapiren. Ambitionen är att integrera en modern hamnverksamhet med ett attraktivt handels- och arbetsplatsområde som i sin tur blir ett bra komplement till befintliga och planerade bostadsområden. Den bidrar också till att ge ett positivt första intryck för de besökare som anländer till Stockholm med båt.

Energihamnen

(området begränsas av Lidingövägen- Lidingöbron- Siljaterminalen)

Kommunfullmäktige godkände den 17 juni 2004 ett avtal mellan staden genom gatu- och fastighetsnämnden, AB Fortum Värme samägt med Stockholms stad, Fortum Distribution AB och Stockholms Hamn AB om Fortums verksamhet i Hjorthagen. Avsikten med avtalet var att avveckla befintlig stadsgashantering för att kunna exploatera området längs Husarviken för bostadsändamål m m. Tanken var att en ny LNG-anläggning (flytande naturgas) skulle uppföras inom den sk Energihamnen. Enligt avtalet är Fortums verksamhet inom den sk Energihamnen en viktig förutsättning för Fortums nuvarande och fortsatta verksamhet inom Värtanområdet. Ytterligare område inom Energihamnen behöver på lång sikt disponeras av Fortum. Staden, Hamnen och Fortum skall gemensamt studera Energihamnens framtida utbredning och funktion.

En alternativ förläggning av LNG-anläggningen till Norvik i Nynäshamn prövas för närvarande.

Fortum har planer på att bygga ett kraftvärmeverk eldat med flis inom sin fastighet Nimrod 7 i anslutning till befintliga anläggningar. Fortum behöver härvid ha rådighet över mark inom Energihamnen för mottagning av biobränslet med båt. Fortum önskar även kunna frakta flis med järnväg till mottagningsanläggningen. Härvid har Fortum framfört önskemål om tillkomsten av ett extra järnvägsspår till det idag existerande.

Det extra järnvägsspåret innebär merkostnader för projekt Norra länken om ca 15 mnkr. Vägverket behöver besked snarast om projekteringen för den nya trafikplatsen vid Hjorthagen skall anpassas härför. Under byggandet av Norra länken kommer dock endast det befintliga spåret till Hamnen/Fortum att finnas. Det extra järnvägsspåret byggs ut härefter under förutsättning att den ökade järnvägstrafiken på Värtabanan inte får orimliga konsekvenser på andra ställen längs banan (exempelvis Norra Stationsområdet).

Markkontoret har påbörjat diskussioner med Fortum om finansieringen av det extra spåret. Även andra eventuella framtida nyttjare av järnvägsspår inom Energihamnen bör kunna vara med och bära delar av denna kostnad. Eftersom besked till Vägverket behöver lämnas snarast om den nya trafikplatsen vid Hjorthagen skall anpassas till ett eller två spår föreslår markkontoret att marknämnden ställer erforderliga medel till markkontorets förfogande för att möjliggöra ett extra järnvägsspår.

Förväntad trafikutveckling och beskrivning av tillkommande påfart.

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-Värtanhamnen-Frihamnen-Loudden i sin helhet. Trafikplatsen kommer också avlasta lokalgatunätet från tung genomfartstrafik från Norra länken.

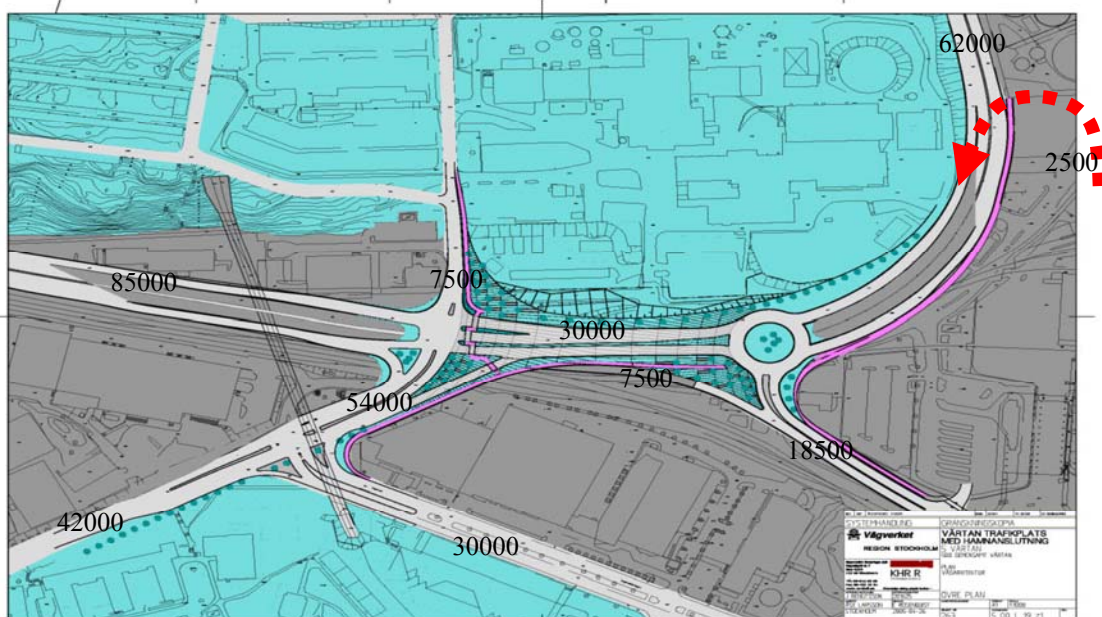


Bild. Förväntad trafik år 2015 med extra påfart från hamnen.

Under den fortsatta fördjupningen av förprojekteringen och i inkomna yttranden från Stockholms Hamn och Fortum, i samband med remissyttrandena på detaljplaneförslaget, så har det framkommit att de förväntade trafikmängderna till och från kv Valparaiso/ Värtapiren har höjts kraftigt. Från tidigare ca 2.000 fordonsrörelser/dygn till 10.000 fordonsrörelser/dygn. Den nya trafikplatsen vid Hjorthagen har också dimensionerats utifrån en medelhög exploatering inom övriga delar av området Värtan- Frihamnen-Loudden. Utifrån detta har markkontoret och trafikkontoret i samråd med Vägverket Region Stockholm (VST) sett över den planerade trafikplatsens kapacitet. Det har då framkommit att den i systemhandlingskedet framtagna förslaget ej klarar av att ta om hand denna utökade trafik.

Kompletterande direktpåfart

Med anledning av ovan beskrivna trafiksekvenser har kontoren tillsammans med VST under sommar och höst 2006 arbetat med att, inom

ramen för framtaget detaljplaneförslag, finna lösningar som möjliggör att trafikplatsen klarar detta utökade behov. Den lösning som kontoren och VST funnit möjlig är att komplettera den tidigare planerade trafikplatsen med en extra västgående påfart till Norra Länken från hamnområdet. Denna skall betjäna tung trafik från Energihamnen och Siljaterminalen samt även trafik från den planerade kontors- och handelverksamheten i kv Valparaiso. En påfart kan också ge möjlighet att fungera som extra avlastning för trafik som kommer söderifrån på Södra Hamnvägen med Norra länken som målpunkt. De möjligheter som funnits att i detta sena läge hitta alternativa utformningar för att klara en extra påfart har varit starkt begränsade. En lösning får inte hindra pågående planarbete för trafikplatsen som måste hålla sig inom Norra länken-projektets tidsramar.

Planeringen och byggandet av denna tillkommande påfart föreslås delas in i två etapper, där den första omfattar den del som ligger direkt under Lidingövägen och ansluter till Norra Länken i nedre planet av Trafikplatsen. Denna del utgörs alltså av försvarsarbeten och måste byggas klart samtidigt som övriga arbeten med Trafikplatsen utförs. Etapp 2 utgörs av den anslutande delen inom hamnområdet och denna föreslås planeras och byggas först i samband med exploateringen. En provisorisk del av etapp 2 mellan etapp 1 och Norra Hamnvägen bör dock iordningställas så snart som möjligt.

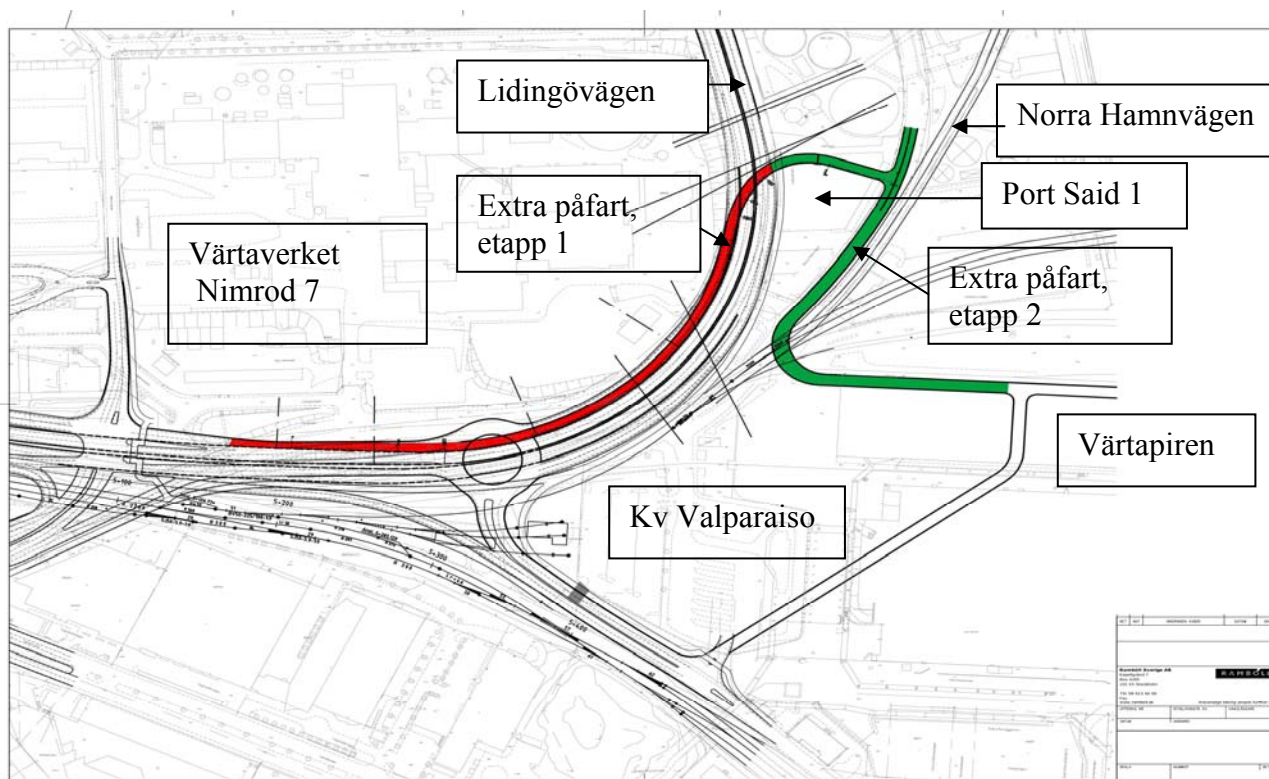


Bild: Ny trafikplats vid Hjorthagen med föreslagen extra påfart från hamnen uppdelad i etapp 1 och 2. Sträckningen av etapp 2 skall endast ses som en illustration.

Den första etappen (under Lidingövägen) av direktpåfarten föreslås planeras och byggas inom Vägverkets och stadens gemensamma projekt, Ny trafikplats vid Hjorthagen. Den utformas som en enfilig påfart som går i tunnel under Lidingövägen, öster om trafikplatsen, för att ansluta till trafikplatsens nedre plan, på sträckan mellan rondell och signalreglerad korsning. Denna delsträcka bedöms preliminärt få en hastighet på 30 km/h och en stigning på c:a 4 %. En nedfart från hamnplanet kan komma att kräva en lutning på upp till 7 % beroende på hur utformningen i etapp 2 görs. Trafikkontoret och Vägverket gör bedömningen att standarden ur trafikhänseende får ses som acceptabel. Målsättningen är dock att genom ytterligare bearbetningar ge påfarten en bättre standard med bl.a. minskade lutningar. Avsikten är att påfarten skall utformas så att den ansluter med sina tekniska system till övriga Norra länken. Kostnaden för nu aktuella delsträckan under Lidingövägen har bedömts till ca 95 mnkr med löpande prisnivå.

Utformningen av etapp 2, påfarten inom hamnområdet, kommer att studeras närmare i det kommande planarbetet i samband med planeringen av Valparaiso och hamnutfyllnaden. Utformningen av direktpåfarten inom hamnområdet har ej kunnat detaljstuderas eftersom planeringen för kv Valparaiso ej startat. Under våren 2007 avser dock stadsbyggnadskontoret och markkontoret inleda detta i samband med att framtagandet av ny detaljplan påbörjas eftersom kv Valparaiso nu har markanvisats till NCC. Hur utformningen görs påverkar naturligtvis hur mycket trafik som kommer att välja denna extra påfart. En planskildhet gentemot järnvägsspåren till Energihamnen, och utformningen av väkanslutning mot Södra Hamnvägen är viktiga parametrar i detta arbete. Denna etapp har kostnadsmässigt bedömts uppgå till samma storleksordning som etapp 1.

Vid byggandet av den extra påfarten kommer Bohmans Fastighets AB (Fanérkompaniet) inom fastigheten Port Said 1 att beröras. Enligt gällande arrendeavtal arrenderar bolaget mark invid den första etappen t o m den 31 december 2010. Avtalet löper härafter på ett år i sänder om det inte sägs upp. Markkontoret har informerat arrendatorn om att arrendeområdet på lång sikt torde komma att behövas för byggandet av den andra etappen av påfarten och Fortums framtida expansion i området. Hur mycket av arrendeområdet som behöver tas i anspråk för byggandet av den första etappen är beroende av hur Vägverket avser bygga den. Troligen skulle den del av området som innehåller uthyrningskontor kunna ligga kvar utan att beröras av påfarten.

Som anges ovan har kostnaden för byggandet av den första etappen av den extra påfarten uppskattats till ca 95 mnkr och den andra etappen till lika mycket. Markkontoret för diskussioner med Fortum och Stockholms Hamn om bidrag till finansiering av kostnaderna eftersom dessa till stor del är föranledda av kravet på planskild korsning mellan järnväg och gata, orsakad

av ökad tågtrafik till biokraftvärmeverket och hamnen samt ökad fordonstrafik.

Situation utan extra påfart

Om planeringen av Ny trafikplats vid Hjorthagen fortgår och byggs utan extra påfart från hamnen så har gjorda trafikanalyser visat på två tillfällen under dagen då trafiksystemet överbelastas med långa köer som följd. Under morgonrusningen skulle den omfattande tunga trafiken från färjeterminalen blockera den västgående fordonsströmmen på det övre planet av trafikplatsen, med resultat att köer byggs upp på uppfartsrampen med trafik från Lidingöbron. Under eftermiddagen klarar ej påfartsrampen västerut, från trafikplatsen ned till Norra länken att rymma all inkommande trafik, med långa köer i tillfarterna till det övre planet som följd.

För att, utan en extra påfart, minska risken för ovan beskrivna problem så skulle exploateringsplanerna i stadsutvecklingsområdet behöva begränsas. Detta dels för att begränsa den allmänna trafikökningen i området, men också för att undvika en alltför stor ökning av mängden tung trafik i det blivande lokala vägnätet, vilket riskerar påverka utbyggnadsmöjligheterna, tex kring Ropstens trafikplats. Med påfarten bedöms trafiken fungera i området under överskådlig tid.

Omvärldspåverkan

Buller

De stora källorna till buller i området kring trafikplatsen är idag trafiken längs Lidingövägen och Tegeluddsvägen samt tunnelbanan. Naturvårdsverkets bullernivåer överskrids idag i delar av området.

Skillnaderna mellan ett nollalternativ (förväntad trafiktillväxt utan förändrad gatustruktur) och situationen med den nya trafikplatsen bedöms som obetydliga för miljöerna längs Tegeluddsvägen och Lidingövägen.

I området kring bostäderna norr om Norra länken, i Hjorthagen kommer situationen försämrats. Med bullersänkande åtgärder utmed Norra länken samt fasadåtgärder på husen beräknas bullernivåerna kunna innehållas.

Fasadåtgärder kan också bli aktuella på en del kontorsfastigheter i närheten av trafikplatsen.

Luft

I dagsläget ligger koldioxidnivån utmed Lidingövägen under gällande miljö kvalitetsnorm. Även efter byggandet av Norra länken beräknas koldioxidhalten att klara miljö kvalitetsnormen i direkt anslutning till trafikplatsen. Utmed Lidingövägens västra delar samt Valhallavägen beräknas halterna minska.

Idag överskrids miljö kvalitetsnormen för partikelhalter längs Lidingövägens mer centrala delar för att sjunka längre österut. I omedelbar närhet av trafikplatsen beräknas partikelhalterna överskridas. I miljöer där människor stadigvarande vistas beräknas dock inte miljö kvalitetsnormen överskridas.

Åtgärder:

- Att i projekteringsarbetet ta fram en lösning för ett väl ventilerat undre plan och att tillse att det övriga gaturummet även fortsättningsvis fortsätter att vara det.
- En halvering av dubbdäcksanvändningen skulle medföra att halterna skulle sjunka med 20-30 % och att normerna därmed skulle innehållas.

Vatten

Vägdagvattnet från den nya trafikplatsen planeras renas med hjälp av två sedimenteringsmagasin. Idag leds vägdagvattnet från området till det kombinerade avloppssystemet alternativt direkt ut i Lilla Värtan.

Tillgänglighet

För oskyddade trafikanter innebär lösningen att det utmed Lidingövägen blir möjligt att passera förbi de båda trafikplatserna i övre planet utan att korsa körbanor. För anslutning till Jägmästargatan i Hjorthagen har man att passera bilströmmarna i Lidingövägen via signalreglerade övergångsställen och cykelpassager. Gångpassagerna skall byggas handikappanpassade.

Framkomlighet under byggtiden

Under byggandet av trafikplatsen planeras dagens antal körfält kunna bibehållas förutom vid de tillfällen då större trafikomläggningar skall utföras. Körfälten kommer då att behöva smaldas av med sänkt hastighet som följd.

Avtal med Vägverket

I enlighet med genomförandeaftalet för Norra länken mellan Vägverket Region Stockholm (VST) och staden har trafikkontoret tillsammans med VST tagit fram ett förslag på tilläggsavtal för Ny Trafikplats vid Hjorthagen, i avtalet kallad Trafikplats Värtan. Detta avtalsförslag är ett tilläggsavtal till det gällande genomförandeaftalet för Norra länken som ingåtts mellan Stockholms Stad och VST. I avtalsförslaget behandlas hela trafikplatsen som en enhet där kostnaderna för VSTs undre delar och för stadens överliggande delar har värderats. Fördelningen av kostnaderna sker enligt en schablon där staden står för 45 % av kostnaderna och Norra länken-projektet för 55 %¹. Utöver detta ersätts VST med ett administrativt påslag om 11% på stadens delar, för deras ledning av projektet. Detta avtalsförslag omfattar trafikplatsen utan en extra påfart från hamnen. I avtalsförslaget förbinder sig VST att utföra etapp 1 av den extra påfarten från hamnen om staden beslutar

¹ Utgifterna för Norra länken-projektet skall fördelas mellan staden och Vägverket med 25 % respektive 75 %

därom. Trafikkontoret avser att under våren 2007, när noggrannare kostnadsbedömningar föreligger, beställa etapp 1 av den extra påfarten från hamnen.

Detaljpaneläget

Den nu planerade utformningen av Ny trafikplats vid Horthagen rymmer inte inom gällande detaljplan. Därför påbörjades en detaljplaneutredning för den nya utformningen under våren 2004 efter GFN:s respektive SBN:s beslut därom.

Följande tidplan bör kunna antas för den fortsatta planeringsprocessen under förutsättning att inte några ytterligare förändringar än vad som redovisats ovan framkommer. Kontoret har inte beaktat förskjutning av tidplanen vid ett eventuellt överklagande.

Redovisning i stadsbyggnadsnämnden:	4 kv 2006
Utställning:	1 kv 2007
Godkännande av stadsbyggnadsnämnden:	2 kv 2007
Antagande av kommunfullmäktige:	2 kv 2007
Laga kraft:	3 kv 2007

Etapp 1 av den extra påfarten från hamnen bedöms av stadsbyggnadskontoret ligga inom antingen den föreslagna detaljplanen för Ny trafikplats vid Hjorthagen eller inom redan gällande detaljplan. Detta medför att detaljplanearbetet med Ny trafikplats vid Hjorthagen bedömts kunna förtgå.

För etapp 2 kommer ny detaljplan att krävas. Arbetet med detta avser stadsbyggnadskontoret och markkontoret inleda under våren 2007.

Ansökan om vattenverksamhet

Norra länkens miljödömdom för vattenverksamhet sträcker sig från tunnelbanebron invid Kungliga tennishallen och västerut. Den nya trafikplatsen vid Hjorthagen har i sin utformning utan extra påfart från hamnen ej bedömts kräva en ansökan om vattenverksamhet.

Tidigare beskriven tillkommande påfart från hamnen planeras gå i tunnel vilken till delar kommer att ligga under grundvattennivån.

Ur planhänseende har stadsbyggnadskontoret bedömt att den föreslagna detaljplanen, inkl etapp 1 av extra påfart från hamnen, inte innebär någon betydande miljöpåverkan bl.a. mot bakgrund att föreslagen detaljplan inte innebär några principiella förändringar relativt nu gällande detaljplan. Stadens har samrått med Länsstyrelsen som delar stadens bedömning.

Trafikkontorets utgångspunkt är att den vattenverksamhet, som orsakas av byggandet av den extra påfarten kan bedömas som icke betydande. En frivillig ansökan för tillstånd att bedriva vattenverksamhet avser

trafikkontoret dock göra för att inte i ett senare skede tvingas göra en sådan. Handläggningen av en ansökan bedöms till ca 1,5 år.

Tider för genomförande

Under 2007 avses detaljprojekteringen för Ny trafikplats vid Hjorthagen färdigställas och entreprenadupphandlingen att inledas. Genomförandet planeras starta under hösten 2008 för att sedan färdigställas under 2014.

Byggandet av Ny trafikplats vid Hjorthagen förlängs med ett år om den extra påfarten till hamnen skall inrymmas. Vägverket anser sig dock kunna arbeta parallellt med installation och driftsättning och därmed kunna ha trafikplatsen klar till ett planerat öppnande under sista halvåret 2014. Ny trafikplats vid Hjorthagen hamnar dock i och med detta på den s.k. kritiska linjen för genomförandet av hela Norra länken vilket medför att känsligheten för tidsstörningar i entreprenaden ökar.

Ekonomi

Utgifterna är baserade på ett översiktligt kalkylunderlag.

Detaljprojekteringen har just inletts. Utgifterna är redovisade i 2006 års prisnivå.

Det aktuella genomförandebeslutet omfattar följande delar.

Kalkyl

Kalkyldel	Utgift (mnkr)
<u>Trafiknämnden</u>	
Ny trafikplats vid Hjorthagen	395
Extra påfart från hamnen, etapp 1	90
<u>Marknämnden</u>	
Anpassning av Ny trafikplats vid Hjorthagen för två undergående järnvägsspår	15
Summa	500

Etapp 2 av den extra påfarten kommer att behandlas inom exploateringen av Valparaiso och Värtapiren. Utgifterna för denna etapp beräknas uppgå till samma storleksordning som ovan redovisade etapp 1, d v s 90 mnkr.

Utgifterna för den extra påfarten från hamnen kan motiveras av att den utgör en förutsättning för utbyggnaden av hela stadsutvecklingsområdet Hjorthagen-Värtan-Frihamnen-Loudden inklusive hamnutbyggnaden.

Markkontoret avser ta upp diskussioner med Fortum om delfinansiering av extra påfart samt finansiering av anpassningsåtgärder i trafikplatsen för det extra spåret. Även andra eventuella framtida nyttjare av järnvägsspår inom Energihamnen bör kunna delta i finansieringen. Staden kan inte koppla

kostnaderna till ett enskilt projekt utan det härrör till Fortums biokraftvärmeverk alternativt till stadens energiförsörjning.

Budgetkonsekvenser

Inför ärendets behandling i kommunfullmäktige kommer det att göras en nuvärdesberäkning som visar marginalnyttan med den extra påfarten och anpassningen för två spår. Investeringsutgifterna för genomförandet beräknas till ca 540 mnkr i löpande priser. Utfallet per år beräknas och fördelas mellan nämnderna enligt följande:

Utgift (mnkr)	Framtom 2006	2007	2008	2009	2010	2011 och senare	Totalt
<u>Trafiknämnden</u> Ny trafikplats vid Hjorthagen	-20	-20	-35	-40	-65	-250	-430
Extra påfart från hamnen, etapp 1			-30	-35	-25	-5	-95
<u>Marknämnden</u> Anpassning av Ny trafikplats vid Hjorthagen för två undergående järnvägsspår					-15		-15
Summa	-20	-20	-65	-75	-105	-255	-540

Redovisade utgifter inryms i trafikkontorets förslag till verksamhetsplan för 2007 inkluderande effekter fram till 2010 för åren 2007-2009.

Medelsbehovet för åren därefter kommer att redovisas i trafikkontorets och markkontorets förslag till budget för 2008-2010.

Drift- och kapitalkostnader:

Underhållskostnaden förväntas oförändrat uppgå till 5 mnkr årligen enligt schablonberäkning. Dessa kostnader uppkommer dock inte under de närmsta 20 åren efter investeringen. Utöver detta beräknas den årliga drift och skötseln av trafikplatsen uppgå till ca 1,5 mnkr.

Kapitalkostnaderna för investeringen kommer att belasta trafiknämndens budget med drygt 40 mnkr år ett för att sedan avta i takt med avskrivningarna. Avskrivningstiden är 33 år.

Risker och osäkerhetsfaktorer

Tekniska förutsättningar

Grundläggningsförhållandena i området för byggandet av trafikplatsen är dåliga. Marken skall grundförstärkas. Ytterligare åtgärder kan bli aktuella.

Ekonomiska förutsättningar

Den enskilt största ekonomiska risken bedöms vara kostnadsutvecklingen i anläggningsbranschen. En risk för överhettning av marknaden i Stockholmsregionen finns eftersom många stora entreprenader planeras pågå samtidigt.

En osäkerhet finns också i att kostnadsbedömningarna ännu bara är baserade på systemhandlingar. För den extra påfarten från hamnen är planeringen i ett ännu tidigare skede.

Tider och myndigheter

Utbyggandet av Norra länken i sin helhet förutsätter att en mängd erforderliga myndighetsbeslut i form av detaljplaner, arbetsplan, bygglov, miljöödom, mm erhålles. Detta gäller också Ny trafikplats vid Hjorthagen som enskild del. Den extra påfarten från hamnen gör att genomförandet av trafikplatsen i sin helhet ligger på den s.k. kritiska linjen för Norra länkenprojektet.

Trafikkontorets och markkontorets förslag

Kontoren anser att Ny trafikplats vid Hjorthagen med en extra påfart från hamnen är en acceptabel och fungerande lösning för trafiken i området. Den ger staden möjlighet att förverkliga de stadsutvecklingsplaner som nu finns för området inklusive en utökad verksamhet i hamnen.

Mot bakgrund av detta föreslår trafikkontoret och markkontoret att berörda nämnder hemställer att kommunfullmäktige fattar genomförandebeslut för den nya trafikplatsen samt godkänner tilläggsavtal för Norra länken.

SLUT