

**Utlåtande 2002:79 RIII (Dnr 1957/02, 256/02)**

## **Överenskommelse med Vägverket om finansiering av Norra Länken**

**Villkorat av kommunfullmäktiges godkännande senast 15 september 2002**

## **Påbörjad projektering och slutförhandling om finansiering av Norra Länken**

**Skrivelse av Annika Billström (s)**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande

Överenskommelse med Vägverket om projekt Norra Länken och dess finansiering, *bilaga 2*, godkänns. Finansiering får beaktas i samband med upprättande av budget 2003 samt flerårsplan för 2004-2005.

Kommunstyrelsen beslutar för egen del följande

Skrivelsen av Annika Billström (s) anses besvarad med vad som anförs i detta utlåtande.

**Föredragande borgarrådet Sten Nordin** anför följande.

### *Ärendet*

Gatu- och fastighetskontoret och Vägverkets region Stockholm har träffat en överenskommelse om finansiering av projekt Norra Länken. Gatu- och fastighetsnämnden beslutade den 11 juni 2002 att för egen del godkänna avtalet samt att överlämna överenskommelsen till kommunfullmäktige för godkännande. Avtalet är villkorat av kommunfullmäktiges godkännande senast 15 september 2002.

Parterna är överens om att bygga ut Norra Länken enligt fastställd arbetsplan och med anslutande arbeten i huvudsak enligt ingångna ram- och genomförandeavtal. Norra Länken enligt fastställd arbetsplan innebär en utformning enligt det modifierade Bellevuealternativet.

Den sammanlagda kostnaden för Norra Länken uppskattas till ca 6 200 miljoner kronor i prisläge 2002-05. I detta belopp ingår upparbetade kostnader om ca 700 miljoner kronor.

Stockholm svarar för hela den regionala andelen av kostnaderna, vilket innebär 1 550 miljoner kronor. Därutöver tillkommer stadens bidrag om 80 miljoner till hamnanslutningen. Stadens andel ställs till Vägverkets förfogande i princip när byggnadsarbetena påbörjas, vilket bedöms ske under år 2005. Beloppen är angivna i prisläge maj 2002 och kommer att indexuppräknas när de ställs till Vägverkets förfogande.

Eventuella fördyringar av projektet fördelas med 75 % för Vägverket och 25 % för staden.

Staden skall enligt överenskommelsen även bidra till driften av Norra Länken genom ett årligt bidrag om 15 miljoner kronor i 25 år.

Utgångspunkt för överenskommelsen är avtalet om finansiering av Södra Länken, vilket träffades 1998 mellan staden och staten.

I en skrivelse av den 23 januari 2002 föreslår Annika Billström (s) att stadsledningskontoret snarast presenterar förslag till ställningstagande om vilken dragning av Norra Länken som är att föredra för staden, samt kontaktar statsmakten för att få en slutförhandling av finansieringsfrågan till stånd, *bilaga 3*.

#### *Remisser*

Överenskommelsen om Norra Länken har för synpunkter remitterats till stadsledningskontoret. Stadsledningskontoret tillstyrker överenskommelsen och anser att Norra Länken är ett av regionens viktigaste projekt för transportinfrastruktur och har omfattande betydelse för hela regionens utveckling. Stadsledningskontoret betonar att stadens medfinansiering till såväl investering som drift måste betraktas som en unik lösning för ett unikt projekt. Huvudregeln måste alltså vara att statliga investeringar finansieras via statsbudgeten, vilken även måste innefatta driftmedel.

Skrivelsen av Annika Billström (s) har för synpunkter remitterats till stadsledningskontoret och gatu- och fastighetsnämnden. Stadsledningskontoret och gatu- och fastighetsnämnden anser att skrivelsen får anses besvarad genom överenskommelsen.

### *Mina synpunkter*

Norra Länken är av stor betydelse för hela regionens tillväxt. Tillgängligheten kommer att öka i hela norra stockholmsregionen och innerstaden kommer att avlastas från trafik. Björnnäsvägen genom Lill-Jansskogen som idag trafikeras av närmare 30 000 fordon per dygn kan stängas helt för genomgående trafik till gagn för såväl miljö som trafiksäkerhet. Även hårt trafikerade och olycksdrabbade innerstadsgatorna Cedersdalsgatan och Valhallavägen avlastas kraftigt. Bedömningar tyder på att Valhallavägen kan bli av med hälften av all trafik och 90 procent av den tunga trafiken.

Det nu modifierade Bellevueförslaget innehåller en rad åtgärder för att undvika intrång i Nationalstadsparkens parklandskap under såväl byggtiden som efter färdigställandet. Den unika natur- och kulturmiljön bibehålls.

I samband med avtalet tecknades även en avsiktsförklaring avseende Roslagstunneln. Roslagstunneln skulle innebära stora miljövinster och utvecklingsmöjligheter för bl a Stockholms universitet.

Norra Länken möjliggör även nya bostadsbebyggelser i såväl Stockholms stad som i våra grankommuner.

Stockholmsregionen står inför flera viktiga och kostsamma infrastuktursatsningar. Mycket tyder på att regionen kommer att behöva stå för en andel av även kommande investeringar. Det är därför nödvändigt att finna system för hur regionens andel skall betalas. Stockholms stad kan i de kommande projekten inte stå för hela regionens andel utan denna lösning är unik.

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarrådet *Margareta Olofsson* (v) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. återremittera överenskommelsen med Vägverket om finansiering av projekt Norra Länken, så att överensstämmelse nås med Cedersdalsgatealternativet samt de justeringar som anges nedan
2. uppdra åt stadsbyggnadsnämnden att upprätta detaljplan för Norra Länken, delen Norrtull – Roslagstull, enligt Cedersdalsgatealternativet
3. godkänna avsiktsförklaringen med Vägverket att påbörja planeringsarbetet för en tunnelförläggning av Roslagsvägen mellan Frescati och Ålkistan
4. en tunnelförläggning av Roslagsvägen mellan Frescati och Bergiusvägen skall finansieras och ingå i utformningen i den befintliga planeringen för Norra Länken

5. anse detta tjänsteutlåtande vara svar på skrivelse från Annika Bills tröm (s) om påbörjad projektering och slutförhandling om finansiering av Norra Länken
6. överenskommelsen med Vägverket grundas på att Norra Länken byggs enligt Cedersdalsgatealternativet
7. finansiering får beaktas i samband med upprättande av budget 2003 samt flerårsplan för 2004-2005
8. parterna är införstådda med att följande förutsättningar gäller för avtalets fullföljande.

Förslaget till Norra Länken har förutsättningar att förbättra trafiksituationen vid Stockholms nordöstra infarter, samt Valhallavägen och Lidingövägen. Samtidigt skapas goda möjligheter att stärka Nationalstadsparkens grönstruktur, spridningskorridorer och kvalitet. Tidigare behandlingar av förslag till Norra Länken har angivit vissa restriktioner för anläggandet av trafikleden, restriktioner som denna gång skall uppfyllas. Det finns ingen anledning att fördröja igångsättandet av detta projekt, vilket ett val av Bellevuealternativet innebär. Förutsättningarna för att nå en permanent bättre miljö- och trafiksituation, är avhängiga av följande krav, vilka parterna är införstådda med såsom planeringsförutsättningar för det fortsatta arbetet:

- ? Norra Länken byggs enligt Cedersdalsgatealternativet. Genom detta alternativ fastställs Nationalstadsparkens (Bellevues) okränkbarhet.
- ? Tunnelröret i det sk "Frescatiskaftet" förlängs förbi universitetets entré upp till Bergiusvägen. Därigenom kan man avskaffa en mycket störande barriär mellan det natursköna området vid Brunnsviken och resten av Nationalstadsparken. Detta innebär att den stora trafikapparat som i Vägverkets förslag förlagts vid Fiskartorpsvägen precis intill universitetets södra entré utgår. En ytterligare förlängning av tunnelröret till Ålkistan är med detta inte mindre aktuell.
- ? En påfart/avfart ordnas från Sveavägen/Roslagstull så att trafiken norrut från Norrmalm kan gå i tunnel från Sveavägen istället för att tvingas ta Roslagsvägen parallellt med tunnelskaftet mot norr. Därigenom kan Roslagsvägen stängas av norrifrån och göras om till lokalgata för Kräftriket och för de verksamheter som är belägna utmed denna del av Brunnsviken.
- ? Baron Rålamb's väg och Björnäsvägen stängs av för biltrafik. Istället anordnas gång/cykelväg.
- ? Trängselavgifter måste utredas och införas parallellt med att planerna för Norra Länken fortskrider. Utan trängselavgifter kommer de vinster i trafikmiljön som görs för Valhallavägen och Lidingövägen snabbt att urholkas.
- ? Spåren för Värtabanan bevaras och utvecklas. Vägburna transporter av farligt gods förs över till spår från Stockholms Hamn, gasverkstomten och Birka Energi.
- ? Valhallavägen förs in i miljözonen.
- ? Avgastornen förses med rökgasrening.

Med detta förslag kan en permanent förbättrad miljö- och trafiksituation på Östermalm erhållas. Mindre än hälften av trafiken på Valhallavägen blir kvar och all tung trafik försvinner när Valhallavägen förs in i miljözonen. Även Lidingövägens

trafik försvinner när Valhallavägen förs in i miljözonen. Även Lidingövägens trafiksituation förbättras avsevärt. Införandet av trängselavgifter är avgörande för om ett långsiktigt hållbart trafiksystem kommer att uppnås. Nationalstadsparkens karaktär av sammanhängande parklandskap stärks när Baron Rålamb's väg/Björnäsvägen stängs av för biltrafik, liksom den kvarvarande delen av Roslagsvägen. En förutsättning för avstängning av Roslagsvägen norrifrån är att påfart/avfart från Norra länken ordnas från Sveavägen och Roslagstull. Luft- och bullersituationen kommer att avsevärt förbättras i det aktuella tullsnittet och framförallt på Lidingövägen och Valhalla vägen. Lösningen för Norra Länken skall också anpassas för kommande kollektivtrafiksatsningar såsom exempelvis tvärbanans förlängning.

**Reservation** anfördes av borgarrådet *Stella Fare* (sp) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. återremittera överrenskommelsen med Vägverket om finansiering av projekt Norra Länken, så att överrensstämmelse nås med Cedersdalsgatealternativet
2. uppdra åt stadsbyggnadsnämnden att upprätta detaljplan för Norra Länken, delen Norrtull – Roslagstull, enligt Cedersdalsgatsalternativet
3. godkänna avsiktsförklaringen med Vägverket att påbörja planeringsarbetet för en tunnelförläggning av Roslagsvägen mellan Frescati och Ålkistan
4. anförda följande

Valhallavägen måste avlastas från trafiken från Lidingö och hamnen. Norra Länken måste därför byggas snarast och ska genomföras utan ingrepp i Bellevueparken och Nationalstadsparken. Regeringsrättens dom ska respekteras, varför sträckningen under Bellevueparken inte längre är aktuell. Bellevuealternativet innebär dessutom att skjuta upp genomförande av Norra Länken på en obestämd framtid, eftersom förslaget kommer att överklagas och med stor sannolikhet på nytt kommer att stoppas av Regeringsrätten. Stadsbyggnadsnämnden bör omedelbart upprätta en detaljplan för Norra Länken enligt Cedersdalsgatsalternativet och samordna arbetet med en tunnelförläggning av Roslagsvägen mellan Frescati och Ålkistan.

**Särskilt uttalande** gjordes av borgarrådet *Erik Nilsson* (s) enligt följande.

Det är med stor tillfredsställelse vi ser att förverkligandet av Norra Länken-projektet äntligen kan komma till stånd. Vi har arbetat för det under hela mandatperioden och det kommer att innebära stora förbättringar för invånarna i stockholmsregionen.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

Överenskommelse med Vägverket om projekt Norra Länken och dess finansiering, *bilaga 2*, godkänns. Finansiering får beaktas i samband med upprättande av budget 2003 samt flerårsplan för 2004-2005.

**Kommunstyrelsen** beslutar för egen del följande

Skrivelsen av Annika Billström (s) anses besvarad med vad som anförs i detta utlåtande.

Stockholm den 19 juni 2002

På kommunstyrelsens vägnar:  
CARL CEDERSCHIÖLD

Sten Nordin

*Jan Hult*

**Reservation** anfördes av *Viviann Gunnarsson* (mp) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. inte inleda planarbete för Norra Länken
2. avslå överenskommelsen med Vägverket
3. inte uppdra åt stadsbyggnadskontoret att upprätta en detaljplan för Norra Länken
4. godkänna avsiktsförklaringen med vägverket att påbörja planeringsarbetet för en tunnelförläggning av Roslagsvägen mellan Frescati och Ålkistan
5. i övrigt anförda följande.

Norra länken skulle om den byggdes orsaka stora intrång i Nationalstadsparken och leda till en kraftig ökning av biltrafiken i Stockholmsregionen. Leden är dessutom enligt alla samhällsekonomiska kalkyler oerhört olönsam och medför enorma utgifter och mycket små inkomster för skattebetalarna. Staden måste därför genast avbryta alla planer på att bygga Norra länken. Istället bör ett system för trängselavgifter införas i Stockholm vilket kan leda till att stadens köproblem helt försvinner och att biltrafiken minskar. Bara på så sätt kan stadens miljö och kulturvärden räddas.

En tunnelförläggning av Roslagsvägen måste börja planeras eftersom den kraftigt skulle förbättra luftmiljön och minska bullret i nationalstadsparken. En tunnelförläggning bör också planeras i det område i Värtan där nya bostäder kommer att byggas. En ännu längre sträckning av vägen ska förläggas i tunnel för att ytterligare

ännu längre sträckning av vägen ska förläggas i tunnel för att ytterligare minska trafikens miljöproblem.

Norra länkens totala kostnad är i dag beräknad till 6 200 miljoner kronor. En gigantisk summa som använd på kollektivtrafik och miljöstyrande bilavgifter skulle kunna ge ett helt andra moderna lösningar av kommunikationerna i Stockholm. Stadens andel uppgår till e 1 550 miljoner kronor plus 80 miljoner kronor för anslutningen i Värtan. Då är inte några kostnader för en ev. tunnelförläggning av Roslagsvägen medräknad. Vi befärar att då bygget engång kommer till stånd någon gång efter 2005-6 kommer kostnaderna att ha ökat så gigantiskt att staden måste ta till ytterligare utdebiteringar av kommunalskatten för att kunna genomföra sin del av projektet. Avtalet är oförmånligt för Stockholmsarna som måste stå för 25% av fördyringarna.

**Särskilt uttalande** gjordes av *Erik Nilsson, Leif Rönngren* och *Elisabeth Brandt-Ygeman* (alla s) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (s) i borgarrådsberedningen.

Det antecknades att Margareta Olofsson och Ann-Marie Strömberg (båda v) och Thomas Fürth (sp) ej deltagit i kommunstyrelsens beslut med hänvisning till att återremissyrkandet ej bifallits.

## ÄRENDET

**Gatu- och fastighetsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde 11 juni 2002 att godkänna överenskommelse med Vägverket, *bilaga 2*, om finansiering av projekt Norra Länken samt överlämna överenskommelsen till kommunfullmäktige för godkännande.

I samma ärende behandlade gatu- och fastighetsnämnden även remissen från kommunstyrelsen avseende Annika Billströms skrivelse av den 23 januari 2002.

*Reservation* anfördes av *Per Bolund* (mp), *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av *Kurt Hultgren* (sp), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av *Börje Vestlund m fl* (s), *bilaga 1*.

Ledamöterna *Ann-Marie Strömberg* (v) och *Kajsa Stenfelt* (v) deltog inte i beslutet i sakfrågan.

**Gatu- och fastighetskontorets** tjänsteutlåtande av den 17 maj 2002 har i huvudsak följande lydelse.

### Bakgrund

I beslut den 14 mars i år har regeringen uppdragit åt Vägverket att upprätta en nationell väghållningsplan för tolvårsperioden 2004 – 2015. Planen omfattar investeringar i stamvägnätet för 36 miljarder kronor. I sitt beslut anger regeringen att planen skall innefatta Norra Länken i Stockholms län, under förutsättningar att regional medfinansiering med 25 % kan erhållas.

Med anledning av regeringens beslut har gatu- och fastighetskontoret och Vägverkets region Stockholm fört överläggningar. Enighet har uppnåtts om ett förslag till överenskommelse om finansiering av Norra Länken, som gör det möjligt att starta utbyggnaden av projektet så snart återstående planering slutförts. Överenskommelsen bifogas.

Utbyggnad av Norra Länken påbörjades 1996

Under 1996 påbörjade Vägverket utbyggnaden 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 vilket 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. Regeringen har sedermera upphävt den av staden antagna planen.

Efter regeringsrättens dom har Vägverket utrett 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 från sidan och inte som tidigare planerat uppifrån.

Detta alternativ, det s.k. modifierade Bellevuealternativet, betyder att intrång i parklandskapet undviks och att lösningen därmed inte står i strid med bestämmelserna i lagen om nationalstadsparken. Vägverket har i december år 2000 fastställt en vägarbetsplan med denna lösning. Fastställelsen kan dock inte vinna laga kraft förrän staden antagit detaljplan för området i överensstämmelse med vägarbetsplanen.

#### Utredningar om alternativa sträckningar

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 år 2000 gjort en omfattande och ingående utredning om detta alternativ, baserat på nu aktuella förhållanden. Utredningens resultat visar att en sträckning för Norra Länken under Cedersdalsgatan är möjlig att genomföra, dock med ökade kostnader och svårigheter för trafiken under byggtiden och med därmed sammanhängande miljöproblem. Därutöver förväntas byggnadsstarten att från planerings- och projekteringssynpunkt försenas några år.

I den av kommunfullmäktige juni år 2001 antagna budgeten anges att utredningsarbetet för en lösning av Norra Länken för att avlasta Valhallavägen kommer att fortgå. Vägverkets utredning om alternativ dragning av Norra Länken under Cedersdalsgatan föreligger. En utredning i stadens regi skall göras för att undersöka möjligheten att dra Norra Länken i ett läge mellan Bellevue och Cedersdalsgatan, för att minska störningarna i trafiken under byggnadstiden. Kommunfullmäktige uttalade att det är angeläget att detaljplanearbetet och sedan bygget av Norra Länken kommer till stånd snarast.

Kommunstyrelsen uppdrog åt gatu- och fastighetsnämnden att genomföra den av fullmäktige beslutade utredningen. Utredningsarbetet utfördes inom gatu- och fastighetskontoret under hösten och redovisades i en rapport för nämnden vid årsskiftet 2001/2002.

Fyra alternativa sträckningar analyserades i rapporten. Resultaten visade att samtliga dessa alternativ är sämre från såväl kostnads- som miljösynpunkt jämfört med det modifierade Bellevuealternativet och alternativ Cedersdalsgatan. Inte heller i övrigt kunde kontoret finna andra realistiska alternativ för en sträckning av Norra Länken inom området mellan Norrtull och Roslagstull. I beslut den 22 januari i år

inom området mellan Norrtull och Roslagstull. I beslut den 22 januari i år godkände gatu- och fastighetsnämnden den gjorda utredningen.

#### Tidigare planering för Norra Länken

Norra Länken utgör den framtida 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.

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 sträckningen av Norra Länken genom Lill-Jansskogen måste ske i tunnälläge. En bergtunnel under Lill-Jansskogen är 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 storlek krävde ett acceptabelt väg- och gatunät för sitt relativt omfattande behov av trafikförsörjning. Under senare delen av 1980-talet konstaterades 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 tunnellsökningar 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. Området användes för parkering och tillfälliga evenemang såsom cirkusföreställningar. Med denna sträckning minskade svårigheterna att hantera trafiken på Sveavägen under byggnadstiden. 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 följer Värtabanans sträckning mellan Norrtull och Roslagstull. Fördelarna med denna sträckning 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 översiktsplanen för Norra trafikbandet, innebärande att Bellevuealternativet skulle ligga till grund för den fortsatta planering av Norra Länken, upprättades och antogs detaljplaner och arbetsplaner 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.

## Analys

Förutsättningarna för utbyggnaden av Norra Länken förändrades med anledning av regeringsrättens dom i januari 1997. Upphandlingen av entreprenaderna fullföljdes inte och de påbörjade, förberedande byggnadsarbetena avbröts.

Sedan byggnadsarbetena fick avbrytas i början av 1997 har behovet av att genomföra Norra Länken successivt ökat i takt med Stockholms tillväxt. Trafiken ökar, inte minst den tunga trafiken. Trafik- och miljöförhållandena på Valhallavägen är oacceptabla. Det finns också ett starkt önskemål att stänga av Björnnäsvägen genom Lill-Jans skogen för biltrafik, så att det stora skogsområde som Lill-Jans skogen utgör inom nationalstadsparken kan användas av stockholmarna på ett bättre sätt.

Genom de utredningar som genomförts under senare år kan man konstatera att det finns två alternativ till sträckning mellan Norrtull och Roslagstull som är möjliga att genomföra och som torde vara i överensstämmelse med lagreglerna om nationalstadsparken. Samtliga övriga studerade alternativ är mer komplicerade och kostsamma än såväl det modifierade Bellevuealternativet som alternativ Cedersdalsgatan. Man har inte heller funnit andra realistiska lösningar för en sträckning av Norra Länken mellan Norrtull och Roslagstull.

Staden torde, bl.a. med stöd av det kommunala planmonopolet, ha möjlighet att välja vilket av de två alternativen för Norra Länken mellan Norrtull och Roslagstull som bör komma till utförande. Vid överläggningar med Vägverket har det dock framgått att om det dyrare alternativet väljs, får staden svara för hela merkostnaden. Motsvarande uttalanden har gjorts av företrädare för regeringskansliet.

Merkostnaden för Cedersdalsalternativet uppgår till drygt 500 miljoner kronor, jämfört med det modifierade Bellevuealternativet. Några påtagliga skillnader i miljökonsekvenser föreligger inte mellan alternativen, däremot blir trafikförhållandena under byggnadstiden besvärligare i Cedersdalsalternativet.

Mot denna bakgrund bör det modifierade Bellevuealternativet ligga till grund för det fortsatta planeringsarbetet.

#### Anslutning till hamnen

En viktig anledning till behovet av Norra Länken är att förbättra för trafiken till och från hamnen, såväl Värtahamnen, Frihamnsområdet som Loudden.

Enligt detaljplanen för den östra delen av Norra Länken, detaljplan Dp-93002 Värtan, skall det för hamntrafiken anordnas en direktförbindelse mellan Norra och Södra Hamnvägen och den cirkulationsplats som förmedlar trafiken från Norra Länken till Lidingövägen söderut och till Hjorthagsområdet. Denna förbindelse utförs som en viadukt som passerar över såväl Norra Länken som järnvägsspåren till tåg färjelägena. Denna direktförbindelse ingår inte i den av Vägverket fastställda arbetsplanen för Norra Länken, utan hamntrafiken förutsätts enligt arbetsplanen även fortsättningsvis använda sig av Tegelluddsvägen.

För att avlasta Tegelluddsvägen för tung genomfartstrafik och för att i övrigt förbättra för hamntrafiken är det angeläget att direktförbindelsen mellan Norra Länken och Södra Hamnvägen kommer till stånd samtidigt med utbyggnaden av Norra Länken. I den utredning som KM Anläggningsteknik AB redovisade i april 1998 uppgick kostnaderna för anslutningen, beräknade som tillägg till kostnaderna inkluderade i tidigare förslag Norra Länken, till 60 miljoner kronor exklusive kostnader för projektering och projekt- och byggledning.

Gatu- och fastighetskontoret och stadsbyggnadskontoret bedriver gemensamt ett programarbete som syftar till en utveckling av området Hjorthagen – Värtahamnen – Frihamnen – Loudden. Exploateringsstudier visar att området har en stor potential för nya lägenheter, kontor och därmed sammanhängande aktiviteter. Detta kan medföra att den i detaljplanen redovisade direktförbindelsen till hamnen bör ges ett annorlunda utförande, som senare kommer att kunna fastläggas.

I avtalet ingår anslutningen till hamnen. Staden får bidra med 80 miljoner kronor av kostnaderna för anslutningen, vilket utgör 60 miljoner kronor uppräknade till penningvärde 2002-05 med tillägg för projektering och projekt- och byggledning. Kommer en annan utformning av anslutningen till hamnen att väljas får staden svara för de eventuella merkostnader som en sådan förbindelse kan medföra. Visar det sig dock att anslutningen kunde inrymmas i Norra Länkens totalram, kommer stadens bidrag till hamnanslutningen att återbetalas till staden.

#### Finansieringsöverenskommelsen

Ett förslag till överenskommelse om finansiering av projekt Norra Länken har upprättats gemensamt av kontoret och Vägverkets region Stockholm. Det nuvarande finansieringsavtalet om Södra Länken har använts som mall för överenskommelsen.

Inledningsvis konstateras att parterna är överens om att bygga ut Norra Länken enligt fastställd arbetsplan och med anslutande arbeten i huvudsak enligt ingångna

ram- och genomförandeavtal. Norra Länken enligt fastställd arbetsplan innebär en utformning enligt det modifierade Bellevuealternativet.

Ramavtalet med Vägverket, vilket har godkänts av kommunfullmäktige, gäller för Södra Länken och avses också att gälla för utbyggnaden av Norra Länken. Under året kommer de tidigare, av gatu- och fastighetsnämnden godkända genomförandeavtalen för Norra Länken att revideras och uppdateras med hänsyn till den utveckling som skett under senare år. Det nya genomförandeavtalet kommer att redovisas för nämnden i slutet av året.

Den sammanlagda kostnaden för Norra Länken uppskattas till ca 6 200 miljoner kronor i prisläge 2002-05. I detta belopp ingår upparbetade kostnader om ca 700 miljoner kronor, som Vägverket tagit lån för.

Kostnadsberäkningen för Norra Länken baseras bl.a. på erfarenheter från arbetena med Södra Länken. Sålunda försättes i princip samma arbetstider för tunnelarbetena i Norra Länken som använts för att driva tunnlar för Södra Länken. Vidare förutsätts att samma maximala ljudnivåer för tunnelarbetena som för Södra Länken kommer att tillåtas av tillsynsmyndigheterna.

Finansieringsavtalet för Södra Länken inkluderade även finansieringen av den nya järnvägsbron över Årstaviken. Därmed blev landstinget också en part i avtalet. Man kan säga att staden och landstinget delade på den regionala andelen av investeringskostnaderna för Södra Länken.

Det torde vad gäller Norra Länken inte vara aktuellt för landstinget att gå in och ta en del av den regionala finansieringen. Däremot ligger en del av Norra Länken i Solna kommun, som sålunda bör medverka i finansieringen. Även för Lidingö har Norra Länken mycket stor betydelse, vilket bör motivera ett deltagande i finansieringen. Eftersom Vägverket har fått regeringens uppdrag att träffa överenskommelse om finansiering av Norra Länken ankommer det på Vägverket att kontakta berörda kommuner för sådana överläggningar.

För att inte försena en byggnadsstart, föreslås det i överenskommelsen att Stockholm svarar för hela den regionala andelen av kostnaderna, vilket innebär 1 550 miljoner kronor. Därutöver tillkommer stadens bidrag om 80 miljoner till hamnanslutningen. Stadens andel ställs till Vägverkets förfogande i princip när byggnadsarbetena påbörjas, vilket bedöms ske under år 2005. Beloppen är angivna i prisläge maj 2002 och kommer att indexuppräknas när de ställs till Vägverkets förfogande. I överenskommelsen om finansieringen av Norra Länken är vidare parterna överens att såväl fördyringar av projektet som eventuella besparingar fördelas med 75 % för Vägverket och 25 % för staden. Det är samma princip som gäller för utbyggnaden av Södra Länken. Som nämnts kommer dock först stadens bidrag till hamnanslutningen att återbetalas om Norra Länkens totalram så medger.

I överenskommelsen är det inskrivet att staden bidrar även till driften av Norra Länken genom ett årligt bidrag om 15 miljoner kronor. En paragraf med motsvarande innehåll ingår i finansieringsavtalet för Södra Länken.

I en bilaga till överenskommelsen om finansieringen anger parterna en del ytterligare åtgärder som man avser att genomföra för att bevara parklandskap, naturmiljö och det historiska landskapets natur- och kulturvärden.

Dessa åtgärder innebär att ytterligare ett antal större träd bevaras i området väster om Wenner-Gren Center, ett område som i och för sig inte utgör del av parklandskapet i nationalstadsparken. Extra åtgärder vidtas för att säkra vegetationen på Bellevueberget. Vidare föreslås att statyer m.m. från Eldhs ateljé kan göras tillgängliga för allmänheten under utbyggnadstiden genom att visa dem i en tillfällig utställningslokal, helst i närområdet.

Överenskommelsen förutsätter kommunstyrelsens och kommunfullmäktiges godkännande.

#### Fortsatt tunnelförläggning av Roslagsvägen

I olika sammanhang har önskemål uppkommit om en tunnelförläggning av återstående del av Roslagsvägen inom Stockholms stad. Det gäller Roslagsvägen mellan Ålkistan och Fiskartorpsvägen vid Universitetet, där den i projektet Norra Länken ingående Frescatitunneln mynnar. Överdäckningen av Roslagsvägen norrut från Frescatitunneln kallas Roslagstunneln. Genom en Roslagstunnel skulle bl. a. Naturhistoriska Riksmuséet och Vetenskapsakademien få en väsentligt bättre miljö.

I diskussionerna om Norra Länken har det rått enighet om att det vore en stor fördel att tunnelförlägga Roslagsvägen även på återstående del inom Stockholms stad. Det har dock inte bedömts som möjligt att ta in detta i projektet Norra Länken, framför allt av kostnadsskäl. Översiktligt har kostnaderna för en sådan tunnelförläggning av Roslagsvägen på återstående avsnitt uppskattats till cirka två miljarder kronor.

Det har dock bedömts som angeläget att planeringsarbetet för en tunnelförläggning av Roslagsvägen påbörjas. Ett förslag till en gemensam avsiktsförklaring har upprättats, i vilken Vägverket och Stockholms stad förklarar sig vara överens om att planeringsarbete skall påbörjas avseende Roslagstunneln. Staden kommer att redovisa Roslagstunneln i den kommande fördjupade översiktsplanen för nationalstadsparken. Vägverket åtar sig att ta fram en förstudie för tunneln. I projektet Norra länken utförs vidare vissa försvarsarbeten för en Roslagstunnel.

Kontoret föreslår att gatu- och fastighetsnämnden godkänner avsiktsförklaringen.

#### Tidplan och fortsatt planering

Återstående planeringsarbete för Norra Länken kan nu fullföljas så att en byggnadsstart sker så snart som möjligt. Denna planering kan ske samtidigt som överenskommelsen bereds och beslutas av kommunstyrelsen och kommunfullmäktige.

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. Stadsbyggnadsnämnden bör därför ges i uppdrag att upprätta en sådan plan.

Tidpunkten för en byggstart för Norra Länken blir beroende av vilken tid den administrativa hanteringen tar av detaljplan och vägarbetsplan. Vad gäller detaljplanen kan mycket av befintligt utredningsmaterial användas, vilket innebär att en av stadsbyggnadsnämnden godkänd detaljplan bör kunna föreligga före årsskiftet. Antas planen före årsskiftet eller i början av nästa år av fullmäktige kan den, efter överklaganden, vinna laga kraft under andra halvåret nästa år.

Det kan inte uteslutas att det begärs en rättsprövning av detaljplanen, i likhet med vad som skedde med den tidigare detaljplanen för Norra Länken på detta avsnitt. En sådan rättsprövning av detaljplanen görs av regeringsrätten och kan ta ett halvår eller upp till ett års tid, d.v.s. genomförs under år 2004.

Om man väljer att invänta resultatet av rättsprövningen innan förfrågningsunderlaget för entreprenaderna för Norra Länken skickas ut till byggnadsföretagen, kommer större delen av 2005 att åtgå för upphandlingsförfarandet. En byggstart skulle kunna ske under senare delen av år 2005. Byggnadstiden beräknas till ca fem år.

Inkomna skrivelser

I januari i år har kommunstyrelsen skickat en skrivelse från Annika Billström (s) om Norra Länken på remiss till gatu- och fastighetsnämnden och i mars har Börje Vestlund (s) skickat en skrivelse om Norra Länken till gatu- och fastighetsnämnden.

Med hänsyn till behovet av att bygga ut Norra Länken hemställer Annika Billström i sin skrivelse att stadsledningskontoret snarast presenterar förslag till ställningstagande till vilken dragning av Norra Länken som är att föredra för staden samt kontaktar statsmakten för att få en slutförhandling av finansieringsfrågan till stånd. I sin skrivelse hänvisar Börje Vestlund till att staten nu har tydligt deklarerat att Norra Länken kommer att vara med i de statliga investeringsplanerna framöver. Med anledning av detta bör gatu- och fastighetskontoret omedelbart vidta nödvändiga åtgärder för att ett detaljplanearbete ska kunna beställas av stadsbyggnadskontoret. Ett ärende som behandlar detta skall enligt Vestlunds skrivelse föreläggas nämnden för ställningstagande vid nästa möte.

Kontorets förslag

Det har från trafik- och miljösynpunkt länge varit angeläget att Norra Länken kommer till stånd. Genom regeringens beslut i mars i år har förutsättningar skapats för att kunna genomföra Norra Länken.

Kontoret föreslår att gatu- och fastighetsnämnden godkänner överenskommelsen med Vägverket om finansieringen av Norra Länken. Överenskommelsen baseras på samma principer som gäller för finansieringen av Södra Länken. Genom att staden i överenskommelsen tar på sig ansvaret för hela den regionala finansieringen skapas förutsättningar för en relativt sett snabb byggnadsstart. För att få en godtagbar anslutning till hamnen är det rimligt att stadens bidrag till finansieringen av Norra Länken utökas så att anslutningen kommer till stånd samtidigt med Norra Länken i övrigt.

Återstående planeringsarbete kan nu fullföljas så att en byggnadsstart sker så snart som möjligt. Kontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden ges i uppdrag att upprätta en detaljplan för Norra Länken på avsnittet Norrtull – Roslagstull, den sträcka där detaljplan idag saknas.

Genom att gatu- och fastighetsnämnden godkänner avsiktsförklaringen om en tunnelförläggning av Roslagsvägen på återstående del till stadsgränsen vid Ålkistan kan planeringsarbetet för en sådan tunnel påbörjas, den s. k. Roslagstunneln. Det kommer bl. a. att innebära att Vägverket genomför en förstudie för tunneln, vilket är det första steget till att den skall kunna komma till stånd.

Remissen av skrivelsen om Norra Länken från Annika Billström (s) samt skrivelsen om Norra Länken från Börje Vestlund (s) föreslås besvarade genom detta tjänsteutlåtande.

## REMISSER

Överenskommelsen med Vägverket om finansiering av Norra Länken har för synpunkter remitterats till stadsledningskontoret.

Skrivelsen av Annika Billström av den 23 januari 2002 har remitterats till stadsledningskontoret och gatu- och fastighetsnämnden. Skrivelsen har beretts i samband med överenskommelsen om Norra Länken.

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande av den 11 juni 2002 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunfullmäktige godkänner överenskommelse med vägverket angående finansiering av Norra Länken.

Norra Länken är en av regionens mest angelägna vägprojekt. Norra Länken bidrar starkt till en ökad tillgänglighet i hela norra Stockholmsregionen och medverkar till lösning av de stora trafikfrågor regionen står inför.

Nya vägar är avgörande för regionens fortsatta ekonomiska, sociala och miljömässiga utveckling. Ett av de stora problemen i regionen är den bristfälliga tillgängligheten och framkomligheten. Ökad framkomlighet minskar restider för enskilda och företag, och bidrar till ökad ekonomisk aktivitet.

Nya vägar som ökar framkomligheten och förflyttar trafiken ut från innerstaden och bostadsområden leder till avsevärt förbättrad miljö, genom minskat buller och avgaser.

Nya vägar i regionen är därtill en förutsättning för en positiv utveckling av regionens bostadsmarknad. Genom nya vägar kommer regionens funktionella geografiska område att utökas kraftigt och områden som tidigare betraktades som perifera och marginella kommer plötsligt befinnas vara tillgängliga och attraktiva för



marginella kommer plötsligt befinnas vara tillgängliga och attraktiva för ny bostadsbebyggelse.

Sammantaget anser stadsledningskontoret att överenskommelsen om Norra Länken är mycket positiv för Stockholm, stadens miljö, och för regionens utveckling.

En av orsakerna till projektets stora betydelse är de starkt eftersatta investeringarna i det nationella vägnätet i regionen. Behovet av nya vägar i regionen har fortlöpande blivit allt tydligare, inte minst mot bakgrund av regionens omfattande ekonomiska och demografiska tillväxt.

Stadsledningskontoret menar att överenskommelsen om Norra Länken måste betraktas som ett unikt projekt, vilket kräver en omedelbar lösning. Det motiverar att staden deltar som delfinansiär för projektet. Projekt av denna karaktär har emellertid betydelse för hela regionen och hela riket. Ansvaret för det nationella vägnätet åvilar dessutom staten. Utgångspunkt för den fortsatta utbyggnaden av det nationella vägnätet i Stockholmsregionen måste, liksom i övriga regioner i riket, vara att staten tar det fulla ansvaret för såväl investeringar som drift.

Stadsledningskontoret vill i detta sammanhang betona att Norra Länken inte får medföra undanträngning eller försening av andra för regionen mycket angelägna trafikprojekt.

Investeringskostnaden, som beräknas uppgå till 6,2 mdkr i dagens värde, finansieras till 25 % av staden, motsvarande totalt 1, 630 mdkr. Staden har avsatt medel för infrastrukturella projekt i bokslut för 2000 och föreslås göra detta även i bokslut för 2001. Dessa medel bör nyttjas för finansiering av Norra Länken. I övrigt får stadens finansiering lösas i samband med upprättande av budget för 2003 med flerårsplan för 2004 och 2005.

Vad gäller skrivelse (2002-04-24) av Annika Billström (s) angående påbörjad projektering och slutförhandling om finansiering av Norra Länken får den anses besvarad med vad som anförs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

## RESERVATIONER M M

### **Gatu- och fastighetsnämnden**

Reservation anfördes av Per Bolund (mp) enligt följande.

Nämnden beslutar att

1. Inte inleda planarbete för Norra Länken
2. Avslå överenskommelsen med Vägverket.
3. Inte uppdra åt stadsbyggnadskontoret att upprätta en detaljplan för Norra Länken.
4. Godkänna avsiktsförklaringen med vägverket att påbörja planeringsarbetet för en tunnelförläggning av Roslagsvägen mellan Frescati och Ålkistan.
5. I övrigt anförda följande:

Norra länken skulle om den byggdes orsaka stora intrång i Nationalstadsparken och leda till en kraftig ökning av biltrafiken i Stockholmsregionen. Leden är dessutom enligt alla samhällsekonomiska kalkyler oerhört olönsam och medför enorma utgifter och mycket små inkomster för skattebetalarna. Staden måste därför genast avbryta alla planer på att bygga Norra länken. Istället bör ett system för trängselavgifter införas i Stockholm vilket kan leda till att stadens köproblem helt försvinner och att biltrafiken minskar. Bara på så sätt kan stadens miljö och kulturvärden räddas.

En tunnelförläggning av Roslagsvägen måste börja planeras eftersom den kraftigt skulle förbättra luftmiljön och minska bullret i nationalstadsparken. En tunnelförläggning bör också planeras i det område i Värtan där nya bostäder kommer att byggas. En ännu längre sträckning av vägen ska förläggas i tunnel för att ytterligare minska trafikens miljöproblem.

Reservation anfördes av Kurt Hultgren (sp) enligt följande.

Gatu- och fastighetsnämnden beslutar att

1. i huvudsak godkänna kontorets förslag till beslut
2. uppdra åt Stadsbyggnadsnämnden att upprätta detaljplan för Norra Länken, delen Norrtull – Roslagstull, enligt Cedersdalsgatsalternativet
3. påbörja planeringsarbetet för en tunnelförläggning av Roslagsvägen mellan Frescati och Ålkistan, samt
4. anförda följande

Valhallavägen måste avlastas från trafiken från Lidingö och hamnen. Norra Länken måste därför byggas snarast och ska genomföras utan ingrepp i Bellevueparken och Nationalstadsparken. Regeringsrättens dom ska respekteras, varför sträckningen under

Bellevueparken inte längre är aktuell. Bellevuealternativet innebär dessutom att skjuta upp genomförande av Norra Länken på en obestämmd framtid, eftersom förslaget kommer att överklagas och med stor sannolikhet på nytt kommer att stoppas av Regeringsrätten. Stadsbyggnadsnämnden bör omedelbart upprätta en detaljplan för Norra Länken enligt Cedersdalsgatsalternativet och samordna arbetet med en tunnelförläggning av Roslagsvägen mellan Frescati och Ålkistan.

Särskilt uttalande gjordes av Börje Vestlund m fl (s) enligt följande.

Äntligen kan bygget av Norra Länken komma till stånd. Tyvärr har den fördröjts av att en av de största och mest angelägna investeringarna i regionen har fått vara bricka i ett spel inom den borgerliga majoriteten i en mandatperiod. Det innebär fyra förlorade år. Det här är dock bara ett av många nödvändiga beslut som står mellan oss och en färdigbyggd "Norra Länken". Att det borgerliga partiet Stockholmspartiet har valt att lämna majoriteten på grund av denna fråga har visserligen skapat stor uppmärksamhet kring detta finansieringsavtal. Det är dock värt att komma ihåg att projektet inte ännu är i hamn. Det här är dock ett välkommet och nödvändigt steg på vägen mot en drägligare trafikmiljö på bland annat Valhallavägen där den tunga trafiken kan minskas med upp till 90 %.

**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 entreprenören. 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 enskilda 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 Genomförandeprotokollet mellan staden och Vägverket avses reglera detta.



**Bilaga 2** till tjänsteutlåtande 2002-05-17 om Norra Länken

*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