

Utlåtande 2004:29 RII (Dnr 311-4313/2003)

Förslag till detaljplan för del av Norra Länken (Norrtull - Roslagstull), Dp 2000-12936-54

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande
Förslaget till detaljplan för del av Norra Länken (Norrtull-
Roslagstull), Dp 2000-12936-54 antas.

Föredragande borgarrådet Kersti Py Börjeson anför följande.

Ärendets bakgrund

Arbetet med att utarbeta en detaljplan för Norra Länkens sträckning mellan Norrtull och Roslagstull har pågått länge. Kommunfullmäktige fattade beslut 1993 men beslutet upphävdes av regeringen 1998 sedan regeringsrätten 1997 konstaterat att planen stred mot dåvarande lagstiftning.

Kommunfullmäktige godkände den 2 september 2002 en överenskommelse mellan staden och Vägverket angående finansiering av Norra Länken. För att projektet skall kunna genomföras krävs detaljplaner för hela projektet.

Sammanfattning

Med regeringsrättens dom som underlag har Vägverket tagit fram ett modifierat förslag till utförande av Bellevuealternativet. Förslaget innebär att tunneln förläggs i ett djupare läge än tidigare och byggs med annan teknik för att undvika intrång i nationalstadsparken och därmed inte strida mot bestämmelserna i Miljöbalken.

Andra alternativ har studerats men bedömts som sämre än det föreslagna alternativet ur såväl miljö- som kostnadssynpunkt. Fullmäktige godkände därför den 2 september 2002 att finansieringsöverenskommelsen med vägverket utgår från det enda rimliga alternativet, det modifierade Bellevuealternativet.

Det modifierade Bellevuealternativet innebär att den ursprungliga plansträckningen för vägtunneln bibehålls men att tunneln förläggs i ett djupare läge och byggs med annan teknik. Schaktningsarbetet under nationalstadsparken bedrivs från platser utanför Bellevueparken och undviker därmed helt ingrepp och intrång i parkens känsliga miljö. En helt ny miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram.

Tunneln innehåller tre körfält i vardera riktning, inklusive på- och avfarter, och utförs i betong på större delen av sträckan. Under Bellevueberget ligger tunneln i berg, liksom för del av uppfarten vid Uppsalavägen. Ett avluftstorn kommer enligt förslaget att placeras vid Norrtull och tornet ges samma utformning som övriga planerade torn.

Plansamrådet visar att samtliga förvaltningar, nämnder och övriga myndigheter tillstyrker förslaget. Intresseföreningar och privatpersoner är kritiska då de anser att det strider mot lagstiftningen om nationalstadsparker samt att miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar överskrids vilket strider mot PBL och miljöbalken.

Länsstyrelsen bedömer det som att genomförandet av planen inte inkräktar på nationalstadsparkens landskap eller naturmiljö samt att inte heller det historiska landskapets natur- och kulturvärden i övrigt skadas. Länsstyrelsen gör också bedömningen att de åtgärder som nämns i miljökonsekvensbeskrivningen tillsammans med de åtgärder länsstyrelsen föreslagit och kommer att föreslå innebär att miljökvalitetsnormerna iakttagits.

Mina synpunkter

Jag anser att förslaget till detaljplan för del av Norra Länken mellan Norrtull och Roslagstull är ett väl genomlyst förslag som kommer att underlätta för trafiken genom centrala Stockholm. Förslaget är väl genomarbetat och har passerat viktiga instanser som uttalat sitt gillande. Syftet med tunneln är att minska trafiken på Valhallavägen och Lidingövägen samt att betjäna det framtida utvecklingsområdet Värtan/Husarviken.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

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

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. avslå förslaget
2. Norra Länken inte ska byggas och all planering för den upphöra
3. i övrigt anförda följande.

Norra Länken innebär oacceptabla ingrepp i Nationalstadsparken och kan därför inte godkännas. Vägen är kraftigt samhällsekonomiskt olönsam, den kostar betydligt mer än den nytta den ger. Projektet bör avbrytas och istället bör kommunens och statens resurser satsas på vägar som ger positiva trafikeffekter och som åtminstone motsvarar byggkostnaden så att medborgarna får någon valuta för sina skattepengar.

Med det förslag till trängselavgifter som ska införas i Stockholm vid årsskiftet 2004/2005 kommer merparten av trängselproblemen vid Norrtull och Roslagstull att försvinna och Norra Länken kommer därför bli ännu mer olönsam.

I det fall Norra Länken ändå byggs måste tunnelröret i Frescatiskäftet som går norrut från Roslagstull förlängas så att det går förbi universitetsområdet ner till Bergiusvägen. På så sätt försvinner barriären mellan Brunnsviken och Djurgården och Nationalstadsparkens värden kan höjas betydligt. Dessutom kan botaniska och psykologiska institutionerna vid Stockholms universitet bli en del av ett universitetets gemensamma campus.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet *Kristina Axén Olin* (m) enligt följande.

En väl utbyggd infrastruktur är en absolut förutsättning för Stockholms tillväxt och utveckling. Stockholm är idag en av få större städer i Europa som fortfarande inte har en fungerande ringled eller förbifartsled. En konsekvens av detta är att mycket av genomfartstrafiken idag är hänvisad till innerstaden, vilket är negativt för både människor och miljö.

Bristen på vägar och infrastruktur har också skapat trängsel i Stockholm. I längden är det inte möjligt att hantera de stora problem som trängseln medför utan att också dimensionera infrastrukturen efter dagens förutsättningar. En färdig ringled, där Norra Länken utgör en del, skulle avlasta innerstaden från mycket trafik och dessutom ge stora miljöförbättringar i Stockholm.

Ska Stockholms infrastrukturproblem lösas krävs att Ringen färdigställs och att Förbifarten byggs. En huvudstad i utveckling där förutsättningarna för tillväxt förbättrats kräver också att dessa byggen kombineras med en ansvarsfull trafikpolitik utan biltullar. Stockholm skall vara en stad som människor vill ta sig till, inte en stad där politiker gör allt de kan för att hålla människor borta. Norra Länken måste därför färdigställas så snabbt som möjligt.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

Förslaget till detaljplan för del av Norra Länken (Norrtull- Roslagstull),
Dp 2000-12936-54 antas.

Stockholm den 3 mars 2004

På kommunstyrelsens vägnar:
A N N I K A B I L L S T R Ö M

Kersti Py Börjeson

Anette Otteborn

Reservation anfördes av *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta

att återremittera detaljplanen för Norra Länken, så att överensstämmelse nås
med Cedersdalsgatealternativet samt de justeringar som anges nedan.

- ? 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. Detaljplanen måste därför innehålla och möjliggöra följande lösningar:
- ? Norra Länken skall byggas enligt Cedersdalsalternativet. Genom detta alternativ fastställs Nationalstadsparkens (Bellevues) ocränkbarhet.
- ? Tunnelröret i det s.k. "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 Kräfteriket och för de verksamheter som är belägna utmed denna del av Brunnsviken.

- ? Baron Rålamb's Väg och Björnnäsvägen stängs av för biltrafik. Istället anordnas gång/cykelväg.
- ? Ett uttag av trängselavgifter är en förutsättning för att de vinster i trafikmiljön som görs för Valhallavägen och Lidingövägen inte snabbt ska urholkas. Trängselavgifter underlättar också trafikförningen vid på- och avfarten vid Sveavägen/Roslagstull.
- ? 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 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/Björnnäsvägen 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 Valhallavägen. Lösningen för Norra Länken skall också anpassas för kommande kollektivtrafiksatsningar såsom exempelvis tvärbanans förlängning.

Reservation anfördes av *Christopher Ödmann* (mp) med hänvisning till reservationen av (mp) i borgarrådsberedningen.

Särskilt uttalande gjordes av *Sten Nordin*, *Mikael Söderlund* och *Rolf Könberg* (alla m) och *Lotta Edholm* och *Ann-Katrin Åslund* (båda fp) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (m) i borgarrådsberedningen.

Särskilt uttalande gjordes av *Ewa Samuelsson* (kd) enligt följande.

En väl utbyggd infrastruktur är en absolut förutsättning för Stockholms tillväxt och utveckling. Stockholm är idag en av få större städer i Europa som fortfarande inte har en fungerande förbifartsled. En konsekvens av detta är att mycket av genomfartstrafiken idag är hänvisad till innerstaden, vilket är negativt för både miljö och infrastruktur. I längden är det inte möjligt att hantera de stora problem som trängseln medför utan att också dimensionera infrastrukturen efter dagens förutsättningar. Norra Länken utgör en del av de satsningar på infrastrukturen som behövs och medför miljöförbättringar för Stockholm.

Ska Stockholms infrastrukturproblem lösas krävs t.ex. att Förbifarten byggs. En huvudstad i utveckling där förutsättningarna för tillväxt förbättrats kräver också att satsningar på förbättrad infrastruktur kombinerat med en ansvarsfull trafikpolitik. Stockholm skall vara en stad som människor vill ta sig till, inte en stad där politiker gör allt de kan för att hålla människor borta. Norra länken måste därför färdigställas så snabbt som möjligt.

ÄRENDET

Stadsbyggnadsnämnden beslutade att godkänna förslaget till detaljplan för del av Norra Länken (Norrtull-Roslagstull), Dp 2000-12936-54, och överlämna det till kommunfullmäktige med hemställan att fullmäktige måtte anta planförslaget. Illustration till planförslaget redovisas i *bilaga 2*.

Reservation anfördes av *Ewa Törngren* (v), som hänvisade till sitt återremissyrkande, *bilaga 1*.

Reservation anfördes av *Cecilia Obermüller* (mp), som hänvisade till sitt yrkande, *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden *Lotta Edholm* (fp), *Katariina Gūven* (fp), *Mats G. Nilsson* (m), *Joakim Larsson* (m) och *Ingvar Snees* (m) enligt följande.

För att Stockholm skall kunna utvecklas krävs det rejäla satsningar på infrastruktur i vår region. Stockholm sticker idag ut som en av få storstäder utan en fungerande ringled eller acceptabel förbifartsled.

Idag går mycket av genomfartstrafiken rakt genom Stockholm medeltida innerstad. Vad det innebär för miljön är självklart, men det är också uppenbart att trängsel och tidsförluster skapar stora problem. En färdig ringled skulle avlasta innerstaden från mycket trafik och dessutom ge stora miljöförbättringar i Stockholm.

Skall vi på allvar lösa problemen krävs det att vi bygger Ringen och Förbifart Stockholm och att antalet parkeringsplatser i city ökar. Om vi vill att Stockholm skall vara en stad som människor vill ta sig till kan det inte bedrivas en politik som gör allt för att hålla människor borta. Norra länken måste därför färdigställas så snabbt som möjligt.

Särskilt uttalande gjordes av *Kerstin Rossipal* (kd) enligt följande.

En väl fungerande infrastruktur är en viktig förutsättning för att Stockholm ska kunna fortsätta att utvecklas positivt och åter bli den motor som landet så väl behöver idag.

Dåligt fungerande trafik med köbildningar och stagnation i trafiken under rusningstid skapar inte bara en sämre miljö i form av utsläpp och dyrbara förseningar för varutransporter m.m. till näringslivet. Det har även en skadlig inverkan på människan i form av bl a negativ stresspåverkan. En ökande befolkning kommer också att generera mer trafik än idag, vilket således förväntas förvärra situationen ytterligare om ingenting görs.

För en positiv utveckling av Stockholm, vad gäller såväl näringsliv som miljö, krävs bl a att innerstaden avlastas från direkt genomfartstrafik och annan onödig trafik. Detta betyder att trafiken om möjligt bör ledas runt Stockholm istället för igenom Stockholm, varför Förbifart Stockholm snarast bör byggas. Det behövs dessutom fler infartsparkeringar och bättre kollektivtrafik och den mer centrala "hästskon" i form av Södra länken, Essingeleden och Norra länken måste snarast färdigställas. Det är därför ytterst positivt att beslut nu äntligen kan fattas beträffande ett förslag till detaljplan för Norra länken.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande är i huvudsak av följande lydelse.

SAMMANFATTNING

Kommunfullmäktige godkände den 2 september 2002 en överenskommelse mellan staden och Vägverket angående finansiering av Norra Länken enligt Vägverkets arbetsplan. För att projektet skall kunna genomföras krävs detaljplaner för hela objektet, d.v.s. även för sträckan Norrtull-Roslagstull, den delsträcka av Norra Länken som idag saknar detaljplan.

Ett tidigare förslag till detaljplan för Norra Länken mellan Norrtull och Roslagstull under Bellevueparken antogs av kommunfullmäktige 1993 men upphävdes av regeringen 1998 sedan regeringsrätten konstaterat att planen stred mot dåvarande naturresurslagens, numera miljöbalkens, bestämmelser om nationalstadsparker.

Stadsbyggnadskontoret har efter beslut i stadsbyggnadsnämnden 5 september 2002 tagit fram ett nytt förslag till detaljplan för Norra Länken med en sträckning under Bellevueparken. Syftet med planen har varit att möjliggöra en utbyggnad av Norra Länken som inte strider mot miljöbalkens bestämmelser om nationalstadsparker.

Bl. a så har ett större område inom Bellevueparken skyddats från ingrepp från ytan. Bellevueparken samt vissa träd utanför parken har givits utökade skyddsbestämmelser jämfört med det tidigare upphävda förslaget. En helt ny miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram till detaljplanen.

Plansamrådet visade att samtliga förvaltningar, nämnder och övriga myndigheter tillstyrker förslaget. Flera intresseföreningar och boende är kritiska då man bl a anser att det strider mot lagstiftningen om nationalstadsparker samt att miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar överskrids vilket strider mot miljöbalken och PBL. Man anser också att miljökonsekvensbeskrivningen bör redovisa alternativet med en tunnel under Cedersdalsgatan.

Stadsbyggnadsnämnden fattade den 15 maj 2003 beslut om utställning av planen. Till utställningen gjordes vissa förändringar av förslaget, bl a så förlängdes den del av tunneln som inte får byggas från ytan ytterligare och förbud att fälla vissa träd även utanför Bellevueparken infördes. Under utställningen har länsstyrelsen svarat att enligt deras bedömning kommer ett genomförande av planen, såväl i anläggnings- som driftskede, kunna ske på ett sådant sätt att inget intrång sker i Nationalstadsparkens parklandskap eller naturmiljö och utan att det historiska landskapets natur- och

landskap eller naturmiljö och utan att det historiska landskapets natur- och kulturvärden i övrigt skadas. Vidare gör länsstyrelsen den bedömningen att de åtgärder som nämns i miljökonsekvensbeskrivningen tillsammans med de åtgärder länsstyrelsen föreslagit och kommer att föreslå innebär att miljökvalitetsnormerna iakttas.

Kontoret föreslår att nämnden godkänner förslaget och överlämnar det till kommunfullmäktige för antagande.

UTLÅTANDE

Bakgrund

Kommunfullmäktige godkände den 2 september en överenskommelse mellan staden och Vägverket angående finansiering av Norra Länken enligt den av Vägverket år 2000 fastställda arbetsplanen för projektet. Staden går in och medfinansierar projektet med 25% av kostnaden.

För att projektet skall kunna genomföras enligt arbetsplanen krävs detaljplaner för hela objektet, d.v.s. även för sträckan Norrtull-Roslagstull, den delsträcka av Norra Länken som idag saknar detaljplan. I Vägverkets arbetsplan redovisas Norra Länken med en sträckning under Bellevueparken. Stadsbyggnadsnämnden beslöt den 5 september 2002 att påbörja planarbete för delsträckan.

Ett förslag till detaljplan för Norra Länken mellan Norrtull och Roslagstull under Bellevueparken antogs av kommunfullmäktige 1993 och vann laga kraft efter regeringsbeslut 1996. Emellertid ändrades beslutet och regeringen upphävde 1998 kommunens antagandebeslut sedan regeringsrätten 1997 konstaterat att planen stred mot dåvarande naturresurslagens, numera miljöbalkens, bestämmelser om nationalstadsparker.

Studerade alternativ

Med ledning av regeringsrättens dom har ett nytt modifierat förslag till utförande av Bellevuealternativet tagits fram av Vägverket. Förslaget innebär att tunneln förläggs i ett djupare läge än tidigare och byggs med en annan teknik i syfte att undvika intrång i nationalstadsparkens parklandskap och naturmiljö och därmed inte strida mot Miljöbalkens bestämmelser. Vägverket fastställde i december 2000 vägarbetsplanen för Norra Länken med denna lösning.

Även andra alternativ har bedömts. 1993 gjordes en fördjupning av översiktsplanen avseende norra trafikbandet varvid alternativ under Bellevueparken och Cedersdalsgatan jämfördes. Vägverket har på stadens uppdrag under år 2000 gjort en omfattande och ingående utredning av Norra Länken i tunnel under enligt alternativ Cedersdalsgatan. Utredningen visar att denna sträckning inte är realistisk med hänsyn till de högre kostnaderna och störningarna för trafiken och omgivande miljö under byggtiden. Därutöver beräknas byggnadsstarten från planerings- och projekteringssynpunkt att försenas några år. Bl a så behöver en ny arbetsplan för delsträckan tas fram. Statens företrädare har meddelat att Stockholms stad får stå för

Statens företrädare har meddelat att Stockholms stad får stå för hela merkostnaden - drygt 500 miljoner kronor - om det dyrare alternativet väljs.

Fyra alternativa sträckningar för Norra Länken i ett läge mellan alternativen Cedersdalsgatan och Bellevue har utretts av gatu- och fastighetskontoret. Utredningen, som godkändes i gatu- och fastighetsnämnden i januari 2002, visar att samtliga dessa alternativ i olika avseenden är sämre jämfört med det modifierade Bellevuealternativet och alternativ Cedersdalsgatan, från såväl kostnads- som miljösynpunkt.

Mot bakgrund av detta har staden genom fullmäktigebeslutet den 2 september 2002 tagit ställning för att det inte finns något annat realistiskt alternativ för ett genomförande av projektet än det modifierade Bellevuealternativet.

Det modifierade Bellevuealternativet

Det modifierade Bellevuealternativet innebär att den ursprungliga plan-sträckningen för vägtunneln bibehålls men att tunneln förläggs i ett djupare läge och byggs med annan teknik. Schaktningsarbetena under Bellevueparken kan därmed bedrivas från platser utanför parken och inte som tidigare från markytan inom parken. Därmed skonas parken från ingrepp och intrång sker ej inom nationalstadsparkens parklandskap och naturmiljö.

Tunneln innehåller tre körfält i vardera riktningen och utförs i betong på större delen av sträckan inom planområdet utom för delen under Bellevueberget där tunnarna ligger i berg liksom del av rampen från Uppsalavägen. Ett avluftstorn med en höjd av ca 30 meter föreslås vid tunnelmynningen vid Norrtull. Tornet ges samma utformning som övriga planerade torn, resultat av en tidigare arkitekttävling. Tornets höjd är i ungefärlig jämnhöjd med omgivande bebyggelse inom Karolinska sjukhusområdet. Detta innebär att den nuvarande järnvägsviadukten över Uppsalavägen rivs och ersätts med en ny bro. Ovanpå betongtunneln, väster om Wenner-Gren Center, anläggs park när tunneln är färdigställd..

Planförslaget

Planförslaget möjliggör en utbyggnad av Norra Länken i tunnel mellan Norrtull och Roslagstull. Inom och strax väster om Bellevueparken får tunneln ej byggas från ytan. Skador får inom Bellevueparken ej ske på markyta, vegetation och byggnader.

Ovanpå Norra Länkens tunnlar regleras marken i huvudsak som parkmark. Bellevueparken ges särskilda bestämmelser om skötsel och utveckling och krav på marklov för trädfällning. På Bellevueberget regleras bebyggelsen med omgivande tomter som kulturresevat och ges skyddsbestämmelser.

Väster om kommungränsen regleras området i huvudsak för trafikändamål. Över trafikplatsen ges utrymme för en ny och längre järnvägsbro med ett spår och med gång- och cykelförbindelse på dess norra sida. Byggrätt ges vid tunnelmynningen vid Norrtull för ett avluftstorn till en höjd av ca 30 meter ovanför körbanenivån.

Inkomna synpunkter under samråd och utställning

Under samrådstiden inkom ca 20 skrivelser från remissinstanser, intresseföreningar, sakägare, boende och övriga. Samtliga förvaltningar, nämnder och övriga myndigheter som svarade på remissen tillstyrkte förslaget.

Synpunkter under samrådet från boende och intresseföreningar handlade bl a om att förslaget strider mot bestämmelserna i miljöbalken om nationalstadsparker då det medger att träd och annan vegetation kan fällas i ett område väster om Bellevueparken som man anser vara en del av Nationalstadsparkens parklandskap och naturmiljö. Synpunkter framfördes också om att förslaget strider mot miljöbalken då miljö kvalitetsnormer för kvävedioxid och partiklar överskrids. Man menade vidare att miljö-konsekvensbeskrivningen saknade redovisning av alternativa sträckningar vilket strider mot miljöbalken och EG-direktiv.

Till utställningen bearbetades planförslaget så att bl a ett större område skyddas från schakt ovan mark och ytterligare träd i Bellevueparkens närhet gavs skyddsbestämmelser. MKB:n reviderades med avseende på bl a luftföroreningar.

Under utställningstiden har länsstyrelsen svarat att den fortsatta utbyggnaden av Norra Länken är en av regionens viktigaste vägombyggnader för att uppnå ett långsiktigt hållbart trafiksystem med hänsyn till såväl miljö som tillgänglighet. Detaljplaneförslaget tillgodoser bestämmelserna i miljöbalken om Nationalstadsparken och miljö kvalitetsnormerna enligt 5 kap. miljöbalken har iakttagits. Boende på Bellevuevägen och intresseföreningarna tog återigen upp synpunkter avseende bl a intrång i nationalstadsparken, överskridande av miljö kvalitetsnormer samt avsaknad av alternativredovisning i MKB.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret anser att planen med föreslagen utformning är förenlig med miljö-balkens bestämmelser om nationalstadsparker. Leden får endast byggas i ett öppet schakt i ett område som idag består av i huvudsak hårdgjorda och av exploatering tidigare redan ianspråktaga markområden.

Miljö kvalitetsnormer för kvävedioxid kan klaras genom förändrad ventilation. För partiklar kan normerna överskridas invid tunnelmynningarna om inga åtgärder vidtas. Kontoret bedömer dock att olika åtgärder såsom t ex förändrad ventilation, förbättrad vägrenhållning mm kommer, tillsammans med senare införda generella åtgärder, att medföra lägre föroreningsnivåer så att normerna klaras. På det befintliga gatunätet leder utbyggnaden av Norra Länken till stora förbättringar vad gäller möjligheterna att uppfylla normerna. Exakt vilka åtgärder som skall vidtas är med nuvarande kunskapsläge svårt att förutse. Länsstyrelsens åtgärdsprogram och stadens eget arbete med dessa frågor kommer att ge utökade kunskaper inom detta område.

Den miljökonsekvensbeskrivning som upprättats för detaljplanen uppfyller de krav som ställs i plan- och bygglagen. Plan- och bygglagen innehåller inget formellt krav för redovisning av alternativa utformningar i MKB. Detta krav finns i miljöbalken vid prövning av projekt med betydande miljöpåverkan samt i EG-direktiv

97/11/EG som gäller detaljplanering av vissa särskilda anläggningar med betydande miljöpåverkan (ej vägutbyggnader).

Eftersom bestämmelserna i miljöbalken och EG-direktiven inte reglerar tillvägagångssättet vid upprättandet av nu aktuell detaljplan behövs inte en formell miljökonsekvensbeskrivning för de alternativ till utformning av Norra Länken mellan Norrtull och Roslagstull som har utretts. Enligt kontorets uppfattning ger det nu framtagna utredningsmaterialet möjlighet till tillräckligt ingående jämförelse.

Kontoret anser i likhet med länsstyrelsen att planen är förenlig med bestämmelserna i miljöbalken om nationalstadsparker och att miljökvalitetsnormerna har ~~Kontoret~~ tagits. förslår att nämnden godkänner förslaget och överlämnar det till kommunfullmäktige för antagande.

REMISSAMMANSTÄLLNING

INNEHÅLL

1. BAKGRUND TILL PLANARBETET
2. HUR PROGRAMSAMRÅDET BEDRIVITS
3. HUR PLANSAMRÅDET BEDRIVITS
4. SAMMANFATTNING AV SYNPUNKTER OCH STADSBYGGNADSKONTORETS STÄLLNINGSTAGANDE
5. LÄNSSTYRELSEN
6. LANTMÄTERIMYNDIGHETEN
7. SAKÄGARE OCH BOENDE
8. ÖVRIGA INTRESSEFÖRENINGAR M FL
9. REMISSBEHANDLING
10. LISTA ÖVER REMISSINSTANSER OCH ÖVRIGA

BILAGA

MINNESANTECKNINGAR FRÅN SAMRÅDSMÖTE

1. BAKGRUND TILL PLANARBETET

Kommunfullmäktige godkände den 2 september 2002 en överenskommelse mellan staden och Vägverket angående finansiering av Norra Länken enligt den av Vägverket år 2000 fastställda arbetsplanen för projektet. För att projektet skall kunna genomföras krävs detaljplan för sträckan Norrtull-Roslagstull, den delsträcka av Norra Länken som idag saknar detaljplan.

Ett förslag till detaljplan för Norra Länken mellan Norrtull och Roslagstull under Bellevue antogs av kommunfullmäktige 1993 men upphävdes av Regeringen efter en dom i regeringsrätten 1997 då det stred mot lagstiftningen om nationalstadsparker. Efter regeringsrättens dom har ett nytt förslag till utförande tagits fram av Vägverket.

Förslaget innebär att tunneln förläggs i ett djupare läge än tidigare i syfte att undvika intrång i nationalstadsparkens parklandskap och naturmiljö och skada på det historiska landskapets natur- och kulturvärden i övrigt.

Syftet med nu aktuellt förslag till detaljplan är att möjliggöra en utbyggnad av Norra Länken mellan Norrtull och Roslagstull på ett sätt som är förenligt med miljöbalkens bestämmelser om nationalstadsparker.

2. HUR PROGRAMSAMRÅDET BEDRIVITS

Projektet har tidigare varit föremål för prövning i såväl översiktliga som detaljplanesammanhang varför stadsbyggnadsnämnden funnit att programsamråd ej erfordras.

3. HUR PLANSAMRÅDET BEDRIVITS

Planförslaget har sänts på remiss till ett trettiotal instanser. Under samrådstiden har ett fyrtiotal skrivelser från remissinstanser, intresseföreningar, sakägare, boende och övriga inkommit. En lista över vilka som erhållit remissen och vilka som svarat under samrådstiden återfinns sist i remiss- och samrådsredogörelsen.

Inbjudan till samråd har skickats till sakägare enligt markägarförteckning. Affischer om planförslaget har gjorts i portar i området. Samrådsförslaget har varit utställt under tiden den 11 december 2002 - 7 februari 2003 i Tekniska Nämndhuset samt på Östermalms medborgarkontor och Norrmalms stadsdelsförvaltning. Handlingarna har även funnits tillgängliga på stadsbyggnadskontorets hemsida. Skriftliga synpunkter på planförslaget skulle framföras senast den 7 februari 2003. Samrådsmöte hölls den 15 januari 2003 i Wenner-Gren Center. Cirka 80 åhörare kom till mötet. Minnesanteckningar från mötet bilägges remiss- och samrådsredogörelsen.

4. SAMMANFATTNING AV SYNPUNKTER OCH STADSBYGGNADSKONTORETS STÄLLNINGSTAGANDE

I det följande görs en sammanfattning uppdelad i sakområden av synpunkter inkomna under samrådstiden och kontorets ställningstagande till dessa. Synpunkter och ställningstaganden gäller till del frågor som berör aktuell detaljplan och till del frågor utanför planområdet men som är av allmänt intresse.

Nationalstadsparken

Synpunkter

- ? Länsstyrelsen och vägverket bedömer att planen är förenlig med lagstiftningen om nationalstadsparker. Regionplane- och trafiknämnden delar kontorets bedömning när det gäller avgränsningen inom berörda delar av nationalstadsparken.
- ? Greger Carpelan m fl och flera intresseföreningar anser att planen strider mot miljöbalkens bestämmelser om nationalstadsparken med hänsyn till följande:
 - Det öppna schaktet väster om Wenner-Gren Center innebär intrång i nationalstadsparkens parklandskap och naturmiljö.
 - 230-240 träd berörs av det öppna schaktet. Måste klassas som naturmiljö.
 - Marken väster om gångtunneln utgör naturmiljö eftersom den rödlistade skalbaggen har sin lokal här. Denna skadas av schaktningsarbetena.
 - Träd bakom Stallmästaregården avverkas, vilka är en del av den historiska parken.
 - Trafikökning längs Roslagsvägen norr om Frescati skadar nationalstadsparkens natur- och kulturvärden genom ökat buller.
 - Förorenat trafikvatten leds ut i Husarviken, vilken ingår i nationalstadsparken.
 - Vid större olyckor förutsätts utsläpp till Brunnsviken, vilken ingår i nationalstadsparken.
 - Luftföroreningarna ökar vid Norrtull, Roslagstull, Frescati och Värtaområdet.
 - Överskridanden av gränsvärden för kvävedeposition innebär skada och intrång i natur- och kulturmiljön vid Haga Södra.
 - Borttagande av strandskydd innebär intrång i nationalstadsparkens natur- och kulturmiljö.
- ? Flera intresseföreningar anser att detaljplanering i och invid nationalstadsparken bör föregås av en översiktlig planering.
- ? Carpelan m fl samt Djurgården Lilla Värtans miljöskyddsförening anser att den gräns för nationalstadsparken som redovisas inte är korrekt och får till följd att Cedersdalsalternativet nu ligger inom nationalstadsparken, vilket inte varit lagstiftarens mening.
- ? Svenska turistföreningen anser det uppseendeväckande att Roslagstullsbergets sluttning ner mot Roslagsvägen skulle vara exploaterad mark då detta strider mot nationalstadsparkens bestämmelser.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret bedömer att planen med föreslagen utformning är förenlig med miljöbalkens bestämmelser om nationalstadsparker. Det öppna schakt som möjliggörs genom planen är beläget i ett område som idag består av i huvudsak hårdgjorda och av exploatering tidigare redan ianspråktaga markområden. Kontoret anser att detta område ej kan klassas som en del av nationalstadsparkens parklandskap eller naturmiljö. Ej heller är området av betydelse för det historiska landskapets natur- och

Ej heller är området av betydelse för det historiska landskapets natur- och kulturvärden.

Antalet träd inom nationalstadsparken längs den nu aktuella sträckan som på olika sätt berörs av byggnadsprojektet uppgår till ca 60-70 st. Dessa består i huvudsak av slyvegetation på banvallen och unga träd på intilliggande parkeringsplats. Ett större träd intill Bellevueparkens parklandskap och inom det i huvudsak redan exploaterade området har givits skyddsbestämmelser som innebär att det inte får fällas. MKB:n redovisar en metod att bevara detta träd. Förslaget kommer till utställningsversionen att kompletteras med skyddsbestämmelser för ytterligare några större träd i denna zon.

För den rödlistade skalbaggsarten "mindre sandvitevivel" kommer markägaren, Stockholms stad, att vidta särskilda åtgärder för att säkerställa dess fortlevnad på platsen.

Planen omfattar ej området mellan Stallmästaregården och banvallen. Således regleras ej heller åtgärder inom detta område.

Trafikökningen på Roslagsvägen norr om Frescati innebär en ökning av bullernivåerna i dess omgivning med i storleksordningen 1 dBA, vilket är en knappt märkbar skillnad mot dagsläget och enligt kontorets bedömning utan betydelse för upplevelsen av parklandskap eller naturmiljö eller det historiska landskapets natur- och kulturvärden i övrigt.

Vägverket har efter hörande av miljöförvaltningen beslutat leda allt renat trafikdagvatten från tunnlarna samt dagvatten från ytdelarna vid Värtan till Lilla Värtan. Inget trafikdagvatten från Norra Länken leds således till Husarviken. Utsläpp till Brunnsviken förekommer idag från del av ytgatunätet invid Roslagstull. Väghållaren kommer oberoende av om Norra Länken byggs eller ej successivt att bygga bort detta. Utsläpp från Norra Länkens tunnlar går ej till Brunnsviken.

En något högre kvävedeposition vid utbyggnad av Norra Länken än i nollalternativet uppstår lokalt i delar av nationalstadsparken närmast tunnelmynningar. Detta bedöms dock bara obetydligt påverka dessa områden och inte på ett sådant sätt som medför skada på det historiska landskapets natur- eller kulturvärden.

Utbyggnaden av Norra Länken medför totalt sett minskad belastning i Nationalstadsparken. Kring tunnelmynningen vid Norrtull kommer visserligen kvävedepositionen att vara något högre än i nollalternativet men den kommer samtidigt att vara betydligt lägre än idag. Den långvarigt höga kväve- och svavelbelastningen har medfört att det inte längre finns någon känslig lavflora i området kring Brunnsviken. Detta kring Brunnsviken beräknats uppstå vid området kring Norrtull innebär ingen ytterligare försämring av luftkvaliteten, snarare en långsammare återhämtning. De delar av Nationalstadsparken som i första hand får högre kvävedeposition än nollalternativet är de öppna gräsytorerna vid Tingshuset samt parkmiljön vid Bellevueudden. Dessa parkmiljöer är inte särskilt känsliga för kvävedeposition därför att känsliga lavar och kärlväxter saknas.

Trädindivider och gräsmattor bedöms inte få skador på grund av, den jämfört med nollalternativet, ökade kvävedeposition i utbyggnadsalternativet. Vid Roslagstull

kommer den ökade kvävedepositionen att ske inom redan exploaterat område inom nationalstadsparken och till relativt stor del utanför denna.

Att strandskyddet för Brunnsviken hävs inom planområdet är endast en administrativ åtgärd utan betydelse för nationalstadsparken. Strandskyddets intentioner säkerställs genom att området läggs ut som parkmark.

Arbetet med att ta fram en översiktsplan för nationalstadsparken är en process som för närvarande pågår inom Solna och Stockholm. Något formellt beslut om översiktsplanen har ännu ej fattats. Det pågående arbetet är dock ett stöd vid hanteringen av plan- och byggärenden inom och invid nationalstadsparken, bl a genom att underlagsmaterial inom olika ämnesområden tas fram.

De gränser för nationalstadsparken och delområden inom denna som redovisas i planhandlingarna grundar sig på redovisningen i Stockholms översiktsplan och antaganden från det pågående arbetet med översiktsplanen för nationalstadsparken. Gränserna kommer att prövas och fastställas i samband med översiktsplanen.

Luftföroreningar

Synpunkter

- ? Länsstyrelsen förutsätter att det genom detaljplanen och andra åtgärder blir möjligt att genomföra Norra Länken utan att miljökvalitetsnormerna överskrids. Staden bör försöka nedbringa partikelhalterna så långt det är möjligt genom lokala åtgärder. Det är viktigt att detta redovisas i den fortsatta detaljplaneringen.
- ? Miljö- och hälsoskyddsnämnden har inget att erinra mot principen för tunnelventilationen. Avluftstornets höjd och dess inverkan på kommande bebyggelse inom Norra station bör nog övervägas.
- ? Vägverket påpekar att tunnlar ger större möjligheter att omhänderta och åtgärda eventuella förhöjda luftföroreningar så att normerna inte överskrids, än om vägen gått i öppen dager. Ventilationslösningen för Norra Länken kommer att ses över i samband med planeringen av Norra Stationsområdet.
- ? Flera intresseföreningar påpekar att miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar överskrids, vilket strider mot PBL och Miljöbalken.
- ? Förbundet för Ekoparken anser att det saknas en seriös diskussion i MKB om koldioxidutsläpp och avgasrelaterade döds- och sjukdomsfall till följd av höga kväveoxidhalter och kolväten i tunnel och omgivning.
- ? Djurgården-Lilla Värtans miljöskyddsförening anser att tunnelluftkvalitén måste bli betydligt bättre. Påverkan på omgivningen från avgastornens utsläpp måste utredas.
- ? Arbetsgruppen Rädda Djurgården-Stoppa Österleden undrar vilka gränsvärden för luftkvalitet som skall gälla i tunnelarna och om det är meningsfullt med rening i tunnelarna?

? Hyresgästföreningen Norrmalm undrar om man kan använda tornen till att rena luften? Filter mot partiklar?

Kontorets ställningstagande:

En utbyggnad av Norra Länken innebär att luftföroreningssituationen förbättras på de platser människor normalt vistas så att det totalt sett blir minskad hälsopåverkan av trafiken i området. Detta beror på att en stor del av trafiken förläggs i tunnel och därmed erhålls minskade trafikmängder längs flera innerstadsgator.

T ex så bedöms vid utbyggnad halterna av kvävedioxid och partiklar längs Valhallavägen vara av storleksordningen 20-30 % lägre jämfört med ett nollalternativ. Detta är positivt avseende hälsoeffekter för boende och verksamma längs dessa gator. Samtidigt innebär Norra Länken att halterna invid dess tunnelmynningar ökar och risk för överskridande av miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid kan finnas. Detta kan dock undvikas om tunnelnarnas ventilationssystem optimeras med avseende på mynningshalter. Vad gäller halter av partiklar, PM 10, visar preliminära beräkningar - baserade på dagens kunskap - avseende år 2015 både vid utbyggnad och nollalternativ att överskridande kommer att ske om åtgärder ej vidtas.

Detta är dock inte bara ett problem invid Norra Länkens tunnelmynningar. Längs ett flertal gator inom Stockholm överskrider idag miljökvalitetsnormerna vilket resulterat i att länsstyrelsen på uppdrag av regeringen för närvarande arbetar med att ta fram ett åtgärdsprogram i syfte att komma tillrätta med de höga föroreningshalterna. Även Stockholms stad har bildat en särskild arbetsgrupp i syfte att finna lämpliga åtgärder för att komma tillrätta med problemet.

Kontoret bedömer att olika typer av åtgärder såsom t ex förändrad ventilation, förbättrad vägrenhållning, åtgärder för minskning av uppkommande partiklar från saltning, sandning och dubbdäck bör kunna medföra väsentligt lägre partikelhalter i tunnlar, vid mynningar liksom i ytvägnätet så att normerna kan klaras. Exakt vilka åtgärder som skall vidtas är med nuvarande kunskapsläge svårt att förutse. Länsstyrelsens och stadens arbete med dessa frågor kommer att bidra till ökade kunskaper inom detta område. Kontoret bedömer att detta ej föranleder någon förändring av planens utformning.

Påverkan på omgivningen av utsläpp från ventilationen har utretts. Dessa utsläpp bidrar inte mer än ytterst marginellt till föroreningshalterna eftersom utsläppet sker mycket högt över marken och därmed sprids över stora områden.

Miljöförvaltningens riktvärde avseende kvävedioxid i tunnelluften ($400 \text{ } \mu\text{g}/\text{m}^3$) kommer inte att överskridas. Några normer eller riktvärden avseende partiklar i tunnelluft finns ej idag.

Angående ev filtrering av partiklar i tunnelluft hänvisas till MKB:n där bl a erfarenheter kort redovisas av försök med partikelfiltrering i tunnel utanför Oslo.

Beträffande koldioxidutsläpp är detta en global fråga där det inte ansetts meningsfullt att söka relatera påverkan av en detaljplans utformning på långsiktigt klimat.

I MKB:n redovisas kortfattat påverkan på människans hälsa av höga halter av luftföroreningar i och kring tunnelmiljöer. Vidare finns där hänvisningar till utförligare studier.

Vid en eventuell exploatering inom Norra stationsområdet kommer avluftstornets placering och utformning prövas på nytt. Utsläppen från tornet sker på en sådan höjd att det vare sig påverkar angränsande bebyggelse eller planeringen av Norra stationsområdet.

Redovisning av alternativ

Synpunkter

- ? Flera intresseföreningar påpekar att i detaljplanens MKB saknas alternativredovisning vilket strider mot miljöbalken och EU-direktiv. Cedersdalsgatealternativet bör redovisas.
- ? Flera intresseföreningar anser att nollalternativet är orealistiskt. Bl a är inte trängselavgifter eller förändringar av oljehantering och färjetrafik vid Värtan-Frihamnen-Loudden med.
- ? Greger Carpelan m fl anser att samrådet som endast behandlar en sträckning och ett nollalternativ inte är tillfyllest.

Kontorets ställningstagande

Planeringen för Norra Länken har pågått under lång tid och alternativa sträckningar mellan Norrtull och Roslagstull har prövats i olika sammanhang, bl a i fördjupad översiktsplan för Norra Trafikbandet 1993 och utökad miljöprövning 1995. Sedan den förra detaljplanen för Norra Länken mellan Norrtull och Roslagstull underkändes 1997 har vägverket gjort en utförlig utredning av Cedersdalsgatealternativet och staden har utrett ytterligare alternativ. I samband med att finansieringsöverenskommelsen mellan staden och vägverket i september 2002 godkändes av kommunfullmäktige tog staden ställning för att det inte finns några realistiska alternativ till det nu föreslagna Bellevuealternativet.

Den miljökonsekvensbeskrivning som upprättats för detaljplanen faller inom plan- och bygglagen. Plan- och bygglagen innehåller inget formellt krav om alternativredovisning i MKB. Detta krav finns däremot i miljöbalken vid prövning av projekt med betydande miljöpåverkan samt i EG-direktiv 97/11/EG som gäller detaljplanering av vissa särskilda anläggningar med betydande miljöpåverkan, dock ej vägutbyggnader. Vare sig miljöbalken eller EG-direktiv reglerar krav på alternativredovisning i MKB för detaljplan i här aktuellt fall.

Mot denna bakgrund finner kontoret att det varken finns motiv till eller krav på alternativredovisning i MKB eller övriga planhandlingar. De alternativ som studerats tidigare och avfärdats redovisas översiktligt i MKB och planbeskrivning.

Till grund för bedömning av Nollalternativets scenario ligger trafikberäkningar som bl.a utgår från antaganden om ekonomisk utveckling, bebyggelse, vägnät och kollektivtrafiknät. Ett av underlagen är den allmänna utveckling som redovisas i regionplanen som antagits under hösten 2002. Denna och Stockholms översiktsplan är det främsta underlaget vad gäller t.ex färjetrafik och oljehantering.

Vad gäller trängselavgifternas betydelse föreslås MKB kompletteras med ett kortare kommenterande avsnitt om detta i både nollalternativ och vid utbyggnad. Slutsatserna påverkar inte behovet av detaljplanen eller dess utformning.

Risk och säkerhet

Synpunkter

- ? Länsstyrelsen anser att slutsatserna avseende farligt gods för Södra Länken torde vara tillämpliga även för Norra Länken. Vid framtida exploatering längs omledningsvägnätet för Norra länken kommer detta att bedömas på samma sätt som för Södra Länken.
- ? Brandförsvaret anser att sprinkler ej får avfärdas utan hållbara argument eller alternativa åtgärder samt att behovet av separata tillfartsvägar till tunnelmynningarna är stort. Det är inte säkert att samma slutsatser kan dras kring Norra Länken som för Södra Länken avseende relativ riskbedömning mellan yt- och tunnelalternativ. Det är viktigt att säkerhetsfrågorna kring Södra och Norra Länken sammankopplas och diskuteras i de arbetsgrupper som etablerats.
- ? Solna Stad anser att förändringar i nuvarande primära transportleder för farligt gods bör redovisas.
- ? Handikapprådet anser att nödutgångar mellan tunnelrören måste handikappanpassas. 75 meter till närmaste utrymningsväg är för långt.
- ? Förbundet för ekoparken anser att det saknas en seriös diskussion om uppfyllelse av nollvisionens mål.
- ? Arbetsgruppen Rädda Djurgården – Stoppa Österleden undrar vilka villkor som skall gälla för transporter av farligt gods i tunnarna?
- ? Djurgården-Lilla Värtans miljöskyddsförening gör gällande att brandkåren får fem minuters kortare körtid om tunnelmynning vid Valhallavägen byggs.

Kontorets ställningstagande

Vägverket arbetar fortlöpande med tunnelsäkerhetsfrågor, såväl regionalt i anslutning till planering och genomförande av enskilda projekt som centralt i långsiktiga forsknings- och utvecklingsprojekt. Vägverket har också ett ansvar att givna resurser disponeras på bästa sätt så att den totala säkerheten blir möjligast optimal. Beträffande sprinkler föreligger för närvarande inga säkerhetsrelaterade skäl att installera detta i tunnarnas trafikutrymmen.

Vägverket och övriga berörda myndigheter kommer fortlöpande att ha frågan om transport av farligt gods under bevakning och vara beredda att vidta nödvändiga åtgärder för att upprätthålla eftersträvd säkerhetsnivå.

Efter år av utredande och planering av Södra Länken och Norra Länken har brandförsvaret tillsammans med gatu- och fastighetskontoret, länsstyrelsen, polismyndigheten och vägverket kommit fram till slutsatsen att inom tätbebyggda områden bör transporter av farligt gods äga rum i tunnlar samt att detta resulterar i bästa skydd för tredje man. För närvarande föreligger inget nytt som föranleder en revision av denna slutsats, varför Norra Länken av säkerhetsskäl förordas bli rekommenderad färdväg för farligt gods.

Beträffande tillfartsvägar till tunnlar ser vägverket för närvarande över behovet av eventuella kompletteringar. Kontoret bedömer att säkerhetsfrågorna ej föranleder några särskilda åtgärder i föreliggande planförslag.

Övergripande trafikfrågor

Synpunkter

- ? Hyresgästföreningen Norrmalm önskar en mer övergripande analys där alla trafiklösningar för hela staden redovisas. Text förändrad oljehantering i Värtan, bilfri stadsdel i Värtaområdet, utbyggd kollektivtrafik, infartsparkeringar, biltullar, utbyggnad av regionala stads kärnor.
- ? Haga Brunnsvikens vänner påpekar att de långsiktiga effekterna av utbyggnaden av de tre stadsutvecklingsområdena inte redovisas. Ej heller hur kollektivtrafiken skall lösas. Rimligt antagande att trafiken i norra innerstaden och genom Brunnsvikens och Norra Djurgårdens natur- och kulturlandskap ökar istället för att minska. Utbyggnaden av de tre stadsutvecklingsområdena måste samordnas med trafikbegränsande åtgärder och väl fungerande kollektivtrafik.
- ? Arbetsgruppen Rädde Djurgården – Stoppa Österleden anser att ett alternativ till Norra Länken skulle kunna vara kollektivtrafikförbindelse, antingen över eller under mark.

Kontorets ställningstagande

Dessa övergripande trafikfrågor rör Stockholms översiktsplanering och påverkar ej aktuellt förslag till detaljplan. Reservat för Norra Länken finns med i översiktsplanen för Stockholm.

Biltrafik

Synpunkter

- ? Flera intresseföreningar anser att förlängning till Ålkistan bör utredas innan fortsatta beslut om Norra Länken.
- ? Flera remissinstanser och intresseföreningar anser att Björnnäsvägen bör stängas för trafik när Norra Länken tas i drift.
- ? Regionplane- och trafikkontoret påpekar att i den regionala utvecklingsplanen ingår en förlängning av Norra Länken till Frihamnen.
- ? Vägverket påpekar att det i prognoserna ej tagits hänsyn till trängselavgifter. Enligt prognoser i samband med Dennispaketet minskade trafiken med 10-15%, vilket inte innebär att vägutformningen påverkas. Vägverket och staden planerar utförligare trafikprognoser. Trafiken på omgivande gator drabbas temporärt av försämrad framkomlighet vid byggandet av Norra Länken.
- ? Miljö- och hälsoskyddsnämnden och skönhetsrådet påpekar att för att hålla nere trafiken på ytvägnätet krävs kapacitetsbegränsande åtgärder.
- ? Solna Stad anser att detaljplan för flyttning av Uppsalavägen snarast bör komma till utförande. Kapacitetsberäkningar och kölängder vid Norrtull bör redovisas tydligare.
- ? Skönhetsrådet anser att E4:an och Roslagsvägen bör grävas ned i tunnlar i enlighet med tidigare presenterade programförslag.
- ? Företagarnas riksorganisation anser att handlingarna bör kompletteras med hur man tänker sig fortsättningen över Norra Djurgården och Gärdet.
- ? Djurgården-Lilla Värtans miljöskyddsförening avstyrker Bellevuealternativet och önskar att ett djupare läge under Cedersdalsgatan samt tunnelmynning i Valhallavägen utreds. Roslagstullspåslaget bör flyttas närmare Norrtull. Man motsätter sig dragningen av Norra Länken i ytläge söder om Hjorthagen och utformningen av anslutningen vid Värtahamnen.
- ? Svenska turistföreningen anser att Norra Länkens tunnlar endast behöver dimensioneras för trafiken till och från Värtan och till Lidingö eftersom Österleden inte kommer att bli av.
- ? HSB Distrikt Östermalm – Lidingö anser att trafikplatsen vid Lidingö bör vara så låg som möjligt.

Kontorets ställningstagande

I samband med finansieringsöverenskommelsen tecknades en avsiktsförklaring mellan staden och vägverket. Enligt denna ska planeringsarbetet påbörjas för en förlängning av Norra Länkens tunnel till norr om Frescati. Genomförandet är beroende av framtida planer och finansieringsbeslut.

Kontoret bedömer att det finns möjligheter att stänga Björnnäsvägen för trafik när Norra Länken tas i drift. Detta är dock en fråga som får behandlas i ett senare skede av gatu- och fastighetsnämnden.

Kapacitetsbegränsande åtgärder för ytgatunätet får studeras bl a i samband med planeringen av Norrtullsområdet, vilket ingår som en del i planeringen av Norra stationsområdet. Åtgärderna blir inte aktuella förrän Norra Länken står klar, vilket kan ske tidigast år 2012.

Detaljplan för flyttning av Uppsalavägen inom Solna är en fråga som rör vägverket och Solna.

Det finns i dagsläget inga konkreta tidsplaner på en fortsättning av Norra Länken under Norra Djurgården och Gärdet. Reservat för Österleden finns med i Stockholms översiktsplan.

Ett djupare läge under Cedersdalsgatan har utretts översiktligt och avförts i stadens alternativstudier, som behandlats i gatu- och fastighetsnämnden januari 2001.

En tunnelmynning i Valhallavägen liknande den som föreslås studerades och avvisades av staden i samband med den utökade miljöprovningen av Norra Länken 1995. Att gräva ned Roslagsvägen och E4:an i tunnlar ingår inte i nu aktuellt förslag till Norra Länken men omöjliggörs ej genom föreslagen utformning.

Dragningen av Norra Länken i ytläge söder om Hjorthagen samt utformningen av trafikplatsen vid Värtahamnen regleras i laga kraft vunnen detaljplan för Norra Länken, delen Värtan Dp 93002 A.

Österleden är numera med i översiktsplanen i såväl Stockholm som Nacka. Norra Länken anpassas till en senare utbyggnad av Österleden.

Kontoret anser inte att synpunkterna föranleder ändring av aktuellt planförslag.

Gång- och cykeltrafik

Synpunkter

- ? Gatu- och fastighetsnämnden anser att förbättrade gc-förbindelser mellan Norrmalm och Haga får studeras i samband med planeringen av Norra station. Frågan måste dock beaktas även när Norra Länken byggs.
- ? Bellevueförbundet saknar tillgänglighetsaspekten, t ex hur man tar sig ner till Brunnsviken från angränsande stadsdelar.
- ? HSB distrikt Östermalm-Lidingö anser att befintliga gångvägar i området måste kompletteras så att det blir ännu mer attraktivt som rekreatiomsområde.
- ? Skönhetsrådet vill gärna se ytterligare en gångtunnel genom banvallen i västligare läge än befintlig.

Kontorets ställningstagande

Planen möjliggör förbättrade gång- och cykelförbindelser mellan norra innerstaden och Haga genom att ny parkmark med tillhörande gc-förbindelser planeras på f d bensinstationstomten. Planen reglerar dock inte gc-förbindelsernas sträckning i detalj. I planen regleras marköverytans läge så att det inte omöjliggör en passage under banvallen i ett västligare läge än befintlig passage. Frågan om gång- och cykelförbindelser genom området avses behandlas i samband med planeringen av Norra stationsområdet och Norrtull. Synpunkterna föranleder ingen ändring av planförslaget.

Värtabanan

Synpunkter

- ? Länsstyrelsen förutsätter att banverkets påtalade frågor utklaras i den fortsatta planhanteringen.
- ? Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att det bör övervägas om det är tillräckligt med ett spår över bron vid Norrtull.
- ? Banverket anser att järnvägsområdet öster om Uppsalavägen måste breddas så att gällande elsäkerhetsavstånd klaras och att anläggningar för järnvägens stabilitet och avgränsning inryms. Man ser stora svårigheter att inrymma järnvägsbron inom redovisat område. Ett bredare område för bron över Uppsalavägen, ca 15 meter, ger mer flexibilitet vid utformningen. Godstrafiken måste kunna fortgå utan störningar under genomförandetiden. Tung godstrafik måste även i framtiden kunna trafikera banan.
- ? Skönhetsrådet anser att den snabbspårväg som presenterats i samband med planprocess ang Hjorthagen och Värtan förbi Belleveu bör studeras vidare.
- ? Djurgården-Lilla Värtans miljöskyddsförening och HSB distrikt Östermalm-Lidingö anser att en dubbelspårsförbindelse inte bör förhindras.

Kontorets ställningstagande

Kontoret bedömer att godstrafiken på Värtabanan kommer att finnas kvar under en lång tid framöver. Så länge detta sker är spårvägstrafik uteslutet av bl a säkerhetsskäl.

Kontoret bedömer dessutom att det med nuvarande lagstiftning om nationalstadsparken inte finns några möjligheter att genomföra en dubbelspårsförbindelse på Värtabanan. En sådan lösning skulle sannolikt innebära intrång i parklandskap och naturmiljö samt skada på det historiska landskapets natur- och kulturvärden. Kontoret avser därför inte att i detaljplanen möjliggöra två spår på brogränserna mellan järnvägsområdet och parken med underliggande vägtunnlar öster om Uppsalavägen har setts över i samråd med banverket. Även bredden för järnvägsbron har setts över i samråd med banverket. Till utställningsversionen av

bron har setts över i samråd med banverket. Till utställningsversionen av planen kommer gränserna att justeras med beaktande av banverkets synpunkter.

Under byggtiden kommer en tillfällig bro att byggas för godstrafiken vilket säkerställer dess framkomlighet. Avsikten är att upprätthålla trafikeringen under hela byggskedet.

Byggskedet

Synpunkter

- ? Länsstyrelsen anser att masshantering bör klargöras i god tid innan byggstart.
- ? Miljö- och hälsoskyddsnämnden framför att beredskap skall finnas att ta omhand lokala markföroreningar inom området måste finnas i samband med byggskedet. Det är av stor vikt att närboende och andra som arbetar i området informeras om den störande byggtiden och vilka tider bygget kommer att ske. Kontrollprogram som skall upprättas av Vägverket för byggskedet och som skall fastställas av mhn bör upprättas i samråd med miljöförvaltningen.
- ? Solna stad anser att etableringsområde vid Norrtull bör redovisas tydligare.
- ? Greger Carpelan m fl samt flera intresseföreningar anser att det är anmärkningsvärt att vägverket skall använda sig av ny teknik (jordtunnel) inom nationalstadsparken som inte tidigare prövats någon annan stans.
- ? Greger Carpelan m fl anför vidare att det prov som planeras på bensinstationstomten riskerar att den rödlistade skalbaggsarten förintas redan på byggtiden.
- ? ~~Djurgården~~ – Lilla Värtans miljöskyddsförening motsätter sig att Husarvikens strand används för uppställning av stenkrossar samt upplag och krossning av bergmassor från länken.
- ? Wenner Gren Stiftelserna anser att störningarna under byggtiden måste minimeras och tillgängligheten för bl a utryckningsfordon till intilliggande fastighet måste säkerställas.
- ? Eldhs ateljé innehåller hundratals gipsoriginal som måste skyddas och bevaras. Husets svagare delar bör förstärkas och ytterligare skyddsåtgärder, för t ex trädgården, kan erfordras.
- ? Åke Lindblad föreslår att länken i Bellevueparken kan byggas i produktionshall som genom varsamt utförande inte innebär intrång eller skada.
- ? Bengt von Matern anser att byggandet av Norra Länken bör delas upp i etapper där Lill-Janstunneln mellan Roslagstull-Värtan byggs först.

Kontorets ställningstagande

Masshantering och etableringsområden belyses översiktligt i MKB:n och kommer att behandlas i ett senare skede av stadens förvaltningar och vägverket.

Kontroll av föroreningshalter i schaktmassor kommer att utföras under byggskedet. Hantering av massor kommer att anpassas beroende av föroreningsinnehåll. Inga massor som innehåller föroreningar kommer att mellanlagras i anslutning till schaktgrop. Om föroreningshalten är så låg att nivån är acceptabel kommer massor att återanvändas inom andra entreprenader. Om föroreningshalterna är höga så omhändertas dessa massor på sådana platser där tillstånd för denna typ av hantering finns. Det slutliga val av jordtunnelt teknik görs skall tekniken prövas under likartade förhållanden. Om proven görs på f d bensinstationstomten skall hänsyn tas till den rödlistade skalbaggsarten. Entreprenadhandlingar skall utformas så att allt intrång i parklandskap och naturmiljö undviks.

Störningarna under byggtiden leder sannolikt till behov av evakueringar av hyresgäster i Wenner-Gren Center. Tillgängligheten för utryckningsfordon måste garanteras.

Beträffande Eldhs ateljé avser staden träffa en överenskommelse med stiftelsen för att reglera förhållandena under den del av byggtiden när ateljén inte kan hållas öppen.

Att som förslagsställaren föreslår bygga en produktionshall för att dölja schakt i Bellevueparken bedömer kontoret inte vara förenligt med lagbestämmelserna om nationalstadsparken.

Att bygga ut Norra Länken i etapper har tidigare studerats. För att inte riskera förvärrad trafiksituation bl a mellan Norrtull och Roslagstull fanns det endast en möjlig tidig etapp, nämligen Norrtull-Frescati.

Synpunkterna föranleder inga ändringar i planförslaget.

Buller

Synpunkter

- ? Miljö- och hälsoskyddsnämnden påpekar att en järnvägsbro i stål ger upphov till mer buller än en bro i betong och ställer således högre krav på bulleråtgärder. Planerad parkmark på f d bensinstationstomten får bullernivåer som överskrider stadens riktlinjer. Bulleråtgärder bör avvakta planeringen av hela Norrtullsområdet.
- ? Förbundet för Ekoparken anser att trafikökningen längs Roslagsvägen norr om Frescati skadar natur- och kulturvärden genom ökat buller.
- ? Solna stad anser att bullerdämpande åtgärder längs Uppsalavägen får avgöras vid detaljplanearbetet för Uppsalavägens flyttning.

Kontorets ställningstagande

Utformningen av bron är ännu ej slutligen fastställd. Gestaltning och användning av parkmarken på f d bensinstationstomten avgörs av gatu- och fastighetsnämnden. Kontoret avser ej reglera detta i detaljplanen.

Trafikökningen på Roslagsvägen norr om Frescati innebär en ökning av bullernivåerna i dess omgivning med i storleksordningen 1 dBA, vilket är en knappt märkbar skillnad mot dagsläget och enligt kontorets bedömning utan betydelse för upplevelsen av parklandskap eller naturmiljö eller det historiska landskapets natur- och kulturvärden i övrigt.

Bullerdämpande åtgärder längs Uppsalavägen får avgöras vid detaljplanearbetet för Uppsalavägens flyttning.

Synpunkterna föranleder ingen ändring av planförslaget.

Vatten

Synpunkter

- ? Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att dagvatten från ytvägnätet också bör tas omhand och renas, vilket lämpligen bör ingå i planeringen av Norrtulls- och Norra Stationsområdena. Grundvattenfrågorna måste behandlas med stor omsorg. Vattendom och planbestämmelser torde säkra grundvattenbalansen.
- ? Skönhetsrådet anser att tydligare undersökning krävs avseende grundvattnet.
- ? Flera intresseföreningar har synpunkter om att det innebär intrång i nationalstadsparken att förorenat vatten från tunnlarna leds ut i Husarviken.
- ? Flera intresseföreningar anser att det innebär intrång i nationalstadsparken att det vid större olyckor förutses utsläpp till Brunnsviken.

Kontorets ställningstagande

Grundvattenfrågor regleras dels i vattendom, dels genom planbestämmelser. Vattendomen reglerar tätning av bergtunnlar, dämning och avledning av grundvatten mm. Planbestämmelserna reglerar lägsta nivå för dränerande ingrepp för betongtunnlar och grundar sig på mångåriga grundvattenobservationer på ett flertal punkter längs Norra Länkens sträckning.

Vägverket har efter hörande av miljöförvaltningen beslutat leda allt renat trafikdagvatten från tunnlarna samt dagvatten från ytdelarna vid Värtan till Lilla Värtan. Inget trafikdagvatten från Norra Länken leds således till Husarviken.

Utsläpp till Brunnsviken förekommer idag från del av ytgatunätet invid Roslagstull. Vaghållaren kommer oberoende av om Norra Länken byggs eller ej successivt att bygga bort detta. Utsläpp från Norra Länkens tunnlar går ej till Brunnsviken.

Synpunkterna föranleder ingen ändring i föreliggande förslag till detaljplan.

Kulturmiljö

Synpunkter

- ? Skönhetsrådet anser att Paschens malmgård bör byggnadsminnesförklaras och att hela Bellevueparken bör ges samma skyddsbestämmelser.
- ? Stadsmuseinämnden anser att skyddsbestämmelserna för Bellevueparken bör ändras från PARK till Q – ”reservat för kulturhistoriskt värdefull park”. I framtida planarbete bör även övriga delar av Bellevueparken ges beteckningen Q. Bestämmelse q5 bör få ett tillägg ”Trädgårdens karaktär och äldre struktur skall bevaras och...”.

Kontorets ställningstagande

Paschens malmgård upptogs 1935 på listan över byggnadsminnesmärken. När byggnaderna övergick i stadens ägo år 1991 kunde de inte längre vara statliga byggnadsminnesmärken. Byggnadsminnesförklaring är väckt.

Kontoret anser att planens bestämmelser ger fullgott skydd för Bellevueparken och avser ej ändra beteckning för parken. Bestämmelse q5 justeras enligt stadsmuseinämndens önskemål.

Stadsbild

Synpunkter

- ? Svenska turistföreningen anser att detaljplanen bör möjliggöra att de fula bergskärningarna vid Eugeniakopplet kan döljas eller tas bort.
- ? Solna Stad anser att utformning av tunnelmynning vid Norrtull måste prövas i genomförandeskedet. Föreligger inte beslut och rimlig tidplan för Norra stationsbebyggelsen vid detta tillfälle bör tunnelmynningen utföras med permanent standard.

Kontorets ställningstagande

I ett tilläggsavtal till tidigare träffat genomförandeavtal mellan staden och vägverket kommer det som skall projekteras och byggas regleras. Påbörjad planläggning av Norra Stationsområdet innebär att Norra Länken inom denna del kan komma att läggas i tunnel varvid bergskärningarna döljs. Synpunkterna föranleder ingen ändring av detaljplaneförslaget.

Träd, vegetation

Synpunkter

- ? Solna stad anser att MKB:n bör innehålla en mer detaljerad redovisning av trädavverkning vid tullhusen, Karolinska parkområdet samt området mellan Stallmästaregården och banvallen.
- ? Skönhetsrådet anser att experter bör höras angående möjligheterna till omväxlande vegetation där tunneltaket bitvis ligger så ytligt som 1 meter under markytan.
- ? Haga Brunnsvikens vänner påpekar att gamla träd är ytterst känsliga för grundvattenpåverkan. Det bör inte bara nämnas att träd avverkas vid tullhusen utan även storlek och ålder. Rotsystem för träd sträcker sig utanför kronan. Lådor skall byggas 1 meter utanför droplinjen.

Kontorets ställningstagande

Gatu- och fastighetskontoret kommer med intern och extern experthjälp projektera parkanläggningen över och intill Norra Länkens tunnlar i Stockholm. Hänsyn måste härvid tas till det underliggande tunneltakets nivå och tillgängligt utrymme för jordtäckte. Gatu- och fastighetskontoret kommer dessutom att övervaka de åtgärder som görs för att garantera att utpekade träd överlever byggfasen.

I underlagsmaterial till MKB:n finns uppgifter om trädstorlek och trädtyper. I detaljplanen finns skyddsbestämmelser för vegetation och enskilda träd. Utanför detaljplanen kommer överenskommelser att göras med (kommuner och enskilda) som redovisar motsvarande åtgärder för vegetation och enskilda träd.

Ekonomi

Synpunkter

- ? Flera intresseföreningar påpekar att sedan 1991 har kostnaden för Norra Länken ökat med 4 miljarder, ca 175%, och man kräver en redovisning av kostnadsökningen samt ställningstagande från staden och vägverket hur dålig den samhällsekonomiska lönsamheten kan bli innan man tänker om.
- ? Stiftelsen Carl och Elise Eldhs ateljé förutsätter att de extra kostnader som drabbar Eldhs ateljé är medtagna i kostnadsberäkningen.
- ? Arbetsgruppen Rädda Djurgården – Stoppa Österleden undrar hur mycket det skulle kosta att ersätta Norra Länken med antingen tunnelbana eller spårväg.

Kontorets ställningstagande

Kostnaderna i finansieringsöverenskommelsen grundas på tidigare projektering och kalkylering, erfarenheter av Södra Länken mm. En samhällsekonomisk utvärdering avses göras av vägverket innan beslut om detaljplanen tas i kommunfullmäktige. Beträffande Eldhs ateljé avser staden träffa en överenskommelse med stiftelsen för att reglera förhållandena under den del av byggtiden när ateljén inte kan hållas öppen.

Befintlig och utökad kollektivtrafik kommer att utgöra ett komplement till Norra Länken. Den kan dock inte ersätta trafikleden.

Genomförandefrågor

Synpunkter

- ? Lantmäterimyndigheten påpekar att under rubriken servitut i genomförandebeskrivningen bör tilläggas "Rätten att anlägga, bibehålla och underhålla järnvägsbro tryggas genom fastighetsbildningsservitut eller på annat sätt".
- ? Stadsdelsförvaltningen Norrmalm påpekar att härbärge för hemlösa behöver flyttas. Ersättningslokaler bör tas fram.
- ? Gatu- och fastighetsnämnden påpekar att man har kontakt med socialtjänstförvaltningen angående härbärgat.
- ? Banverket påpekar att mark- och fastighetsfrågorna bör ses över.
- ? Fortum påpekar att åtgärder som berör deras ledningar/anläggningar bekostas av byggherren och utförs av Fortum.
- ? Stockholm Vatten AB anser att genomförandebeskrivningen skall kompletteras så att klart framgår att Stockholm Vatten AB skall bevaka, granska, kontrollera och godkänna all projektering och anläggande av allmänna va-ledningar och tunnlar och att samtliga dessa kostnader regleras av vägverket. Vattenleverans till Karolinska via Solnabron får ej brytas. Omläggning av befintliga va-ledningar och befintlig transporttunnel till Ormen krävs.
- ? Wenner Gren Stiftelserna anser att alternativ till evakuering av hyresgäster bör övervägas.

Kontorets ställningstagande

Lantmäterimyndighetens synpunkter kommer att beaktas i utställningsförslaget.

Diskussioner kring flyttning av härbärgat pågår mellan gatu- och fastighetskontoret och socialtjänstförvaltningen.

Mark- och fastighetsfrågorna har setts över i samråd med banverket och gränserna kommer att justeras.

Evakuering av hyresgäster i Wenner-Gren Center torde bli aktuellt. Omfattningen avgörs innan byggstart i samråd med fastighetsägaren.

Synpunkter från Stockholm Vatten och Fortum beaktas i det fortsatta planeringsarbetet. Planens genomförandebeskrivning kompletteras till utställningsversionen.

Planformalia

Synpunkter

- ? Greger Carpelan m fl samt flera intresseföreningar anser att det är otillfredsställande att detaljplanen inte redovisar tydliga höjdlägen på tunneln.
- ? Jernhusen AB anser att delen väster om Norrtull som omfattar huvudgata och järnvägstrafik istället bör planläggas i samband med Norra Station.

Kontorets ställningstagande

Planen redovisar illustrerade höjder på körbanan i tunneln. Slutliga körbanehöjder kan komma att avvika från de illustrerade t ex beroende på erfarenheter från de försök med jordtunneltekniken som skall utföras. I planen fastställs däremot vissa strategiska marknivåer över betongtunneln mellan Uppsalavägen och Bellevueparken.

Området för huvudgata väster om Norrtull kommer att behövas för detta ändamål dels under byggtiden, dels för den nya trafikplats som planeras vid Norrtull. Kontoret avser ej att ändra planen på denna punkt. Järnvägsområdet enligt förslaget bekräftar rådande förhållanden på platsen. En eventuell ny plan för Norra stationsområdet kan komma att ändra på järnvägsområdets avgränsning när dispositionen av markytan bestäms.

Övrigt

Synpunkter

- ? Greger Carpelan m fl förutsätter att muntliga synpunkter under samrådsmötet inkluderas och kommenteras i samrådsredogörelsen.
- ? HSB Distrikt Östermalm – Lidingö anser att motorbåtstrafiken i Brunnsviken bör begränsas på sikt.

Kontorets ställningstagande

Många av de synpunkter som framfördes på samrådsmötet har under samrådstiden även inkommit till stadsbyggnadskontoret i skriftlig form och kommenteras i remiss- och samrådsredogörelsen. Minnesanteckningar från samrådsmötet bifogas remiss- och samrådsredogörelsen. Dessa innehåller ett referat av under samrådsmötet uppkomna synpunkter och kommentarer.

Motorbåtstrafiken i Brunnsviken är ej en fråga för aktuell detaljplan att hantera.

5. LÄNSSTYRELSEN

Länsstyrelsen bedömer att ett genomförande av planen kan ske utan intrång i parklandskap eller naturmiljö och utan att det historiska landskapets natur- och kulturvärden i övrigt skadas. Förutsätter att det genom detaljplanens utformning och andra kompletterande åtgärder blir möjligt att genomföra Norra Länken utan att miljö kvalitetsnormerna överskrids. Staden bör i det fortsatta planeringsarbetet försöka nedbringa partikelhalterna så långt det är möjligt genom lokala åtgärder. Det är viktigt att detta redovisas i den fortsatta detaljplaneringen.

Delar stadsbyggnadskontorets bedömning avseende strandskydd. Förutsätter att banverkets påtalade frågor utklaras i den fortsatta planhanteringen. Utgår från att stora ansträngningar görs för att inom närområdet bibehålla ruderalmiljöer med rik tillgång på den mindre sandvitevivelns värdväxt sandvita. Bör redovisas i planhandlingarna hur detta skall ske. Masshantering (mellanlagringsplatser) bör klargöras i god tid innan byggstart. Slutsatserna avseende farligt gods för Södra Länken torde vara tillämpliga även för Norra Länken. Vid framtida exploatering längs omledningsvägnätet för Norra länken kommer detta att bedömas på samma sätt som för Södra Länken.

6. LANTMÄTERIMYNDIGHETEN

Lantmäterimyndigheten har synpunkter på genomförandebeskrivningen under rubriken servitut: Rätten att anlägga, bibehålla och underhålla järnvägsbro tryggas genom fastighetsbildningsservitut eller på annat sätt.

7. SAKÄGARE OCH BOENDE

Greger Carpelan m fl gm Per Björkman	Hänvisar till överklagande 12 sept 2002 av finansieringsöverenskommelsen samt genmäle som bilägges. Anmärkningsvärt att vägverket och staden med kännedom om förekomsten av rödlistade arten planerar ett långt öppet schakt samt etablering just i habitatet för baggen. I andra sammanhang, t ex E4 norrut från Uppsala, har vägverket ändrat sträckning m h t rödlistade arter. Anser att detta har prejudicerande effekt. Nuvarande förslag till detaljplan kan ej godkännas. 230-240 träd med omkrets >10 cm berörs. Måste klassas som naturmiljö. Dessutom finns rödlistade skalbaggen här varför den av staden redovisade exploaterade marken utgör naturmiljö. Felaktigt angiven gräns för nationalstadsparken i södra delen av området utmed trottoarkanten vid Sveavägen. Ett visst markområde exkluderades från parken då lagstiftaren försökte ordna ett reservat för en framtida tunnel för Norra Länken när
--	--

nationalstadsparksskyddet infördes norr om Cedersdalsgatan. I södra delen av bensinstationstomten finns ej heller lokalen för den rödlistade skalbaggen redovisad, ej heller skyddsvärda träd. Ny teknik (jordtunnel) som ej prövats tidigare någonstans. Skall testas på bensinstationstomten och därmed riskerar rödlistade arten att förintas redan på teststadiet.

Otillfredsställande att detaljplanen inte anger tydliga höjdlägen på tunneln. Överskridande av gränsvärden för kvävedeposition innebär skada och intrång i kultur- och naturmiljö vid Haga Södra. Samrådet som endast handlar om en sträckning och ett nollalternativ är inte tillfyllest. Muntliga synpunkter som framkom under samrådsmötet förutsätts bli inkluderade och kommenterade i samrådsredogörelsen.

Wenner-Gren
Stiftelserna

Har inga invändningar mot genomförandet av Norra Länken som projekt. Påverkan för hyresgästerna i bostadshuset måste bli så liten som möjligt. Framkomlighet för utryckningsfordon måste kvarstå. Bör övervägas vilka alternativ som finns tillgängliga för nödvändig evakuering av hyresgästerna. Gästforskare har höga krav på boendemiljön för att kunna genomföra sina forskningsprojekt. Förutsätter att fastigheten ej skadas.

Jernhusen AB

Delen väster om Norrtull som omfattar huvudgata och järnvägstrafik bör istället planläggas i samband med Norra Station. Jernhusen AB äger den del av Norrmalm 5:1 som omfattar Norra Stationsområdet väster om Norrtull, där fastighetsbildning pågår. Markområdet öster om Norrtull ägs däremot av Staten/Banverket.

Stiftelsen Carl och
Elise Eldhs ateljé

Förutsätter att extra kostnader som Eldhs ateljé kommer att drabbas av är medtagna i kostnadsberäkning för projektet. Nödvändigt att kontakt tas mellan styrelsen och ansvariga beslutsfattare för vägprojektet i god tid innan bygget. Eldhs ateljé innehåller hundratals gipsoriginal som måste skyddas för att bevaras. Vissa av skulpturerna bör magasineras på annat håll och andra skyddas på plats. Sakkunniga måste inventera och dokumentera föremålen samt avgöra vilka som ej går att flytta. Husets svagare delar bör förstärkas för att klara väntade vibrationer. Ytterligare skyddsåtgärder, t ex för trädgården, kan

erfordras. Viktigt att huset vårdas under den långa byggtiden. Skulpturer och andra föremål måste ses över och eventuellt renoveras efter flytten. Ovan angivna åtgärder bör ha påbörjats 1,5 år före sprängningsarbetet. Enligt tidplanen bör detta då påbörjas efter sommaren 2004.

8. INTRESSEFÖRENINGAR M FL

Haga-Brunnsvikens vänner Uppenbart att även delen av betongtunneln som avses byggas från ytan innebär intrång i parklandskapet. Framstår som helt klart att trafikökningen längs Roslagsvägen norr om Frescati skadar nationalstadsparkens natur- och kulturvärden genom ökade störningar i form av buller. Långsiktiga effekterna av utbyggnaden av de tre stadsutvecklingsområdena redovisas inte. Ej heller hur kollektivtrafiken skall lösas. Rimligt antagande att trafiken i norra innerstaden och genom Brunnsvikens och Norra Djurgårdens natur- och kulturlandskap ökar istället för att minska. Utbyggnaden av de tre stadsutvecklingsområdena måste samordnas med trafikbegränsande åtgärder och väl fungerande kollektivtrafik. Annars ökar störningarna för nationalstadsparken.

Ett genomförande av planförslaget skulle göra intrång i nationalstadsparkens parklandskap och naturmiljö och strider därmed mot bestämmelserna i lagen om nationalstadsparken. Om Norra Länken överhuvudtaget skall byggas bör den ges en utformning som inte gör intrång i nationalstadsparkens parklandskap och naturmiljö eller skadar dess natur- och kulturvärden. Därutöver bör miljöstyrande åtgärder sättas in i syfte att begränsa trafiken på vägarna i Stockholms norra innerstad och genom Brunnsvikens och Norra Djurgårdens natur- och kulturlandskap.

Förbundet Ekoparken för Planen bör underkännas

- dels p g a de många intrång som den skapar i nationalstadsparken
- dels pga formellt fel i handläggningen av MKB som inte är gjord i enlighet med vad som föreskrivs
- dels pga att bindande miljö kvalitetsnormer överskrids
- dels pga ett antal oklarheter, vidare att fortgående stadsplanering i områden som omger nationalstadsparken

en ny situation och hotbild som måste tas i beaktande och föranleda en översiktlig planering som föregår detaljplanering

Det är uppenbart att även delen av betongtunneln som avses byggas från ytan innebär intrång i parklandskapet. Byggandet av öppen schakt är ej förenligt med områdets rekreations- och friluftsvärden och motverkar den biologiska mångfaldens bevarande och spridningsmöjligheter.

Ytterligare intrång i nationalstadsparkens park- och naturmiljö:

- Träd på jvg-banken bakom Stallmästaregården avverkas. Definitivt en del av den historiska parken.
- Förorenat vatten leds ut i Husarviken.
- Vid större olyckor förutses utsläpp till Brunnsviken.
- Trafikvolymen ökar kraftigt på Roslagsvägen som går genom parken, med nästan 60%.
- Kvävedioxidhalten i Hagaparken i höjd med tunnelmynningen kommer att överskrida

Var följande intrång i parklandskapet tillräckliga för att detaljplanen skall vara olaglig.

MKB saknar alternativ-redovisning. Hänvisar till miljöbalkens 12§ i förordning om MKB. Cedersdalsalternativet bör redovisas. Nollalternativet är orealistiskt. Trängselavgifter är inte med. Ej heller avtal Sigtuna-Stockholm om flygbränsledepå i Brista, vilket innebär 40%-ig minskning av petroleumhantering vid oljehamnen. Nuvarande generation av kombinerade godstransport/nöjeslivs-färjor är av allt att döma den sista. Nöjeslivet kommer att söka sig till andra nöjen. För rena godstransporter är de uthamnarna långt mer gynnsamma. Norra Länkens dimensionering och utförande bör utvärderas på nytt.

Tidigare MKB gör jämförelser med Cedersdalsgatealternativet och grundade sig på MKB för norra trafikbandet som innehöll två alternativ till sträckning av länken. I föreliggande MKB görs ingen seriös jämförelse, trots att omfattande bakgrundsmaterial finns. Endast hänvisning till ekonomi. Några hundra miljoner för en miljöanpassning framstår som blygsam med tanke på att kostnadsökningen sedan 1991 uppgår till 175%. Ekonomin kan inte tillåtas fälla avgörandet när det handlar om sån liten merkostnad.

Halten av kväveoxider kommer att överskrida miljö kvalitetsnormerna vid tunnelmynningar. Partikelnormen överskrider och förvärras vid tunnelmynningar. Strider mot PBL och MB.

Oklarheter i MKB:n. Svårt att se koppling mellan t ex Björnnäsvägens avstängande och nu aktuell detaljplan. Detta aktualiserar vikten av att sätta in denna detaljplan i större sammanhang. T ex bör förlängning till Ålkistan utredas grundligt före fortsatta beslut om Norra Länken. Viktigt att hela frågekomplexet behandlas i ett sammanhang, t ex avstängning av Björnnäsvägen och kapacitetsinskränkningar på Valhallavägen och Lidingövägen. Ansvarförhållandena oklara. Det är omöjligt att bedöma jordtunneltekniken eftersom den aldrig tidigare prövats. Vad händer om jordtunneltekniken misslyckas? Ingen djupinformation ges. Gör det svårt att bedöma risker och möjliga skador. MKB:n måste kompletteras på dessa punkter.

Hur alla olika anspråk på parken ska förenas måste klaras ut i en översiktlig planering innan ställning tas till enskilda projekt. Regeringen bör förelägga kommunerna att utföra en sådan planering om den inte uppkommer spontant.

I MKB:n saknas seriös diskussion om:

Koldioxidutsläpp

Avgasrelaterade döds- och sjukdomsfall till följd av höga Nox och kolväten i tunnel och omgivning

Livscykelanalys för byggske och driftske

Uppfyllelse av nollvisionens mål

Bellevue-förbundet Cedersdalsgatealternativet bör utgöra alternativ. Landskapsbild bör få egen rubrik och mera plats i MKB:n. Tillgänglighetsaspekten saknas. T ex hur man skall ta sig ner till Brunnsviken från angränsande stadsdelar. Inte bara nämna att räd avverkas vid Tullhusen utan även storlek och ålder. (MKB sid 13). Grundvattenpåverkan. Gamla träd ytterst känsliga för förändringar. (MKB sid 17) Bifogar artikel? (finns ej med) Stallmästaregårdens betydelse för den plats den ligger på underskattas grovt i MKB:n (sid 75). Rotsystem sträcker sig utanför kronan. Lådor skall byggas 1 meter utanför dropplinjen. Bellevueparken bör lämnas ifred från ingrepp.

Arbetsgruppen Vilka gränsvärden för luftkvalitet i tunnlarna skall gälla? Finns
Rädda Djurgården – ej redovisat i MKB:n vilka värden som erhålls. Skall luften
Stoppa Österleden renas eller är det meningslöst?

I USA synes den förhärskande inställningen till farligt gods vara att dessa transporter ej skall ske i tunnel. FOA har gjort studier om gasolyckor i tunnel som visar på omfattande följder. Tidigare och i andra projekt har sprinkler diskuterats. Dessa erfarenheter har inte haft någon inverkan på Stockholms tunnelplaner. Föreliggande MKB tiger på dessa punkter. På vilka grunder har vägverket och staden avfört brandskyddsåtgärder som från början framställdes vara så säkerhetshöjande? Har denna standardsänkning skett med brandmyndighetens goda minne? Vilka villkor skall gälla vid transporter av farligt gods i tunneln?

I fast penningvärde har kostnaden sedan 1991 ökat med 4 miljarder, nästan 175%. Kräver utredning om de galloperande kostnaderna. Till detta har gjorts krävs ett moratorium för planeringen av Norra Länken.

Hur förklarar och försvarar vägverket dessa anmärkningsvärda fördyringar? Hur dålig kan den samhällsekonomiska lönsamheten tillåtas bli innan vägverket och staden tänker om? Har vägverket någon ekonomisk smärtgräns? I så fall vilken?

Ett alternativ till Norra Länken skulle kunna vara kollektivtrafikförbindelse, antingen över eller under mark. Hur mycket skulle det kosta att ersätta Norra Länken med antingen tunnelbana eller snabbspårväg?

Djurgården – Lilla Värtans miljöskydds-förening Avstyrker Bellevuealternativet och tillstyrker istället Cedersdalsgatealternativet kompletterad med en tunnelmynning även i Valhallavägen. Avstyrker också de delar av MKB som rör rampanslutning vid Roslagstull och dragningen i ytläge söder om Hjorthagen och motsätter sig utformningen av anslutningen vid Värtahamnen. Motsätter sig utsläpp av trafikvatten till Husarviken och att dess strand används för uppställning av stenkross samt upplag och krossning av bergmassor från Norra Länken.

Gränsen för nationalstadsparken som redovisas avviker från

dragningen i regeringens proposition samt från tidigare av SBK redovisade officiella kartor. Menar att sbk försöker anpassa gränserna efter sina exploateringssyften. Gränsen som ingår i propositionen inrymmer dragning av länken under Cedersdalsgatan utanför nationalstadsparken men inte enligt sbk:s och vägverkets nya tolkning. Borttagandet av strandskydd innebär definitivt intrång i nationalstadsparkens natur- och kulturmiljö.

Det torde vara området väster om gångporten som regeringsrätten i sin dom eftersom detta är trädbevuxet medan området i parken endast är gräsklätt. Därtill har nu framkommit i form av skyddsvärden den rödlistade sandviteviveln på parkeringen intill.

Järnvägsbron bör ha utrymme för dubbelspår för att möjliggöra snabbspårväg.

Föreningen önskar att djupare läge under Cedersdalsgatan samt tunnelmynning i Valhallavägen för trafik från Östermalm utredas ytterligare. Därmed minskar buller och luftföroreningar och man inrymmer sträckningen utanför nationalstadsparken samt klarar Eldhs ateljé från förstörelse.

Luftkvaliteten i tunnelarna måste bli klart bättre. Vägverket måste utreda utsläppen från avgastornen och dess påverkan människor, fåglar och trädkronor i området.

Brandkåren får kortare körtid om tunnelmynning vid Valhallavägen byggs.

Roslagstullspåslaget tar bara emot trafik från Österleden, om en sådan nu byggs. Föreslår istället att uppfart österifrån flyttas närmare Norrtull. (skiss bifogas).

Föreningens lösning innehåller även utbyggnad av t-bana och snabbspårväg. Saknar alternativa trafiklösningar i MKB Hävdas att MKB enligt PBL ej kräver alternativredovisning som ju krävs i MKB enligt miljöbalken. Ändå härstammar båda lagstiftningarnas krav från samma EG-direktiv.

Inget bindande finns skrivet om förbättringar av miljön utanför planen. Betvivlar påståendet att Husarvikens vatten blir bättre

MKB:n innehåller fortfarande ingen nedgrävning av länken söder om Hjorthagen. Buller och luftkvalitet kommer att förvärras ytterligare genom anslutning av tung hamntrafik på cirkulationsplats över länken och vidare in genom Hjorthagen. Säkerheten för gående och cyklisterna blir mycket dålig och miljö kvalitetsnormerna riskerar att ej uppfyllas.

Motsätter sig också att Husarvikens strand används för uppställning av stenkrossar samt upplag och krossning av bergmassor från länken. Stranden ligger inom kulturskyddat område och länsstyrelsen kommer ta upp frågan om strandskyddets utbredning och därvid göra ett förtydligande. Länsstyrelsen skall också söka klargöra om exakta läget för nationalstadsparkens gräns söder om Husarviken.

SBN-beslut om tillfälligt bygglov på gasverkstomten är överklagat till länsrätten. En sådan jätteanläggning som planeras på gasverkstomten skulle förorsaka irreversibla skador på nationalstadsparken, strandskyddet och det naturreservat som KF beslutat ska inrättas i området. Föreningen stöder istället idrottsnämndens beslut om golfbana.

Föreningen
Ekhagen

Ansluter sig till yttrande från förbundet för Ekoparken. Vill särskilt understryka omständigheten att trafiken kommer att öka med nästan 60% mellan Frescati och Ekhagen. Negativt för de boende i området. Ställer sig helt bakom kraven på en grundlig utredning av tunnelförläggning av hela sträckan från Roslagstull till Ålkistan, före fortsatta beslut om Norra Länken.

Svenska
turistföreningen,
Stockholms-kretsen

Norra Länkens tunnlar behöver endast dimensioneras för trafiken till och från Värtan och till Lidingö. Detta eftersom Österleden inte kommer att bli av. Förordar att detaljplanen möjliggör att de fula bergskärningarna vid Eugeniakopplet kan döljas eller tas bort. Uppseendeväckande att sbk ritat in att Roslagstullsbergets sluttning ner mot Roslagsvägen skulle vara exploaterad mark. Byggnation i framtiden här strider klart mot nationalstadsparkens bestämmelser. När Norra Länken är klar förutsätts att Björnnäsvägens genomfartstrafik stryps.

Stockholmspartiet Bellevueparksalternativet strider mot miljöbalken 4 kap 7§. Delområdesindelning av nationalstadsparken har rimligen inte stöd i lagen. Underförstått i MKB:n att det är fritt fram i de delar som omfattas av tidigare exploateringar. Hela området omfattas av lagen om nationalstadsparken. MKB skall upprättas för alternativ. Finns i EU-direktiv. Lämpligt att göra MKB även för Cedersdalsgatealternivet. Det enda man vet nu är att det är 5% dyrare.

Redovisning bör ske av den våldsamma kostnadsökningen. Har ökat med 170% de senaste 10 åren. Miljöförbättringarna är betydligt mindre än vad man kunnat förvänta sig av ett så stort miljöprojekt. En lokal miljöförbättring är om Björnnäsvägen stängs helt för biltrafik. Dock inget beslut om detta. Troligt att den blir kvar som reservväg.

Husarviken får ta emot stora mängder föroreningar från trafikdagvatten. Ligger inom nationalstadsparken. Luftföroreningarna ökar vid Norrtull, Roslagstull, Frescati, Storängsbotten, Värtaområdet etc. Ligger inom nationalstadsparken. Biltrafiken ökar kraftigt på Roslagsvägen mellan Ålkistan och Frescatitunneln med ökade problem som följd. MKB:n visar tydligt att bilinvesteringar leder till ökad trafik. Trafiken mellan Frescati och Roslagstull blir fortfarande kvar i stor omfattning. Barriären blir kvar. Frågan är vad man vinner.

Farligt gods förutsätts ske i tunnlar. Beslut finns ej idag. Troligt att de ligger kvar i ytläge. Denna möjlighet måste finnas kvar. Enda lösningen på det problemet är att lägga ner oljeterminalen på Loudden. MKB tar ej upp trängselavgifter. Kanske ger detta både bättre framkomlighet och miljö än byggandet av Norra Länken.

MKB:n har inte på ett övertygande sätt visat att det inte sker intrång i nationalstadsparken. Enligt planen räknas inte intrång på redan exploaterad mark som intrång. Detta stämmer ej överens med lagstiftarens intentioner. Allvarligt är också att alternativa sträckningar inte tagits med i MKB, således brott mot miljöbalken och EU-direktiven.

HSB Distrikt
Östermalm – Li-
dingö

Befintliga gångvägar i området måste kompletteras så att det blir ännu mer attraktivt som rekreationsområde. Järnvägen till

Värtan bör bevaras och dubbelspår ej hindras. Förbjud biltrafiken på Björnnäsvägen när Norra Länken är färdig. Beslut bör tas innan NL byggs.

Trafikplatsen vid Lidingö bör vara så låg som möjligt. Överdäckning vid Hjorthagen bör ske. Trafikplatsen vid Roslagstull bör utformas skonsamt mot närmiljön, liksom vid Norrtull. Motorbåtstrafiken i Brunnsviken bör begränsas på sikt, mht buller och skönhetsvärden. Norra Länken bör utformas så att den senare kan förlängas till Ålkistan

Cost-benefit analys bör göras innan bygget startas. Är det inte lönsamt bör projektet skjutas på framtiden. Andra lösningar såsom avvecklad bränslehantering vid louden och flytt av godstrafik till uthamnar kan då minska bilköerna. Egentligen borde en öp för hela ekoparken göras innan man gör detaljplanerna.

Naturskydds-
föreningen i
Stockholm/
Stockholms län

Instämmer i samrådssvar från Förbundet för Ekoparken.

9. REMISSBEHANDLING

Regionplane- och
trafiknämnden
(yttrande från
regionplane och
trafikkontoret enligt
delegation)

Tillstyrker förslaget. I den regionala utvecklingsplanen, RUFS 2001, ingår bl.a. en förlängning av Norra Länken till Frihamnen. Avgränsning i fördjupad ÖP för nationalstadsparken är enligt kontorets uppfattning ytterst angelägen för att klargöra förutsättningarna för kommande planläggning i området. Regionplane- och trafikkontoret tillstyrker planförslaget. Kontoret delar också kommunens bedömning när det gäller avgränsningen inom berörda delar av nationalstadsparken.

Gatu- och
fastighets-nämnden

Tillstyrker detaljplaneförslaget. Anser det angeläget att planförslaget snarast antas och vinner laga kraft så att byggandet av Norra Länken kan påbörjas. Genomförandavtal kommer att revideras parallellt med planarbetet. Avtal med markägare och nyttjanderättshavare måste uppdateras.

Förbättrade gc-förbindelser mellan Norrmalm och Haga får

studeras i samband med planeringen av Norra station. Frågan måste dock beaktas även när Norra Länken byggs. Gfk utgår från att stadsdelsförvaltningen deltar i planeringen av parkmarken. Kontorets fastighetsförvaltning har kontakt med socialtjänstförvaltningen angående härbärge för hemlösa.

Solna Stad

MKB:n borde även redovisa miljö- och trafiksäkerhetsvinster som görs i Solna (Bergshamravägen och Uppsalavägen avlastas).

Synpunkter på tidigare MKB gäller även för nu upprättad MKB. Bl a trädavverkning vid tullhusen, på Karolinskas parkområde samt området mellan Stallmästaregården och banvallen. Förändringar i nuvarande primära transportleder för farligt gods bör redovisas. Etableringsområde vid Norrtull bör redovisas tydligare. Gamla Uppsalavägen vid Tullhusen bör dokumenteras även inom Solna. Kapacitetsberäkningar och köllängder vid Norrtull bör redovisas för olika skeden. Bullerdämpande åtgärder längs Uppsalavägen får avgöras vid detaljplanearbetet för Uppsalavägens flyttning.

Utförning av tunnelmynning vid Norrtull måste prövas i genomförandeskedet. Föreligger inte beslut och rimlig tidplan för Norra stationsbebyggelsen vid detta tillfälle bör tunnelmynningen utföras med permanent standard.

Arbetet med en ny sammanfattande detaljplan för bl a flyttning av Uppsalavägen bör snarast komma till utförande. Detta borde bestämmas då genomförandeaftalet för nu aktuell del träffas.

Regeringsrättens dom har inneburit att utbyggnaden av Norra Länken har försenats många år samt att en kostnadsfördyring erhållits, sannolikt med miljardbelopp. Från samhällsekonomisk synpunkt kan det inte vara rimligt att införa lagar som får sådana orimliga konsekvenser so lagen om nationalstadsparken medfört.

Norrmalms
stadsdelsnämnd

Remissen besvaras med förvaltningens utlåtande. Förvaltningen i huvudsak positiv till förslaget. Möjligheterna till kommunikation för gående och cyklister mellan Norrmalm och rekreationsytorna vid Bellevue och Haga bör förbättras.

att nämnden bjuds in att delta vid utformningen av parkmarken. Härbärge för hemlösa behöver flyttas. Ersättningslokaler behöver tas fram i god tid innan bygget. Viktigt att minimera olägenheter under byggskedet. Mycket viktigt att gående och cyklister kan ta sig till grönområdena i Bellevueparken och Haga under byggtiden.

Miljö- och
hälsoskydds-
nämnden

Tillstyrker förslaget under förutsättning att synpunkterna i förvaltningens utlåtande beaktas. De miljöfrågor som förvaltningen bedömt som mest väsentliga har belysts tillfredställande. Innan vägen tas i drift är det viktigt att kontrollprogram tas fram av väghållaren i samråd med miljöförvaltningen.

För att hålla nere trafiken på ytgatunätet krävs kapacitetsbegränsningar. Det är viktigt att staden i god tid planerar och tillvaratar möjligheterna att bygga om berörda gator.

Förslaget att upphäva strandskyddet har ingen avgörande betydelse för att trygga friluftslivets intressen och djur- och växtlivet. Sandviteviveln har goda förutsättningar att finnas kvar om ett par tillräckligt stora sandiga partier lämnas orörda under byggskedet och i slutlig utformning. Instämmer i att biologiska spridningsvägar ej påverkas i nämnvärd grad. Förvaltningen ser positivt på ambitionen att spara värdefulla träd och att återställnings- och skötselplaner avses upprättas.

Bör övervägas om det är tillräckligt med ett spår på järnvägsbron över Norrtull. Väsentligt att användningen och utformningen av bron behandlas i kommande avtal mellan berörda parter.

Inget att erinra mot principen för tunnelventilationen. För att säkerställa god tunnelluftkvalitet är det viktigt att mätningar görs under driftskedet och att detta behandlas i kontrollprogram som skall upprättas av väghållaren och fastställas av mhn. Även mätningar utanför tunnlarna på kritiska platser bör göras. Avluftstornets höjd och dess inverkan på kommande bebyggelse inom Norra station bör noga övervägas.

Det planerade parkområdet på f d bensinstationstomten får bullernivåer som överskrider stadens riktlinjer. Eventuella

bulleråtgärder bör dock avvakta planeringen av hela Norrtullsområdet. Ett utförande av järnvägsbron i stål ger upphov till mer buller än om den utförs i betong och ställer således större krav på bulleråtgärder. Önskvärt att bullerfrågan behandlas vid upprättande av avtal.

Dagvatten från ytvägnätet bör också tas omhand och renas, vilket lämpligen bör ingå i planeringen av Norrtulls- och Norra Stationsområdena. Grundvattenfrågorna måste behandlas med stor omsorg. Vattendom och planbestämmelser torde säkra grundvattenbalansen.

Beredskap att ta omhand lokala markföroreningar inom området måste finnas i samband med byggskedet. Arbeta i förorenad mark skall anmälas till tillsynsmyndigheten. Det är av stor vikt att närboende och andra som arbetar i området informeras om den störande byggtiden och vilka tider bygget kommer att ske. Kontrollprogram som skall upprättas av Vägverket för byggskedet och som skall fastställas av mhn bör upprättas i samråd med miljöförvaltningen.

Brandförsvaret

Brandförsvaret tolkar att det redan fastställts att längsgående ventilation av tunneln skall användas. Är detta fastställt eller finns det fortfarande öppningar för alternativa ventilationslösningar, transversell alt. semitransversell ventilation?

Sprinkler är något som, för Norra länkens del, inte kan avfärdas utan hållbara argument eller alternativa konsekvensreducerande åtgärder. Installationer till en sådan anläggning bör med anledning av detta beaktas i ett planförslag.

Brandförsvaret bedömer behovet av separata tillfartsvägar till tunnelmynningarna som stort. Kan påverka planens utformning och bör därför redovisas i planförslaget.

Enligt MKB:n görs bedömningen att Norra Länkens utbyggnad ur säkerhetssynpunkt ger positiva konsekvenser, detta anges baseras på en samlad kvantitativ analys av antalet olyckor. Vilken analys avses?

I MKB:n hänvisas till en utredning angående farligt gods

olyckor som ännu inte är klar (*relativ riskbedömning mellan yt- och tunnelalternativ*). Således dras långtgående slutsatser på bristfälligt beslutsmaterial då det påstås att en fördjupad analys av Norra Länken inte skulle komma fram till något annat resultat än för Södra Länken. Situationen för de två projekten Norra och Södra Länken avseende aktuell mängd farligt gods samt omgivningens struktur skiljer sig märkbart.

Viktigt att säkerhetsfrågorna kring Södra och Norra Länken sammankopplas och diskuteras i de arbetsgrupper som etablerats.

Banverket

Värtabanan är riksintresse samt ingår i Trans European Network. Mycket viktigt att järnvägen ges det utrymme i planen som krävs för att säkerställa dess framtida funktion och drift.

I detaljplaneområdets östra del, från Norrtullsbron mot Roslagstull, måste järnvägsområdet breddas, så att minst gällande elsäkerhetsavstånd från spårmitt klaras. Järnvägsområdet skall även inrymma de anläggningar som krävs för järnvägens stabilitet och avgränsning, såsom brofästen, stödmurar, slänter och stängsel. Detta för att åtgärder för drift och underhåll ska kunna utföras utan intrång på annan mark.

Det är viktigt att utformningen av den nya Norrtullsbron stäms av mot dagens förändrade förutsättningar, regler och krav. Banverket ser stora svårigheter att kunna inrymma järnvägsbron inom det begränsade område som redovisas i planen. Ett bredare område, ca 15 meter, skulle ge en ökad flexibilitet vid behov av justeringar, vilka kan bli nödvändiga till följd av ändrade standardkrav eller vid förändrad järnvägssträckning inom Norra Stationsområdet.

Det är viktigt vid utformningen av den miljö som omger Värtabanan att säkerställa att den är förenlig med en fortsatt tung verksamhet och trafik på banan. Största vikt att godstrafiken kan fortgå utan störningar under genomförandetiden. Detaljerad tidsplan bör tas fram i god tid innan byggstart. Måste regleras i avtal. Riskanalys måste upprättas för alla byggåtgärder som kan innebära risk för stabiliteten för järnvägen. Mark- och fastighetsfrågor bör ses över. Frågor kring ansvar, kostnader, mark, provisorier,

måste regleras i avtal.

Vägverket

Omnämner att projektet är förenligt med lagen om nationalstadsparken eftersom ingrepp sker på redan exploaterade ytor. Förutsätter att staden stänger Björnnäsvägen för trafik. Tunnlar innebär för vägverket större möjligheter att omhänderta och åtgärda eventuella förhöjda luftföroreningar så att normerna inte överskrids, än om vägen gått i öppen dager.

Berörda i området kommer att kontaktas för att tillfredställande lösningar under byggtiden ska kunna utarbetas. Trafiken på omgivande gator kommer temporärt att drabbas av försämrad framkomlighet.

I trafikprognoserna har hänsyn ej tagits till hur ett avgiftssystem påverkar trafikflödena. Enligt prognoser i samband med Dennispaketet minskade trafiken med 10-15%. En förändring i den storleksordningen innebär inte att vägutformningen påverkas. Vägverket och staden planerar att genomföra utförligare trafikprognoser under våren. Ventilationslösningen för Norra Länken kommer att ses över i samband med planeringen av Norra Stationsområdet.

Skönhetsrådet

Ställer sig i stort sett positiv till förslaget men har erinringar om grundvatten och markdjup enligt nedan. Bör dock vara medveten om att länkens tillkomst inte automatiskt innebär minskad trafik i området, förutsatt att den inte kombineras med ytterligare åtgärder. Förslaget ger möjlighet till stora estetiska och miljömässiga förbättringar för nationalstadsparken. Bellevueparken och dess bebyggelse värnas genom skyddsbestämmelser.

Bedömer att nationalstadsparkens naturvärden förblir intakta och att spridningskorridorerna längs Björnnäsvägen med största sannolikhet förbättras. Rådet vill gärna se en förstärkt kontakt mellan stenstaden och nationalstadsparken genom ytterligare en gångtunnel genom banvallen i ett västligare läge än befintlig.

Betänkligheter avseende grundvattenpåverkan och möjligheterna till vegetation ovanför tunneln. Tydligare

krävs avseende grundvattnet. Experter bör höras angående möjligheterna till omväxlande vegetation där tunneltaket bitvis ligger så ytligt som 1 meter under markytan.

Paschens malmgård bör byggnadsminnesförklaras. Hela Bellevueparken bör ges samma skyddsbestämmelser. Snabbspårvägen som presenterats i samband med planprocess ang Hjorthagen och Värtan och då var tänkt att passera Bellevue bör studeras vidare. Råder förespråkar starkt att E4:an och Roslagsvägen grävs ned i tunnlar norr om tullarna, i enlighet med tidigare presenterade programförslag.

Stadsmusei- nämnden	Tillstyrker förslaget. Anser att skyddsbestämmelserna för Bellevueparken bör ändra beteckning från PARK till Q – ”reservat för kulturhistoriskt värdefull park” samt att bestämmelse q5 bör få ett tillägg ”Trädgårdens karaktär och äldre struktur skall bevaras och...”. I framtida planarbete bör även övriga delar av Bellevueparken ges beteckningen Q. Bedömer att detaljplanen utformats med hänsyn till de kulturhistoriska värdena inom nationalstadsparken. Minskning av ytttrafiken är positivt för den kulturhistoriskt värdefulla miljön.
SBN handikappråd	Brandslussar (nödutgångar) måste ha tillräckligt breda dörrar, högst 3 cm trösklar och handtag/låsanordningar som utformas så att personer med nedsatt handmotorik kan öppna dem. 75 meter till närmaste utrymningsväg är för långt för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Broar ska vara tillräckligt breda så att gc-banor kan separeras. Lutning högst 1:40, helst 1:50.
Fortum	Åtgärder bekostas av byggherren och utförs av Fortum. Flertal elledningsstråk berörs. Fjärrvärme/fjärrkyla finns i en energitunnel parallellt med Uppsalavägen. Även stadsgas finns längs Uppsalavägen i kommungränsen. Samrådsmöten krävs i ett tidigt skede av processen.
Stockholm Vatten	I genomförandebeskrivningen skall text kompletteras så att klart framgår att Stockholm Vatten AB skall bevaka, granska, kontrollera och godkänna all projektering och anläggande av allmänna va-ledningar och tunnlar och att samtliga dessa kostnader regleras av vägverket. Vägverket svarar för va-installationer, reningsanläggningar mm som krävs för

den. Teknisk samordning över kommungränsen är nödvändig. Vattenleverans till Karolinska via Solnabron får ej brytas. Omläggning av befintliga va-ledningar och befintlig transporttunnel till Ormen krävs.

Hyresgäst-
föreningen
Norrmalm

Hänvisar förutom nedanstående till yttranden från 1992-1993.

Önskar en mer övergripande analys, där alla trafiklösningar för hela staden ingår i ett långsiktigt perspektiv, där man ser trafikleden i sitt sammanhang. Åtgärder som minska trafiken borde först tas med i beräkningen, t ex:

- Ta bort oljehantering i Värtan.
- Värtaområdet borde byggas som en bilfri stadsdel, vilket innebär att goda kommunikationer måste byggas hit.
- Utbyggd kollektivtrafik. Infartsparkeringar.
- Om Österleden inte blir av blir länken inte så viktig.
- Biltullar
- Regionala stadskärnor, vilket påverkar trafiken i staden.

Frågor som återstår:

- Kan länken graderas upp när trafiken ökar och miljökraven höjs?
- Nya bilvägar leder alltid till ökad trafik. Hur förhindras detta?
- Kan man använda tornen till att rena luften? Filter mot partiklar?
- Hur mycket närmre kommer man de ännu ouppnådda miljömålen (Agenda 21 t ex) med detta bygge?

HGF Norrmalm ställer krav på att planförslaget skall ge mindre trängsel och minskade luftföroreningar. Så t ex måste Björnnäsvägen stängas för genomfartstrafik och trafiken på Cedersdalsgatan begränsas, liksom på andra angränsande gator.

Hyresgäst-
föreningen
Östermalm

Övergripande plan för det aktuella området ovan jord finns inte. Boende på Östermalm tycks inte få några fördelar av planförslaget, några på- avfarter finns inte. Trafiken på Valhallavägen kommer knappast att minska. Kan ett alternativ i MKB:n utreda förslag med trängselavgifter och vilka följer det får för planförslaget. På samrådsmötet visades en skiss med på-avfart vid Valhallavägen. Verkar bättre med

ögon. Samrådsförslaget bör omarbetas.

Svensk handel	Tillstyrker. Ett lyft för hela Stockholms city om Valhallavägen kan bli lokalgata och Birger Jarlsgatan avlastas vilket ger förutsättningar för god restaurangmiljö och attraktiva handelsstråk.
Företagarnas riksorganisation	Planbeskrivningens illustration på sid 2 bör kompletteras med hur man tänker sig fortsättningen över norra Djurgården och Gärdet. Viktigt med tanke på dimensioneringen av Norra Länken. I planbeskrivningen bör redovisas förväntade trafikströmmar. Åtgärder bör vidtas som gör det möjligt att tidigarelägga projektet. T ex så har angående pendeltågstunneln antytts att det inte behövs tillåtlighetsprövning. Motsvarande åtgärd borde om möjligt också aktualiseras för Norra Länken.
Stockholms handelskammare	Har inga invändningar mot förslaget. Angeläget att bygget kommer igång snarast. Stämmer väl överens med näringslivets önskemål och krav.
Idrotts- förvaltningen	Inga synpunkter

10. LISTA ÖVER REMISSINSTANSER OCH ÖVRIGA

Överstrukna instanser har ej inkommit med svar.

Sändlista

Tillkomna

Banverket, östra banregionen
Vägverket, region Stockholm
Regionplane- och trafiknämnden
~~Stockholmsberedningen~~

Stockholmspartiet

Länsstyrelsen
Solna Stad
Gatu- och fastighetsnämnden
Norrmalms stadsdelsnämnd
~~Östermalms stadsdelsförvaltning~~

Idrottsförvaltningen

Miljö- och hälsoskyddsnämnden
Stadsmuseinämnden
Brandförsvaret
Hyresgästföreningen, region Stockholm

(svar från hgf Norrmalm och
Östermalm)

Lantmäterimyndigheten
Skönhetsrådet
Handikapprådet

SJ
~~SL~~

Fortum distribution AB
~~Stokab~~
~~Stoseb-gas~~
~~Telia~~
Stockholm Vatten

Bellevueförbundet

Arbetsgr Rädda Djurgården-Stoppa
Österleden

Haga-Brunnsvikens vänner

Djurgården – Lilla Värtans
miljöskyddsförening
Föreningen Ekhagen

Förbundet för Ekoparken

~~Kungliga Djurgårdens förvaltning~~

Naturskyddsföreningen i Stockholms län
~~Fältbiologerna~~

Naturskyddsföreningen i Stockholm
Svenska turistföreningen,
Stockholmskretsen

~~Stockholms fastighetsägarförening~~
Företagarnas riksorganisation
Stockholms handelskammare

HSB-distrikt Östermalm-Lidingö
Svensk handel – region Stockholm

Jernhusen AB

SISAB

~~Löcum~~

~~Stallmästargårdens båtsällskap~~

~~Akademiska hus~~

Stiftelsen för Carl och Elise Eldhs ateljé

Wenner-Gren stiftelserna

~~Fastighets AB Stallmästaregården~~

Greger Carpelan m fl gm Per Björkman

Arne Fredlund

Planchef

Bengt von Matern

Åke Lindblad

Tomas Enqvist

Handläggare

UTSTÄLLINGSUTLÅTANDE

UTSTÄLLNING

Detaljplaneförslaget har under tiden 7 oktober – 4 november 2003 varit utställt i Tekniska Nämndhuset. Kända sakägare har fått underrättelse om utställningen i brev. Övriga har informerats genom annons i dagspressen.

SYNPUNKTER INKOMNA UNDER UTSTÄLLNINGEN, KONTORETS KOMMENTARER OCH STÄLLNINGSTAGANDE

Under utställningen har inkommit totalt 15 skrivelser. Synpunkterna rör inte bara nu aktuell detaljplan utan även planering utanför planområdet och övriga delar av Norra Länken där detaljplan redan vunnit laga kraft. Kontoret har nedan kommenterat inkomna nya synpunkter. Kontoret finner att nedan redovisade synpunkter inte föranleder någon förändring av planförslaget gentemot utställningsförslaget. Synpunkter som framförts och kommenterats under samrådsprocessen tas upp i remiss- och samrådsredogörelsen.

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen anser att den fortsatta utbyggnaden av Norra Länken är en av regionens viktigaste vägombyggnader för att uppnå ett långsiktigt hållbart trafiksystem med hänsyn till såväl miljö som tillgänglighet. I det utställda detaljplaneförslaget har bestämmelserna om Nationalstadsparken i 4 kap. 7 § miljöbalken tillgodosetts samt miljökvalitetsnormerna enligt 5 kap. miljöbalken iakttagits.

Enligt Länsstyrelsens bedömning kommer ett genomförande av planen, såväl i anläggnings- som driftskede, kunna ske på sådant sätt att inget intrång sker i Nationalstadsparkens parklandskap eller naturmiljö och utan att det historiska landskapets natur- och kulturvärden i övrigt skadas.

Länsstyrelsen anser att bedömningen i miljökonsekvensbeskrivningen att halten PM 10 kommer att sjunka med 25 % till år 2015 är realistisk. Om dubbanvändningen i länet kan minskas till 50 % (varannan bil, idag cirka 80 %) kan en minskning på 25 % klaras, det blir troligen svårare att minska trafiken i den omfattning som krävs (för att ge motsvarande 25%-iga reduktion). Några andra åtgärder som ger i effekt i motsvarande omfattning finns inte. Erfarenheter från städningsförsök tyder på att effekten av städning är mycket kortvarig, någon timma bara. Dammbindning kan bli aktuellt dagar med risk för höga halter.

Den fortsatta utbyggnaden av Norra Länken är en av regionens viktigaste vägombyggnader för att uppnå ett långsiktigt hållbart trafiksystem med hänsyn till såväl miljö som tillgänglighet.

Luftföroreningarna i form av bland annat kvävedioxid och partiklar kommer totalt sätt att minska kraftigt för stora delar av området kring Norrtull. Endast för smärre

områden föreligger en viss risk att gällande miljökvalitetsnormer kommer att överskridas. Det kan därför inte vara rimligt eller ha varit lagstiftarens mening att bestämmelserna i plan- och bygglagen med dessa förutsättningar ska hindra ett för samhällsnyttan angeläget vägbyggnadsprojekt.

Länsstyrelsen förutsätter därvid att de åtgärder som nämnts i miljökonsekvensbeskrivningen genomförs så långt det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt för att nivåerna på luftföroreningarna ska hamna på en så låg nivå som möjligt. Detta tillsammans med de förslag till åtgärder som Länsstyrelsen föreslagit och som Länsstyrelsen kommer att föreslå gör att Länsstyrelsen bedömer att miljökvalitetsnormerna iakttagits.

Vägverket, region Stockholm

Har inget att erinra.

Banverket, östra banregionen

Har inget att erinra. Vill dock omnämna att den nya järnvägsbro som tagits fram för Norrtullsplatsen inte är utformad för att medge en gång- och cykelförbindelse i direkt anslutning till bron. Den på plankartan redovisade gång- och cykelbron bör därför kunna utgå.

SBK kommentar: Kontoret ser inget hinder att gång- och cykelbron kan ligga kvar i planen som en möjlighet att bygga i framtiden. Angränsande detaljplan inom Solna kommun ger dessutom rätt att bygga gc-bron längs järnvägsbron. Järnvägsbron är heller inte färdigprojekterad och slutligt utformad i detta skede.

Stockholm Vatten

Befintlig transporttunnel måste p g a kollision med Länken få en ny sträckning i plan och profil. För närvarande vet man ej den nya sträckningen. Så snart man vet tunnelns nya läge önskar man komplettera planen med u-område för tunneln. Rätten att underhålla, förnya och för all framtid bibehålla tunneln ska därefter regleras via ändring av befintligt servitutsavtal alternativt via bildande av ledningsrätt.

SBK kommentar: Synpunkten om att säkerställa rätten till transporttunneln genom u-område har kommit in i ett mycket sent skede av planeringsprocessen. Med anledning av att tunnelns nya sträckning inte är känd i detta skede avser kontoret ej att lägga in ett u-område i planen. Denna fråga föreslås istället lösas genom avtalsservitut. Övriga delar av avloppstunneln som sträcker sig genom stora delar av innerstaden är inte heller planlagd och kontoret bedömer att denna fråga kan lösas utan komplikationer genom avtalsservitut då

kan lösas utan komplikationer genom avtalsservitut då staden äger marken där tunneln är förlagd.

Fortum

Inom detaljplaneområdet finns befintliga ledningar och ledningstunnlar som berörs om förslaget genomförs. För att kunna planera ledningsomläggningar med så få driftstörningar som möjligt krävs samrådsmöten på ett tidigt stadium.

Jernhusen

Har inget att erinra. Genomförande av planen förutsätter att överenskommelse träffas om markupplåtelser mm.

SISAB

Har inga synpunkter.

Fastighets AB Stallmästaregården

Har tidigare yttrat sig över bl a arbetsplanen och dess MKB. Innehållet i materialet ger inte Stallmästaregården någon övertygelse om att restaurang- och värdshusrörelsen kan överleva Norra Länkens utbyggnad. Efterlyser mer substans och konkretion i möjliga åtgärder för Stallmästaregårdens del.

SBK kommentar: Vägverket kommer - i regel i samråd med respektive kommuner - att träffa separata överenskommelser med berörda fastighetsägare kring frågor av denna typ.

Ingegerd och Greger Carpelan, Bo König, Anita Andrén-König, Cecilia Eriksson och Johan Flacke, boende på Bellevuevägen 11 gm advokatfirman Björkman AB

Träden som omnämns i regeringsrättens dom står där tunneln avses byggas i öppet schakt. Fällning av dessa träd är olaglig varför planen strider mot miljöbalken 4.7. Förlängningen av jordtunneln med ca 25 meter från samrådsförslaget är inte tillfyllest för att upphäva intrånget i parklandskapet. Det tillkomna området på ca 25 meter väster om Bellevueparken inom vilket schaktning och spontning inte får vidtas är inte tillräckligt för att rädda värdefull vegetation.

SBK kommentar: Kontoret bedömer att det område inom vilket trafikleden får byggas i öppet schakt utgör ett av exploatering redan tidigare ianspråktaget markområde. Kontoret anser att detta område ej kan klassas som en del av nationalstadsparkens parklandskap eller

naturmiljö. Ej heller är området av betydelse för det historiska landskapets natur- och kulturvärden. Den del av tunneln som inte får byggas från ytan har till utställningsförslaget utökats med ca 25 meter för att undvika schaktningsarbeten i Bellevueparkens absoluta närhet. Ytterligare två bevarandevärda träd utanför parken har givits skyddsbestämmelser som innebär att de inte får fällas.

Framgår inte i handlingarna hur man skall kunna bygga en 13,5-14 meter bred tunnel en meter under markytan utan att skada denna. Oacceptabelt att i ett lagskyddat område i en historisk miljö som första objekt använda en oprövad teknik.

SBK kommentar: Planen innehåller bestämmelser som innebär att tunneln inte får byggas från ytan och att den inte får utföras så att skador uppstår på ovanliggande mark, vegetation och byggnader. Det exakta tillvägagångssättet för att bygga tunneln på denna sträcka klarläggs efter den kommande detaljprojekteringen. Däremot finns referensexempel på tekniker som gör det möjligt att bygga tunnlar i jord och kontoret bedömer förutsättningarna som goda att tillämpa dessa även här.

Spektakulärt projekt att iordningställa en plats för den rödlistade skalbaggen och dessutom tveksamt eftersom tomten skall användas som etablerings- och arbetsområde. Oavsett detta innebär detaljplanen att nuvarande plats där skalbaggen finns blir föremål för intrång genom tunnelschaktet, vilket strider mot miljöbalken 4:7.

SBK kommentar: En särskild arbetsgrupp inom staden har bildats i syfte att säkerställa den rödlistade skalbaggens fortlevnad på platsen, såväl under byggtiden som efter färdigställandet.

Merkostnaden för Cedersdalsgatealternativet ifrågasätts, bl a med hänsyn till att jordtunneln nu förlängts och att det skall byggas en provsektion av tunneln innan den byggs i Bellevueparken och att det finns osäkerheter kring de tekniska lösningarna mm. Man påstår att Cedersdalsgatealternativet t o m kan vara billigare än Bellevuealternativet.

SBK kommentar: Enligt vägverkets beräkningar är alternativ Cedersdalsgatan väsentligt dyrare än Bellevuealternativet. Kontoret ser ingen anledning att ifrågasätta beräkningarna.

Ett antal egendomligheter finns på plankartan. Bl a så anges inom område n2 att största djup för schaktning från markytan ovan vägtunnel får vara 2 meter. Det avser i och för sig att skydda underliggande tunnel när den väl är byggd, men öppnar alltså

möjligheten att i framtiden göra ett 2 meter djupt och 14 meter brett schakt just på den sträckan där regeringsrätten tidigare uttalat att inget schakt får anläggas.

SBK kommentar: Bestämmelsen ger ett skydd mot framtida åverkan på tunneln från t ex framtida ledningsarbeten samt även från andra arbeten i det fall lagstiftningen om nationalstadsparker skulle komma att ändras.

Detaljplanen strider mot EU-direktiv 96/62/EG. Direktivet anger att luftkvaliteten skall bibehållas när den är god och att den i övriga fall skall förbättras. Om byggnationen genomförs enligt detaljplaneförslaget innebär detta ett brott mot EU-direktivet eftersom luftkvaliteten inte förbättras.

SBK kommentar: I miljökonsekvensbeskrivningen görs det troligt att miljö kvalitetsnormerna kan uppnås med angivna åtgärder, ett resonemang som stöds av länsstyrelsen.

Åberopar också synpunkter som framförts under samrådet eftersom dessa inte beaktats. Endast mindre ändringar har gjorts i förslaget.

SBK kommentar: Synpunkterna och kontorets ställningstagande återfinns i remiss- och samrådsredogörelsen.

Om kommunfullmäktige antar förslaget förbehåller man sig rätten att åberopa de ytterligare omständigheter som kan bli aktuella, t ex alla de skador som konstaterades i mkb för tidigare upphävd detaljplan, vilka inte bedömdes vara påtagliga.

SBK kommentar: Den fåsidiga MKB som gjordes till den förra detaljplanen utgör inte underlag för beslut om nu aktuell detaljplan.

Förbundet för Ekoparken

Förbundet lämnar synpunkter på såväl aktuell detaljplan som på Vägverkets MKB för hela Norra Länken.

Förslaget medför ett flertal intrång i parklandskap och naturmiljöer, vilket gör det oförenligt med lagen om nationalstadsparken. T ex trädavverkning vid Stallmästaregården - på rest av f d Generalsbacken - och på banvallen, Trafikvolymen ökar kraftigt på Roslagsvägen, kvävedioxidhalten ökar på tre ställen inom nationalstadsparken jämfört med nollalternativet.

SBK kommentar: Kontoret gör bedömningen att de åtgärder som blir möjliga genom planen inte innebär intrång i nationalstadsparkens parklandskap eller naturmiljö. Tunneln får byggas från ytan endast

inom ett område som redan tidigare tagits i anspråk för exploatering. Trafikökningen på Roslagsvägen är i sig inget intrång i Nationalstadsparkens parklandskap eller naturmiljö. Halterna av kvävedioxid ligger under gränsvärdet.

Riskerna för att Bellevueparken ska skadas genom byggande av en jordtunnel är så stora att ett beslut i enlighet med förslaget är liktydigt med ett olagligt intrång i parklandskap och naturmiljö.

SBK kommentar: Referensexempel på jordtunneltekniker finns sedan tidigare. Under byggskedet kommer kontroller att göras och arbetet avbryts innan en eventuell skada sker. Arbetet får återupptas först när åtgärder gjorts som säkrar de skyddade värdena.

Två miljö kvalitetsnormer överskrids (kväveoxid och partiklar) vilket bör vara tillräckligt för att stoppa planen.

SBK kommentar: Med de åtgärder som omnämns i MKB görs troligt att miljö kvalitetsnormerna kommer att klaras, vilket stöds av länsstyrelsen.

Förslaget kan inte ligga till grund för beslut eftersom mkb inte uppfyller lagens krav på alternativredovisning. En jämförelse med Cedersdalsalternativet har goda förutsättningar att falla till dess fördel. En seriös jämförelse med alternativ Cedersdalsgatan krävs.

SBK kommentar: PBL innehåller ej krav på alternativredovisning. Kontoret anser att den redovisning som görs i mkb är tillräcklig.

Om förslaget antas måste det villkoras i flera avseenden:

- Precisering av vägprofilen alt jordtäckningens tjocklek - en meter är ej tillräckligt.

SBK kommentar: Kontoret anser att bestämmelserna om utförande av tunneln (t2, t3) är tillräckliga som skydd för parken. Exakt jordtjocklek, vägbanehöjd fastläggs i samband med detaljprojekteringen som i detta skede inte är klar.

- Program för hur Carl Eldhs ateljé skall klaras måste presenteras.

SBK kommentar: Detta är ingen planfråga utan en avtalsfråga mellan staden/Vägverket och stiftelsen Carl Eldhs ateljé.

- Geologisk analys av grundvattenförhållanden i Bellevueberget och hur ev punkteringar i grundvattenbassänger utan att växtligheten skadas måste tas fram.

SBK kommentar: Utredning av de hydrogeologiska förhållandena pågår. Denna kommer att ge svar på bl a denna fråga och förslag till eventuella åtgärder.

- Vägverket skall åläggas ett omfattande kontrollprogram som dag för dag gör det möjligt att för allmänheten följa bygget på internet.

SBK kommentar: Denna fråga rör Vägverkets ansvarsområde och är ingen detaljplanefråga.

Arbetsgruppen Rädda Djurgården - Stoppa Österleden

Arbetsgruppen lämnar synpunkter på såväl aktuell detaljplan som på Vägverkets MKB för hela Norra Länken.

Man konstaterar att dess synpunkter i samrådet inte påverkat planförslaget samt ställer frågor om bl a:

Luft: Luftkvaliteten i tunnelarna, vilka gränsvärden skall gälla, är luftrening meningsfullt eller meningslöst?

SBK kommentar: Miljökvalitetsnormer för tunnelluft finns ej. Miljö- och hälsoskyddsnämnden har specificerat ett maxvärde av 400 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ som timmedelvärde. Detta anges också som mål i länsstyrelsens regionala miljöprogram. Luftreningsåtgärder är inte aktuellt i tunnelarna.

Säkerhet: Varför har brandskyddsåtgärder för 500 mnkr avförts som från början framställdes som väsentliga, har denna standardsänkning skett med brandskyddsmyndighetens goda minne? Vilka villkor skall gälla för transporter av farligt gods i Norra Länken?

SBK kommentar: Planen reglerar inte brandskyddsåtgärder i tunnelarna. Efter år av utredande finns nu en avsiktsförklaring mellan berörda parter. Den innebär bl a att farligt gods får transporteras i tunnelarna.

Kostnader: Kräver utredning om orsakerna till de galopperande kostnaderna, 175 % på 11 år. hur förklarar och försvarar Vägverket dessa fördyringar, hur dålig kan den samhällsekonomiska lönsamheten tillåtas bli innan man tänker om? Finns någon ekonomisk smärtgräns och i så fall vilken?

SBK kommentar: Kostnadsfördyringen gäller hela Norra Länken. Det som har lett till ökande kostnader för nu aktuell delsträcka är den förlängda jordtunneln.

Alternativ: Hur mycket skulle det kosta att ersätta Norra Länken med antingen tunnelbana eller snabbspårväg?

SBK kommentar: Denna fråga handlar om översiktsplanering och behandlas inte inom nu aktuellt detaljplanearbete.

Djurgården - Lilla Värtans miljöskyddsförening

Föreningen lämnar synpunkter på såväl aktuell detaljplan som på Vägverkets MKB för hela Norra Länken.

Man avstyrker sträckningen genom Bellevueparken och tillstyrker dragning under Cedersdalsgatan med vissa kompletteringar.

SBK kommentar: Kontoret har i uppdrag att planlägga för Bellevuealternativet.

Man har också synpunkter på Norra Länken utanför nu aktuellt detaljplaneområde, såsom kopplingen vid Värtahamnen och påslag i berget vid Roslagstull samt synpunkter som rör masshantering vid Husarviken.

SBK kommentar: Detaljplanerna öster om nu aktuellt detaljplaneområde har vunnit laga kraft. Planen reglerar inte masshantering.

Utsläppen av trafikdagvatten i Värtan måste renas i lika hög grad som det var tänkt i Husarviken.

SBK kommentar: Vägverket har för avsikt att rena detta vatten på samma sätt som det tidigare var tänkt vid utsläpp i Husarviken.

Gränsdragningen i planbeskrivningen avviker på flera ställen från regeringens proposition och kartor som sbk tidigare redovisat. Leden skulle i princip kunna rymmas utanför nationalstadsparken om den förlagdes till Cedersdalsgatan.

Områden som i underlag till fördjupning av översiktsplan för nationalstadsparken anges täckas med ädellövskog anges i detaljplanen som exploaterad mark. Man anser att sbk försöker anpassa gränserna för nationalstadsparken efter exploateringssyftena.

SBK kommentar: Syftet med planen är inte att fastställa en gräns för Nationalstadsparken eller gränser inom parken. Utifrån de kunskapsunderlag som finns redovisas kontorets uppfattning av gränser i planhandlingarna som underlag för beslut om planen. Arbete

handlingarna som underlag för beslut om planen. Arbete med en fördjupad översiktsplan för Nationalstadsparken pågår.

Intrång i nationalstadsparkens natur och kulturmiljö då strandskyddet tas bort.

SBK kommentar: Länsstyrelsen fattar beslut om upphävande av strandskydd. Staden har hemställt om detta hos länsstyrelsen som fattat beslut om upphävande den 26 november 2003.

Det var området väster om parken som regeringsrätten avsåg i sin dom 1997.

SBK kommentar: Kontoret delar inte denna tolkning av regeringsrättens dom.

Anser att järnvägsbanken ska skyddas och spåren ska bevaras för framtida användning för snabbspårväg. Järnvägsbron bör därför ha utrymme för dubbelspår med ett hållplatsområde som förut.

SBK kommentar: Så länge godståg trafikerar Värtabanan är det otänkbart med spårvagnstrafik.

Bifogar alternativ lösning för leden som ryms utanför nationalstadsparken och som bl a kan bidra till bättre miljö i ytgatunätet då trafiken från Östermalm leds ner i en tunnel vid Valhallavägen. Anser att denna bör utredas.

SBK kommentar: Detta förslag har tidigare framförts och utretts men avförts då det inte är realistiskt.

Påfarten vid Roslagstull skulle bara ta emot trafik från Österleden om en sådan nu byggs. Anser att leden ej skall förberedas för utbyggnad av en så miljöstörande trafikled. Inga bilar från Östermalm kommer använda tunnlarna vid Roslagstull, ej heller förlängningen till Älkistan. En uppfart österifrån ska flyttas till Norrtull.

SBK kommentar: Österleden ingår i stadens översiktsplan. Förutom framtida trafik från Österleden kommer trafik från Lidingö, Hjorthagen och Värtahamnen att trafikera ramperna.

Påverkan på människor, fåglar och trädkronor från avgastornen måste utredas.

SBK kommentar: Påverkan från luftföroreningar på människor och vegetation finns noggrant redovisat i MKB.

MKB bör innehålla alternativ trafiklösning. Föreningens lösning innehåller utbyggnad av t-bana och spårväg.

SBK kommentar: Kontoret anser att redovisningen i MKB är tillfyllest för dess ändamål.

Saknar redovisning hur järnvägstrafiken ska gå under byggtiden och hur detta påverkar parken och naturvärdena.

SBK kommentar: Detta är i detta skede ej fastställt. Målsättningen är att hitta en teknisk och ekonomisk rimlig lösning för den tillfälliga järnvägssträckningen.

Svenska turistföreningen, Stockholmskretsen

Genomförandebeskrivningen måste kompletteras med att stadens förvaltningar bildar ett kulturresevat för Bellevueparken och dess byggnader. Föreslår att resevatsområdet omfattar hela Bellevueparken med dess gamla bebyggelse fram till Brunnsviken.

SBK kommentar: Planen reglerar bebyggelsen i Bellevueparken med omgivande tomter som kulturresevat. Bellevueparken ges särskilda bestämmelser om skötsel och utveckling. Frågan om kulturresevat för hela parken behandlas ej inom ramen för detaljplanearbetet.

Roslagstullsberget oexploaterade bergssluttning är inte exploaterad mark som bilden i planbeskrivningen visar. En framtida byggnation på sluttningen strider mot nationalstadsparkens bestämmelser.

SBK kommentar: Syftet med planen är inte att fastställa en gräns för Nationalstadsparken eller gränser inom densamma. Utifrån de kunskapsunderlag som finns redovisas kontorets uppfattning av gränser i planhandlingarna.

De fula bergskärningarna vid Eugeniakopplet bör döljas eller tas bort med t ex en överbyggnad. Genomfartstrafiken på Björnnäsvägen skall upphöra och trafiken på Drottning Kristinas väg skall minska.

SBK kommentar: Dessa frågor ligger utanför planområdet och regleras inte i aktuell detaljplan.

I övrigt har föreningen synpunkter på fortsatt planarbete vid Husarviken-Storängskroken.

HAGA-BRUNNSVIKENS VÄNNER

Anser att utställningsförslaget är bättre än samrådsförslaget. Planarbete bör påbörjas med avsikt att förstärka den svaga naturlänken mellan Brunnsvikens och Norra Djurgårdens natur- och rekreationsområden.

SBK kommentar: Detta kommer att ske men utanför arbetet med nu aktuell detaljplan.

PER-ERIK OLSSON, BOENDE PÅ KAMPEMENTSGATAN

Har överklagat arbetsplanen för Norra Länken. Redovisade då alternativ dragning "Lidingölänken". Norra Länken kommer till största del att betjäna Lidingöbor. Trots det kommer Stockholms kommun att stå för avsevärd del av kostnaden. Lidingö motsätter sig försök med trängselavgifter. Lidingö och Vägverket borde planera för ytterligare en utfart från ön som inte går genom Stockholm. Man bör överge planerna på Norra Länken och istället planera för Lidingölänken. Lidingöborna får de två alternativ att ta sig ut från ön och kan därmed slippa trängselavgifter. Lidingölänken innebär bättre fördelning av trafiken under rusningstid. Den innebär också en kortare tunnelsträcka än Norra Länken och därmed mindre masshantering. Intrång i Nationalstadsparken undviks. Den innebär också att störningar från Norra Länken undviks för befolkningen i Hjorthagen.

SBK kommentar: Denna fråga rör Stockholms regionplanering och kan inte hanteras inom ramen för denna detaljplan. Norra Länken finns med i regionplanen.

Genomförandebeskrivning

Planbeskrivning

HANDLINGAR

Handlingarna består av en plankarta med bestämmelser, en genomförandebeskrivning, en miljökonsekvensbeskrivning samt denna planbeskrivning.

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syftet med planen är att göra det möjligt att bygga Norra Länken i tunnel mellan Norrtull och Roslagstull på ett sätt som är förenligt med miljöbalkens bestämmelser om nationalstadsparken Ulriksdal-Haga-Brunnsviken-Djurgården. Den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen inom Bellevueparken skall bevaras och ges skyddsbestämmelser. Även Bellevueparken ges särskilda bestämmelser till skydd för natur- och kulturhistoriska värden. Övrig mark inom planområdet ovanför Norra

historiska värden. Övrig mark inom planområdet ovanför Norra Länkens tunnlar regleras i huvudsak som parkmark.

Planområdet.

FÖRUTSÄTTNINGAR

Planområdet

Detaljplanen omfattar huvudsakligen Norra Länken i tunnel mellan den redan utbyggda delen av länken väster om Uppsalavägen fram till Roslagsvägen, där Norra Länkens fortsättning norrut och österut redan är detaljplanerad. Det innebär att planen omfattar ett område väster om Tullhusen, delvis inom Norra Stationsområdet och ett område öster om Uppsalavägen, söder om järnvägen fram till Roslagsvägen samt Bellevueberget.

Planeringsbakgrund

Det övergripande syftet med Norra Länken är att förbättra miljön, öka tillgängligheten och skapa bättre förutsättningar för utveckling av regionen.

Norra Länkens huvuduppgift är att vara en del av kringfartsleden runt innerstaden och att minska trafiken på Valhallavägen – Lidingövägen samt möjliggöra att Björnnäsvägen genom Lill-Jansskogen befrias från biltrafik.

Länken skall också betjäna stadsutvecklingsområdena Värtan-Frihamnen, Husarviken och Norra station enligt ÖP 99 för Stockholm. Den är därtill en del av Europaväg E 20.

Norra Länkens sträckning från Norrtull till anslutningen vid Lidingövägen. Utredningar och analyser av Norra Länkens sträckning och utformning har pågått sedan 1960-talet. Ganska snart uppnåddes enighet inom staden att sträckningen av Norra Länken genom Lill-Jansskogen måste ske i tunnelläge. För Norra Länken på avsnittet mellan Norrtull och Roslagstull studerades däremot länge olika ytlösningar. Under senare delen av 1980-talet konstaterades dock att detta inte var miljömässigt acceptabelt. Därmed blev tunnellslösningar huvudalternativ även på detta avsnitt av Norra Länken. 1991 påbörjade staden ett arbete med en fördjupning av översiktsplanen enligt plan- och bygglagen för det s k Norra trafikbandet, dvs Norra Länkens fortsättning från Norrtull österut till Värtan och vidare som Österleden. I samrådsmaterialet för denna plan ställdes vid Norrtull två alternativ för Norra Länken mot varandra, tunnel under Cedersdalsgatan respektive under Bellevueparken. Efter analys av inkomna synpunkter och utställning av planen antog kommunfullmäktige den 18 april 1994 fördjupningen av översiktsplanen innehållande Norra Länken med en sträckning mellan Norrtull och Roslagstull enligt Bellevuealternativet.

Parallellt med översiktsplanen påbörjades detaljplaneringen för Norra Länken. Tre detaljplaner i Stockholm samt en detaljplan i Solna för olika delavsnitt av trafikleden upprättades och antogs och arbetsplaner fastställdes för projektet. De tre detaljplanerna i Stockholm överklagades. Regeringen avvisade anförda besvär över de tre detaljplanerna i Stockholm, vilka sålunda vann laga kraft. Några berörda begärde att

nera i Stockholm, vilka sålunda vann laga kraft. Några berörda begärde att regeringsrätten skulle pröva regeringens beslut enligt lagen om rättsprövning.

Sommaren 1995 utfördes en sk utökad miljöprövning av Norra Länken som ett samarbete mellan staden och ett antal berörda miljöorganisationer. I arbetet prövades bl a alternativ till och alternativ utformning av Norra Länken. Prövningen var ett komplement till den prövning som hade fullföljts enligt PBL och resulterade i en smärre förändring i genomförandavtalet mellan Vägverket och staden.

1996 påbörjade Vägverket upphandlingen av utbyggnaden av Norra Länken samtidigt som en del förberedande arbeten startade. 1997 avbröts byggnadsarbetena sedan regeringsrätten i dom den 31 januari 1997 upphävt regeringens beslut och meddelat att utbyggnaden på avsnittet mellan Norrtull och Roslagstull inte var i överensstämmelse med bestämmelserna i lagstiftningen om Nationalstadsparken. Övriga detaljplaner i Stockholm prövades också i regeringsrätten och befanns lagfästa. I regeringsrättens dom har Vägverket tagit fram ett nytt modifierat förslag till utförande av Bellevuealternativet. Förslaget innebär att tunneln förläggs i ett djupare läge än tidigare i syfte att inte strida mot lagstiftningen om Nationalstadsparken. Vägverket fastställde i december 2000 en ny, omarbetad vägarbetsplan för hela Norra Länken med denna lösning. Arbetsplanen är överklagad till regeringen som avvaktar med beslut till dess att samtliga delar av Norra Länken omfattas av detaljplan.

Vägverket har på stadens uppdrag under år 2000 även gjort en utredning av Norra Länken i tunnel under Cedersdalsgatan. Utredningen visar att denna sträckning inte är realistisk med hänsyn till de högre kostnaderna och störningarna för trafiken och omgivande miljö under byggtiden.

Cedersdalsgatealternativet.

Staden har under 2001 utrett fyra alternativa sträckningar för Norra Länken i ett läge mellan Cedersdalsgatan och Bellevue. Utredningen visar att de inte utgör realistiska alternativ och i olika avseenden är sämre jämfört med det modifierade Bellevuealternativet och alternativ Cedersdalsgatan, från såväl kostnads- som miljösynpunkt. I september 2002 godkände kommunfullmäktige en finansieringsöverenskommelse med Vägverket där parterna är överens om finansieringen av Norra Länken enligt Vägverkets arbetsplan, dvs med en modifierad Bellevuelösning.

Nationalstadsparken

Huvuddelen av planområdet är beläget inom nationalstadsparken Ulriksdal-Haga-Brunnsviken-Djurgården, se översiktskarta nedan. Nationalstadsparken utgör ett historiskt landskap med värden av stor betydelse för det nationella kulturarvet, där det kungliga markinnehavet och inflytandet varit avgörande för områdets utveckling genom århundradena. Områdets naturskönhet, centrala läge och utbud av attraktioner innebär att det har stor betydelse för rekreation och turism. Det har också stort värde för regionens biologiska mångfald.

Översiktskarta, Nationalstadsparken.

För det nu aktuella planområdet vid Södra Brunnsviken har kulturlandskapet framför allt sin anknytning till Gustav III som med hjälp av arkitekten F M Piper skapade Haga-, Bellevue- och Tivoliparkerna med Brunnsvikens vattenspegel som ett samlande element. Bellevues engelska park har utsiktspunkter som samordnats med Hagaparkens. Den idylliska bebyggelsen här rymmer flera kulturhistoriskt värdefulla byggnader.

Brunnsvikens park- och vattenområde har betydelse för biologisk mångfald och sambandet mellan Norra Djurgårdens och Ulriksdals större kärnområden. I Bellevue, som ingår i den biologiska spridningskorridoren söder om Brunnsviken, har delområdet norr om järnvägen särskilt höga naturvärden direkt kopplade till den historiska markanvändningen, en s k värdekärna med värden som inte kan ersättas inom överskådlig tid. För hela Bellevue behöver områdets naturvärden bevaras.

Lagbestämmelserna

För Nationalstadsparken gäller sedan 1 januari 1995 särskilda hushållningsbestämmelser, numera i miljöbalkens 4 kap 7§. Bestämmelsen har följande lydelse: "Nationalstadspark får ny bebyggelse och nya anläggningar komma till stånd och andra åtgärder vidtas endast om det kan ske utan intrång i parklandskap eller naturmiljö och utan att det historiska landskapets natur- och kulturvärden i övrigt skadas."

Bestämmelserna ligger till grund för planering och ärendeprovning enligt planoch bygglagen, väglagen, miljöbalken m fl lagar.

En förutsättning för föreliggande förslag till detaljplan är att det är förenligt med hushållningsbestämmelserna. Utanför Nationalstadsparken får åtgärder inte vidtas som påtagligt skadar Nationalstadsparkens historiska landskap och dess natur- och kulturvärden.

Program för Nationalstadsparken

Regeringen förelade i ett beslut den 21 november 1991 Stockholm och Solna att redovisa hur kommunerna avser att tillgodose riksintressena för natur- och kulturvärden samt friluftslivet inom området kring Brunnsviken. Kommunerna utarbetade gemensamt ett program som godkändes av respektive kommun 1993. Programmet har legat till grund för lagregleringen av Nationalstadsparken.

Fördjupning av ÖP 99 för Nationalstadsparken

Stadsbyggnadsnämnden gav den 5 september 1996 kontoret i uppdrag att ta fram en översiktsplan för hela Nationalstadsparken och att samordna arbetet med Solna. Hittills har flera kunskapsunderlag tagits fram om Nationalstadsparkens historiska landskap, natur- och kulturvärden mm. Under 2003 avses ett underlag för samråd att presenteras för stadsbyggnadsnämnden. Som stöd för att tillämpa lagtexten har förutsatts att kommunerna utvecklar sina översiktsplaner och närmare avgränsar de områden som bör skyddas som parklandskap eller naturmiljö liksom de zoner som präglas av en mer omfattande bebyggelse. Syftet med bestämmelserna är att områdets huvudstruktur med natur- och bebyggelseområden inte skall få ändras men att skyddet inte avses hindra etablerade verksamheter inom eller invid nationalstadsparken från att fungera. Med denna utgångspunkt handlar det pågående översiktsplanarbetet bland annat om att närmare avgränsa de delar av Nationalstadsparken som utgör parklandskap eller naturmiljö där intrång ej får ske respektive de delar som omfattas av tidigare exploateringar. Ett förslag till en sådan avgränsning i anslutning till detaljplaneområdet framgår av bilden nedan. Förslaget kommer att ligga till grund vid kommande samråd om översiktsplanen. Förslaget tar utgångspunkt i att det är fråga om att särskilja i huvudsak redan exploaterade områden inom Nationalstadsparken från i huvudsak obebyggda park- och naturområden liksom att "tidigare exploatering" innebär mer omfattande bebyggelse och anläggningar. Större trafikleder och spår passerar genom båda delområdena.

För detaljplaneförslaget innebär avgränsningen följande

- ? Bellevueparken utgör en av de historiska parkerna inom Nationalstadsparken. Dagens parkrum avgränsas i söder och väster av kvartersgränsen mot kvarteret Cedersdal respektive kvarteret Ormträsket med Wenner-Gren Center och av gångporten under järnvägen. Mot öster avgränsas parkrummet i den separata gång- och cykelvägen som är en del i det tidigare exploaterade gaturummet utmed Roslagsvägen.
- ? Den del av Nationalstadsparken som ligger i planområdets västra del utgör en tidigare exploaterad del, dvs från gångporten under järnvägen och västerut.
- ? Värtabanan passerar genom både parkrummet och de tidigare exploaterade delarna av Nationalstadsparken. Förslag till gräns för Nationalstadsparken och tidigare exploaterad mark inom denna.

Översiktliga planer, program mm

Stockholms översiktsplan 1999

I gällande översiktsplan för Stockholm redovisas reservat för Norra Länken mellan Norrtull och Värtan. Sträckan Norrtull-Storängsbotten reserveras i tunnel med underjordiska trafikplatser vid Norrtull och Roslagstull och sträckan Storängsbotten – trafikplats Värtan ovan jord. Genom Nationalstadsparken avses en lösning väljas som

fikplats Värtan ovan jord. Genom Nationalstadsparken avses en lösning väljas som är förenlig med de särskilda bestämmelserna i miljöbalken om Nationalstadsparken.

Norra Stationsområdet

Norra stationsområdet redovisas i översiktsplanen för Stockholm som ett stadsutvecklingsområde. Planeringen omfattar hela Norra Stationsområdet inklusive området kring Norrtull. Ett samlat nybyggnadsprojekt förutsätter överdäckning av Norra Länken. Det kan utvecklas som ett institutionsområde eller kompletteras med bostäder och kontor. Programarbete pågår. Den nu aktuella detaljplanen innehåller ingen planering av Norra Stationsområdet. Idéskiss över den nya stadsinfarten vid Norrtull. (Stadsbyggnadskontoret nov 2002).

Program och planer för Bellevueparken

Bellevueberget är en del av den gamla malmgården Bellevue. För hela det område som malmgården omfattade har staden 1991 lagt fram en utredning om Bellevues framtida upprustning och användning. I utredningen finns förutom förslag till upprustningsåtgärder även förslag till skyddsföreskrifter för parken. De upprustningsåtgärder som föreslogs har ej genomförts, annat än vissa skötselinsatser för vegetationen. Förutsättningarna har förändrats sedan utredningen lades fram. Med utredningen som grund avses en ny vidareutvecklad skötsel- och utvecklingsplan att utarbetas för Bellevueparken.

Strandskydd

Strandskydd gäller inom ett område av 100 meter från Brunnsvikens södra strand. Strandskyddet går delvis in över planområdet. Syftet med strandskyddet är att trygga förutsättningarna för allmänhetens friluftsliv och att bevara goda livsvillkor på land och i vatten för djur- och växtlivet. Om det finns särskilda skäl kan länsstyrelsen förordna att ett strandskyddsområde som avses ingå i en detaljplan inte längre skall vara omfattat av strandskydd.

Gräns för strandskyddsområde.

Gällande detaljplaner

Delar väster om Uppsalavägen samt Bellevuehöjden saknar detaljplan.

Detaljplanen innebär ändring av följande detaljplaner:

5266 Bellevueparken, del av

6209 Parkering vid Wenner-Gren Center

8329A Wenner-Gren Center

8407 Norra Länken del IIA

Nuvarande förhållanden inom och intill planområdet

Topografi, geologi

Området väster om Tullhusen utgör del av en dalgång som sträcker sig till Karlberg mellan Karolinskas höjd och bergen i norra Vasastaden. Öster om tullhusen sträckte sig tidigare en del av Stockholmsåsen, Generalsbacken. Den utnyttjades under slutet av 1800-talet och början av 1900-talet som grustäkt. Åsen fortsatte i Bellevueudden. Söder om denna ligger Bellevueberget som i sina högsta delar består av berg i dagen. Mellan Generalsbacken och Bellevuehöjden, där Wenner-Gren Center nu ligger, fanns till mitten av 1800-talet en liten sjö, Ormträsket. Grusåsen grävdes bort till en nivå långt under dagens. Ormträsket och grusgropen har fyllts igen och marken har fyllts upp så att den ligger på i stort sett samma nivå mellan Uppsalavägen och Bellevuehöjden. Brunnsviksvägen och Bellevuevägen ligger kvar i huvudsak på ursprunglig nivå och läge utom där den passerar järnvägen som anlades på 1870-talet.

Bellevueparken

1784-86 utarbetade F M Piper planer för en engelsk park i Bellevue. Karakteristiskt för den engelska parken är att landskapets naturliga särdrag ska förhöjas och förskönas. Anläggandet av Bellevueparken ingick i ett större sammanhang som initierades av dåvarande kungen Gustav III. Med Brunnsviken som samlande element skulle parkanläggningar skapas med byggnader, monument och skulpturer som associerade till främmande kulturer. Resultatet blev de tre anläggningarna vid Haga, Tivoli och Bellevue. Fram till dragningen av järnvägen Värtabanan hade parken i stort samma utseende som vid Pipers anläggande. För parkanläggningen innebar järnvägen att den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen blev avskuren från den norra delen av parken. De delar av Bellevueparken som är bäst bevarade är udden i norr samt Bellevuehöjden. Den tidigare biltrafik, som idag går genom parken är främst varutransporter till Stallmästaregården och transporter till båtklubbarna vid Brunnsvikens strand. Bellevuevägen som går från Roslagsvägen upp mot Bellevuehöjden, kantas av en lindallé som i huvudsak planterades under slutet av 1700-talet. På Bellevueberget på östra sidan av Lögebodavägen ligger Paschens malmgård, som 1935 upptogs på listan över byggnadsminnesmärken.

Malmgården består av huvudbyggnaden, stenhuset och en flygelbyggnad. Ritningarna till stenhuset är signerade murmästaren Pehr Westrell 1757, troligen efter Jean Erik Rehn. När byggnaderna övergick i stadens ägo år 1991 kunde de inte längre vara statliga byggnadsminnesmärken men i överlåtelseavtalet förband sig staden att genomföra en vanlig byggnadsminnesförklaring. Detta har inte genomförts.

På andra sidan av Lögebodavägen ligger uthusbyggnader uppförda av Pasch 1758 som förråd och tobakslada och senare inredda till stall och ladugård. Längre norrut vid Lögebodavägen uppfördes 1918 Carl Eldhs ateljé ritad av Ragnar Östberg. Samtliga byggnader motsvarar enligt stadsmuseets byggnadsklassificering fordringarna för byggnadsminnen enligt kulturminneslagen (blå klass).

Eldhs ateljé.

De kulturhistoriska värdena har till en del förvanskats genom åren. Som exempel kan nämnas dragningen av Värtabanan, anläggande av bollplan och upplagsområde för parkskötseln. Anläggandet av en småbåtshamn runt större delen av Stallmästarholmen strider också mot den engelska parkens idé. Ett lokalt ingrepp skedde i samband med byggandet av dagvattenmagasinet "Ormen" med sprängningar för entré i berghällar mot Roslagsvägen. Trots dessa ingrepp och de skador som de medfört återstår grundstrukturen i den engelska parken.

Wenner-Gren Center

Wenner-Gren Center byggdes i början av 1960-talet. Den skjulbebyggelse som tidigare präglat området revs och ersattes bl a av ett höghus för kontor samt en cirkelformad byggnad för forskarbostäder. Öster om Wenner-Gren Center anlades park som idag ingår som en del i Bellevueparken.

Wenner-Gren Center.

F d bensinstationstomten

Området väster om Wenner-Gren Center innehöll tidigare två bensinstationer. Bensinstationerna lades ner i mitten av 1990-talet i samband med planeringen av Norra Länken samt ny bebyggelse för bl a hotell på tomten. Bebyggelseförslagen utreddes parallellt med det förra förslaget till detaljplan för Norra Länken mellan Norrtull och Roslagstull. Efter samråd kring dessa planer beslöt stadsbyggnadsnämnden att låta planen för Norra Länken ställas ut men att förslag till ny bebyggelse på bensinstationstomten skulle bearbetas vidare. 1996 hölls ytterligare samråd kring ny bebyggelse vid Norrtull där bl a bensinstationstomten föreslogs bebyggas. Den f d bensinstationstomten ingår nu i den programutredning som håller på att utarbetas för Norra Stationsområdet. Vad området kommer att få för framtida funktion är i dagsläget oklart. Nordost om bensinstationstomten, intill järnvägen, finns idag tillfälliga baracker som används som bostäder för hemlösa.

Vegetation

Längs Brunnsviksvägen växer ett antal stora, gamla träd, framförallt lindar. Dessa träd kan vara rester från den engelska park som Fredrik Magnus Piper ritade 1784 åt Carl Sparre som då ägde Bellevue. På järnvägsbanken finns ett antal yngre träd, bl a tall, al och lönn. På slänterna runt om Bellevueberget, både på västra sidan och mot Roslagsvägen, finns riklig vegetation. Några av dessa träd, framförallt på västra sidan, kan vara kvar från den engelska parken. Strax intill järnvägen, väster om gångporten står en ca 150 år gammal lind samt ytterligare två större bevarandevärda träd. Intill parkeringsytorna runt Wenner-Gren Center finns 7 lönnar som troligen planterats i samband med färdigställandet av Wenner-Gren Center. På f d bensinstationstomten finns björkar, lönnar och unga träd samt slyvegetation mot banvallen.

Järnvägen

Planområdet gränsar i norr mot Värtabanan som förbinder hamnområdet vid Värtan med stambanan. Järnvägen passerar på bro över Uppsalavägen. Den nuvarande järnvägsbron hade tidigare fyra spår varav det nordligaste var genomgående och användes för godstrafiken till Värtan. De andra var spår som hörde samman med Norra Station. Idag finns endast det genomgående spåret till Värtan kvar, vilket även fortsättningsvis kommer att trafikeras.

Vägrafik

Trafiken på Sveavägen, mellan Norrtull och Sveaplan, uppgick år 2000 till ca 65 000 fordon per vardagsdygn. Cedersdalgatan trafikerades av ca 55 000 fordon per vardagsdygn. Uppsalavägen under järnvägsviadukten av ca 75 000 fordon per vardagsdygn. En stor andel av trafiken, ca 10 %, är tung trafik.

Gång- och cykeltrafik

Vid Sveaplan finns en planskildhet för gång- och cykeltrafiken. Vid Norrtull är förhållandena för gång- och cykeltrafiken otillfredsställande på grund av den omfattande trafiken. En tillfällig gångbro har nyligen uppförts för att förbättra förhållandena. Från Norrtull rör sig de gående och cyklande mot Haga vid sidan av den hårt trafikerade Uppsalavägen.

Markägare

Huvuddelen av planområdet väster om kommungränsen vid Uppsalavägen ägs av Jernhusen Fastigheter AB (fd SJ fastighetsdivision). En mindre del ägs av staden. På östra sidan av Uppsalavägen äger staten genom Banverket den mark som järnvägen är belägen på fram till Roslagsvägen. Mellan Uppsalavägen och Wenner-Gren Center kommer Norra Länken huvudsakligen att gå under statens mark. Planområdet öster om Wenner-Gren Center ägs av staden. Vägtunneln berör även en mindre del av Ormträsket 9 som ägs av Stiftelsen Wenner-Gren Center.

PLANFÖRSLAGET

Planförslaget är en bearbetad version av den detaljplan som antogs av kommunfullmäktige 1993, vilken senare upphävdes av regeringen efter en dom i regeringsrätten 1997. I det nu föreliggande planförslaget har regeringsrättens dom beaktats så att planen säkerställer att nationalstadsparkens parklandskap och naturmiljö inte påverkas ens av något tillfälligt intrång under byggskedet. Skyddsbestämmelserna för naturvärdena har utvidgats och planområdet har minskats för att järnvägsbankens vegetationsbeklädda norra sida ska lämnas orörd. För det nu föreliggande förslagets miljökonsekvenser har en helt ny miljökonsekvensbeskrivning utarbetats.

Nationalstadsparken

För att förhindra att Norra Länkens trafiktunnlar skadar riksintresset Nationalstadsparken har särskilda bestämmelser införts i planen. För området öster om gångporten vid Wenner-Gren Center inom Bellevueparken gäller att vägtunneln skall byggas utan att skada ovanliggande markyta, vegetation och byggnader. Schaktning, spontning, borrhning, pålning el dyl får ej vidtas från markytan. Syftet med dessa bestämmelser är att säkerställa att inget intrång sker i Nationalstadsparkens parklandskap och naturmiljö. För att undvika schaktningsarbeten i Bellevueparkens absoluta närhet har även särskilda bestämmelser införts för ett område väster om Bellevueparken. Särskilda byggmetoder kommer att krävas på en sträcka av ca 150 meter för byggandet av vägtunneln under och närmast intill Bellevueparken där bergtäckning saknas. Vägverket har våren 2003 tagit fram en utredning som visar på olika tekniker som kan användas för att bygga tunneln på denna sträcka; "Norra Länken, Stockholm - jordtunnelutredning 2003". Resterande del av tunneln inom Bellevueparkens byggsäkerhetsområde som nämns ovan får vägtunneln byggas genom schakt från ytan. Denna del av nationalstadsparken utgör mark som redan ianspråktagits för exploatering. Således innebär schakt från ytan här inget intrång i nationalstadsparkens parklandskap och naturmiljö. Miljökonsekvensbeskrivningen visar att tunneln här kan byggas från ytan utan att det historiska landskapets natur- och kulturvärden i övrigt skadas. Utanför Nationalstadsparken utgör föreslaget avluftstorn vid tunnelmynningarna vid Norrtull den del av Norra Länken som kommer att synas från parken. Höjden på tornet är i planen reglerad så att det inte kommer att sticka upp ovanför intilliggande bebyggelse. Det avses utföras i glas likt övriga avluftstorn för Norra Länken. Tornet kommer att bilda en visuell enhet tillsammans med högre omgivande bebyggelse. Dess påverkan på Nationalstadsparken bedöms som obetydlig.

Norra Länken

Trafik

Trafikuppskattningar för år 2015 visar att Sveavägen, mellan Norrtull och Sveaplan, Cedersdalsgatan liksom Uppsalavägen under järnvägsbron alla får ca 40-50.000 fordon per vardagsdygn. Mer exakta trafikmängder kan inte anges då dessa är beroende på kommande trafikplaner och detaljprojektering.

Trafiken på Norra Länken uppskattas vid samma tidpunkt uppgå till minst ca 90.000 fordon per vardagsdygn. Norra Länken ges en standard som motsvarar en stadsmotorväg med en dimensionerande hastighet på 70 km/tim.

Konstruktion

Huvudtunneln för Norra Länken består av två separata tunnelrör med tre körfält i vardera riktningen. Bredden på tunnarna är 13,5 meter mellan vägrenarnas ytterkant och den fria höjden för trafik ca 4,7 meter. Ovanför detta ligger utrymme för skyltar och fläktar varför taket i huvudsak ligger minst ca 6 meter över körbanan. Tunnarna kommer att byggas som betongtunnlar på större delen av sträckan.

Betongtunnlarna byggs uppifrån utom på en sträcka av ca 150 meter väster om Bellevueberget där speciella metoder måste användas. För att skydda parklandskapet med träd och annan vegetation ovanför från intrång har tunnels profil lagts så djupt att all schakt sker från ytor utanför Bellevueparken. Detaljplanen innehåller bestämmelser som reglerar inom vilket område schaktning, spontning el dyl inte får bedrivas uppifrån. De delar som går under Bellevueberget liksom en del av rampen från Uppsalavägen utförs i berg. Ovanpå betongtunnelns tak föreslår planen i huvudsak park. Jordtjockleken på betongtunnelns tak kommer att variera men bör vara minst 1,0 meter där plantering skall ske. Tunnelmynningen väster om Uppsalavägen är tillfällig i avvaktan på en trolig överdäckning av nuvarande Norra Länken genom utbyggnaden av Norra Stationsområdet.

Ventilation

Tunnlarna ventileras med längsgående ventilation där luften förs fram med hjälp av trafikens kolvverkan. Tunnelmynningen vid Norrtull ventileras genom att tunnelluften sugs till ett frånluftstorn som placeras i anslutning till mynningen. Högsta höjd på tornet regleras i planen till ungefärlig jämnhöjd med intilliggande bebyggelse inom Karolinska sjukhusområdet. I planen redovisas ett område inom vilken tornet får placeras. Tornet ges en utformning av glas och stål med en åttakantig planform, likt övriga planerade avluftstorn för Norra Länken vid Frescati och Värtan.

Avluftstorn vid tunnelmynning Norrtull.

Skyddszon

Där tunneln byggs som bergtunnel liksom för betongtunneln under Bellevueparken finns i planen ett skyddsområde i sid- och höjdded. Zonen är till för att skydda tunneln från framtida byggen i dess närhet.

Ytvägnätet

Den minskade trafiken på ytvägnätet ger möjligheter till förändringar av gatornas utformning. I planområdets närhet har bl a diskuterats en ny utformning av trafikplatserna vid Norrtull, Sveaplan och Roslagstull samt mellanliggande gator. Dispositionen och utformningen av ytvägnätet mellan Norrtull och Roslagstull är bl a beroende av planeringen för Norra Stationsområdet och behandlas ej inom ramen för denna detaljplan.

Järnvägsviadukten

I arbetena med Norra Länken ingår att riva den nuvarande bron och bygga en ny bro som delvis måste grundläggas på Norra Länkens tunnlar. Bron byggs för ett spår. Brons västra landfäste förskjuts västerut jämfört med dagens läge. Det östra landfästet ligger i Solna och dess läge bibehålls. Järnvägstrafiken måste upprätthållas under byggtiden.

Detaljplaneförslaget möjliggör en gång- och cykelförbindelse längs järnvägsbron som en del i en förbindelse mellan Karolinska sjukhuset och Brunnsviksvägen.

Bellevueparken

För den del av Bellevueparken som innefattas av föreliggande förslag till detaljplan (större delen av Bellevueberget) införs särskilda bestämmelser som innebär att parken skall skötas och utvecklas så att dess natur- och kulturhistoriska värden bevaras. För hela Bellevueparken avses en skötsel- och utvecklingsplan att utarbetas. Den del av parken som ingår i nu aktuellt planförslag kommer att omfattas av denna skötsel- och utvecklingsplan. Byggnaderna med omgivande tomter inom Bellevueparken föreslås bli kulturresevat.

I Bellevueparkens parklandskap, som skyddas av lagstiftningen om nationalstadsparken, får inget intrång ske vid byggandet av Norra Länkens trafiktunnlar. Under höjden kommer trafiktunneln att passera till större delen i berg. På den västra sidan av höjden läggs en skyddsbestämmelse på ett område ca 150 meter från övergången mellan berg- och betongtunnel. Schaktning, spontning, borrhning, pålning e dyl får ej utföras från ytan inom detta område och tunneln skall byggas utan att skada ovanliggande vegetation. Parkmarken skall bibehållas intakt såväl under byggtiden som efter tunnelns färdigställande. Särskilda byggmetoder krävs för att bygga tunneln på denna sträcka.

Inom Bellevueparken får inga ingrepp för byggandet av Norra Länken göras från ytan. Särskilda byggmetoder krävs för att bygga tunneln på denna sträcka.

Övrig parkmark

Ovanpå tunneln, mellan Norrtull och Bellevueparken, skall anläggas park när tunneln är färdigställd. Utformningen av parken kommer att studeras och ett färdigt förslag finnas när området lämnas efter tunnelbygget. Framtida underhållsarbeten på Norra Länkens betongtunnel skall inom detta område kunna utföras från markytan. Några äldre träd ovanför Norra Länkens tunnlar på denna sträcka har givits skyddsbestämmelser som innebär att de inte får fällas. Särskilda åtgärder behöver vidtas för att spara träden under byggtiden.

Kulturhistoriskt värdefulla byggnader

I detaljplanen föreslås byggnaderna på Bellevuehöjden med omgivande tomter bli kulturresevat (Q) och ges skyddsbestämmelser enligt följande:

Stenhuset (Paschens malmgård)

Byggnaden får inte rivas. Exteriören får inte förvanskas. Ingrepp får inte göras i byggnadens stomme och i kvarvarande ursprunglig planlösning. Äldre fast inredning får inte förvanskas. Byggnaden skall underhållas med traditionella material och metoder. För flygelbyggnaden gäller samma föreskrifter utom de som behandlar stomme och planlösning. Trädgården ges skyddsbestämmelser som innebär att dess karaktär och äldre struktur skall bevaras. Befintliga träd skall bevaras eller ersättas av likvärdiga. Fasta anläggningar får inte strida mot områdets karaktär. Soluret och

Fasta anläggningar får inte strida mot områdets karaktär. Soluret och träparasollet skall bevaras.

Stallbyggnaderna

Byggnaderna får inte rivas och skall behålla sin karaktär av ekonomibyggnader. Exteriörerna får inte förvanskas. Befintlig planlösning och äldre fast inredning skall så långt möjligt bevaras. Gården skall omges av plank. Vård och underhållsarbeten skall ske med traditionella material och metoder.

Carl Eldhs ateljé

Byggnaden får inte rivas. Exteriören får inte förändras. Ursprunglig planlösning och fast inredning får inte förändras. Trädgården skall vårdas och dess karaktär av skulpturpark bevaras. Vård och underhållsarbeten skall ske med traditionella material och metoder.

Bebyggelsen på Bellevuehöjden med omgivande tomter föreslås bli kulturresevat.

Strandskydd

Strandskyddet söder om genomgående spår för Värtabanan föreslås upphävas. Järnvägen utgör en tydlig gräns mot söder för det område som är relevant att reglera med strandskydd. Strandskyddets intentioner säkerställs genom att det strandskyddsområde som föreslås upphävas läggs ut som park. Strandskyddsområde som föreslås upphävas.

Administrativa bestämmelser

Genomförandetid

Genomförandetiden har satts till 10 år efter det att planen vunnit laga kraft.

Arne Fredlund Tomas Enqvist

planchef handläggare

RESERVATIONER M.M.

Stadsbyggnadsnämnden

Reservation anfördes av Ewa Törngren (v) med hänvisning till sitt yrkande enligt följande.

Att stadsbyggnadsnämnden återremitterar detaljplanen för Norra Länken, så att överensstämmelse nås med Cedersdalsgatealternativet samt de justeringar som anges nedan.

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.

Norra Länken byggs enligt Cedersdalsalternativet. Genom detta alternativ fastställs Nationalstadsparkens (Bellevues) oökänkbarhet.

Tunnelröret i det s.k. "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 Kräfriket och för de verksamheter som är belägna utmed denna del av Brunnsviken.

Baron Rålamb's Väg och Björnnäsvägen stängs av för biltafik. Istället anordnas gång/cykelväg.

Ett uttag av trängselavgifter är en förutsättning för att de vinster i trafikmiljön som görs för Valhallavägen och Lidingövägen inte snabbt ska 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/Björnnäsvägen 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 Valhallavägen. Lösningen för Norra Länken skall också anpassas för kommande kollektivtrafiksatsningar såsom exempelvis tvärbanans förlängning.

Reservation anfördes av Cecilia Obermüller (mp), som hänvisade till sitt yrkande enligt följande.

Norra Länken i den föreslagna dragningen innebär oacceptabla ingrepp i Nationalstadsparken och kan därför inte godkännas. Dessutom är vägen kraftigt samhällsekonomiskt olönsam, den kostar betydligt mer än den nytta den ger. Ansvarskännande politiker borde därför avbryta projektet och istället satsa kommunens och statens resurser på vägar som ger positiva trafikeffekter som åtminstone motsvarar byggkostnaden för att skattebetalarna ska få någon valuta för sina skattepengar. Vägen är helt enkelt en dålig lösning på de trafikproblem som finns vid Stockholms Norra infarter. Med det förslag till trängselavgifter som ska införas i Stockholm vid årsskiftet 2004/2005 kommer merparten av trängselproblemen vid Norrtull och Roslagstull att försvinna och Norra Länken kommer därför bli ännu mer olönsam. Om Norra Länken ändå byggs måste tunnelröret i Frescatiskaftet som går norrut från Roslagstull förlängas så att det går förbi universitetsområdet ner till Bergiusvägen. På så sätt försvinner barriären mellan Brunnsviken och Djurgården och Nationalstadsparkens värden kan höjas betydligt. Dessutom kan botaniska och psykologiska institutionerna vid Stockholms universitet bli en del av ett universitets gemensamma campus.

Detta innebär att den stora trafikapparat som i Vägverkets förslag förlagts vid Fiskartorpsvägen precis intill universitetets södra entré bör utgå. En ytterligare förlängning av tunnelröret till Ålkistan är med detta inte mindre aktuell.

Viktigt är också att Baron Rålamb's Väg och Björnnäsvägen stängs av för biltrafik. Istället anordnas gång/cykelväg.

Spåren för Värtabanan bör 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. Lösningen för Norra Länken skall också anpassas för kommande kollektivtrafiksatsningar såsom exempelvis tvärbanans förlängning.