



PM 2007: RII (Dnr 314-4313/2007)

Remiss av Förstudie väg E4/E20 i tunnel Norra stationsområdet, Väg E4/E20 Norra länkens anslutning till Essingeleden
Remiss från Vägverket

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande
Som svar på remissen återopas och överlämnas denna promemoria.

Föredragande borgarrådet Mikael Söderlund anför följande.

Ärendet

Vägverket har på remiss översänt *Förstudie väg E4/E20 i tunnel, Norra Stationsområdet, väg E4/E20 Norra länkens anslutning till Essingeleden* för yttrande, *bilaga 2*. Parallellt med Vägverkets förstudier sker arbetet med den fördjupade översiktsplanen för Karolinska - Norra Stationsområdet.

Den aktuella vägsträckan är den enda kapacitetsstarka förbindelsen mellan södra och norra regionhalvorna samt en utpekad väg av riksintresse och dessutom primär transportväg för farligt gods. Under högrafiktid når belastningen kapacitetsgränsen vilket innebär stor känslighet för extraordinära störningar i form av olyckor och vägarbeten. De problempunkter som identifierats på den aktuella sträckan under förstudiearbetet redovisas i *bilaga 3*.

Oavsett överdäckningen visar trafikanalyser som gjorts för år 2015 på behov av kapacitetsförstärkande åtgärder den dag Norra länken öppnas.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden samt trafik- och renhållningsnämnden.

Stadsledningskontoret, exploateringsnämnden samt trafik- och renhållningsnämnden anser att det är av största vikt att de kapacitetshöjande åtgärderna står klara när nya Norra länken öppnas för drift. Avstängningar av Norra och Södra länkens tunnlar begränsar framkomligheten på stadens ytvägnät. Genomförandet av utbyggnaden av nya Norra länken, utbyggnaden av de kapacitetshöjande åtgärderna samt intunnlingen av befintlig Norra länk, kommer att påverka trafiken i området under en lång tid. De kapacitetsförstärkande åtgärderna för befintlig Norra länk, som är Vägverkets ansvarsområde, är grundläggande och styrande för utformningen av intunnlingen. Stadsledningskontoret och nämnderna vill starkt betona det behov av samordning som krävs för projektet och anser att det samordningsansvaret åvilar Vägverket.

Vidare anser stadsledningskontoret och nämnderna att stadsutvecklingen i full skala inom Norra Stationsområdet förutsätter en överdäckning av E4/E20 och Värtabanan. För staden innebär stadsutvecklingen betydande investeringar i infrastruktur tidigt i processen medan intäkterna kommer under hand som området bebyggs. En förskjutning av tidplanen för projektet innebär merkostnader för projektet som helhet eftersom framfört allt intäkterna kommer senare än beräknat. Stadsledningskontoret och nämnderna vill därför betona vikten av att tidplanen hålls.

Vid de trafikprognoser som utarbetats för 2015 och 2030 förutsätts att många stora infrastrukturinvesteringar genomförts, se *bilaga 4*. Stadsledningskontoret och nämnderna önskar se olika tänkbara scenarion med redovisade konsekvenser för systemet ifall endast delar av dessa investeringar genomförs och i vilken ordning de bör genomföras för att ge bäst effekt regionalt och lokalt. Dessa bör sedan ingå som en del i prioriteringen i Cederschiöldsavtalet.

Mina synpunkter

Infrastrukturen i stockholmsregionen har under en lång tid varit eftersatt och idag är trängseln mycket påtaglig för regionens medborgare. Längs med Essingeleden och den del av Norra länken som är färdigställd krävs ökad kapacitet för att minska köerna och därmed den negativa inverkan på både miljö och tillväxt som stillastående trafik medför. Därför är det viktigt att öka framkomligheten på vägavsnittet med både breddningar, ommålningar och nya broar.

Området runt Norra Station genomgår och kommer att genomgå en enorm förändring under de kommande decennierna. I området ligger Stockholms entré norrifrån och sammanlänkningen mellan Uppsalavägen och Norra länkens båda halvor. Samtidigt hör området till ett av de prioriterade stadsutvecklingsområdena. En helt ny stadsdel kommer att växa fram och ersätta dagens nedgångna stationsbebyggelse och svåröverblickbara spårområde. Den tilltänkta stadsdelen kommer innehålla en dynamisk blandning av bostäder, kulturverksamheter, universitetssjukhus och inte minst ett biotekniskt centrum.

För att alla dessa, för Stockholm viktiga projekt, ska bli verklighet krävs en överdäckning av trafikytorna och en klok infrastrukturplanering med en kapacitet som möter framtida generationers behov. Därför är det av stor vikt att hänsyn tas till kommande trafikutveckling så att staden i samband med överdäckningen inte bygger fast sig i ett underdimensionerat trafiksystem.

Under genomförandetiden kommer framkomligheten i trafiken att reduceras. Då projektet bedrivs i ett tätbebyggt område kommer dessutom boende och verksamma i området att påverkas. Jag anser därför att det är av stor vikt att tidplanen hålls samt att överdäckningen sker i en sådan omfattning att en fullskalig stadsutveckling kan genomföras. Därutöver anser jag att det är av högsta vikt att samordningen för projektet är tydlig och effektiv samt att Vägverket ansvarar för detta i nära samarbete med staden.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

Som svar på remissen återopas och överlämnas denna promemoria.

Stockholm den 20 december 2007

MIKAEL SÖDERLUND

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Förstudie
3. Problempunkter
4. Remissynpunkter på förstudien

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Yvonne Ruwaida* (mp) enligt följande.

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta att
Som svar på remissen anföras följande

I stadsbyggnadskontorets, exploateringskontorets och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande lyfts ett antal aspekter fram som bör analyseras vidare, såsom omledningen av tung trafik och farligt gods, buller- och miljökonsekvenserna mm. Vi delar dessa synpunkter.

Därutöver begär vi komplettering av studien på följande punkter:

1. en redogörelse av klimatkonsekvenser på de föreslagna åtgärderna
2. en djupgående utredning enligt fyrstegsprincipen, framför allt vad gäller steg 1
3. en lösning som förbättrar framkomligheten för Gång-/Cykeltrafiken
4. en utvecklad redogörelse av kollektivtrafikens framkomlighet i förstudien

Det saknas en bedömning av de föreslagna åtgärderna ur ett klimatperspektiv. Förstudien pekar mot ökad trafik och kontoren lyfter fram att trafikprognoserna troligtvis är underskattade. Den ökade trafiken kommer att bidra till ökad klimatpåverkan vilket motverkar klimatmålen på såväl internationell som nationell nivå, liksom stadens mål om att bli fossilbränslefri år 2050. Det försvårar även för staden att klara EUs normer för god luftkvalitet och minska utsläppen till luft.

Det är en brist i utredningen att fokus så ensidigt ligger på vägtrafiken. Om det övergripande transportmålet samt miljö- och klimatmål ska klaras måste kollektivtrafik, gång- och cykellösningar och andra åtgärder såsom förändrade trängselsavgifter studeras i ett sammanhang. Det saknas en tydlig koppling mellan de föreslagna åtgärderna och de övergripande målsättningarna eftersom alternativen inte belyses tillräckligt noga.

Det av Vägverket fastlagda tillvägagångssättet att analysera åtgärder enligt fyrstegsprincipen har frångåtts då ingen ordentlig utredning har gjorts. I Steg 1, ”Åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsystem”, pekas trängselskatten ut som möjlig åtgärd men avfärdas samtidigt med motiveringen att det ligger utanför förstudien. Utvärderingen av trängselskatten i Stockholm visar att det är ett ekonomiskt styrmedel som är mycket effektivt för att minska trängseln. Andra åtgärder såsom utbyggd kollektivtrafik eller möjligheten att planera Norra Stationsområdet för att minimera trafiken nämns inte alls.

Det som saknas i förstudien är hur Norra stationsområdet ska kollektivtrafikförsörjas. Enligt SL kommer 45 000 kollektivtrafikresenärer per dygn att ta sig till Norra stationsområdet, varav 30 000 med tunnelbana under förutsättning att denna byggs. Denna potentiella tunnelbana behöver projekteras in från början, om den ska kunna förverkligas i ett komplicerat bygge som Norra stationsområdet kommer att utgöra.

Andra sätt att resa kollektivt bör undersökas. Är det till exempel möjligt att använda det befintliga spårutrymmet på nuvarande Norra station för någon form av pendeltåg eller tvärbana med en eller flera hållplatser under det nya Norra station? För att knyta samman Karolinska sjukhusets område med Campus Stockholm kan t ex någon form av framtidsteknologisk, smart spårbilslösning via Norra stationsområdet anläggas.

Särskilt uttalande gjordes av borgarråden *Carin Jämtin* och *Roger Mogert* (båda s) enligt följande.

Det är glädjande att Norra länken äntligen byggs. De borgerliga partierna lyckades under sin förra mandatperiod i majoritet försena projektet i över tre år, men till sist kunde ändå Vägverket under den röd-gröna majoriteten påbörja genomförandet. Den aktuella förstudien berör en sträcka som befinner sig – bokstavligen – mitt i ett av Stockholms stadsutvecklingsområden. Det är av stor vikt att utformningen blir sådan att den möjliggör en god stadsmiljö i området. Av det följer att överdäckningarna är centrala.

Den planerade bebyggelsen i Norra Stationsområdet kommer att bli mycket tät. I närområdet finns visserligen både Vasaparken och Nationalstadsparken, vilket naturligtvis är värdefullt, men dessa kan inte ersätta gröna, soliga gårdar eller parker i närmiljön. Det är också viktigt att inte göra om misstagen från Hammarby Sjöstad och bortse från behoven av kom-

munal service, lekplatser och annat som är nödvändigt för en god livsmiljö. Det är inte minst viktigt ur ett barnperspektiv, men också för till exempel äldre som inte alltid är så lätttrörliga. Dessa ambitioner måste också utformningen av vägsträckningen ha i beaktande.

Vi vill också understryka vår ambition att stadsdelen utformas som ett föredöme ur miljöperspektiv. Det finns inga goda argument för att inte väga in sådana målsättningar redan på planeringsstadiet och en så omfattande nybebyggelse, där en stadsdel nyskapas bokstavligen från grunden, måste ha som ambition att vara ekologiskt uthållig och inte bidra till klimatförändringar eller andra negativa miljöeffekter om det kunnat undvikas. Det måste Vägverket förhålla sig till och beakta i sitt planeringsarbete.

ÄRENDET

Vägverket har på remiss översänt *Förstudie väg E4/E20 i tunnel, Norra Stationsområdet, väg E4/E20 Norra länkens anslutning till Essingeleden* för yttrande. Parallellt med Vägverkets förstudier sker arbetet med den fördjupade översiktsplanen för Karolinska - Norra Stationsområdet.

Den aktuella vägsträckan är den enda kapacitetsstarka förbindelsen mellan södra och norra regionhalvorna samt en utpekad väg av riksintresse och dessutom primär transportväg för farligt gods. Under högtfartid når belastningen kapacitetsgränsen vilket innebär stor känslighet för extraordinära störningar i form av olyckor och vägarbeten. Oavsett överdäckningen visar trafikanalyser som gjorts för år 2015 på behov av kapacitetsförstärkande åtgärder den dag Norra länken öppnas.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden samt trafik- och renhållningsnämnden.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 15 november 2007 att som svar på remissen överlämna och åberopa kontorens gemensamma utlåtande.

Reservation anfördes av ledamoten Ann-Margarethe Livh (v) och ledamoten Emilia Hagberg (mp), *bilaga 1*.

Ersättaryttrande gjordes av ersättaren Lotten von Hofsten (v) och ersättaren Torkel Tigerschiöld (mp), *bilaga 1*.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 20 november 2007 att som svar på remissen överlämna och åberopa kontorens gemensamma utlåtande.

Reservation anfördes av ledamoten Mats Lindqvist (mp), *bilaga 1*.

Stadsledningskontorets, exploateringskontorets och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 4 november 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

Vägverket har på remiss översänt *Förstudie väg E4/E20 i tunnel, Norra Stationsområdet, väg E4/E20 Norra länkens anslutning till Essingeleden* för yttrande. Parallellt med Vägverkets förstudier sker arbetet med den fördjupade översiktsplanen för Karolinska - Norra Stationsområdet.

Den aktuella vägsträckan är den enda kapacitetsstarka förbindelsen mellan södra och norra regionhalvorna samt en utpekad väg av riksintresse och dessutom primär transportväg för farligt gods. Under högtfartid når belastningen kapacitetsgränsen vilket innebär stor känslighet för extraordinära störningar i form av olyckor och vägarbeten. Oavsett överdäckningen visar trafikanalyser som gjorts för år 2015 på behov av kapacitetsförstärkande åtgärder den

dag Norra länken öppnas.

Kontoren anser att merparten av de i förstudien föreslagna kapacitetshöjande åtgärderna ökar för framkomligheten såväl längs den aktuella sträckan som för framkomligheten på stadens gatunät. Staden anser det vara av största vikt att de kapacitetshöjande åtgärderna står klara när nya Norra länken öppnas för drift, avstängningar av Norra och Södra länkens tunnlar innebär mycket låg framkomligheten på stadens ytvägnät.

Framtida infrastrukturinvesteringars utbyggnadsordning påverkar framkomligheten inom det aktuella området väsentligt varför det är mycket viktigt att effekterna av detta analyseras.

Genomförandet av utbyggnaden av nya Norra länken, utbyggnaden av de kapacitetshöjande åtgärderna samt intunnlingen av befintlig Norra länk, kommer att påverka trafiken i området under en lång tid. Staden kommer även i fortsättningen att aktivt delta i planeringen av dessa arbeten och säkerställa att kapaciteten, framkomligheten och trafiksäkerheten blir god.

Fortsatt projektering samt genomförande bör göras i Vägverkets regi kring vilket särskilt avtal bör tecknas. Projektet är begränsat till intunnling av E4/E20 med anslutningar samtidigt som de kapacitetsförstärkande åtgärderna för befintlig Norra länk, som är Vägverkets ansvarsområde, är grundläggande och styrande för utformningen av intunnlingen. Vidare måste projekteringen av arbetsplanen ske samordnat med projekteringen i övrigt för tunnlar med anslutningar. Staden vill starkt betona det behov av samordning som krävs för projektet och anser att det samordningsansvaret åvilar Vägverket.

Stadsutvecklingen i full skala inom Norra Stationsområdet förutsätter en överdäckning av E4/E20 och Värtabanan. Tidpunkten för utbyggnaden är av strategisk betydelse då den samordnas med Norra länkens utbyggnad. Tiden fram till dess att intunnlingen måste påbörjas är knapp. Det är därför av största vikt att Vägverkets arbete med förstudie och arbetsplan för intunnlingen har högsta prioritet och kan ske skyndsamt.

En förutsättning för stadsutveckling inom området är att finansieringen kan lösas och att samordning av tidplaner och investeringar sker mellan berörda aktörer. Överdäckningen av Norra Stationsområdet är ett av de mest komplexa stadsbyggnadsprojekt som genomförts i Stockholm vilket understryker vikten av en fungerande samordning mellan inblandade parter.

För staden innebär stadsutvecklingen betydande investeringar i infrastruktur tidigt i processen medan intäkterna kommer under hand som området bebyggs. En förskjutning av tidplanen för projektet innebär merkostnader för projektet som helhet eftersom framfört allt intäkterna kommer senare än beräknat. Kontoren vill därför betona vikten av att tidplanen hålls.

Remissen

Vägverket har skickat förslag till förstudie väg E4/E20 i tunnel, Norra Stationsområdet, väg E4/E20 Norra länkens anslutning till Essingeleden på samråd, bilaga 1. För att hålla isär de två Norra länkenprojekten har Norra länken som nu byggs mellan Norrtull och Värtans trafikplats benämnts nya Norra länken i texten här nedan. Norra länken mellan Norrtull och Essingeleden benämns befintliga Norra länken.

Arbetet med förstudien initierades dels av fördjupningen av översiktsplanerna för Norra Stationsområdet och dels på grund av de uppmärksammade kapacitetsbrister som kommer att uppstå när nya Norra länken öppnas för trafik 2015 med dagens vägutformning av befintliga Norra länken.

Syftet med förstudien är att:

- översiktligt belysa alla problemområden som sammanhänger med den planerade bebyggelsen på Norra Stationsområdet och som rör väginteressen E4/E20,
- ge kunskaper inför kommunernas fortsatta planering av överdäckningen av Norra Station,

- ge kunskaper inför Vägverkets fortsatta planering för ett genomförande av kapacitetshöjande åtgärder i och med Norra länkens öppnande,
- ge underlag för hur intunnlingen av väg E4/E20 ska utformas så att angelägna framtida vägprojekt inte omöjliggörs eller försvåras.



Figur ovan: Kommunala planprocessen och Vägverkets planeringsprocess
Bakgrund

Befintlig Norra länk är gemensamt av staden och VST identifierad som den primära flaskhalsen i regionen. Norra Stationsområdet och E4/E20 har ett ur stadsbyggnadssynpunkt strategiskt läge. Den planerade exploateringen inom Karolinska – Norra Stationsområdet är inte genomförbar utan stora investeringar i infrastruktur. De närmaste 10-20 åren är i dessa avseenden strategiska. En överdäckning av Norra Stationsområdet med tunnlar för väg och järnväg kan samordnas med den utbyggnad av nya Norra länken öster om Norrtull som nu inletts. Planerna på ett nytt universitetssjukhus ger möjlighet att samordna förnyelsen på Solnasidan med stadsutvecklingen av Norra Stationsområdet, liksom med utbyggnaden av Citybanan och en ny tunnelbanegren från Odenplan.

Tidigare utredningar som gjorts och som påverkar den aktuella sträckan är bl a

- ✓ Norra länken etapp 2 - bygghandling
- ✓ Väg E 18 mellan Hjulsta och Kista via Kymplingelänken - bygghandling
- ✓ Väg E 4 mellan Norrtull och Kista – förstudie
- ✓ Förbifart Stockholm – vägutredning
- ✓ Östlig förbindelse – förstudie
- ✓ Huvudstaleden – sträckningsstudie
- ✓ Klarastrandsleden – idé
- ✓ E4-länken - idé

Förstudieområdet, dvs det område inom vilket fysiska åtgärder föreslås, begränsas till ett område längs väg E4/E20 från påfarten vid Lilla Essingen till och med Haga Södra, se bilden nedan. Det område som påverkas av vad som görs eller inte görs inom förstudieområdet, det s k influensområdet, motsvarar stora delar av det övergripande vägnätet i och kring Stockholm och de intilliggande kommunerna.



Förstudieområdet

Förstudien har genomförts i samarbete med Stockholm stad, Solna stad, Banverket, Akademiska hus och Locum Region Stockholm. Under arbete har ett antal fördjupningar gjorts vilka presenterats i tekniska PM. Dessa har legat till grund för förstudien.

I trafik- och renhållningsnämnden 2007-08-28 svarade trafikkontoret på en remiss angående fördjupningen av två översiktsplaner Karolinska – Norra Station. I nämndens beslut fick kontoret i uppdrag att återkomma och redovisa de kapacitetsstudier som genomförs. Detta tjänsteutlåtande är en del i denna redovisning.

Förslag till förstudie

Förstudiens övergripande projektmål är att upprätthålla en hög framkomlighet och säkerhet på väg E4/E20 när Norra länken öppnas, samt möjliggöra en intunnling av väg E4/E20 för en exploatering av Norra Stationsområdet.

Essingeleden och nord-syd axeln är idag belastade till kapacitetsgränsen under högtrafik och är mycket känsliga för extraordinära störningar i form av havererade fordon, olyckor och vägarbeten. När den nya Norra länken öppnas 2015 kommer trafikmängderna på den befintliga Norra länken att öka. Dagens utformning av befintlig Norra länk klarar inte av trafiktillskottet vilket innebär hög risk att både Norra länkens och Södra länkens tunnelsystem måste stängas under högtrafik. De problempunkter som identifierats på den aktuella sträckan under förstudiearbetet redovisas i bilaga 2, problempunkter.

För att upprätthålla en god framkomlighet och säkerhet på väg E4/E20 när nya Norra län-

ken öppnas föreslås ett antal kapacitetshöjande åtgärder inom förstudieområdet. Föreslagna åtgärder är:

- Ny bro söder om den sydligaste bron i anslutning mellan Essingeleden och befintlig Norra länk

- Breddning av bro alternativt broar
- Ny anslutning till Klarastrandsleden norrifrån
- Ommålning av vissa sträckor

En noggrannare beskrivning av åtgärderna ovan finns i bilaga 3, remissynpunkter förstudien.

Med de föreslagna åtgärderna beräknas kapaciteten öka med 30-50% i norrgående riktning och drygt 100 % i sydgående riktning på befintlig Norra länk. Kvarstående flaskhalsar i systemet bedöms ligga utanför förstudieområdet.

För att kunna genomföra dessa åtgärder behöver trafikprovisorier anläggas. Det alternativ som studerats är att flytta trafiken från befintlig Norra länk till ett vägprovisorium som byggs i mellanrummet mellan Värtabanan och befintlig Norra länk. På det viset kan trafiken och tunnelarbetena pågå oberoende av varandra. Dock behöver det säkerställas att kapaciteten, framkomligheten och trafiksäkerheten på provisoriet är tillfredsställande.

Förstudiens huvudstrategi är att intunnling av väg E4/E20 och kapacitetshöjande åtgärder står klara när nya Norra länken öppnas år 2015. Exploateringen av Norra Station är ett komplext projekt där t ex besluts- och planprocesser kan dra ut på tiden men även en svängande konjunktur kan förändra förutsättningarna. En exploatering av Norra Stationsområdet i full skala förutsätter en intunnling av E4/E20 och Värtabanan.

Utformning av vägtunnel måste utgå från det nationella och regionala behovet av en kapacitetsstark E4/E20. Riskaspekter med tunnel med ovanliggande bebyggelse beaktas. Karolinska sjukhusets behov av goda utryckningsvägar beaktas både under byggtid och vid färdigställande.

Intunnlingen av E4/E20 vid Norra Station ska genomföras på sådant sätt att risker för trafikanter, boende och verksamma i framtida Norra Station minimieras. Transporter med farligt gods ska ha bra alternativ vid planerade och akuta avstängningar av vägen, oavsett intunnling.

Tunnelns utformning ska möjliggöra angelägna framtida vägprojekt.

Analys och konsekvenser / Kontorens synpunkter på förstudien

Den idag planerade utformningen av E4/E20 kommer, enligt preliminära analyser, innebära kraftiga köbildningar när nya Norra länken öppnar 2015. När Norra och Södra länkens tunnlar måste stängas blir framkomligheten på stadens ytvägnät låg. Även tillgängligheten till och från Klarastrandsleden försämras avsevärt. Kontoren anser det därför vara av största vikt att de kapacitetshöjande åtgärderna står klara i samband med nya Norra länkens öppnande. Problematiken kring bristande kapacitet i vägnätet finns oavsett intunnling. Det är Vägverkets ansvar att driva frågan liksom att bekosta de åtgärder som krävs för att klara kapaciteten inom området.

Vid de trafikprognoser som framarbetats för 2015 och 2030 förutsätts att många stora infrastrukturinvesteringar genomförs, se bilaga 3. Kontoren önskar se olika tänkbara scenario med redovisade konsekvenser för systemet ifall endast delar av dessa investeringar genomförs och i vilken ordning de bör genomföras för att ge bäst effekt regionalt och lokalt. Dessa bör sedan ingå som en del i prioriteringen i Cederschiöldsavtalet.

Befintlig Norra länken söderut mot Essingeleden är ur kapacitetssynpunkt det mest känsliga avsnittet. Med dagens utformning kommer belastningsgraden vid öppnandet av nya Norra länken 2015 att vara över 2,0 under maxtimarna vilket innebär att hälften av trafikefterfrågan inte kan tillgodoses och att omfattande köer bildas som i sin tur kan framtvinga temporära stängningar av tillfarter till nya Norra Länken. Även om föreslagen kapacitetshöjande åtgärd genomförs kommer avsnittet att vara kritiskt ur kapacitetssynpunkt. Kontoren anser det därför viktigt att kompletterande detaljstudier av såväl kapacitet som funktion genomförs snarast. På osäkra trafikmängder bör även känslighetsanalyser med uppräknade trafikmängder genomföras.

I de kapacitetshöjande åtgärderna föreslås trafik från Uppsalavägen mot Klarastrandsleden ledas via Norrtull. Denna trafik kommer dock att ledas utanför den planerade rondellen. Tillfarten mot Norrtull kommer, liksom idag, tidvis att vara överbelastad. Tillgängligheten

för trafik norrifrån mot Klarastrandsleden får ej bli låg. Ett minimikrav från stadens sida är att ledens kapacitet i riktning söderut verkligen kan utnyttjas. Därför bör en noggrann analys av tillfarten mot Norrtull genomföras.

Redan idag finns kapacitetsproblem vid Klarastrandsledens anslutning till Norra länken norrut. Dessa problem kommer att förvärras avsevärt vid öppnandet av Norra länken 2015. Kapacitetsproblemen i anslutningen innebär köer längs Klarastrandsleden. Den föreslagna kapacitetshöjande åtgärden i denna punkt är en ramp som innebär att trafik längs Essingeleden som skall mot nya Norra länken ej behöver väva med trafik mot Eugeniattunneln. Denna ramp är ett måste för fortsatt god framkomlighet på Klarastrandsleden samt möjligheter till en eventuell utveckling av densamma. Det är viktigt att staden i det fortsatta arbetet bevakar denna fråga.

Det är också viktigt att korsningen mellan Solnavägen och E4/E20:s ramper ges en tillräckligt kapacitetsstark utformning så att inte framkomligheten till Karolinska sjukhuset blir för låg under högttrafik.

En mycket viktig utformningsfråga vid överdäckningen är att trafiken i resp. riktning måste gå i ett rör, dvs utan mellanväggar, så att körfältsbyten inte hindras.

Det anges i förstudien att det i samråd med staden föreslagits ett omledningsvägnät via stadens gator, där även Bk 1-trafik och farligt gods ska tillåtas. Då ett viktigt motiv för Norra länken är att den ska avlasta stadens gatunät i innerstaden från just sådan trafik, ser trafikkontoret det som nödvändigt att det hålls öppet för eventuella framtida krav som kan innebära en omprövning av om

te ex tung trafik och farligt gods kan tas om hand på annat sätt, kanske genom lotsning eller via någon alternativ trafikled.

Antalet kollektivtrafikresenärer till Norra Stationsområdet uppskattas, enligt SL, bli ca 45 000 per dygn. Av dessa beräknas ca 30 000 ta tunnelbana om den byggs ut. Kontoren anser att det är mycket viktigt att SL aktivt deltar i det fortsatta arbetet så att en tunnelbaneutbyggnad kan samordnas med exploateringen av området.

Förstudiens huvudrapport sammanfattar problembild, förslag till åtgärder samt vilka konsekvenser föreslagna åtgärder innebär. Under arbete med förstudien har fördjupningar gjorts i form av tekniska PM. Kontorens remissynpunkter på vardera PM redovisas i bilaga 3, Remissynpunkter på förstudien.

Tidplan och organisation

Staden har planerat att starta utbyggnaden av Norra Stationsområden under 2010 med en första etapp vilken kan byggas parallellt med intunnlingen av E4/E20. Intunnlingen av vägområdet måste vara färdigställd, i sin helhet eller i väsentliga trafikpåverkande delar, innan nya Norra länken öppnas för trafik preliminärt 2015. Även Vägverkets kapacitetsförstärkande åtgärder måste vara klara innan nya Norra länken tas i drift. Den extra trafik som nya Norra länken medför kommer annars att medföra att byggnadsarbetena för tunnelarna blir onödigt komplicerade och kostsamma. Om vägtunnelarna ska hinna bli färdigställda innan nya Norra länken öppnas måste de påbörjas senast under mitten av år 2010. Den tidsmässigt efterföljande järnvägstunneln beräknas ta ca 2 år att genomföra och kan påbörjas omkring 2015.

Kontoren kan konstatera att tiden fram till dess att intunnlingen måste påbörjas är knapp. Det är därför av största vikt att Vägverkets arbete med förstudie och arbetsplan för intunnlingen har högsta prioritet och kan ske skyndsamt.

Vidare arbete med fördjupningar av frågeställningar i förstudien som behövs som underlag för projektering mot arbetsplan, systemhandlingar och bygghandlingar bör inledas under hösten. Staden har tagit på sig att driva dessa utredningar efter försäkran från Vägverket om engagemang och resurser i nära samverkan med staden.

Fortsatt projektering samt genomförande bör göras i Vägverkets regi kring vilket särskilt avtal bör tecknas. Projektet är begränsat till intunnling av E4/E20 med anslutningar samtidigt som de kapacitetsförstärkande åtgärderna för befintlig Norra länk, som är Vägverkets ansvarsområde, är grundläggande och styrande för utformningen av intunnlingen. Vidare måste projekteringen av arbetsplanen ske samordnat med projekteringen i övrigt för tunnelarna med

anslutningar. Staden vill starkt betona det behov av samordning som krävs för projektet och anser att det samordningsansvaret åvilar Vägverket.

Ekonomi

Exploateringskontoret har i sitt inriktningsbeslut för Norra Stationsområdet, som beslutades av nämnden 2007-04-19 redovisat de ekonomiska förutsättningarna för stadsutveckling vid Norra Stationsområdet. Kontoret kan konstatera att stadsutvecklingen innebär betydande investeringar i infrastruktur tidigt i processen medan intäkterna kommer under hand som området bebyggs. En förskjutning av tidplanen för projektet innebär merkostnader för projektet som helhet eftersom framfört allt intäkterna kommer senare än beräknat. Kontoret vill därför betona vikten av att tidplanen hålls.

Staden ifrågasätter att de kostnader för kapacitetsförstärkande åtgärder som anges vara direkt hänförliga till intunnlingen uppgår till 400 mkr.

Kontorens förslag / Remissmaterialalet

Exploateringskontoret respektive Trafikkontoret förslår att Exploateringsnämnden respektive Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att som svar på remissen överlämna och åberopa kontorens gemensamma tjänsteutlåtande.

Slut

RESERVATIONER M.M.

Exploateringsnämnden

Reservation anfördes av ledamoten Ann-Margarethe Livh (v) och ledamoten Emilia Hagberg (mp) samt *ersättaryttrande* av ersättaren Lotten von Hofsten (v) och ersättaren Torkel Tigerschiöld (mp) enligt följande.

Förslag till beslut

Exploateringsnämnden beslutar

- att delvis bifalla kontorets förslag till svar på remissen,
att begära komplettering av studien på följande punkter:

- 1) redogörelse av klimatkonsekvenser på föreslagna åtgärder
- 2) en djupgående utredning enligt fyrstegsprincipen, framför allt vad gäller steg 1
- 3) lösning som förbättrar framkomligheten för G/C-trafiken.
- 4) utvecklad redogörelse av kollektivtrafikens framkomlighetsutveckling i förstudiens förslag.

Att därutöver anför följande:

I stadsbyggnadskontorets, exploateringskontorets och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande lyfts ett antal aspekter fram som bör analyseras vidare, såsom omledningen av tung trafik och farligt gods, buller- och miljö kvalitetskonsekvenserna mm. Vi delar de synpunkter som framförs.

Det som därutöver saknas är en bedömning av föreslagna åtgärder ur ett klimatperspektiv. Förstudien pekar mot ökad trafik och kontoren lyfter fram att trafikprognoserna troligtvis är underskattade. Den ökade trafiken kommer bidra till ökad klimatpåverkan vilket motverkar klimatomål på såväl internationell som nationell nivå liksom stadens mål om att bli klimatbränslefri år 2050.

Det är en brist i utredningen att fokus så ensidigt ligger på vägtrafiken. Om det övergripande transportmålet liksom miljö- och klimatomål ska klaras måste kollektivtrafik, gång- och cykellösningar och andra åtgärder såsom förändrade trängselavgifter studeras i ett sammanhang. Det saknas en tydlig koppling mellan de föreslagna åtgärderna och de övergripande målsättningarna då alternativen inte belyses tillräckligt noga.

Det av Vägverket fastlagda tillvägagångssättet att analysera åtgärder enligt fyrstegsprincipen har frångåtts då ingen ordentlig utredning har gjorts.

I Steg 1, ”Åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsystem” pekas trängselskatten ut som möjlig åtgärd men avfärdas samtidigt med motiveringen att det ligger utanför förstudien. Utvärderingen av trängselskatten visar att det är ett ekonomiska styrmedel som är en mycket effektiv metod för att minska trängseln. Andra åtgärder såsom utbyggd kollektivtrafik eller möjligheten att planera Norra Stationsområdet för att minimera trafiken nämns inte alls.

Trafik- och renhållningsnämnden

Reservation anfördes av ledamoten Mats Lindqvist (mp) enligt följande

Förslag till beslut

- Att godkänna Trafik och renhållningskontorets förslag till beslut enligt punkt 1 och 2
men dessutom ge kontoret i uppdrag att återkomma med mer specificerade förslag till kollektivtrafiklösningar för Norra stationsområdet.

Förstudien visar hur trafikapparaten i staden kräver alltmer utrymme i form av fler vägar, påfarter, avfarter och trafikplatser, vilket gör det allt svårare för staden att leva upp till EUs normer om minskade utsläpp till luft.

Det som saknas i förstudien är hur Norra stationsområdet ska kollektivtrafikförsörjas.

Det anges att 45 000 kollektivtrafikresenärer per dygn kommer att ta sig till Norra stationsområdet, varav 30 000 med tunnelbana under förutsättning att denna byggs.

Denna potentiella tunnelbana behöver projekteras in från början, om den ska kunna förverkligas i ett så pass komplicerat bygge som Norra stationsområdet kommer att utgöra.

Man behöver även titta på andra sätt att resa kollektivt.

Är det till exempel möjligt att använda det befintliga spårutrymmet på nuvarande Norra station för någon form av pendeltåg eller tvärbana, med en eller flera hållplatser under det nya Norra station?

Är det till och med möjligt att knyta samman Karolinska sjukhusets område med Campus Stockholm med någon form av framtidsteknologisk spårbilslösning genom Norra stationsområdet?

Detta skulle göra området känt och intressant i internationella sammanhang.