



PM 2007:201 RII (Dnr 314-3335/2007)

Norra Länken

Lägesrapport från trafik- och renhållningsnämnden

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande
Lägesrapporten angående Norra Länken godkänns.

Föredragande borgarrådet Mikael Söderlund anför följande.

Ärendet

Norra Länken är ett av Stockholms stads största och viktigaste projekt som möjliggör nya exploateringar och avlastar den trafikmässigt hårt belastade innerstaden. Projektet leds av Vägverket men som medfinansier är staden genom trafikkontoret en mycket aktiv samverkanspartner. Detta är den första lägesrapporten i en serie som avser att beskriva utvecklingen av projektet.

I och med att Regeringsrätten i februari 2007 beslutade att ge klartecken för Norra Länken kunde i maj första spadtaget för projektet tas.

Staden bekostar 25 % av Norra Länken. Den utdragna prövningstiden för arbets- och detaljplanerna tillsammans med rådande högkonjunktur gör att nämnden bedömer att staden kommer att behöva bidra med ytterligare runt 600 mnkr till projektet utöver redan utbetalda medel.

Trafik- och renhållningsnämnden avser återkomma kring årsskiftet med en mer detaljerad ekonomisk redovisning innefattande resultatet av då genomförda upphandlingar, samt ett förslag till framställan till kommunfullmäktige.

Beredning

Ärendet har initierats av trafik- och renhållningsnämnden.

Mina synpunkter

Infrastrukturen i stockholmsregionen har under en lång tid varit eftersatt och idag är trängseln mycket påtaglig för regionens medborgare. Norra Länken är en viktig del i förverkligandet av ringen runt Stockholm. För framkomligheten i stockholmsregionen är Norra Länken dessutom en av de nycklar som krävs för att en trafikinfarkt inte ska uppstå inom snar framtid.

Det var därför glädjande att Regeringsrätten i februari 2007 beslutade att ge klartecken för Norra Länken och att projektet nu är under genomförande.

Stockholmarna har länge bidragit med betydligt större andel av statens intäkter än vad man fått tillbaka genom statliga anslag till väg- och kollektivtrafikinvesteringar. Dessutom står Stockholms stad som finansier och huvudman för flertalet vägar och trafiklösningar till skillnad från andra kommuner där staten står som huvudman och finansier. Därför är en så här stor ökning av stadens medfinansiering i projektet oroväckande, vilket främst grundar sig på den utdragna prövningstiden för arbets- och detaljplanerna samt rådande högkonjunktur.

Staden kommer inte att acceptera att medel omfördelas från Norra Länken till andra projekt i landet som står inför samma ekonomiska problematik. Det får heller inte göras besparingar genom försämringar av gestaltningen vid trafikplatser och trafiklösningar.

Trafik- och renhållningsnämnden avser att återkomma till kommunfullmäktige med en mer detaljerad ekonomisk redovisning.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande
Lägesrapporten angående Norra Länken godkänns.

Stockholm den 14 november 2007

MIKAEL SÖDERLUND

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Bakgrundsbeskrivning av stadens arbete med Norra Länken

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet *Yvonne Ruwaida* (mp) enligt följande.

Norra Länken är en samhällsekonomisk och miljömässig felsatsning. Vi motsätter oss byggandet av Norra Länken med anledning av de kraftiga trafikökningar vägen beräknas leda till samt de mycket höga kostnaderna. Biltrafikens intrång i Nationalstadsparken skapar enorma barriärer för både gång- och cykeltrafikanter. Kombinationsalternativ med trängselavgifter som kan bekosta kraftigt utbyggd kollektivtrafik för förbindelserna till och från den planerade bebyggelsen i Värtan bör istället utvecklas.

Utöver de nästan två miljarder kronor delfinansieringen av projektet kostar Stockholm tillkommer nu ytterligare över en halv miljard kronor av stockholmarnas gemensamma medel till att bygga vidare på en bilring runt Stockholm. Stockholms skattebetalare står också för en fjärdedel av driftskostnaderna för denna väg, som till mycket stor del kommer att användas - men till ingen del betalas - av boende inom Lidingö kommun.

I ett klimatmedvetet samhälle är detta ett obegripligt beteende. Alla vet att vi idag har 15-20 år på oss att ställa om samhället i hållbar riktning för att undvika en klimatkatastrof. Nya vägar leder till ökad biltrafik och därmed ökade koldioxidutsläpp. Biobränslen kommer endast kunna kompensera en liten del av dessa ökningsar.

Det finns stora behov av ökad mobilitet i stockholmsregionen. De medel som går till ännu ett vägprojekt hade kunnat finansiera oerhört viktiga projekt inom såväl regional som lokal kollektivtrafik.

Kommunstyrelsen

Särskilt uttalande gjordes av *Stefan Nilsson* (mp) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (mp) i borgarrådsberedningen.

ÄRENDET

Norra Länken är ett av Stockholms stads största och viktigaste projekt som möjliggör nya exploateringar och avlastar den trafikmässigt hårt belastade innerstaden. Projektet leds av Vägverket men som medfinansiar är staden genom trafikkontoret en mycket aktiv samverkanspartner. Detta är den första lägesrapporten i en serie som avser att beskriva utvecklingen av projektet.

I och med att Regeringsrätten i februari 2007 beslutade att ge klartecken för Norra Länken kunde i maj första spadtaget för projektet tas.

Staden bekostar 25 % av Norra Länken. Den utdragna prövningstiden för arbets- och detaljplanerna tillsammans med rådande högkonjunktur gör att kontoret bedömer att staden kommer att behöva bidra med ytterligare runt 600 mnkr till projektet utöver redan utbetalda medel.

BEREDNING

Ärendet har initierats av trafik- och renhållningsnämnden.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 28 augusti 2007 enligt kontorets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Mats Lindqvist (mp), *bilaga 1*.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 22 augusti 2007 har i huvudsak följande lydelse. □ □

Sammanfattning

Norra länken är ett av Stockholms stads största och viktigaste projekt som möjliggör nya exploateringar och avlastar den trafikmässigt hårt belastade innerstaden. Projektet leds av Vägverket men som medfinansiar är staden genom trafikkontoret en mycket aktiv samverkanspartner. Detta den första lägesrapporten i en serie som avser beskriva utvecklingen av projektet.

I och med att Regeringsrätten i februari 2007 beslutade att ge klartecken för Norra länken kunde i maj första spadtaget för projektet tas.

Staden bekostar 25 % av Norra länken. Den utdragna prövningstiden för arbets- och detaljplanerna tillsammans med rådande högkonjunktur gör att kontoret bedömer att staden kommer att behöva bidra med ytterligare runt 600 mnkr till projektet utöver redan utbetalda medel.

Inledning

Norra länken är ett av Stockholms stads största och viktigaste projekt som möjliggör nya exploateringar och avlastar den trafikmässigt hårt belastade innerstaden. Vikten av projektet för Stockholm visas inte minst genom att staden finansierar 25 % av projektet. För att tillvarata stadens intressen i projektet följer och medverkar trafikkontoret aktivt i projektet i samverkan med Vägverket.

Kontoret avser fortsättningsvis att rapportera dagsläget och större förändringar i projektet i form av regelbundna lägesrapporter varav denna är en första övergripande och sammanfattande lägesbeskrivning. En mer detaljerad redogörelse av projektet, gällande avtal, dagsläge och kostnadsutveckling finns i Bilaga 1.

Bakgrund

Norra länken utgör den framtida övergripande trafikleden i öst-västlig riktning norr om Stockholms innerstad. Utredningar och analyser av Norra länkens sträckning och utformning har pågått sedan 1960-talet. Sträckning och utformningen har förändrats under tiden, bero-

I och med att Regeringsrätten i februari 2007 beslutade att ge klartecken för Norra länken kunde Infrastrukturstyrelsen i juni 2007 besluta om att starta byggandet av länken. I maj 2008 beslutade Regeringsrätten om att ge klartecken för projektet. Enligt nuvarande tidplan planeras Norra länken öppna för trafik under slutet av 2015.



Norra länken - omfattning

The map illustrates the proposed road network in the Stockholm region. The planned road is highlighted in green and orange, connecting Vasastaden, Norra Djurgården, and Hjorthagen. The road is divided into segments labeled K1, K2, K3, K4, and K5. The map also shows existing roads, water bodies (Ladösjön, Lillsjön, Lillsjösjön), and surrounding areas like Haga, Vasastaden, Norra Djurgården, and Hjorthagen. The planned road is shown as a multi-lane highway with a central median and side medians.

Dagsläget

I princip samtliga förfrågningsunderlag är färdigställda, endast projektering av NL52, som bland annat omfattar Trafikplats Hjorthagen, pågår. När det gäller projektets installationsentreprenader har projekteringen genomförts så långt det går och kommer att slutföras först när det närmar sig tid för upphandling, som planeras ske under 2009.

De förberedande entreprenaderna började upphandlas efter det att regeringen givit klartecken för projektet i april 2006. Flera av entreprenaderna har slutförts och flertalet kommer att vara avslutade till årsskiftet 2007/2008. När det gäller de entreprenader som omfattar Norra länkens arbetstunnlar, har projektet i vissa fall utlöst optioner som innebär att upphandlad entreprenör inleder bergdrift även i huvudtunnlarna. Detta för att inte tappa produktions tid innan nästa entreprenör hunnit handlas upp.

5

Bortsett från NL12 och NL21 påbörjades inga upphandlingar av anläggningsentreprenader innan Regeringsrättens positiva dom kom den 26 februari 2007.

NL21 Jordtunnel Bellevue

I juni 2005 tecknades kontrakt med tyska entreprenören Bilfinger Berger. NL21 är den enda entreprenaden på Norra länken som har löpande räkning som ersättningsprincip. Kontraktet är indelat i tre skeden; projektering, metodprov och byggande, varav de två senare är optioner. För närvarande utvärderas skede två och under hösten 2007 avses skede 3, byggandet, att inledas. Kostnad för entreprenaden beräknas till omkring 1 000 mnkr.

NL12 Betongtunnlar Nortull

Kontrakt tecknades i juni 2007 med ett konsortium bildat av Bilfinger Berger och PEAB. Entreprenadformen är totalentreprenad och kontraktssumman 1 265 mnkr. Etablerings- och byggnadsarbeten kommer att starta vid Norrtull under hösten 2007.

Ekonomiska konsekvenser

Finansiering Norra länken

Enligt stadens finansieringsöverenskommelse med Vägverket gällande Norra länken skall staden bekosta 25 % av projektet, detta avser även eventuella fördyringar.

Vid avtalets tecknande bedömdes projektet kosta 6 200 mnkr och stadens andel av detta, totalt 1 775,7 mnkr inklusive index, betalades ut i maj 2005.

På grund av den utdragna prövningstiden för arbets- och detaljplanerna samt rådande högkonjunktur bedömde Vägverket att projektets budget var påtagligt lägre än de faktiska kostnaderna. I oktober 2006 genomförde Vägverket därför en tredje successiv kalkyl, enligt vilket projektet med 85 % sannolikhet kommer att kosta 9 140 mnkr. Som ett resultat av detta höjdes totalkostnadsprognosen med 1 840 mnkr till 9 140 mnkr (penningvärde 2006-10).

Det innebär att staden, enligt finansieringsöverenskommelsen, skall bidra med ytterligare 460 mnkr, (penningvärde 2006-10), till Norra länkens projektkostnader. Med en bedömd utbetalning under 2013 och samma index som Vägverket använder för Norra länkens budget ger detta en utgift på omkring 600 mnkr i löpande pris.

Kontoret har ännu inte fört några konkreta diskussioner med Vägverket kring formerna för när och hur dessa medel skall ställas till Vägverkets förfogande. Men kontoret gör bedömningen att denna kostnadsökning är av sådan omfattning att den skall föreläggas kommunfullmäktige för beslut.

Anslutning mot Värtahamnen

Ursprungligt utförande av anslutningen mot Värtahamnen visade sig inte tillräcklig för att trafikmässigt försörja de exploateringsplaner som finns i området. En ny lösning, Trafikplats Hjorthagen, har utarbetats och kommunfullmäktige tog genomförandebeslut den 27 mars 2007. Idag bedömd, och i ärendet redovisad, kostnad är 540 mnkr. Den nya trafikplatsen kommer att byggas av Vägverket som en del i projekt Norra länken. Pengarna kommer att utbetalas till Vägverket årligen, enligt en betalplan baserad på utfört arbete.

Drift av Norra länken

Enligt finansieringsöverenskommelsen skall staden bidra till driften av Norra länken med 15 mnkr/år under 25 år. Beloppet är beräknat i penningvärde

2002-05 och skall indexjusteras enligt KPI.

Ingångna avtal

I samband med ingångna ram- och genomförandavtal har staden ytterligare bedömda utgifter på ungefär 84 mnkr för projektet. Dessa utgifter har beslutats i ett tidigare ärende till kommunfullmäktige då genomförandavtalet gällande Norra länken godkändes.

Övrigt

Utöver ovan redovisade kostnader direkt föranledda av ekonomiska åtaganden genom ingångna avtal och överenskommelser kommer staden att få ytterligare kostnadskonsekvenser i samband med Norra länken.

Trafikkontoret

Utgifter för kontorets medverkan i Norra länken, främst i form av interna kostnader för bemanning av projektorganisationen. Kostnaderna bedöms till omkring 4 mnkr/år och total 34 mnkr under åren 2007 till 2015. Utgifterna är redan inrymda inom kontorets budget.

Gatunätet

Kommande utgifter för att omhänderta de konsekvenser eller möjligheter som följer av Norra länken, men som ligger utanför överenskommen omfattning av projektet, exempelvis

eventuella justeringar vid Roslagstull, förändringar av Vallhallavägen och Roslagsvägen.

Sammanfattning av utgifter

I tabellen nedan redovisas utbetalda och kvarvarande bedömda investeringskostnader för staden i samband med Norra länken.

Avtal	Utbe- talt [mnkr]	Kvar att betala [mnkr]
Ramavtal för Ringen och Yttre Tvärleden	5	40
Finansierings.ö.k-Finansiering 25 %	1775,7	600
Trafikplats Hjorthagen	30	510
Genomförandavtal för Norra länken		38,9
Trafikkontoret projektorganisation		34
TOTALT	1810,7	1222,9

Samtliga utgifter är i löpande priser.

Utöver ovanstående utgifter skall staden, bidra med totalt 375 mnkr, (penningvärde 2002-05), till driften av Norra länken under 25 år från och med öppnandet.

Analys

Ekonomi

Storleken på projektets kostnadsökning baserar sig än så länge på en successiv kalkyl. Projektet har ännu endast handlat upp två av de totalt 10 stora anläggningsentreprenaderna. För flertalet av övriga anläggningsentreprenader pågår anbudsräkning och innan man har resultatet av dessa är det svårt att veta om dagens budgetprognos håller. Byggkonjunkturen i Stockholm är överhettad och generellt så ligger de anbud som hittills lämnats på förberedande entreprenader över eller mycket över egenkalkylen.

Samma osäkerhet som ovan gäller för kostnadsprognosen för Trafikplats Hjorthagen.

Anbudsräkning pågår just för majoriteten av anläggningsentreprenader inom Norra länken och sista anbudsdag är för flertalet i slutet av oktober. Efter detta torde man veta mer om kostnadsläget eftersom 70 % av projektbudgeten då är intecknad. Trafikplats Hjorthagen kommer att handlas upp under slutet av 2008.

Kontoret avser återkomma kring årsskiftet med en mer detaljerad ekonomisk redovisning innefattande resultatet av då genomförda upphandlingar, samt ett förslag till framställan till kommunfullmäktige.


Slut

RESERVATIONER M.M.

Trafik- och renhållningsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Mats Lindqvist (mp) enligt följande

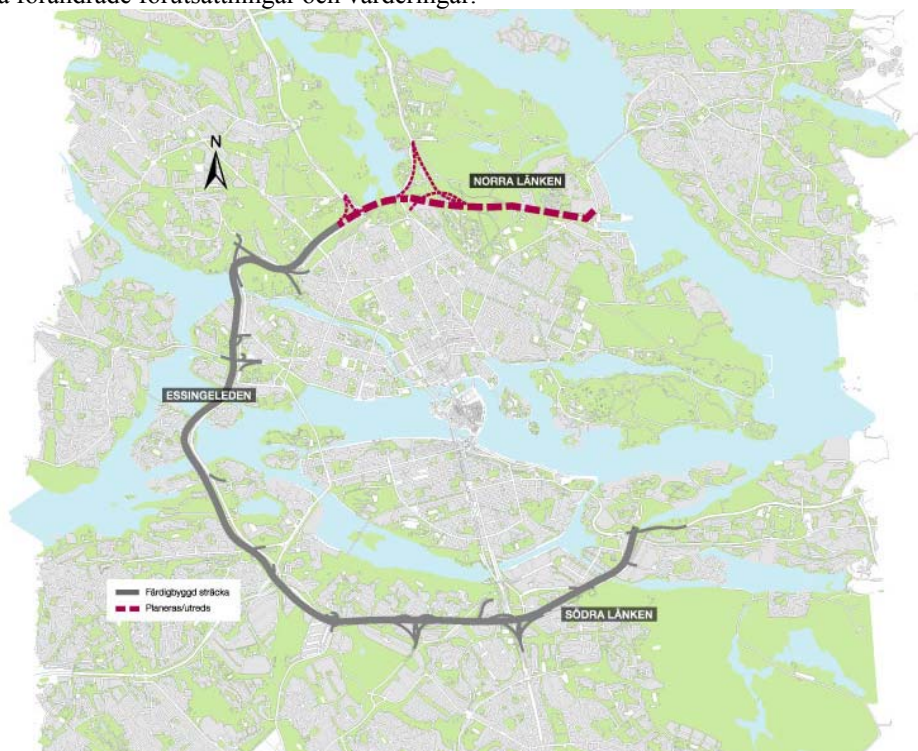
Kostnaderna för Norra länken rusar vidare. Ytterligare 600 000 000 kronor av stockholmar-nas gemensamma medel ska nu gå till att bygga vidare på en bilring runt Stockholm. I ett klimatmedvetet samhälle är detta ett obegripligt beteende. Alla vet att vi har 15-20 år på oss att ställa om samhället i hållbar riktning för att undvika en klimatkatastrof. Nya vägar leder till ökad biltrafik och därmed ökade koldioxidutsläpp. Biobränslen kommer endast kunna kompensera en liten del av dessa ökningar. Det finns stora behov av mobilitet i stockholmsre-gionen. De medel som går till ännu ett vägprojekt hade kunnat finansiera oerhört viktiga pro-jekt i såväl regional som lokal kollektivtrafik.

	TRAFIKKONTORET	2007-08-22
		BILAGA 2 NORRA LÄNKEN
		DNR T2007-410-02773
	Andreas Burghauser Anläggning 08-508 266 29 andreas.burghauser@tk.stockholm.se	

Bilaga 2 Norra länken

Bakgrund/tidigare beslut

Norra länken utgör den framtida övergripande trafikleden i öst-västlig riktning norr om Stockholms innerstad. Utredningar och analyser av Norra länkens sträckning och utformning har pågått sedan 1960-talet. Sträckning och utformningen har förändrats under tiden, beroende på förändrade förutsättningar och värderingar.



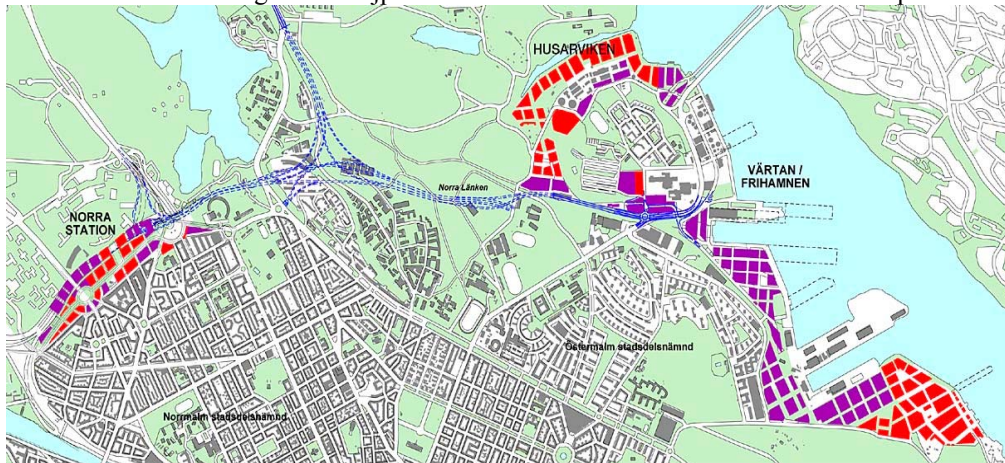
Norra länken, en del av ringen runt Stockholm

1996 till september 2002

Under 1996 påbörjade Vägverket upphandlingen av utbyggnaden av Norra länken samtidigt som en del förberedande arbeten startade. Utbyggnaden, som baserades på fastställda och lagakraftvunna detaljplaner, utgjordes på sträckan mellan Norrtull och Roslagstull av det s.k. Bellevuealternativet.

I början av 1997 avbröts byggnadsarbetena sedan Regeringsrätten i en dom meddelat att utbyggnaden på avsnittet mellan Norrtull och Roslagstull innebar ett intrång i parklandskapet vilket inte var i överensstämmelse med bestämmelserna i lagen om nationalstadsparken, d.v.s. nuvarande Miljöbalkens 4 kap 7 §. Detaljplanen på detta avsnitt återförvisades därför till regeringen för ny behandling som i slutet av 1998 upphävde den av staden antagna detaljpla-

nen samt Vägverkets arbetsplan för Norra länken. Efter Regeringsrättens dom utredde Vägverket en lösning för Norra länken som innebär att den ursprungliga plansträckningen under Bellevue mellan Norrtull och Roslagstull bibehålls, men att tunneln förläggs i ett djupare läge. Tunneln kan då på det kritiska avsnittet byggas underifrån, inte som tidigare planerat uppifrån, utan att röra markytan. Detta alternativ, det s.k. modifierade Bellevuealternativet, betyder att intrång i parklandskapet undviks och att lösningen därmed inte står i strid med bestämmelserna i lagen om nationalstadsparken. Vägverket uppdaterade och fastställde i december 2000 en arbetsplan enligt denna lösning. Fastställelsen kunde dock inte vinna laga kraft förrän staden antagit en detaljplan för området i överensstämmelse med arbetsplanen.



Norra länken i förhållande till planerade exploateringsområden

September 2002 till augusti 2007

Den 2 september 2002 godkände kommunfullmäktige en överenskommelse med staten, genom Vägverket, om finansieringen av Norra länken som i korthet innebär att staden finansierar 25% av projektets totalkostnad.

Den 15 mars 2004 beslutade kommunfullmäktige att anta detaljplanen för Norra länken på sträckan Norrtull – Roslagstull för det modifierade Bellevuealternativet.

Kommunfullmäktiges antagandet av detaljplanen överklagades till Länsstyrelsen i Stockholms län som den 10 juni 2004 avsåg överklagandet. Länsstyrelsens beslut överklagades sedan till regeringen.

Parallellt med överklagandet av detaljplanen för Norra länken på sträckan Norrtull – Roslagstull överklagades Vägverkets arbetsplan för Norra länken. Regeringen tog upp detta överklagande till prövning samtidigt som överklagandet av detaljplanen. Regeringen avsåg den 6 april 2006 samtliga överklaganden gällande arbetsplan och detaljplan.

Regeringens beslut att avslå överklagandena, överklagades sedan till regeringsrätten som i en dom den 26 februari 2007 förklarade att regeringens beslut skall stå fast. Detaljplanen för Norra länken på sträckan Norrtull – Roslagstull samt Vägverkets arbetsplan för Norra länken vann därmed laga kraft och genomförandet av Norra länken kunde påbörjas.

Den 11 maj 2007 togs det första spadtaget för Norra länken, i en av projektets arbetstunnlar under Albanoberget, av Infrastrukturminister Åsa Torstensson, Vägverkets Generaldirektör Ingemar Skogö, samt Stockholms Stads finansborgarråd Kristina Axén-Olin.



Fastställd sträckning av Norra länken

Summering av planprocessen

När arbetsplanen och samtliga detaljplaner för Norra länken nu vunnit laga kraft kan en summering av planprocessen göras. Arbetet med detaljplanerna för Norra länken påbörjades under 1992 och vann laga kraft 2007, totalt en planprocess på cirka 15 år. Byggnationen av Norra länken beräknas ta ytterligare cirka 8 år och trafiköppningen är planerad till slutet av 2015.

Norra länken - omfattning

Norra länken är indelad i sex olika delprojekt som löper som en röd tråd genom projektet. Varje delprojekt har en egen projektledning och är uppdelad i en eller vanligtvis flera mindre förberedande entreprenader och större anläggningsentreprenader. Omfattningen av varje delprojekt och de ingående anläggningsentreprenaderna beskrivs kortfattat nedan.



Norra länkens delprojekt

K1-Norrtull

Omfattar ett flertal förberedande entreprenader samt anläggningsentreprenaderna NL11 och NL12. Delprojektet ansluter i väster mot Essingeleden (E4/E20) och i norr mot Uppsalavägen (E4/E20). I väster gränsar delprojektet till exploateringsområdet Norra station. Värtabanan, som skall vara i drift under byggtiden, passerar rakt igenom arbetsområdet.

NL11 Berg- och betongtunnlar Karolinska

Berg- och betongtunnlar från Norrtull och norrut som ansluter till befintlig Uppsalavägen (E4/E20).

NL 12 Betongtunnlar Norrtull

Betongtunnlar vid Norrtull, anslutning västerut till Essingeleden (E4/E20). Ett flertal stora trafikomläggningar, två provisoriska, samt en ny permanent bro för Värtabanan, samt rivning av nuvarande järnvägsbro. Inkluderar även den nya cirkulationsplats, "Norrtullsplatsen", som kommer att anläggas ovanpå Norra länkens betongtunnlar och som kommer att utgöra den nya entrén till Stockholm norrifrån.

K2-Bellevue

Omfattar endast en anläggningsentreprenad, NL21 Jordtunnel Bellevue, som går bakom Wennergrens Center delvis inne i Nationalstadsparken. Delen inne i Nationalstadsparken kommer att byggas som en betongtunnel under markytan med en speciell teknik utan att röra markytan. Det är denna del av Norra länken som har lagts i ett djupare läge för att uppfylla Miljöbalkens krav om att inte göra intrång i parklandskapet i Nationalstadsparken.



Anläggningsentreprenader

K3-Roslagstull

Omfattar samtliga bergtunnlar i Norra länken, samt förberedande entreprenader i form av de arbetstunnlar som krävs för bergtunnlarna. Förutom de rena bergentreprenaderna NL33, NL34 och NL35, ingår även NL31 som omfattar korsningen av Roslagsvägen som kommer att utföras som betongtunnel då det inte finns någon bergtäckning i detta parti.

NL 31 Berg- och betongtunnlar Bellevue

Bergtunnlar under Bellevueberget, samt betongtunnlar under Roslagsvägen. Korsningen med Roslagsvägen kommer troligen att utföras som en öppen schakt med trafiken förlagd på provisoriska stålbroar som byggs över schaktdropen, vilket därmed även innebär ett antal trafikomläggningar. Gång- och cykeltrafiken kommer under byggtiden att begränsas till den östra sidan av Roslagsvägen.

NL 33 Bergtunnlar Albano

Bergtunnlar under Albanoberget samt anslutande ramper som leder till och från Roslagstull.

NL 34 Bergtunnlar Teknikhöjden

Norra länkens norra bergtunnlar med anslutning mot Roslagsvägen byggs fram till Frescati.

NL 35 Bergtunnlar Värtan

Bergtunnlar från KTH Maskinteknik och österut fram till Fiskartorpsvägen.

K4-Frescati

Omfattar förberedande entreprenader främst i form av ledningsomläggningar samt anläggningsentreprenaden NL41.

NL 41 Betongtunnel och väg Frescati

Går från bergtunnlarnas (NL34) mynning via betongtunnel och betongtråg för att ansluta till befintlig Roslagsväg i höjd med Universitetet. I entreprenaden ingår även att bygga en ny signalreglerad korsning på Roslagsvägen vid Universitetet. Entreprenaden kommer även att genomföra ett antal trafikomläggningar.

K5-Värtan

Omfattar förberedande entreprenader i form av rivningar, ledningsomläggningar och förstärkningsarbeten samt anläggningsentreprenaderna NL51 och NL52.

NL 51 Betongtunnel och väg Värtan

Går från bergtunnlarna (NL35) via betongtunnlar och betongtråg till väg och avslutas ungefär vid bron för tunnelbanan mot Ropsten.

NL 52 Trafikplats Värtan

Ansluter i väster till NL51 och i öster till befintlig Lidingöväg. I denna entreprenad har även integrerats byggnationen av den nya Trafikplats Hjorthagen som bekostas av staden. Norra länken går i ett undre plan i marknivå och av- och påfarter från/till Norra länken till/från lokalgatunätet sker via ett övre plan. Trafikplatsen har efter genomfört plansamråd kompletterats med en direktpåfart från hamnområdet, samt anpassats för möjligheten att utöka Värtabanan till två spår.



Trafikplats Hjorthagen. Ramböll / KHR Rundquist Arkitekter

K6-Installationer

Det enda delprojekt som inte är geografiskt begränsat, har ansvaret för installationerna i samtliga övriga delprojekt. Bland annat kommer entreprenader för barriärelement i tunnlar, ventilation, elkraft, styr- och övervakning och VVS att upphandlas och genomföras.

Genomförda och pågående arbeten

Projektering

Uppdragen att projektera färdiga förfrågningshandlingar för de olika entreprenaderna har upphandlats som separata uppdrag för respektive delprojekt. Följande konsulter har upphandlats:

K1-Norrtull	SWECO/Carl Bro (numera Grontmij)
K2-Bellevue	Bilfinger Berger
K3.Roslagstull	SWECO/Carl Bro
K4-Frescati	Ramböll
K5-Värtan	Ramböll
K6-Installationer	WSP

I princip samtliga förfrågningsunderlag för delprojekt K1 till K5 är färdigställda. Justering av granskningssynpunkter för NL41 kvarstår och NL52 projekteras för närvarande och beräknas vara färdigställt i slutet av 2007. När det gäller K6 och installationsentreprenaderna kommer de att handlas upp först i ett senare skede av projektet. Projekteringen har genomförts så långt det går och kommer att slutföras först när det närmar sig tid för upphandling som planeras ske under 2009.

Förberedande entreprenader

De förberedande entreprenaderna började upphandlas efter att regeringen givit klartecken för projektet i april 2006. Flera av entreprenaderna har slutförts och flertalet kommer att vara avslutade till årsskiftet 2007/2008. När det gäller de entreprenader som omfattar Norra länkens arbetstunnlar, har projektet i vissa fall utlöst optioner som innebär att upphandlad entreprenör inleder bergdrift även i huvudtunnlarna. Detta för att inte tappa produktionstid innan nästa entreprenör hunnit handlas upp.

Anläggningsentreprenader

Kostnadsutvecklingen inom byggbranschen har under de senaste åren varit snabbt stigande och en överhettning är ständigt överhängande. Ett högt kostnadsläge har nu etablerats i Stockholmsregionen. Ofta inkommer få anbud och högt över genomförda egenkalkyler. För att främja konkurrensen har det inom projektet vidtagits ett flertal åtgärder:

- Marknadsföring i Europa av anläggningsbyggandet i Stockholmsregionen tillsammans med Banverket och Stockholms stad. Bland annat genom en marknadsföringsdag i Stockholm i maj 2006, samt i Bryssel i september 2006.
- Delar av anbudena översätts till engelska
- Långa tider (generellt 6 månader) för anbudsräkning
- Upphandling av separat masshanteringsentreprenad vilket gör tunnelentreprenörerna oberoende av krossmarknaden i Stockholm.

Bortsett från NL12 och NL21 så påbörjades inga upphandlingar av anläggningsentreprenader innan Regeringsrättens positiva dom den 26 februari 2007.

I dagsläget är endast två av anläggningsentreprenaderna upphandlade:

NL21 Jordtunnel Bellevue

I juni 2005 tecknades kontrakt med tyska entreprenören Bilfinger Berger. NL21 är den enda entreprenaden på Norra länken som har löpande räkning som ersättningsprincip. Kontraktet är indelat i tre skeden; projektering, metodprov och byggande, varav de två senare är optioner. Idag håller man på att utvärdera skede två och avser därefter under hösten 2007, att avropa option tre, byggandet. Kostnad för entreprenaden beräknas till omkring 1 000 mnkr.

NL12 Betongtunnlar Nortull

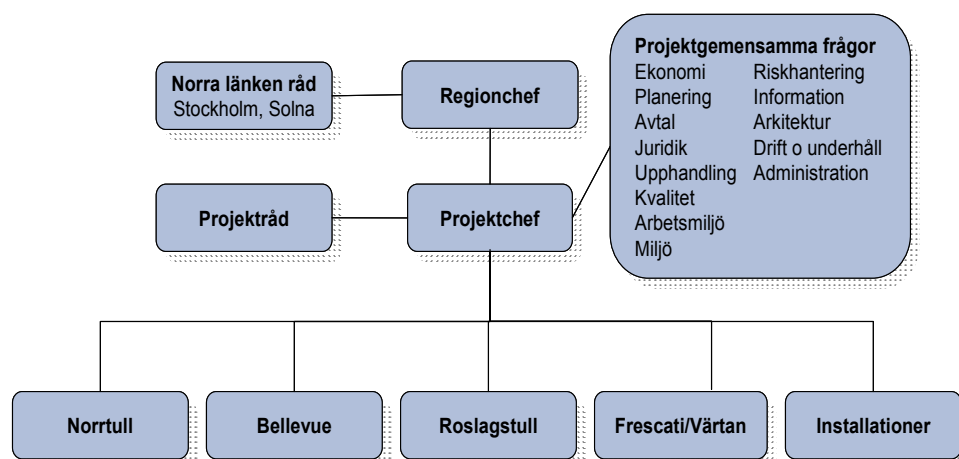
Kontrakt tecknades i juni 2007 med ett konsortium bildat av Bilfinger Berger och PEAB. Entreprenadformen är totalentreprenad och kontraktssumman 1 265 mnkr. Etablerings- och byggnadsarbeten kommer att starta vid Nortull under hösten 2007.

Organisation

Norra länkens projektorganisation

Norra länken drivs av Vägverket Region Stockholm (VST) som tillsatt en projektorganisation enligt modell nedan. Varje delprojekt har en egen projektorganisation med en projektledare och oftast två eller flera biträdande projektledare. Dessa är anställda av Vägverket och arbetar heltid med Norra länken.

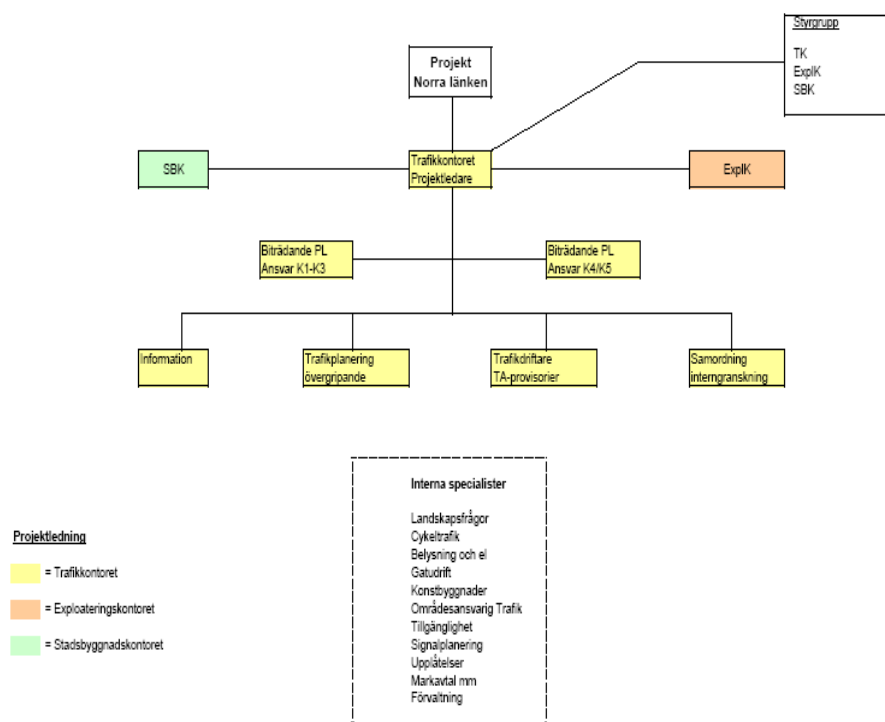
Till sin hjälp har projektledningen centrala specialistfunktioner för avtal, ekonomi etc. Varje delprojekt upphandlar sedan konsulter för att bemanna en byggledningsorganisation med funktioner som samordning, miljö och trafik för genomförandet av de olika entreprenaderna. Norra länkens projektchef är tillika chef för VST:s avdelning Stockholmsprojektet.



Vägverkets projektorganisation för Norra länken

Trafikkontorets projektorganisation

För att kunna tillvarata stadens intressen i projektet och vara en aktiv samverkanspartner har kontoret formulerat en intern projektorganisation enligt nedan.



Trafikkontorets projektorganisation för Norra länken

Några av grundtankarna och syftet med nuvarande organisation är:

- Tydlighet: trafikkontoret ansvarar för projektet från stadens sida och kontoret är Vägverkets väg in i staden
- Samordning: trafikkontoret samordnar frågor där flera förvaltningar har intressen och är kontakten gentemot projektet

- Minska personberoendet och kontorets sårbarhet genom att flera personer är insatta i projektet

- Bemanna med resurser för att kunna vara en aktiv och kompetent samverkanspartner som kan tillvarata stadens intressen

Kontoret avser under hösten ta upp ett separat ärende rörande erfarenheter, synpunkter och förslag till förbättringar vad gäller stadens medverkan i stora infrastrukturprojekt (Norra länken, E18, CityBanan, m.fl.).

Avtalssituation

Nedan beskrivs de avtal och överenskommelser som reglerar förhållandena mellan staten (Vägverket) och Stockholms stad vad gäller genomförandet av Norra länken, samt vilka åtaganden detta innebär för staden. En redogörelse för de ekonomiska konsekvenserna för staden redovisas under avsnitt ekonomiska konsekvenser.

Ramavtal för utbyggnaden av Ringen och Yttre Tvärleden – oktober 1995

Inför utbyggnaden av Ringen och Yttre Tvärleden träffades ett ramavtal mellan parterna med syfte att reglera övergripande frågor för utbyggnaden. Avtalet beskriver bland annat de villkor under vilka staden förbinder sig att förse Vägverket med den mark som behövs för Norra Länken. Staden skall även svara för fastighetsrättsliga åtgärder, samt svara för att nödvändiga detaljplaner tas fram.

Finansieringsöverenskommelse - maj 2002 (godkänt i KF 2 september 2002)

Enligt överenskommelsen skall staden svara för 25% och staten, (genom Vägverket), för 75% av kostnaden för genomförandet av Norra länken. Bedömd projektkostnad vid avtalets tecknande, (maj 2002), var 6 200 mnkr. Eventuella kostnadsfördyringar, (eller besparingar), skall fördelas enligt samma proportion, dvs. staden står för 25%. Omfattningen av projektet avser vid avtalet definierat projekt, dvs. Norra länken med en dragning enligt det ”modifierade Bellevuealternativet” enligt av Vägverket under 2000 fastställd men inte ännu lagakraftvunnen arbetsplan.

Staden skall även stå för hela kostnaden för anslutningen mot Värtahamnen, samt bidra till driften av Norra länken med ett årligt bidrag under 25 år.

Genomförandevalt för Norra länken - dec 2004 (godkänt i KF 21 mars 2005)

Avtalet definierar projektets förutsättningar och omfattning genom att redovisa Vägverkets arbetsplan och stadens detaljplaner för projektet. I vissa fall redovisas mer detaljerade utformningsprinciper för trafiklösningar och konstruktioner. Avtalet redovisar vilka etablerings- och arbetsområden som kommer att tas i anspråk vid byggandet av Norra länken. I de fall åtgärder inte bekostas av projektmedel, redovisas vem som skall stå för dem.

Avtalet redovisar även vem som blir huvudman för de anordningar som skall uppföras, samt reglerar de justeringar som görs vad gäller förändrat väghållarskap. När Norra länken tagits i trafik övergår Roslagsvägen, inklusive den nya signalreglerade korsningen, söder om Frescati, till kommunal väghållning och Lidingövägen utanför, (öster om), Värtan till statlig väghållning.

Tilläggsavtal nr 1 – dec 2004 (godkänt i KF 21 mars 2005)

Endast flytt av tekniska anordningar till annan plats, inga bedömda kostnadskonsekvenser för staden, utöver eventuella kostnader för ny detaljplan, samt markförvärv.

Tilläggsöverenskommelse om utbetalning av stadens andel avseende finansiering av Norra Länken. (godkänt i KS mars 2005)

Reglerar formerna för utbetalningen av stadens andel av projektkostnaderna, samt sammansättningen av det index som stadens andel skall uppräknas med, vid utbetalningstillfället. Stadens andel skulle enligt finansieringsöverenskommelsen utbetalas den 1 jan 2005, eller vid ett senare datum då kontrakt tecknas med entreprenör.

Tilläggsavtal nr 2 - jan 2007(godkänt i KF 26 mars 2007)

Avtal som reglerar under vilka förutsättningar VST åtar sig att integrera och bygga den väsentligt utökande anslutningen till Värtahamnen, fortsättningsvis benämnd Trafikplats Hjort-hagen, omfattningen av denna, samt hur staden skall ersätta VST för byggandet. Omfattar även direktpåfarten från hamnområdet, samt trafikplatsens anpassning för att möjliggöra utbyggnad av Värtabanan till två spår.

Kostnadsutveckling

Nedan redovisas kortfattat utvecklingen för projektkostnaderna för Norra länken från det att staten och staden var överens om finansiering av projektet i maj 2002.

Maj 2002

För Norra länkens genomförande undertecknades i maj 2002 en finansieringsöverenskommelse mellan Stockholms stad och staten genom Vägverket. Överenskommelsen innebär i korthet att staden svarar för 25% av projektkostnaden och staten för 75%.

Som ett underlag för bestämning av projektets budget genomförde VST i maj 2002 en successiv kalkyl som angav projektkostnaden till 7 200 mnkr, med 50% sannolikhet att underskridas. Med erfarenheter från Södra Länken bedömdes upphandlingsvinster vara möjliga och projektets budget reducerades till 6 200 mnkr (prinsnivå maj 2002) i finansieringsöverenskommelsen.

Februari 2005

VST genomförde en andra successiv kalkyl som visade att projektet inte kunde rymmas inom fastlagd budget, som indexuppräknad då var 7 000 mnkr. Projektets omfattning och standard blev då föremål för omprövning med avsikt att minska projektkostnaden. Genom olika former av besparingar sänktes då projektkostnaderna med totalt 1 646 mnkr. Trots åtgärderna fanns det fortfarande en överkostnad på 850 mnkr jämfört med budgeten.

Oktober 2006

Även efter projektets bantning 2005 bedömde VST under 2006 att den indexuppräknade budgeten, 7 280 mnkr (oktober 2006), var påtagligt lägre än de faktiska kostnaderna. Dessa hade ökat bland annat på grund av den ytterligare utdragna prövningstiden för de överklagade planerna. Samtidigt visade de anbud som inkommit på de förberedande entreprenaderna på entreprenadkostnader kring 20-40% över tidigare kalkyler. Under oktober genomfördes därför en tredje successiv kalkyl, som angav projektkostnaden till 8 800 mnkr, med 50% sannolikhet att underskridas. Normalt önskas en större säkerhet än så och en sannolikhetsnivå som ofta används är 85%, (även använd av Hans Rode i hans utredning av Citybanan i dec 2006), sannolikhet att underskrida, vilket ger en kostnad på 9 140 mnkr. Det värdet motsvarar summan av alla troliga kostnader samt ett påslag för oförutsett med 10% i en traditionell kostnadskalkyl. I projektkostnaden ingår cirka 600 mnkr som trolig merkostnad för den överhettade byggkonjunkturen.

Augusti 2007

Projektet har samma totalbudget som fastlades i oktober 2006, dvs. 9 140 mnkr, dock så justeras budgeten kontinuerligt med indexuppräkning.

Ekonomiska konsekvenser

Ingångna avtal och överenskommelser ger ett flertal ekonomiska åtaganden för staden som redovisas och sammanfattas nedan.

Ramavtal för utbyggnaden av Ringen och Yttre Tvärleden – oktober 1995

Förutsättningar

Enligt ramavtalet för Ringen och Yttre Tvärleden ska staden tillhandahålla den mark som behövs för Norra länken. Dessutom har staden åtagit sig utgifter för erforderligt detaljplanearbete, kartor, förvaltningskostnader m.m.

Dagsläge

Gatu- och fastighetsnämnden, (GFN), har i ett ärende i december 2004 uppskattat att dessa utgifter uppgår till ca 5 mnkr per år i fr.o.m. 2005 och totalt 40 mnkr i fast prinsnivå (vilket beräknas motsvara totalt 45,5 mnkr i löpande prinsnivå). Gatu- och fastighetsnämnden bedömde att utgifterna kunde inrymmas i nämndens investeringsplan.

KF beslutade 21 mars 2005, (i samband med godkännandet av Genomförandeavtalet för Norra länken), att godkänna investeringsutgifter om 45,5 mnkr.

I och med omorganisationen av GFK i maj 2005 ligger dessa utgifter numera hos exploateringskontoret.

Finansieringsöverenskommelse - maj 2002 (godkänt i KF 2 september 2002)

Överenskommelsen omfattar tre punkter vilka ger kostnadskonsekvenser för staden och innebär i korthet följande:

Finansiering Norra länken

Förutsättningar

Vid avtalets tecknande bedömdes projektet kosta 6 200 mnkr och finansieras enligt följande:

Staten (Vägverket)	75% = 4 650 mnkr
Staden	25% = 1 550 mnkr

Stadens andelar skall uppräknade med index utbetalas till Vägverket den 1 januari 2005 eller det senare datum då kontrakt tecknas med entreprenör.

Eventuella kostnadsfördyringar, (eller kostnadsbesparingar), i projektet, utöver index, fördelas enligt samma fördelningstal som ovan.

Dagsläge

I maj 2005 betalade staden ut 25% av 6 200 mnkr uppräknade med index, totalt 1 775,7 mnkr, till Vägverket.

I oktober 2006 genomförde Vägverket en successiv kalkyl, enligt vilket projektet med 85% sannolikhet kommer att kosta 9 140 mnkr. Som ett resultat höjdes totalkostnadsprognosen med 1 840 mnkr till 9 140 mnkr (penningvärde 2006-10). Det innebär att staden, enligt finansieringsöverenskommelsen, skall bidra med ytterligare 460 mnkr, (penningvärde 2006-10), till Norra länkens projektkostnader.

Med en bedömd utbetalning under 2013 och samma index som Vägverket använder för Norra länkens budget, (3,2%/år) ger detta en kostnad på omkring 600 mnkr i löpande pris. Kontoret har ännu inte fört några konkreta diskussioner med Vägverket kring formerna för när och hur dessa medel skall ställas till Vägverkets förfogande.

Anslutning mot Värtahamnen

Förutsättningar

Om staden väljer en annan utformning av anslutningen än den i avtalet redovisade skall staden svara för hela merkostnaden.

Dagsläge

Utformningen har ändrats och kostnaderna regleras i separat Tilläggsavtal nr 2 till Genomförandeavtalet, vilket redovisas nedan.

Drift av Norra länken

Förutsättningar

Staden skall bidra till driften av Norra länken med 15 mnkr/år under 25 år. Beloppen är beräknade i penningvärde 2002-05 och skall indexjusteras enligt KPI.

Dagsläge

Norra länken beräknas öppna för trafik under 2015, vilket därmed innebär att stadens bidrag kommer att utbetalas under 2015 till 2040.

Genomförandeavtal för Norra länken - dec 2004 (godkänt i KF 21 mars 2005)

Förutsättningar

Enligt genomförandeavtalet ska staden bekosta en dagvattenledning under Norra länken vid Norrtull och en tilluftsbyggnad med underliggande fläktstation. De extra utgifterna är föranledda av den framtida exploateringen av Norra stationsområdet.

Dagsläge

Gatu- och fastighetsnämnden har i ett ärende i december 2004 uppskattat att dessa utgifter uppgår till ca 38,9 mnkr i löpande prisnivå. Gatu- och fastighetsnämnden bedömde att utgifterna kunde inrymmas i nämndens investeringsplan.

KF beslutade 21 mars 2005, (i samband med godkännandet av Genomförandeavtalet för Norra länken), att godkänna investeringsutgifter om 38,9 mnkr.

I och med omorganisationen av GFK i maj 2005 ligger ansvaret för Norra länken hos trafikkontoret och därmed även dessa utgifter.

Tilläggsavtal nr 1 – dec 2004 (godkänt i KF 21 mars 2005)

Endast flytt av tekniska anordningar till annan plats, inga bedömda kostnadskonsekvenser för staden, utöver eventuella kostnader för ny detaljplan och markförvärv.

Utgifterna bedöms kunna inrymmas inom ramarna för redan beslutade investeringskostnader i samband med Ramavtalets åtaganden.

Tilläggsöverenskommelse om utbetalning av stadens andel avseende finansiering av Norra Länken. (godkänt i KS mars 2005)

Reglerar formerna för utbetalningen av stadens andel av projektkostnaderna, samt sammansättningen av det index som stadens andel skall uppräknas med vid utbetalningstillfället. Inga övriga kostnadskonsekvenser.

Tilläggsavtal nr 2 - jan 2007(godkänt i KF 26 mars 2007)

Dagsläge

Ursprungligt utförande av anslutningen mot Värtahamnen visade sig inte tillräcklig för att trafikmässigt försörja de exploateringsplaner som finns i området. En ny lösning, Trafikplats Hjorthagen, har utarbetats och KF tog genomförandebeslut den 27 mars 2007. Idag bedömd,

och i ärendet till KF redovisad, kostnad är 540 mnkr. Den nya trafikplatsen kommer att byggas av Vägverket som en del i projekt Norra länken. Pengarna kommer att betalas ut till Vägverket årligen, enligt en betalplan baserad på utfört arbete.

Övrigt

Utöver ovan redovisade kostnader direkt föranledda av ekonomiska åtaganden genom ingångna avtal och överenskommelser kommer staden att få ytterligare kostnadskonsekvenser i samband med Norra länken.

Trafikkontoret

Utgifter för kontorets medverkan i Norra länken, främst i form av interna kostnader för bemanning av projektorganisationen. Kostnaderna bedöms till omkring 4 mnkr/år och total 34 mnkr under åren 2007 till 2015. Utgifterna är redan inrymda inom kontorets budget.

Gatunätet

Kostnader för att omhänderta de konsekvenser eller möjligheter som följer av Norra länken, men som ligger utanför överenskommen omfattning av projektet, exempelvis eventuella justeringar vid Roslagstull, förändringar av Vallhallavägen och Roslagsvägen.

Sammanfattning kostnader

I tabellen nedan redovisas utbetalda och kvarvarande bedömda investeringskostnader för staden i samband med Norra länken.

Avtal	Utbetalt [mnkr]	Kvar att betala [mnkr]
Ramavtal för Ringen och Yttre Tvärleden	5	40
Finansierings.ö.k-Finansiering 25%	1775,7	600
Finansierings.ö.k-Trafikplats Hjorthagen	30	510
Genomförandeavtal för Norra länken		38,9
Trafikkontoret projektorganisation		34
TOTALT	1810,7	1222,9

Samtliga utgifter är i löpande priser.

Utöver ovanstående utgifter skall staden, enligt finansieringsöverenskommelsen, bidra med totalt 375 mnkr, (penningvärde 2002-05), till driften av Norra länken under 25 år från och med öppnandet.