



Christer Lundin  
Strategisk trafikplanering  
Tel: 508 263 71  
christer.lundin@gfk.stockholm.se

2002-05-17

Dnr 02-620-265  
Dnr 02-520-885

Till  
Gatu- och fastighetsnämnden

## Överenskommelse med Vägverket om finansiering av Norra Länken

### FÖRSLAG TILL BESLUT

Gatu- och fastighetsnämnden beslutar att

1. Godkänna överenskommelse med Vägverket om finansiering av projekt Norra Länken samt överlämna överenskommelsen till kommunfullmäktige för godkännande.
2. Uppdra åt stadsbyggnadsnämnden att upprätta detaljplan för Norra Länken, delen Norrtull – Roslagstull.
3. Godkänna avsiktsförklaringen med Vägverket att påbörja planeringsarbetet för en tunnelförläggning av Roslagsvägen mellan Frescati och Ålkistan.
4. Anse detta tjänsteutlåtande vara svar på remiss från kommunstyrelsen över skrivelse från Annika Billström (s) om påbörjad projektering och slutförhandling om finansiering av Norra Länken.
5. Anse detta tjänstutlåtande vara svar på skrivelse från Börje Vestlund (s) om åtgärder för att påbörja utbyggnaden av Norra Länken.

Olle Zetterberg

Monica Hildingson

### SAMMANFATTNING

I beslut den 14 mars i år har regeringen uppdragit åt Vägverket att upprätta en nationell väghållningsplan och därvid föreskrivit att planen skall

---

C:\TEMP\tjutNorr.doc

Bilaga 1: Överenskommelse om finansiering av projekt Norra Länken.

Avtal mellan Stockholms stad och staten genom Vägverket.

Bilaga 2: Avsiktsförklaring med Vägverket om att påbörja planeringsarbete för en tunnelförläggning av Roslagsvägen mellan Frescati och Ålkistan.

innefatta Norra Länken, under förutsättning att regional medfinansiering med 25 % kan erhållas.

Mot denna bakgrund har överläggningar skett mellan kontoret och Vägverket om förutsättningarna att genomföra Norra Länken.

Det finns två alternativa lösningar för Norra Länken på avsnittet Norrtull – Roslagstull, dels ett modifierat Bellevuealternativ, dels ett Cedersdalsalternativ. Båda alternativen passerar under Bellevueparken, som utgör en del av nationalstadsparken. Alternativen torde dock båda uppfylla de lagbestämmelser som gäller för nationalstadsparken. Utredningar har visat att de två alternativen är miljömässigt likvärdiga, men Cedersdalsalternativet är betydligt dyrare och ger besvärligare trafikförhållanden under utbyggnadsskedet. Därutöver beräknas byggnadsstarten från planerings- och projekteringssynpunkt att försenas några år. Statens företrädare har meddelat att Stockholms stad får stå för hela merkostnaden - drygt 500 miljoner kronor - om det dyrare alternativet väljs.

Det modifierade Bellevuealternativet bör därför ligga till grund för det fortsatta arbetet med att förverkliga Norra Länken.

Ett förslag till överenskommelse om finansiering av Norra Länken har upprättats. Överenskommelsen bifogas.

Överenskommelsen har en utformning som liknar den som staden tecknade om finansieringen av Södra Länken. Staden tar dock hela det regionala finansieringsansvaret för Norra Länken för att säkerställa en så snar byggnadsstart som möjligt. Kostnaderna för projektet beräknas till ca. 6 200 miljoner kronor, varav stadens andel blir 1 630 miljoner kronor. Beloppen är angivna i prisläge 2002-05 och indexuppräknas. I stadens andel inkluderas bidrag till en direkt anslutning till Södra och Norra Hamnvägen. Överenskommelsen skall godkännas av kommunstyrelse och kommunfullmäktige.

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

Vägverket och staden har också kommit överens om en avsiktsförklaring om att påbörja planeringsarbetet för en tunnelförläggning av Roslagsvägen mellan Frescati och Ålkistan. Kontoret föreslår att nämnden godkänner denna avsiktsförklaring.

Skrivelser från Annika Billström (s) och från Börje Vestlund (s) om Norra Länken föreslås besvarade genom detta tjänsteutlåtande.

## UTLÅTANDE

### Bakgrund

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

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

### Utbyggnad av Norra Länken påbörjades 1996

Under 1996 påbörjade Vägverket utbyggnaden av Norra Länken. Utbyggnaden, som baserades på fastställda och lagakraftvunna detaljplaner, utgjordes på sträckan mellan Norrtull och Roslagstull av det s.k. Bellevuealternativet.

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

Efter regeringsrättens dom har Vägverket utrett en lösning för Norra Länken som innebär att den ursprungliga plansträckningen under Bellevue mellan Norrtull och Roslagstull bibehålls men att tunneln förläggs i ett djupare läge. Tunneln kan då på det kritiska avsnittet byggas från sidan och inte som tidigare planerat uppifrån.

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

### Utredningar om alternativa sträckningar

En alternativ dragning av Norra Länken mellan Norrtull och Roslagstull är en sträckning under Cedersdalsgatan, en sträckning som tidigare översiktligt studerats men som frångicks i början av 1990-talet.

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

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

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

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

### **Tidigare planering för Norra Länken**

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

Ett viktigt ställningstagande i planeringen av Norra Länken gjordes när man konstaterade att Valhallavägen inte kunde ta emot de trafikmängder som en sådan förbindelse skulle erhålla. Det blev därmed nödvändigt att ge Norra Länken en nordligare sträckning, vilket innebar en sträckning genom Lill-Jansskogen.

Ganska snart uppnåddes också enighet inom staden att sträckningen av Norra Länken genom Lill-Jansskogen måste ske i tunnälläge. En bergtunnel under Lill-Jansskogen är en relativt sett enkel teknisk lösning utan allt för stora merkostnader, bl.a. därför att det inte behövdes några trafikanslutningar mellan de två ändpunkterna för en sådan tunnel.

För Norra länken på avsnittet mellan Norrtull och Roslagstull studerades däremot länge olika ytlösningar. Man eftersträvade att anpassa lösningarna till befintlig och planerad bebyggelse. Bebyggelsen storlek krävde ett acceptabelt väg- och gatunät för sitt relativt omfattande behov av trafikförsörjning. Under senare delen av 1980-talet konstaterades att det inte var möjligt att på ett miljömässigt acceptabelt sätt låta all trafik i snittet mellan Norrtull och Roslagstull gå på trafikleder i ytlägen. Därmed blev tunnellslösningar huvudalternativ även på detta avsnitt av Norra Länken.

Runt 1990 bedömdes det som naturligt att lägga biltunneln under den nuvarande huvudgatan, d.v.s. under Cedersdalsgatan och Sveavägen. På så sätt begränsas intrången på intilliggande fastigheter. Staden, som då hade huvudansvaret för planeringen av Norra Länken, bedömde att trafikstörningarna under byggnadsskedet kunde bemästras mot bakgrund av erfarenheter från andra utbyggnader där stora trafikströmmar har fått gå på tillfälliga bryggor under byggnadstiden, erfarenheter som erhållits bl.a. under utbyggnaden av tunnelbanorna i Stockholms innerstad.

Vad gäller Norra Länken på delen under Sveavägen mellan Norrtull och Sveaplan visade de fortsatta studierna att det var bättre med ett nordligare läge under det relativt sett lite utnyttjade området mellan Sveavägen och Värtabanan. Området användes för parkering och tillfälliga evenemang såsom cirkusföreställningar. Med denna sträckning minskade svårigheterna att hantera trafiken på Sveavägen under byggnadstiden.

I början av 1990-talet aktualiserade Stockholms stad ett nytt alternativ, det s.k. Bellevuealternativet. Det innebar en ännu nordligare sträckning av Norra Länken så att den nya sträckningen i stort följer Värtabanans sträckning mellan Norrtull och Roslagstull. Fördelarna med denna sträckning var två. Dels medförde alternativet mindre trafikstörningar i utbyggnadsskedet. Dels skapade det bättre möjligheter för staden att tillskapa ny bebyggelse vid Norrtull och därmed skapa en stadsmässigt godtagbar entré till Stockholm norrifrån.

Under 1993-94 upprättade staden en fördjupad översiktsplan för vad som kallades för Norra trafikbandet. I samrådsmaterialet för denna plan ställdes de två alternativen för Norra Länken mot varandra, Cedersdalsgatan respektive Bellevue. Efter analys av inkomna synpunkter och utställning av planen fastställde kommunfullmäktige den fördjupade översiktsplanen innehållande Norra Länken med en sträckning mellan Norrtull och Roslagstull enligt Bellevuealternativet.

Efter kommunfullmäktiges beslut om den fördjupade översiktplanen för Norra trafikbandet, innebärande att Bellevuealternativet skulle ligga till grund för den fortsatta planering av Norra Länken, upprättades och antogs detaljplaner och arbetsplaner för projektet. Regeringen avvisade anförda besvär över de tre detaljplanerna, vilka sålunda vann laga kraft.

Som nämnts påbörjade Vägverket under 1996 upphandlingen av utbyggnaden av Norra Länken samtidigt som en del förberedande arbeten startade.

## Analys

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

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

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

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

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

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

## Anslutning till hamnen

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

Enligt detaljplanen för den östra delen av Norra Länken, detaljplan Dp-93002 Värtan, skall det för hamntrafiken anordnas en direktförbindelse mellan Norra och Södra Hamnvägen och den cirkulationsplats som förmedlar trafiken från Norra Länken till Lidingövägen söderut och till Hjorthagsområdet. Denna förbindelse utförs som en viadukt som passerar över såväl Norra Länken som järnvägsspåren till tåg färjelägena. Denna

direktförbindelse ingår inte i den av Vägverket fastställda arbetsplanen för Norra Länken, utan hamntrafiken förutsätts enligt arbetsplanen även fortsättningsvis använda sig av Tegeluddsvägen.

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

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

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

### **Finansieringsöverenskommelsen**

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

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

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

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

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

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

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

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

I överenskommelsen om finansieringen av Norra Länken är vidare parterna överens att såväl fördyringar av projektet som eventuella besparingar fördelas med 75 % för Vägverket och 25 % för staden. Det är samma princip som gäller för utbyggnaden av Södra Länken. Som nämnts kommer dock först stadens bidrag till hamnanslutningen att återbetalas om Norra Länkens totalram så medger.

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

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

Dessa åtgärder innebär att ytterligare ett antal större träd bevaras i området väster om Wenner-Gren Center, ett område som i och för sig inte utgör del



av parklandskapet i nationalstadsparken. Extra åtgärder vidtas för att säkra vegetationen på Bellevueberget. Vidare föreslås att statyer m.m. från Eldhs ateljé kan göras tillgängliga för allmänheten under utbyggnadstiden genom att visa dem i en tillfällig utställningslokal, helst i närområdet.

Överenskommelsen förutsätter kommunstyrelsens och kommunfullmäktiges godkännande.

### **Fortsatt tunnelförläggning av Roslagsvägen**

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

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

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

Kontoret föreslår att gatu- och fastighetsnämnden godkänner avsiktsförklaringen.

### **Tidplan och fortsatt planering**

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

Eftersom regeringen med anledning av regeringsrättens dom upphävde den av staden antagna detaljplanen för Norra Länken på sträckan Norrtull – Roslagstull erfordras ny detaljplan på detta avsnitt. Stadsbyggnadsnämnden bör därför ges i uppdrag att upprätta en sådan plan.

Tidpunkten för en byggstart för Norra Länken blir beroende av vilken tid den administrativa hanteringen tar av detaljplan och vägarbetsplan. Vad

gäller detaljplanen kan mycket av befintligt utredningsmaterial användas, vilket innebär att en av stadsbyggnadsnämnden godkänd detaljplan bör kunna föreligga före årsskiftet. Antas planen före årsskiftet eller i början av nästa år av fullmäktige kan den, efter överklaganden, vinna laga kraft under andra halvåret nästa år.

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

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

### **Inkomna skrivelser**

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

Med hänsyn till behovet av att bygga ut Norra Länken hemställer Annika Billström i sin skrivelse att stadsledningskontoret snarast presenterar förslag till ställningstagande till vilken dragning av Norra Länken som är att föredra för staden samt kontaktar statsmakten för att få en slutförhandling av finansieringsfrågan till stånd.

I sin skrivelse hänvisar Börje Vestlund till att staten nu har tydligt deklarerat att Norra Länken kommer att vara med i de statliga investeringsplanerna framöver. Med anledning av detta bör gatu- och fastighetskontoret omedelbart vidta nödvändiga åtgärder för att ett detaljplanearbete ska kunna beställas av stadsbyggnadskontoret. Ett ärende som behandlar detta skall enligt Vestlunds skrivelse föreläggas nämnden för ställningstagande vid nästa möte.

### **Kontorets förslag**

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

Kontoret föreslår att gatu- och fastighetsnämnden godkänner överenskommelsen med Vägverket om finansieringen av Norra Länken. Överenskommelsen baseras på samma principer som gäller för finansieringen av Södra Länken. Genom att staden i överenskommelsen tar på sig ansvaret för hela den regionala finansieringen skapas förutsättningar för en relativt sett snabb byggnadsstart. För att få en godtagbar anslutning

till hamnen är det rimligt att stadens bidrag till finansieringen av Norra Länken utökas så att anslutningen kommer till stånd samtidigt med Norra Länken i övrigt.

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

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

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

**SLUT**