



SVERIGEFÖRHANDLINGEN

RAMAVTAL 9 – ÖSTLIG FÖRBINDELSE I STOCKHOLM

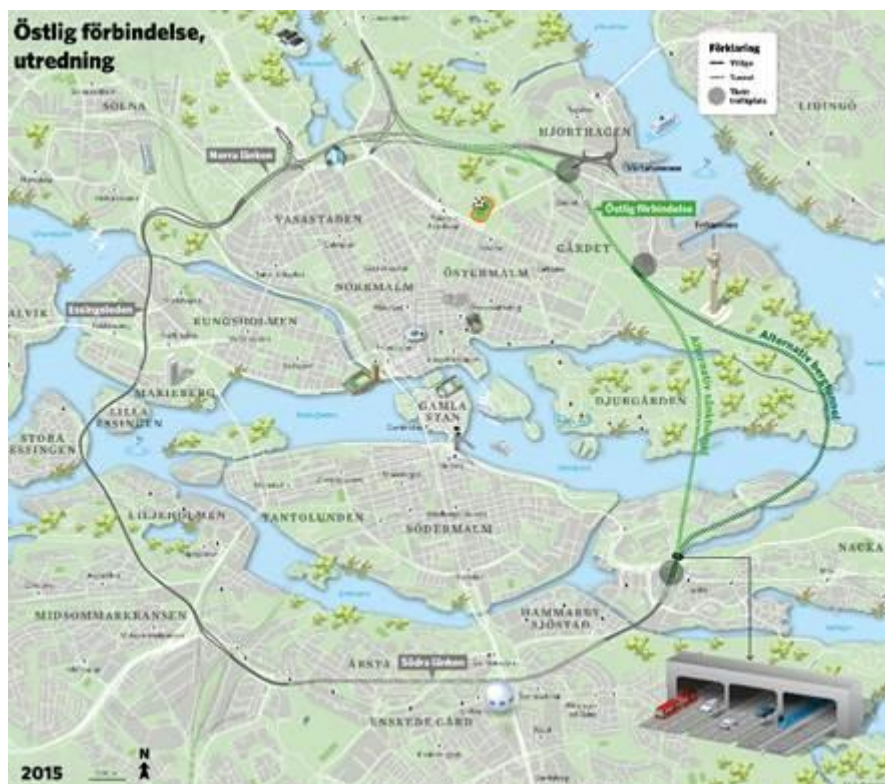
BILAGA 2 – SPECIFIKATION INKLUSIVE TIDPLAN

RAMAVTAL 9 – ÖSTLIG FÖRBINDELSE I STOCKHOLM

BILAGA 2 – SPECIFIKATION INKLUSIVE TIDPLAN

1 Östlig förbindelse i Stockholm

Östlig förbindelse är en trafikunnel för väg-, buss och spårtrafik under Saltsjön som binder samman söder och norr och sluter vägringen runt Stockholm och förlänger tvärspärvägen från Sickla till Värtan. Den sträcker sig från Södra länken vid Sickla till Norra länken strax väster om trafikplats Värtan. Länken går i berget under Saltsjön utan intrång i Nationalstadsparken.



Östlig förbindelse går från Södra länken österut under Kvarnholmen. Vid Kvarnholmens östra spets viker förbindelsen av norrut för att passera under Saltsjön och Djurgården mot Loudden och vidare i nordvästlig sträckning under Gärdet, i västra kanten av bebyggelsen i Frihamnen och ansluter till de i Norra länken förberedda påslagen. Vid Sickla ansluts Östlig förbindelse mot Värmdöleden österut och västerut. Södergående ramper anläggs både mot Frihamnen och mot Lidingö/Hjorthagen.

Tvårsparvägen förlängs från Sickla till Värtan och anläggs i ett eget parallellt tunnelrör. Från befintlig tvärbanestation i Sickla går tvärbanan parallellt och ansluter till Frihamnen med en station. Anslutningen i Frihamnen möjliggör en fortsatt dragning av tvärbanan norrut till Rosten och/ eller Odenplan. Inga stationer planeras mellan Sickla och Frihamnen vilket gör korta restider under saltsjön.

2 Beskrivning av åtgärder för Östlig förbindelse i Stockholm

På sträckan planeras leden för tre körfält i vardera riktningen mellan trafikplatserna Värtan och Värmdöleden. Två körfält är genomgående, medan ett körfält tillkommer respektive avgår vid trafikplatserna. Ett av körfälten reserveras för busstrafik i de fall kösituationer uppstår så att busstrafikens framkomlighet att prioriteras. Detta genom ett så kallat dynamiskt körfält. På ramper anläggs separata busskörfält.

För att klara växlingar mellan körfält och kapacitet på sträckan från Värtan mot Roslagsvägen planeras ett tunnelrör med ett körfält för att få en direktkoppling till Frescati. Vidare behöver en mindre del av Norra länken i västgående riktning få ett extra körfält. Detta är redan förberett.

3 Ansvarsfördelning och genomförande

- 3.1 Parterna är medvetna om att det är för tidigt att i detalj reglera hur åtgärderna ska genomföras. Parterna är dock överens om att nedanstående principer ska gälla för genomförandet.
- 3.2 Trafikverket bär huvudansvaret för genomförande av åtgärder och ansvarar för den formella handläggningen, fördjupade studier inom ramen för planläggningen, utarbetande av järnvägsplan och eventuella andra planer enligt lagen om byggande av järnväg, upphandling av entreprenader och dylikt.
- 3.3 Trafikverket ska ansvara för framtagande av underlag för tillståndsverksamhet kopplat till järnvägsanläggningen samt för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut iakttas vid genomförandet av de åtgärder som omfattas av Landstingets ansvar enligt Ramavtalet och respektive Objektavtal.
- 3.4 Trafikverket åtar sig att i kommande planering verka för att kollektivtrafikutbyggnad bidrar till att sprida resenärsnyttan samt öka arbetsmarknads- och näringslivsnyttan.
- 3.5 Trafikverket åtar sig att verka för samverkan mellan berörda kommuner för att trygga markåtkomst för utbyggnad av kollektivtrafik och höghastighetsjärnväg.

- 3.6 Part/kommunerna ska utföra eller låta utföra alla de åtgärder som inte omfattas av Trafikverkets ansvar enligt Ramavtalet och respektive Objektavtal samt för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut iakttas vid genomförandet.
- 3.7 Ett Genomförandeavtal innehållandes detaljerade former för hur planläggningsprocesser, upphandlingar, påverkan på trafik, påverkan på kommunala anläggningar, etc. ska utarbetas mellan Trafikverket och berörda Parter/Kommuner så snart det är möjligt och godkännas i respektive Parts/Kommuns beslutande organ.

4 Tidplan

- 4.1 Trafikverket har upprättat en övergripande tidplan. Planerings- och projekteringstid inleds 2016 och tar ca sju år, inkluderat tid för överklagande av vägplan till regeringen och miljödom till Mark och Miljödomstolen. Överklagas projektet i samtliga instanser utökas tidplanen med två år till byggstart. Planerad byggstart enligt nu gällande tidplan är tidigast 2022 och öppen för trafik tidigast 2031.
- 4.2 Trafikverket har vid upprättandet av denna tidplan tagit hänsyn till den risk för förseningar av åtgärderna som kan komma att följa av bland annat antagandeprocesser av detaljplaner, miljöaspekter m.m.
- 4.3 Parterna ska hålla varandra informerade om omständigheter som kan komma att påverka tidplanen.
- 4.4 För det fall åtgärderna skulle försenas jämfört med denna tidplan åtar sig Parterna att på oförändrade villkor vidta samtliga de åtaganden som enligt Ramavtalet åvilar sådan Part, oaktat att fullgörandetidpunkten för Parts åtagande ska ske vid en senare tidpunkt.