

PM Rotel I, rotel V (Dnr KS 2022/682)

Anmälan om svar på remiss av Inbjudan till samråd för Roslagsbanans förlängning till city

Remiss från Region Stockholm

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.
Anmälan om svar på remiss godkänns.

Föredragande borgarråden Anna König Jerlmyr och Daniel Helldén
anför följande.

Ärendet

Region Stockholm har remitterat *Roslagsbanans förlängning till city, samråd inför val av lokalisering och inför beslut om betydande miljöpåverkan* bland annat till Stockholms stad för yttrande. På grund av kort remisstid har staden svarat med ett kontorsgemensamt tjänsteutlåtande.

Syftet med samrådet är att informera om den planerade utbyggnaden och inhämta synpunkter inför val av lokalisering och inför beslut om betydande miljöpåverkan. Pågående lokaliseringsutredning kommer vara underlag för Region Stockholms beslut om sträckning av Roslagsbanans förlängning. I det fortsatta arbetet kommer den valda sträckningen att studeras vidare. Lokaliseringsutredningen är en del av en formell och lagstyrd process.

Utredningsområdet har avgränsats till att innefatta området från Ålkistan i norr till Stockholms central i söder. I väst går gränsen vid station Odenplan och i öst vid Östra station. Den norra delen av området ingår i Kungliga Nationalstadsparken. Alternativen (sträckningar och stationer) för Roslagsbanans förlängning till city har tagits fram med hänsyn till bland annat; var människor bor och arbetar, var de reser, övriga transportsystem, miljöförhållanden och bergtekniska förhållanden. De tre alternativ som studeras och därmed ingår i samrådet kallas för orange, blå och grön. Utöver sträckningar ingår även tre olika tunnelpåslag (C, D och E), det vill säga de platser där Roslagsbanan går från markläge och ner i tunnel.

För samtliga alternativ gäller att en slutlig sträckning kan rymmas inom de föreslagna korridorerna, exakt läge behöver dock studeras vidare i nästa utredningsskede. För samtliga alternativ uppskattas restiden mellan station Universitetet och Centralen bli cirka fem minuter. Utan uppehåll vid Rådmansgatan i Alternativ orange blir restiden ett par minuter kortare.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, kulturnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden,

trafiknämnden, Norrmalms stadsdelsnämnd och Östermalms stadsdelsnämnd. Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, kulturförvaltningen, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, Norrmalms stadsdelsförvaltning och Östermalms stadsdelsförvaltning har svarat med ett gemensamt kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, kulturförvaltningen, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, Norrmalms stadsdelsförvaltning och Östermalms stadsdelsförvaltning är positiva till att en förlängning av Roslagsbanan sker i enlighet med Sverigeförhandlingens ramavtal 6. Kontoren anser att sträckningsalternativ grön bäst uppfyller efterfrågan på största möjliga byteskapacitet, sträckningsalternativ grön är också i enlighet med Stockholms stads översiktsplan. Kontoren anser däremot att ytterligare utredningar behöver genomföras innan det går att ta ställning och förorda något av de alternativa tunnelpåslagen.

Våra synpunkter

Vi är positiva till att en förlängning av Roslagsbanans sker i enlighet med Sverigeförhandlingen. Förstärkt kollektivtrafik är en viktig del i ett växande Stockholm och för stockholmarnas tillgång till hållbara transporter. För att nå bästa effektivitet behövs goda möjligheter till enkla byten mellan cykel och kollektivtrafik. I det avseende är det av vikt att stationernas placering eftersträvar maximal byteskapacitet med såväl annan kollektivtrafik som mellan cykel och kollektivtrafik. Vi instämmer därför med stadens förvaltningar om att sträckningsalternativ *grön* bäst uppfyller efterfrågan på största möjliga byteskapacitet. Det sträckningsalternativet ligger också i linje med Stockholms stads översiktsplan.

Såväl Region Stockholm som stadens förvaltningar lyfter fram att projektet kan komma att medföra betydande miljöpåverkan. Det är bra att den medvetenheten finns, men det kommer att behöva göras ytterligare utredningar innan det går att ta ställning till och förorda något av de alternativa tunnelpåslagen. Det handlar både om miljöpåverkan, påverkan på kulturmiljöer och om bullerfrågan.

Vi föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Anmälan av svar på remiss godkänns.

Stockholm den 17 augusti 2022

ANNA KÖNIG JERLMYR OCH DANIEL HELLDÉN

Bilaga

Remissen

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarråden Jan Valeskog, Emilia Bjuggren och Kadir Kasirga (alla S) enligt följande.

Vi stöder förslaget till dragningen av Roslagsbanan till T-centralen i enlighet med stadens promemoria.

Vi saknar dock en redovisning av hur mycket en sådan dragnings genom centrala Stockholm beräknas att kosta. Att dra tunnlar under jord genom city är väldigt komplicerat och kan bli mycket kostsamt. Vilken dragnings som väljs påverkar självklart projektets totalkostnad.

Sverigeförhandlingens överenskommelse innebär dessvärre, i motsats till Stockholmsöverenskommelsen, att alla kostnadsfördyringar faller på kommuner och regionen. Staten har i princip friskrivit sig från alla kostnadsfördyringar. Vi borde därför kunna förvänta oss betydligt bättre redovisningar om ekonomin kring projektet från regionens sida.

Kommunstyrelsen

Särskilt uttalande gjordes av Karin Wanngård, Jan Valeskog, Emilia Bjuggren och Kadir Kasirga (alla S) med hänvisning till Socialdemokraternas särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

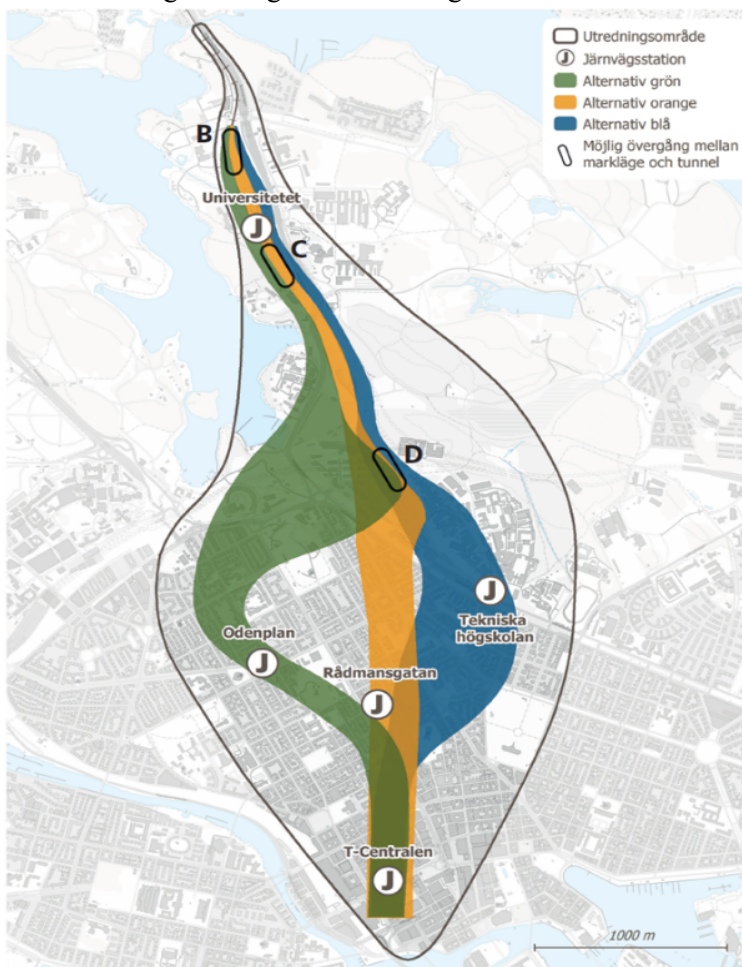
Remissammanställning

Ärendet

Region Stockholm har remitterat *Roslagsbanans förlängning till city, samråd inför val av lokalisering och inför beslut om betydande miljöpåverkan* bland annat till Stockholms stad för besvarande.

Syftet med samrådet är att informera om den planerade utbyggnaden och inhämta synpunkter inför val av lokalisering och inför beslut om betydande miljöpåverkan. Pågående lokaliseringstudier kommer vara underlag för Region Stockholms beslut om sträckning av Roslagsbanans förlängning. I det fortsatta arbetet kommer den valda sträckningen att studeras vidare. Lokaliseringstudien är en del av en formell och lagstyrd process.

Utredningsområdet har avgränsats till att innefatta området från Ålkistan i norr till Stockholms central i söder. I väst går gränsen vid station Odenplan och i öst vid Östra station. Den norra delen av området ingår i Kungliga Nationalstadsparken. Alternativerna (sträckningar och stationer) för Roslagsbanans förlängning till city har tagits fram med hänsyn till bland annat; var människor bor och arbetar, var de reser, övriga transportsystem, miljöförhållanden och bergtekniska förhållanden. De tre alternativ som studeras och därmed ingår i samrådet kallas för orange, blå och grön. Utöver sträckningar ingår även tre olika tunnelpåslag (C, D och E), det vill säga de platser där Roslagsbanan går från markläge och ner i tunnel.



För samtliga alternativ gäller att en slutlig sträckning kan rymmas inom de föreslagna korridorerna, exakt läge behöver dock studeras vidare i nästa utredningsskede. För samtliga alternativ uppskattas restiden mellan station Universitetet och Centralen bli cirka fem minuter. Utan uppehåll vid Rådmanngatan i Alternativ orange blir restiden ett par minuter kortare.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, kulturnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Norrmalms stadsdelsnämnd och Östermalms stadsdelsnämnd. Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, kulturförvaltningen, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, Norrmalms stadsdelsförvaltning och Östermalms stadsdelsförvaltning har svarat med ett gemensamt kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, kulturnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Norrmalms stadsdelsnämnd och Östermalms stadsdelsnämnd. Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, kulturförvaltningen, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, Norrmalms stadsdelsförvaltning och Östermalms stadsdelsförvaltning

Stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, kulturnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Norrmalms stadsdelsnämnd och Östermalms stadsdelsnämnd. Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, kulturförvaltningen, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, Norrmalms stadsdelsförvaltning och Östermalms stadsdelsförvaltning gemensamma kontorsyttrande daterat den 6 juli 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret, Norrmalm stadsdelsförvaltning, Östermalm stadsdelsförvaltning, och kulturförvaltningen är positiva till att en förlängning av Roslagsbanans sker i enlighet med Sverigeförhandlingens ramavtal 6.

Av kommunfullmäktiges budget 2022 framgår att Stockholm är en av Europas snabbast växande huvudstäder. När Stockholm växer behöver kollektivtrafiken, gång- och cykelbanorna och gatorna byggas ut. Det måste byggas en infrastruktur som gör att människor snabbt och smidigt kan resa i hela regionen.

Kontoren vill lyfta fram vikten av den kommande uppdateringen av projektets succesivkalkyl, som ska redovisa projektets kostnader. Projektet är komplicerat och ska pågå under lång tid, det berör många parter och platser vilket innebär både kända och okända risker. Kostnadskalkylen behöver analyseras och ta höjd för dessa samtidigt som det är en förutsättning för samarbetsprojektet att budgeten kan hållas.

Kontoren anser att stationernas placering bör eftersträva maximal byteskapacitet med annan kollektivtrafik samt bra byten mellan cykel och kollektivtrafik. Kontoren anser därmed att sträckningsalternativ *grön* bäst uppfyller efterfrågan på största möjliga byteskapacitet, sträckningsalternativ *grön* är också i enlighet med Stockholms stads översiktsplan (ÖP).

Kontoren anser däremot att ytterligare utredningar behöver genomföras innan det går att ta ställning och förorda något av de alternativa tunnelpåslagen. Där Roslagsbanan övergår från sträckning ovan mark till tunnel kommer den omgivande miljön påverkas. Kontoren vill lyfta fram att läget för övergången måste anpassas så att påverkan på omgivande miljö exempelvis från buller blir så liten som möjligt. Utöver detta så vill kontoren också påpeka att möjligheten till byte mellan Roslagsbanan och tunnelbanans röda linje vid Universitetet är beroende av vilket tunnelpåslag som väljs. Vid val av tunnelpåslag är det även viktigt att ta etableringsytors utbredning och påverkan i beaktande.

Kontoren konstaterar att tunnelpåslagen i Kungliga Nationalstadsparken (B, C) riskerar att påverka känsliga natur- och kulturhistoriska miljöer. Kontoren kan samtidigt konstatera att det ur ett vistelse- och barriärperspektiv är positivt om så mycket som möjligt av banan läggs i tunnel (tunnelpåslag B).

Tunnelpåslag D är däremot beläget utanför Nationalstadsparken och berör ett inte särskilt ekologiskt betydelsefullt område och innebär att påverkan på temperaturreglerande grönområden kan begränsas. Kontoren vill dock lyfta fram att tunnelpåslag D behöver utredas vidare då det gränsar till befintlig bostadsbebyggelse vilket kräver omfattande försiktighetsmått mot buller, vibrationer, stömljud samt att det eventuellt påverkar trafiken bland annat på Valhallavägen.

Vidare anser kontoren att platser för planerade ovanmarksanläggningar som till exempel ventilationsanläggningar, nödutgångar med mer måste studeras noga och i samverkan med staden. Kontoren ser det som viktigt att ovanmarksanläggningarna i så liten utsträckning som möjligt utgör en negativ påverkan på bostäder, skolor, förskolor, parker, framkomlighet, tillgänglighet och kulturmiljöer.

Kontoren noterar regionens bedömning att genomförandet av projektet kan antas innebära betydande miljöpåverkan och det innebär att en miljöbedömning troligen kommer att genomföras. Kontoren delar regionens uppfattning i frågan och förutsätter att den fortsatta planeringen kring förutsättningar, konsekvenser av projektet och den slutgiltiga lokaliseringen utvecklas och fördjupas i samverkan med staden. Kontoren delar också regionens bedömning i frågan om inledande förslag till avgränsning av miljöaspekter och att dessa bör värderas och beskrivas i den fortsatta planeringsprocessen samt i arbetet med den specifika miljöbedömningen.

Kontoren anser att natur- och kulturvärdena inom de delar som rör Kungliga Nationalstadsparken ska hanteras som en enhet, det vill säga ett kulturlandskap.

Kontoren är positiva till att det i samrådsunderlaget finns en medvetenhet och förståelse för de höga kulturhistoriska värden som ligger inom utredningsområdet. Oavsett val av lokalisering berörs en ansenlig del av huvudstadens mest framträdande kulturmiljöer, kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer exempelvis riksintresset för kulturmiljövärden Stockholms innerstad som omfattar Djurgården, Kungliga Nationalstadsparken och statliga byggnadsminnen. Kontoren anser att listan över skydd och viktiga planeringsunderlag för kulturmiljö bör kompletteras med de kulturhistoriskt värdefulla miljöer som pekas ut i Stockholms stads översiktsplan.

Kontoren delar regionens uppfattning att det redan nu är betydelsefullt att planera för genomförandet av projektet genom att utreda etableringsytor, arbetstunnlar och transportvägar. Efter tidigare projekt i Stockholms city har staden erfarit att det är mycket svårt att hitta fungerande lokalisering för arbetstunnlar samt etableringsområden. Kontoren vill att förslag till arbetstunnlar presenteras på ett tidigt stadium så att staden kan lämna synpunkter och ge tips och information kring deras placering och byggande.

Kontoren ser det som positivt att regionen lyfter fram att hänsyn ska tas till närboende om omgivande miljö vid val av platser för etableringsytor, arbetstunnlar och transportvägar. Kontoren vill understryka att denna hänsyn även måste omfatta skolor, förskolor, lekplatser och kulturmiljö. Enligt kontoren bör byggetablering i stadens parker undvikas. Kontoren anser även att etableringsområden och byggtrafik inte, i möjligaste mån, ska påverka framkomligheten och trafiksäkerheten på stadens befintliga gatunät.

Kontoren ser det också som viktigt att byggskedet planeras utifrån ett trygghets-, tillgänglighets-, framkomlighets- och säkerhetsperspektiv avseende allmänhetens användning av stadens gator, gång- och cykelbanor, publika ytor och rekreationsområden.

Kontoren anser vidare att miljöfrågor avseende omgivningspåverkan under byggtiden ska beaktas och ett kontrollprogram för detta behöver tas fram i samråd med berörda tillsynsmyndigheter. Kontrollprogrammet bör minst omfatta buller, vibrationer, hantering av länshållningsvatten, kemikaliehantering, masshantering och utsläpp till luft.

Kontoren vill lyfta fram att det i driftskedet behövs en hantering av vattenrening vid underhåll och skötsel till exempel vid spolning av tunnlar. Vidare vill kontoren informera om att Stockholm tillämpar en åtgärdsnivå för dagvatten vid all ny- och större ombyggnation för att åstadkomma fördröjning och rening. Åtgärdsnivån bygger på beräkningar som visar att ett fördröjande steg som klarar 20 millimeter nederbörd kan minska föroreningsbelastningen från dagvatten med 70 – 80 procent.

Vid sträckningsalternativen *gul* och *grön* försvinner Östra station och spårområdet kommer inte längre att användas till järnvägstrafik. Kontoren vill påminna om att eventuell initiativtagning och byggande av bostäder på dagens järnvägs- och stationsmark endast kan göras av markägare, det vill säga AB Storstockholms lokaltrafik (Norra Djurgården 2:1, Roslagsbanan 19 och Roslagsbanan 30) och Kungliga Djurgårdens förvaltning (KDF) /Statens fastighetsverk (SFV) (Norra Djurgården 1:1).

Som svar på remissen *Roslagsbanans förlängning till city, samråd inför val av lokalisering och inför beslut om betydande miljöpåverkan* hänvisas till vad som sägs i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens, trafikkontorets, Norrmalm stadsdelsförvaltnings, Östermalm stadsdelsförvaltnings och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande.