



Inbjudan till samråd om lokalisering av Roslagsbanan till city, Universitetet - Odenplan

Remiss från Region Stockholm
Remisstid den 21 juni 2024

Förslag till beslut

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Karin Wanngård

Sammanfattning av ärendet

Trafikförvaltningen i Region Stockholm har remitterat *Samråd om lokalisering av Roslagsbanan till city, Universitetet-Odenplan* till bland annat Stockholms stad för yttrande.

Under våren 2022 genomfördes ett samråd gällande lokalisering mellan Universitetet och T-Centralen och därefter beslutades om en korridor för hela sträckan. Efter ytterligare utredningsarbete konstaterades att spårlinjer inom beslutad korridor inte är tekniskt genomförbara på sträckan mellan Universitetet och Odenplan varför nya lokaliseringar nu utreds. Syftet med detta samråd är att informera om och inhämta synpunkter kring nya studerade korridorer för sträckan mellan Universitetet och Odenplan.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringskontoret, kulturförvaltningen, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, Norra innerstadens stadsdelsförvaltning och Stockholms Stadshus AB. På grund av kort remisstid har förvaltningarna svarat med ett gemensamt kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, kulturförvaltningen, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, Norra innerstadens stadsdelsförvaltning och Stockholms Stadshus AB är positiva till att en förlängning av Roslagsbanan sker i enlighet med Sverigeförhandlingens ramavtal 6 och anser att

alternativ K är det förslag som ger minst negativa konsekvenser. Det återstår dock ett omfattande fördjupningsarbete för att förstå och kunna ta ställning till alternativets effekter och konsekvenser.

Föredragande borgarrådets synpunkter

Förstärkt kollektivtrafik, förbättrad tillgänglighet och minskade restider är avgörande för att Stockholm ska kunna växa på ett hållbart sätt.

Vi delar förvaltningarnas uppfattning om att alternativ K är det alternativ som ger minst negativa konsekvenser. Med det sagt ser vi att det finns stora utmaningar och att det krävs ett omfattande fördjupningsarbete för att kunna ta ställning till alternativets effekter och konsekvenser, inte minst kopplat till kostnad och påverkan på värdefull natur- och kulturmiljö.

För att parterna ska kunna fatta beslut om kontrollstation 1 för Roslagsbanan till City krävs det att projektet kan redovisa en tekniskt genomförbar spårlinje med tunnelpåslag som ryms inom avtalad budget. Det är viktigt att en fördjupning av alternativ K tar noggrann hänsyn till de perspektiv och utmaningar som lyfts i stadens promemoria, i synnerhet kopplat till förslaget kostnad och nationalstadsparkens skyddsvärda natur. I övrigt hänvisar vi till förvaltningarnas gemensamma kontorsyttrande.

Stockholm den 12 juni 2024

Karin Wanngård

Bilaga

Remiss – Inbjudan till samråd om Roslagsbanan till city, dnr KS 2024/496-1.1

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Kommunstyrelsen

Särskilt uttalande av Kristin Jacobsson (C) enligt följande.

Roslagsbanans förlängning från Universitetet till T-Centralen via Odenplan är en viktig investering för att förbättra förbindelsemöjligheterna mellan Stockholm och nordostkommunerna. Att erbjuda direktresor utan byte höjer kollektivtrafikens konkurrenskraft avsevärt, och att dra Roslagsbanan till City kommer att göra kollektivtrafiken mer attraktiv, och avlasta såväl vägnätet i Stockholm, innerstadsbussar samt röda linjens Mörbygren.

En framtidssäkring av kollektivtrafikens infrastruktur är av yttersta vikt när investeringar i mångmiljardbelopp planeras och genomförs. Roslagsbanan planeras få

en säckstation vid T-Centralen, men denna bör utformas för att möjliggöra en linjeförlängning söderut om behovet när behovet av fler förbindelser över Saltsjö-Mälarsnittet uppstår i framtiden. Centerpartiet delar uppfattningen att alternativ K i nuläget är att föredra, då ingreppen på Nationalstadsparken hålls nere och barriäreffekterna i Albanoområdet efter byggtiden kommer reduceras.

Roslagsbanans förlängning är en del av Sverigeförhandlingens ramavtal 6, tillsammans med såväl tunnelbanans gula linje som Spårväg Syd. Dessa satsningar är sammantaget kritiska för att trygga Stockholms tillväxt och bostadsförsörjning, och samtliga parter måste upprätthålla det arbete och ansvar de åtagit sig för att få dem på plats.

Ärendet

Syftet med samrådet är att informera om och inhämta synpunkter kring nya studerade alternativ för sträckan mellan Universitetet och Odenplan.

Föreslagna lokaliseringsalternativ mellan Universitetet och Odenplan har tagits fram med hänsyn till övriga transportsystem, miljöförhållanden och bergtekniska förhållanden. I arbetet har sju olika alternativ studerats där varje alternativ innehåller en geografiskt avgränsad korridor och en övergång mellan markläge och tunnel. De lokaliseringsalternativ som studerats följer nedan. Bokstäver som saknas i ordningen är alternativ som avskrivits tidigare under processen då de inte bedömts genomförbara.

Alternativ B: detta alternativ övergår från Roslagsbanans befintliga sträckning ovan jord till ny tunnel via ett tråg norr om Vetenskapsakademin. Alternativet innebär att en ny station Universitetet byggs i tråget norr om Vetenskapsakademin.

Alternativ C: detta alternativ övergår från Roslagsbanans befintliga sträckning direkt söder om station Universitetet till ny bergtunnel via ett tråg och betongtunnel.



Alternativ B



Alternativ C

Alternativ F: detta alternativ ansluter till befintlig Roslagsbana norr om Albano för att gå under jord i tunnel via ett tråg och betongtunnel. Korridoren passerar nära Värtabanan och några av Norra länkens tunnlar.

Alternativ G: detta alternativ ansluter till befintlig Roslagsbana söder om bron över Roslagsvägen för att gå österut på bank och därefter på bro. Strax söder om Värtabanan övergår sträckningen i bergtunnel.



Teckenförklaring
Grön F
Spår i bergtunnel
Spår i yttåge/betongtunnel

Alternativ F



Teckenförklaring
Grön G
Spår i yttåge/betongtunnel/bro
Spår i bergtunnel

Alternativ G

Alternativ H: detta alternativ ansluter till befintlig Roslagsbana söder om bron över Roslagsvägen. Alternativet fortsätter öster om befintlig Roslagsbana för att sedan, via ett tråg och betongtunnel, gå under jord i bergtunnel.

Alternativ K: detta alternativ ligger i befintlig Roslagsbanas sträckning från bron över Roslagsvägen fram till i höjd med Albano. Övergången till bergtunnel sker i höjd med Värtabanan, via tråg och betongtunnel.



Teckenförklaring
Grön H
Spår i yttåge/betongtunnel
Spår i bergtunnel

Alternativ H



Teckenförklaring
Grön K
Spår i yttåge/betongtunnel
Spår i bergtunnel

Alternativ K

Alternativ L: detta alternativ ansluter till befintlig Roslagsbana söder om bron över Roslagsvägen. Järnvägen går sedan väster om befintlig Roslagsbana och går ner i bergtunnel norr om Albano.



Alternativ L

Samrådet pågår mellan 5 – 28 april. Under hösten planerar Regionen för val av lokalisering avseende delsträckan Universitetet – Odenplan.

Remissammanställningen

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, kulturnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Norra innerstadens stadsdelsnämnd och Stockholms Stadshus AB. På grund av kort remisstid har förvaltningarna svarat med ett gemensamt kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret

Förvaltningarnas gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 15 maj 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret, norra innerstadens stadsdelsförvaltning, kulturförvaltningen och Stockholms Stadshus AB (kontoren) är positiva till att en förlängning av Roslagsbanans sker i enlighet med Sverigeförhandlingens ramavtal 6.

Kontoren anser att Roslagsbanan till City ökar kollektivtrafikens attraktionskraft i nordostsektorn och förbättrar tillgängligheten och restiderna i det regionala

trafiksystemet. Projektet har därigenom potential att bidra till stadens mål om minskad biltrafik och att avlasta stadens vägnät.

Regionen har utrett olika alternativ för sträckning och tunnelpåslag under en längre tid utan att hitta en lösning som anses teknisk genomförbar eller som ryms inom den ramavtalade budgeten. Kontoren kan konstatera att det är en utmaning att hitta ett alternativ som är genomförbart inom den ramavtalade budget i denna komplexa miljö med de undermarksanläggningar som finns på platsen och de värden som nationalstadsparken har.

Samrådsmaterialet redovisar inte kostnader för de olika studerade alternativen. Projektet kommer att redovisa kostnaden för det alternativ som väljs, utifrån lokaliseringsutredningen, genom en så kallad successivanalys. Kontoren vill lyfta fram vikten av den kommande successivanalysen, som ska genomföras för delsträckan Universitetet-Odenplan sommaren 2024. Projektet är komplext och ska pågå under lång tid och det berör många parter och en mångfacetterad plats vilket innebär både kända och okända risker. Den kalkyl som successivanalysen kommer fram till behöver ta höjd för dessa, samtidigt som det är en förutsättning för projektet att den ramavtalade budgeten kan hållas.

Kontorens svar baseras på samrådets underlag för val av lokalisering avseende delsträckan Universitetet-Odenplan. Vad avser de kompletteringar och förändringar som skett sedan tidigare samråd har kontoren följande synpunkter.

Kontoren vill betona vikten av att det fortsatta arbetet utgår från kunskap om, och analyser av, de sammansatta natur- och kulturmiljöer som finns inom utredningsområdet. Staden vill också understryka den juridiska risken för projektet vid ingrepp i och påverkan på nationalstadsparken. Det är en viktig faktor vid val av alternativ.

Samtliga alternativ berör en ansenlig del av huvudstadens mest framträdande kulturmiljöer, kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer samt nationalstadsparken. Där nuvarande Roslagsbanans sträckning ska kopplas ihop med den nya sträckningen kommer den omgivande miljön påverkas avsevärt. Läget för övergången in i tunnel måste anpassas så att påverkan på omgivande miljö blir så liten som möjligt.

Kontoren anser att samrådsunderlagets översiktliga redovisning gör det svårt att bedöma de olika korridorernas konsekvenser. Ett mer detaljerat underlag där tydliga för- och nackdelar för de olika alternativen presenteras, hade varit önskvärt för att kunna ta ställning till alternativen och förorda något av dem. Nedan återfinns kontorens synpunkter.

Kontoren konstaterar att *alternativ B och alternativ C* kommer påverka känsliga natur- och kulturhistoriska miljöer. Vidare riskerar alternativen komma i konflikt med en av stadens undermarksanläggningar. Alternativ C förefaller också få konsekvenser för pågående stadsutveckling i norra delen av Albano då byggrätter inom gällande detaljplan riskerar att omöjliggöras. Det skulle innebära begränsningar för

universitetets utvecklingsmöjligheter. Alternativ C riskerar även få påverkan på Roslagsvägen vilket behöver utredas vidare om alternativet blir aktuellt. Staden kan samtidigt konstatera att det ur ett vistelse- och barriärperspektiv är positivt om så mycket som möjligt av banan läggs i tunnel.

Alternativ F bedöms göra ingrepp i de värdefulla parkstråk och grönmiljöer som omger Norra Djurgården väster om Baron Rålamb's väg samt ge negativa effekter på Söderbrunns koloniområde – Stockholms äldsta fortfarande aktiva koloniområde. Alternativet bedöms vara genomförbart endast om den nya banan följer Roslagsbanans befintliga spårlinje. Förläggning av spåren i tråg och bergtunnel bedöms kunna innebära viss minskning av bullerpåverkan på nationalstadsparken samt möjligheter till stärkta samband mellan Albano och nationalstadsparken vilket är positivt.

Kontoren anser att *alternativ G* och *alternativ H* skulle innebära ett omfattande ingrepp i nationalstadsparken och är därför olämpligt ur natur- och kulturmiljösynpunkt. Norra Djurgårdens karaktär av historiskt park- och naturlandskap bör värnas från åtgärder som innebär spår i markläge/bro/tråg/betongtunnel. Alternativ G och alternativ H verkar, utifrån samrådsunderlaget, inte komma i konflikt med stadens undermarksanläggningar.

Alternativ K bedöms utifrån den kunskap som finns nu, ge minst negativa konsekvenser ur natur- och kulturmiljösynpunkt. Alternativ K kan skapa mervärden för stads- och landskapsrummen eftersom spåret förläggs i tråg/betongtunnel i Roslagsbanans befintliga sträckning. Det innebär en möjlighet att minska bullerpåverkan på nationalstadsparken och stärker sambandet mellan Albano och nationalstadsparken genom att järnvägens barriäreffekt söder om Universitetet avsevärt kan minskas. Staden kan dock konstatera att alternativet riskerar att komma i konflikt med en av stadens undermarksanläggningar. Vidare noterar kontoren att en placering i befintlig sträckning innebär att delar av Roslagsbanan behöver stängas av under byggtiden, vilket kommer att kräva omfattande ersättningstrafik under genomförandeskedet.

I *alternativ L* bedöms bullerpåverkan på nationalstadsparken kunna förbättras i jämförelse med idag och sambandet mellan södra Albano och nationalstadsparken kan stärkas genom att järnvägens barriäreffekt minskar. Alternativet riskerar dock att komma i konflikt med en av stadens undermarksanläggningar samt ge konsekvenser för pågående stadsutveckling i norra delen av Albano där byggrätter inom gällande detaljplan sannolikt skulle omöjliggöras vilket skulle innebära begränsningar för universitetets utvecklingsmöjligheter. Roslagsbanan i detta läge riskerar att tillsammans med Roslagsvägen skapa en stadsmiljö som domineras av trafikinfrastruktur och en fragmentisering av norra Albano vilket skulle få negativa konsekvenser för stadsutvecklingen i området och försämra sambandet mellan Albano och Kräftriket.

Sammanfattningsvis anser kontoren, utifrån samrådsmaterialet, att alternativ K är det alternativ som ger minst negativa konsekvenser. Det återstår dock ett omfattande

fördjupningsarbete för att förstå och kunna ta ställning till alternativets effekter och konsekvenser. Det saknas också en bedömning av alternativets kostnader.

När sträckning är vald för Roslagsbanans nya spår samt plats för tunnelpåslag måste ingrepp i natur- och kulturmiljö, påverkan på undermarksanläggningar och annan omgivningspåverkan studeras noggrant i samverkan med staden och andra aktörer. Detta gäller också val av platser för ovanmarksanläggningar, etableringsytor och arbetstunnlar. Utifrån samrådsmaterialet kan kontoren inte uttala sig om något av föreslagna alternativen

Kontoren ser det som viktigt att ovanmarksanläggningarna i så liten utsträckning som möjligt utgör en negativ påverkan på bostäder, skolor, förskolor, parker, miljö, natur- och kulturmiljö, framkomlighet och tillgänglighet. En grundförutsättning är att etableringsområden inte ska påverka stadens pågående eller beslutade exploateringar. Vidare riskerar nya tunnlar att påverka grundvattennivåerna vilket i sin tur kan påverka bland annat parker och grundläggning av befintliga anläggningar. I kommande skede måste kunskapen kring dessa frågor fördjupas.

Under byggskedet är det viktigt att arbeta utifrån ett trygghets-, tillgänglighets- och säkerhetsperspektiv avseende allmänhetens användning av publika ytor och rekreationsområden. Genom hela genomförandet måste även tillgänglighet, trafiksäkerhet och framkomlighet säkras för samtliga trafikantgrupper och en väl fungerande ersättningstrafik säkerställas.

Kontrollprogram gällande omgivningspåverkan under byggtiden behöver tas fram i samråd med berörda tillsynsmyndigheter. Kontrollprogrammet bör minst omfatta buller, vibrationer, hantering av länshållningsvatten, kemikaliehantering, masshantering och utsläpp till luft.

Hanteringen av länshållningsvatten behöver tas i beaktande i projekterings- och genomförandefasen. Stadens ståndpunkt är att vatten ska renas vid utsläppspunkten och där så är möjligt, i första hand ledas till recipient eller markområde. En planering för att förebygga uppkomst av och minska mängderna länshållningsvatten måste genomföras. Det behöver även finnas en beredskap både för extremförhållanden och höga flöden för att förebygga problem vid exempelvis skyfall.

Då de föreslagna sträckorna ligger i närheten av ett flertal potentiellt förorenade områden förutsätter staden att projektet kommer att utreda vilka typer av föroreningar som kan komma att behöva hanteras i länshållningsvattnet och det dränvatten som kan komma att avledas via dagvattennätet i driftskedet.

Kontrollstation 1 för Roslagsbanan till City planeras till september 2024. Avslutningsvis kan staden konstatera att beslut om kontrollstation 1 kräver att projektet kan redovisa en genomförbar spårlinje med tunnelpåslag som kan genomföras inom avtalad budget.

I övrigt kvarstår tidigare framförda samrådssynpunkter i stadens remissvar daterat 2022-06-28, KS 2022/682 och i remissvar daterat 2021-02-02 med Dnr T2021-00313.