

Stadsledningskontoret	Dnr KS 2024/496
Exploateringskontoret	Dnr E2024-01612
Stadsbyggnadskontoret	Dnr 2024-06519
Miljöförvaltningen	Dnr 2024-10078
Trafikkontoret	Dnr T2024-01240
Norra innerstadens stadsdelsförvaltning	Dnr NI2024/518
Kulturförvaltningen	Dnr KUL2024/719
Stockholm Stadshus AB	Dnr SSAB 2024/94

Handläggare

Stadsledningskontoret
Caroline Jansson
Telefon: 08-508 29 363

Till

Kommunstyrelsen

Exploateringskontoret
Karin Lindgren Gardby
Telefon: 08-508 26 626

Stadsbyggnadskontoret
Fredrik Jensen
Telefon: 08-508 27 294

Miljöförvaltningen
Stefan Troëng
Telefon: 08-508 28 938

Trafikkontoret
Pierre Savard
Telefon: 08-508 26 241

Norra innerstadens stadsdelsförvaltning
Sofia Regnell
Telefon: 08-508 09 021

Kulturförvaltningen
Kristin Lindgren
Telefon: 08-508 31 940

Stockholm Stadshus AB
Krister Stralström
Telefon: 08-508 29 758

Inbjudan till samråd om Roslagsbanan till city

Remiss från Region Stockholm

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen *Samråd om lokalisering av Roslagsbanan till city, Universitetet – Odenplan* hänvisas till vad som sägs i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens, trafikkontorets, Norra innerstadens

stadsdelsförvaltnings, kulturförvaltningens och Stockholms Stadshus ABs gemensamma tjänsteutlåtande.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Sammanfattning

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

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.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret, Norra innerstadens stadsdelsförvaltning, kulturförvaltningen och Stockholms Stadshus AB är positiva till att Roslagsbanan förlängs till city i enlighet med Sverigeförhandlingens ramavtal 6.

Staden 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.

Samrådsmaterialet redovisar inte kostnader för de olika studerade alternativen. Projektet kommer att redovisa kostnaden för det alternativ som väljs, utifrån lokaliseringsutredningen, genom en så kalla successivanalys. Staden 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.

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.

Staden 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.

Kontoren anser, 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.

Bakgrund

I april 2017 träffades, inom ramen för den statligt initierade *Sverigeförhandlingen*, överenskommelsen *Ramavtal 6 – Storstad Stockholm* samt tre objektsavtal (KF 170611). Avtalen reglerar bland annat kollektivtrafikobjekten tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan, Spårväg Syd, Roslagsbanans förlängning till City och tunnelbanestation Hagalund samt ökat bostadsbyggande i Stockholms län. Avtalen slöts mellan staten, Region Stockholm (Regionen), Stockholms stad, Solna stad, Huddinge kommun, Täby kommun, Vallentuna kommun och Österåker kommun.

I oktober 2019 slöts, mellan Regionen, Stockholms stad, Täby kommun, Vallentuna kommun och Österåker kommun en överenskommelse avseende förskottering av finansiering och medfinansiering för Roslagsbanans förlängning till city (KF 191202). Förskotteringen av medel ska möjliggöra ett tidigareläggande av projektets planering i syfte att tidigarelägga trafikstarten.

Projektet drivs av trafikförvaltningen, Region Stockholm med medverkan från Stockholms stad och övriga parter inom ramen för avtalet. Finansieringen av projektet sker via projektmedel, som är

de medel som parterna i uppgörelsen förbundit sig att tillskjuta för genomförandet av projektet.

Inom Sverigeförhandlingen har parterna gemensamt kommit överens om att projekten ska genomgå kontrollstationer för att säkerställa att de följer avtalen avseende tid, kostnad och innehåll (*PM Kontrollstationer för Sverigeförhandlingen, 210419*). Kontrollstation 1 för Roslagsbanan till City skulle äga rum i december 2022 men har skjutits fram vid flera tillfällen och planeras nu till september 2024. Projektet har sedan december 2022 arbetat med att ta fram fördjupade underlag och gjort nya bedömningar av projektets kostnader och teknisk genomförbarhet, som underlag för beslut om kontrollstation 1.

I januari 2024 beslutade styrelsen att kontrollstation 1 senareläggs till senast i september vid ordinarie styrelsemöte. Projektet ska under perioden fram till kontrollstation 1 komplettera lokaliseringsutredningen så att en genomförbar spårlinje inklusive tunnelpåslag klarläggs. Projektet ska även genomföra en uppdaterad successivanalys för hela projektet inför beslutet om kontrollstation 1 och ta fram en huvudtidplan. Utifrån handlingsplanen ska projektet ta fram konkreta åtgärdsförslag för optimering av anläggningen i syfte att klara budgetram inför kontrollstation 1.

Trafikförvaltningen genomför regelbundet avstämningar med staden genom att hålla arbetsmöten om Roslagsbanans förlängning där representanter från de tekniska förvaltningarna deltar. Staden kan därmed lämna synpunkter under projektets gång

Under våren 2022 genomfördes ett samråd gällande lokalisering mellan Universitetet och T-Centralen. Lokaliseringsutredning samt samrådsunderlag låg till grund för beslut om val av lokaliseringskorridor i Regionens trafiknämnd (230322). Regionen fördjupade sedan utredningsarbetet inom beslutad lokaliseringskorridor och konstaterade då att de spårlinjer som studerades inte är tekniskt genomförbara på sträckan mellan Universitetet och Odenplan. Det blev därför nödvändigt att göra ett omtag för lokaliseringsutredningen och att studera sträckan igen i syfte att hitta genomförbara lokaliseringsalternativ för tunnelpåslag och spårlinje. Lokalisering för spårlinje på sträckan mellan Odenplan och T-Centralen är redan fastställt i och med det tidigare beslutet.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts gemensamt av stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen,

trafikkontoret, norra innerstadens stadsdelsförvaltning, kulturförvaltningen och Stockholms Stadshus AB.

Ärendet

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

Förslagna lokaliseringalternativ 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 lokaliseringalternativ som studeras 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.



Teckenförklaring
Grön B
Spår i ytläge/betongtunnel
Spår i bergtunnel

Alternativ B



Teckenförklaring
Grön C
Spår i ytläge/betongtunnel
Spår i bergtunnel

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 tunnlår.

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 ytläge/betongtunnel

Alternativ F



Teckenförklaring
Grön G
Spår i ytläge/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 ytläge/betongtunnel
Spår i bergtunnel

Alternativ H



Teckenförklaring
Grön K
Spår i ytläge/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.



Teckenförklaring
Grön L
Spår i ytläge/betongtunnel
Spår i bergtunnel

Alternativ L

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

Synpunkter och förslag

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 lokaliseringstuderingen, 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 Söderbrunn's 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.

Som svar på remissen *Samråd om lokalisering av Roslagsbanans till city, Universitetet – Odenplan* hänvisas till vad som sägs i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens, trafikkontorets, norra

innerstadens stadsdelsförvaltnings, kulturförvaltningens och
Stockholms Stadshus AB gemensamma tjänsteutlåtande.

Fredrik Jurdell
Stadsdirektör

Thomas Andersson
Förvaltningschef
Exploateringskontoret

Amanda Horwitz
Förvaltningschef
Stadsbyggnadskontoret

Anna Hadenius
Förvaltningschef
Miljöförvaltningen

Gunilla Glantz
Förvaltningschef
Trafikkontoret

Jesper Ackinger
Stadsdelsdirektör
Norra innerstadens
stadsdelsförvaltning

Maria Jansén
Förvaltningschef
Kulturförvaltningen

Bilagor

1. Remissvar Dnr KS2022/682
2. Remissvar Dnr T2021-00313