

Stadsledningskontoret	Dnr KS 2025/160
Exploateringskontoret	Dnr E2025-00310
Stadsbyggnadskontoret	Dnr 2025-01807
Miljöförvaltningen	Dnr 2025-2606
Trafikkontoret	Dnr T2025-00429
Norra innerstadens stadsdelsförvaltning	Dnr NI2025/217
Kulturförvaltningen	Dnr KUL2025/279
Fastighetskontoret	Dnr FSK 2025/116
Stockholm Stadshus AB	Dnr SSAB 2025/21

Handläggare

Stadsledningskontoret
Caroline Jansson
Telefon: 08-50829363

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

Fastighetskontoret
Agnes Hustad
Telefon: 08-508 26 746

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

Inbjudan till samråd om Roslagsbanan till city

Remiss från Region Stockholm

Kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen *Samråd om spårlinje, stationslägen, arbetstunnlar och etableringsområden* hänvisas till vad som sägs i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens, trafikkontorets, norra innerstadens stadsdelsförvaltnings, kulturförvaltningens, fastighetskontorets och Stockholms Stadshus ABs gemensamma tjänsteutlåtande.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Sammanfattning

Region Stockholm, trafikförvaltningen har remitterat *Samråd om spårlinje, stationslägen, arbetstunnlar och etableringsområden* till bland andra Stockholms stad för besvarande.

Detta samråd är det första som genomförs sedan spårlinjens lokalisering beslutades i september 2024.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret, norra innerstadens stadsdelsförvaltning, kulturförvaltningen, fastighetskontoret och Stockholms Stadshus AB är positiva till att Roslagsbanan förlängs till city 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.

Projektets centrala placering i norra innerstaden medför att det kommer att påverka många människors vardag under en lång tid. Detta ställer stora krav på hänsyn vid genomförandet. Utbyggnaden berör två riksintressen för kulturmiljövården – Stockholms innerstad med Djurgården, och Kungliga nationalstadsparken. Den fortsatta planeringen måste beakta dessa intressen och ta hänsyn till kulturhistoriska värden i berörda kulturmiljöer. Vidare föreligger det en konflikt mellan stadens bolag Stockholm vattens (SVOA:s) undermarknanläggning och den föreslagna planerade spårlinjen vid Bellevue. Denna konflikt behöver i möjligaste mån arbetas bort av projektet i samråd med SVOA.

Val av permanenta arbetstunnlar, så kallade servicetunnlar, och placering av ovanmarksanläggningar måste ske i samråd med staden så att de inte omöjliggör eller försvårar framtida stadsutveckling,

placeras med hänsyn till den allmänna VA-anläggningen samt att de anpassas till gatu- och landskapsrummen.

Mot bakgrund av att de negativa effekter som följer av tunga transporter på vägnätet anser kontoren att projektet redan i ett tidigt skede bör utreda hur masstransporterna kan ske på ett så effektivt, säkert och miljövänligt sätt som möjligt.

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 kollektivtrafikobjektet Roslagsbanans förlängning till city och ökat bostadsbyggande i Stockholms län. Avtalen slöts bland annat mellan staten, Region Stockholm (Regionen), Stockholms stad, 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.

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 varför ett nytt samråd gällande lokalisering, på aktuell sträcka, genomfördes. Ny lokalisering för den norra delen beslutades i regionens trafiknämnd hösten 2024 (240924).

Detta är det första av två samråd, efter beslut om lokalisering och en del i framtagandet av järnvägsplanen och tillstånd enligt miljöbalken.

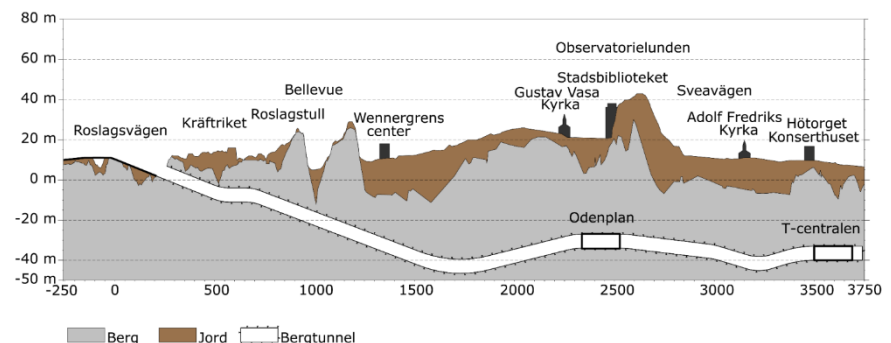
Ärendets beredning

Ärendet har beretts gemensamt av stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret, norra innerstadens stadsdelsförvaltning, kulturförvaltningen, fastighetskontoret och Stockholm Stadshus AB.

Ärendet

Syftet med samrådet är att informera om och inhämta synpunkter kring planerad spårlinje, stationslägen och de lägen för arbetstunnlar och etableringsområden som studeras just nu. Planerade arbetstunnlar och etableringsområden är översiktligt bedömda i antal och omfattning och i dagsläget planeras för en arbetstunnel per station.

Roslagsbanan planeras att förlängas i tunnel från station Universitetet och vidare söderut, via Odenplan till T-Centralen. Söder om bron över Roslagsvägen börjar spåren sänkas ner, först i ett betongtråg och därefter i en tunnel, som börjar i höjd med Albano. Tunnelsträckan beräknas bli cirka 3,4 kilometer lång och få ett maximalt djup på cirka 65 meter under marknivå, se figur 1.



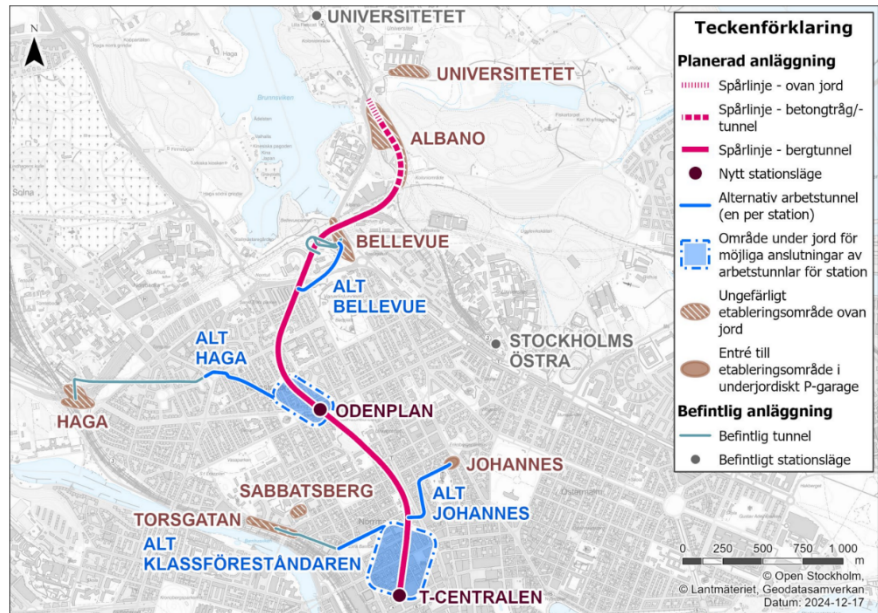
Figur 1. Illustration spårlinjens profil

Stationerna lokaliseras under befintliga tunnelbanestationer. Ingång till stationerna planeras att ske via befintliga tunnelbaneentréer och biljetthallar, vilket innebär att inga nya entréer ovan jord kommer att anläggas. Roslagsbanans nya dragning innebär att befintlig station Stockholms östra läggs ner.

En servicetunnel planeras parallellt med spårtunneln. Servicetunneln ska nyttjas för planerade underhållsarbeten samt fungera som utrymningsväg när anläggningen tagits i drift.

Under projektets byggtid behövs arbetstunnlar och etableringsområden. Arbetstunnlarna kan finnas kvar även efter byggtiden och då fungera som servicetunnlar i driftskedet. I

anslutning till respektive arbetstunnel behövs ett eller flera etableringsområden. Två alternativa arbetstunnlar och tillhörande etableringsområden studeras per station. Det behövs även etableringsområden vid spårlinjens tunnelpåslag och längs det planerade tråget och betongtunneln, se figur 2.



Figur 2. Alternativa arbetstunnlar och etableringsytor kopplade till station Odenplan är Bellevue och Haga. Alternativa arbetstunnlar och etableringsytor kopplade till T-centralen är Klassföreståndaren, Sabbatsberg, Torsgatan och Johannes. Alternativa etableringsytor vid tunnelpåslag är Albano och Universitetet

- *Etableringsområde Universitetet* ligger på en parkeringsyta tillhörande universitetet. Området är tänkt att användas för exempelvis lagring av byggmaterial och uppställning av fordon.
- *Etableringsområde Albano* följer till stora delar planerad spårlinje och planeras att användas vid byggnationen av betongtråg och betongtunnel.
- För *arbetstunnel Bellevue* nyttjas delvis befintlig bergtunnel för Stockholm vatten och avfalls (SVOA) dagvattentunnel. Utöver det behöver omkring 450 meter ny arbetstunnel byggas.
- *Etableringsområde Bellevue* ligger vid arbetstunnelns mynning, i Bellevueparken strax väster om Roslagsvägen.
- För *arbetstunnel Haga* nyttjas delvis befintlig servicetunnel till Citybanan. Utöver det behöver omkring 800 meter ny arbetstunnel byggas
- *Etableringsområde Haga* ligger under en av broarna för E4.an vid trafikplats 163. Etableringsområdet föreslås också

ianspråkta del av gång- och cykelbro över järnvägen och Klarastrandsleden.

- För *arbetstunnel Klassföreståndaren* nyttjas cirka 400 meter av en befintlig tunnel och den nya arbetstunneln blir cirka 600 meter lång.
- *Etableringsområde Torsgatan* utgörs av en långsmal yta mellan Torsgatan och järnvägsspåren vid Klarastrand. Arbetstunneln Klassföreståndaren mynnar ut i den östra delen av etableringsområdet.
- *Etableringsområde Sabbatsberg* utgörs idag av en parkeringsyta vid Sabbatsbergs sjukhus. Ytan är tänkt för exempelvis lagring av byggmaterial och uppställning av fordon.
- *Arbetstunnel Johannes* utgår från ett befintligt parkeringsgarage som ligger i berg under S:t Johannes kyrka. Arbetstunneln planeras bli cirka 500 meter lång.
- *Etableringsområde Johannes* placeras under jord i befintligt bergrum som idag nyttjas som parkeringsgarage, serviceverkstad samt skyddsrum.

Den norra delen av Roslagsbanan till city ligger inom Nationalstadsparken och inom riksintresse för kulturmiljövården. Sträckan ligger även i närheten av ett område av riksintresse för friluftslivet. I området finns även riksintressen för kommunikation.

Under byggtiden kommer människor att påverkas av bland annat buller och vibrationer. Även gång-, cykel-, kollektiv- och biltrafik kommer att påverkas i anslutning till etableringsområdena. För att minska påverkan utvärderas arbetstunnlar och etableringsområden bland annat utifrån natur-, kultur- och rekreativa värden. Även sociala konsekvenser och påverkan på berörda trafikanter är viktiga parametrar som projektet måste ta hänsyn till vid val av arbetstunnlar och etableringsytor.

Samrådet pågår mellan 28 januari och 18 februari. Stockholm stad har ansökt och fått anstånd beviljat till den 4 april. Nästa samråd beräknas kunna genomföras under 2026. Då kommer järnvägsanläggningens lokalisering och utformning att redovisas och beskrivas mer utförligt.

Synpunkter och förslag

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret, norra innerstadens stadsdelsförvaltning, kulturförvaltningen, fastighetskontoret och Stockholm Stadshus AB (kontoren) är positiva till att en förlängning av Roslagsbanan till city 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 kollektivtrafiksystemet. Projektet har därigenom potential att bidra till stadens mål om minskad biltrafik och att avlasta stadens vägnät. Med underjordiska gångkopplingar mellan befintliga stationer och Roslagsbanans nya stationer finns goda möjligheter att skapa attraktiva bytespunkter utan betydande ingrepp ovan jord.

Projekt Roslagsbanan till city genomför regelbundet avstämningar med staden genom att hålla arbets- och samordningsmöten om Roslagsbanans förlängning där representanter från de tekniska förvaltningarna och bolag deltar. Kontoren kan därmed lämna synpunkter under projektets gång. Nedan återfinns kontorens synpunkter på aktuellt samråd.

Kontoren konstaterar att spårdragningen planeras i en komplex miljö med utmaningar i belägenheter och dylikt vilket medför osäkerheter. Kontoren noterar därmed vikten av kostnadskontroll av projektet för att hålla ramavtalad budget, vilket regionen är ytterst ansvarig för.

Trots att huvuddelen av projektets anläggningsarbeten kommer ske under jord innebär projektet att boende och verksamma i området riskerar att påverkas av störningar under byggtiden. Tillkomsten av både permanenta och tillfälliga anläggningar ovan mark kan påverka bland annat stadsbild, rekreationsområden, den allmänna VA-anläggningen samt framkomligheten och tillgänglighet på stadens gator. Den tätbebyggda och känsliga miljön som projektet genomförs i, ställer krav på stor hänsyn vid genomförandet. Viktiga aspekter att ta hänsyn till vid val av arbetstunnlar är buller från transporter och den klimatpåverkan dessa transporter ger upphov till.

Val av permanenta arbetstunnlar, så kallade servicetunnlar, och placering av ovanmarksanläggningar måste ske i samråd med staden så att de inte omöjliggör eller försvårar framtida stadsutveckling, placeras med hänsyn till den allmänna VA-anläggningen samt att de anpassas till gatu- och landskapsrummen samt kulturmiljön.

Värdefulla kultur- och stadsmiljöer

Samtliga i Stockholms stad presenterade etableringsområden ligger inom riksintresset för kulturmiljövården *Stockholms innerstad med Djurgården* [AB 115], enligt 3 kap. miljöbalken och flera områden inom Kungliga nationalstadsparken, riksintresse för kulturmiljövården enligt 4 kap. miljöbalken. Den fortsatta

planeringen måste utgå från kvalitativ utredningar gällande berörda kulturmiljöer. Vidare måste projektet ha en god kunskap och medvetenhet vid utformning av ovanmarksanläggningar, val av etableringsytor med mera för att kunna ta hänsyn till kulturhistoriska värden, stadsbild och befintliga funktioner.

Kontoren bedömer att det finns risk för att sprängning, borrhning eller bortledning av grundvatten kan orsaka framtida skador på byggnader och undermarksanläggningar. Kontoren utgår från att regionen vidtar adekvata åtgärder för att säkerställa att byggnader och undermarksanläggningar inte riskerar att ta skada samt att regionen utför kontroller, till exempel vad gäller sättningar eller sprickbildning, som ett sätt att övervaka så att byggnaderna och undermarksanläggningar inte påverkas negativt.

Det är inte bara byggnadernas grundläggningar som kan påverkas av en sänkning av grundvattennivåerna, utan även bevaringsgraden av organiska material i kulturlager kan påverkas. Detta gäller framför allt fornlämningen stadslager i planområdets södra del. En grundvattensänkning kan också påverka värdefulla träd i parker som redan idag har svårt med vattenförsörjning inom de aktuella områdena. Kontoren förutsätter att regionen kontinuerligt mäter grundvattennivåer samt förbereder för eventuell infiltration.

Kartorna i samrådshandlingen behöver förtydligas, bland annat saknas markerade fornlämningar och övriga lämningar samt information om vilket lagskydd de har.

För samtliga etableringsområden måste åtgärder vidtas så att skyddsvärda träd och arter inte påverkas negativt. Tiderna för etableringsytornas nyttjande är inte angivna i samrådsunderlaget. Ett nyttjande i flera år eller under en kortare tid kan göra en stor skillnad för konsekvenserna på respektive plats varför det är viktigt att det specificeras i det fortsatta arbetet.

Påverkan på övrig trafik

Etableringsområdena samt den byggtrafik som projektet genererar kommer att påverka befintlig trafik. Det är viktigt att projektet studerar trafikfrågorna i den fortsatta planeringen så att påverkan på trafiken kan begränsas. Mot bakgrund av att de negativa effekter som följer av tunga transporter på vägnätet anser kontoren att projektet redan i ett tidigt skede bör utreda hur masstransporterna kan ske på ett så effektivt, säkert och miljövänligt sätt som möjligt. En masshanteringsplan bör tas fram i ett så tidigt skede som möjligt. Stöd och riktlinjer för arbetet med masshantering finns i den regionala strategin för hantering av massor i Stockholms län och i stadens handlingsplan för masshantering.

Kontoren önskar att regionen utarbetar en plan för hur ersättningstrafiken kan utformas om delar av Roslagsbanan behöver stängas av under byggtiden.

Påverkan på undermarksanläggningar

Det föreligger en konflikt mellan stadens bolag Stockholm vattens (SVOA:s) undermarksanläggning och den föreslagna planerade spårlinjen vid Bellevue. Denna konflikt behöver i möjligaste mån arbetas bort av projektet i samråd med SVOA. Inom samtliga föreslagna arbetstunnlar och etableringsområden har SVOA undermarksanläggningar som måste beaktas i det fortsatta arbetet. Den allmänna VA-anläggningen måste kunna vara i drift under hela anläggningsskedet. Staden genom SVOA måste kunna ha tillgång till den allmänna VA-anläggningen samt att VA-anläggningens funktion säkerställs under både projektets anläggnings- och driftskede.

Det finns omfattande system av undermarksanläggningar vid T-centralen som projektet behöver ta hänsyn till i det fortsatta arbetet så att ledningarna kan ligga kvar i befintligt läge.

Ett samverkansavtal behöver tecknas avseende kostnadsfördelning, planering och projektering samt övergripande principer för genomförande av erforderliga åtgärder vid beröringspunkter mellan den allmänna VA-anläggningen och utbyggnaden av Roslagsbanan till city. Det kommer vidare behöva tecknas genomförandeavtal för arbeten som berör den allmänna VA-anläggningen. För korsningar som medför gemensamma skyddszoner ska avtal också tecknas. I skyddszonen får inga arbeten eller ingrepp så som schaktning, sprängning, borrhning utföras utan medgivande från stadens bolag SVOA.

Synpunkter på enskilda arbetstunnlar och etableringsytor

Etableringsområdena *Universitetet* och *Albano* ligger inom två riksintressen för kulturmiljövården; Nationalstadsparken och Stockholms innerstad med Djurgården [AB 115]. Planeringen måste utgå ifrån att ingrepp i Nationalstadsparken ska minimeras.

Etableringsområde Albano sammanfaller med ett detaljplanlagt utvecklingsområde. Tiden för föreslagen etablering framgår inte av samrådshandlingen, det är viktigt att regionen samordnar sig med planerad utbyggnad. Etableringsområde Albano ligger nära Söderbrunns koloniområde och det är viktigt att koloniområdet inte påverkas negativt och att angöringen till området tryggas. Sammanfattningsvis anser kontoren att både etableringsområde Albano och Universitetet är möjliga under förutsättning att kontinuerlig samverkan med berörda intressenter fortgår.

Arbetstunnel och etableringsområde *Haga* ligger till stor del inom Solna. De delar av etableringsområdet som ligger inom Stockholms stad kommer ha en annorlunda karaktär vid byggstart än dagens utformning. En bedömning av platsen bör således göras efter de värden som planeras på platsen snarare än de som finns där idag. Etableringsytan som planeras på gång- och cykelbron mellan Solna och Stockholm saknar tillfartsväg för fordonstrafik från Solna. Tillfart till bron från Stockholm kommer att försvinna i och med att en park uppförs. Tillfart med motorfordon till bron kommer därför att saknas vid byggstart. Västra Hagastaden kommer vara under utbyggnad samtidigt som planerad byggstart för Roslagsbanan. Detta skapar logistiska utmaningar och ett samordningsbehov mellan regionen och exploateringsprojektet.

Arbetstunnel och etableringsområde *Bellevue* ligger också inom ovannämnda två riksintressen. Platsen har höga natur- och kulturvärden samt är ett värdefullt grönområde för rekreation och fungerar som en grön port till innerstaden. Etableringsområdet är mycket nära bebyggelse med synnerligen höga kulturhistoriska värden bland annat Carl Eldhs ateljémuseum och Paschens malmgård. Etableringsområdet i samrådsmaterialet ser ut att gå in på tomtmark och byggnadsminne. Ett etableringsområde på en så känslig plats måste begränsas och åtgärder vidtas för att påverkan på platsen ska bli så liten som möjligt. Placeringen av etableringsområdet riskerar även att påverka gång- och cykelbanan längs med Roslagsvägen. Cykelbanan är utpekad som regionalt cykelstråk i regionens cykelplan och primärt cykelstråk i stadens cykelplan. Det är viktigt att cykelbanan fungerar genom hela byggtiden. Arbetstunnel Bellevue medför direkt konflikt med en tunnel som är kritisk för drift och underhåll av SVOA:s anläggning, denna funktion får inte påverkas. Fastigheten Cedersdal 5 utreds som möjlig förvaltningsbyggnad för Norra innerstadens stadsdelsområde. Realiseras detta kommer omfattande renovering att påbörjas. Sammanfaller renoveringen med Roslagsbanan utbyggnad måste arbetena samordnas.

Väljer regionen arbetstunnel *Klassföreståndaren* anser kontoren att transporter av massor via spår alternativt pråm på Klara sjö utreds. Spår- och sjötransport skulle innebära minskade klimatutsläpp och minskat buller samt luftföroreningar från lastbilstransporter. Det finns goda erfarenheter av sjötransport från liknande projekt i Stockholms innerstad.

Etableringsområde *Torsgatan* ligger på den del av Torsgatan som återställdes och upprustades när Citybanan färdigställdes. Cykelstråket som passerar den föreslagna platsen är utpekad som primärt cykelstråk vilket är den högsta klassen i stadens cykelplan. Om projektet väljer etableringsområde Torsgatan så ser kontoren att etableringsområdet behöver utformas så att den inte påverkar gång-,

cykel-, och motorfordonstrafiken negativt. Vidare får etableringsområdet inte heller påverka Sabbatsbergsparken. Etableringsområde *Sabbatsberg* är känslig ur kulturmiljösynpunkt. Hänsyn behöver tas till kulturhistoriskt värdefull växtlighet och träd.

Arbetstunnel och arbetsområde *Johannes* ligger under jord och innebär en liten påverkan på stadsmiljön vilket är positivt. Den känsliga kulturmiljön vid Johannes kyrka kan dock påverkas negativt av sprängningarna för en ny tunnel. Anläggandet av arbetstunnel samt anläggandet av stationen vid T-Centralen kommer att generera omfattande masstransporter i city vilket kommer att påverka omkringliggande gatunät. Omfattningen av dessa transporter behöver förtydligas för att kontoren ska kunna förstå och bedöma konsekvenserna.

I övrigt kvarstår tidigare framförda samrådssynpunkter i stadens remissvar daterat 15 maj 2024, KS 2024/496, 28 juni 2022, KS 2022/682 och i remissvar daterat 2 februari 2021 med dnr T2021-00313.

Som svar på remissen *Samråd om spårlinje, stationslägen, arbetstunnlar och etableringsområden* hänvisas till vad som sägs i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens, trafikkontorets, norra innerstadens stadsdelsförvaltnings, kulturförvaltningens, fastighetskontorets och Stockholm 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

Anders Kindberg
Förvaltningschef
Fastighetskontoret

Digitala signaturer

Detta dokument har signerats digitalt av följande personer

Namn	Datum
Anna Helena,Hadenius	2025-03-05
Anders Thomas,Andersson	2025-03-06
Jesper Lars,Ackinger	2025-03-05
Kerstin Amanda,Horwitz	2025-03-07
Maria Christina,Jansén	2025-03-06
Anders Göran,Kindberg	2025-03-05
Carl Fredrik Verner,Jurdell	2025-03-05
Gunilla Elisabeth,Glantz	2025-03-10