Till Region Stockholm

Ert Dnr: TN 2024–1060

Inbjudan till samråd för Roslagsbanan till city mellan 15 september och 12 oktober

Sammanfattning

Kontoren och stadens bolagskoncern 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.

Roslagsbanans nya anläggning ligger till stor del under jord. De anläggningar som föreslås placeras ovan mark ligger inom Kungliga nationalstadsparken eller centrala innerstaden varför dess gestaltning är viktig. Kontoren önskar fortsatt aktivt delta vid gestaltningen av dessa anläggningar.

Kontoren vill understryka att permanenta belastningar i stadens mark ska minimeras då de riskerar att försämra flexibiliteten för framtida projekt. Till exempel ska VA-ledningar regleras med nyttjanderättsavtal och inte servitut medan arbetstunnlar som inte har en funktion i driftskede regleras med tillfälligt nyttjande.

Utbyggnaden av Roslagsbanan beräknas ta 13 år. Den långa byggtiden och det centrala läget gör att många människor kommer att påverkas under byggtiden. Det blir därför extra viktigt att studera hur omgivningspåverkan kan minimeras och hur etableringsytor kan utformas så att områdena kring dessa platser blir trygga, orienterbara, funktionella och trevliga.

Presenterade arbetsområden påverkar framkomligheten på flera av stadens huvudgator samt Odenplan. Det fortsatta arbetet behöver studera hur de tillfälliga markanspråken kan minimeras både i utbredning och tid. Staden behöver fortsatt vara delaktig i arbetet med lösningar kring de tillfälliga markanspråken för att bland annat säkerställa god framkomlighet och trafiksäkerhet för samtliga trafikantgrupper.

Stadshuset
Ragnar Östbergs Plan 1
105 35 Stockholm

Ställningstaganden

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, fastighetskontoret, kulturförvaltningen, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, utbildningsförvaltningen, Norra innerstadens stadsdelsförvaltning och Stockholms Stadshus AB och dess dotterbolag är positiva till att en förlängning av Roslagsbanan 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. 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 arbetsmöten om Roslagsbanans förlängning där representanter från de tekniska förvaltningarna deltar. Kontoren kan därmed lämna synpunkter under projektets gång.

Samrådet pågår under knappt fyra veckor. Kontoren förutsätter att projektet tar omhand Stockholms stads synpunkter på järnvägsplanen med bilagor och arbetar in dem i den kommande planeringsprocessen även om synpunkterna lämnats in efter samrådstiden.

Kontoren förutsätter att regionens kalkyl för Roslagsbanan till city är robust och kan omhänderta prognostiserade utgifter och risker.

Övergripande synpunkter

Roslagsbanans nya anläggning ligger till stor del under jord. De anläggningar som föreslås placeras ovan mark ligger inom Kungliga nationalstadsparken eller centrala innerstaden där många människor rör sig varför dess gestaltning är viktig. Kontoren önskar fortsatt möjlighet att aktivt delta vid gestaltningen av dessa anläggningar. Där anläggningar ansluter till gatumark behöver de utföras enligt stadens tekniska handbok. Det kommer sannolikt att ta mycket lång tid att återställa vissa ytor för tillfälligt nyttjande, där ingrepp gjorts under byggtiden. Kontoren menar att detta måste beaktas i den framtida projekteringen och i framtagandet av eventuella kompensationsåtgärder.

Presenterade arbetsområden påverkar framkomligheten på flera huvudgator så som Roslagsvägen, Odengatan, Olof Palmes gata, Mäster Samuelsgatan och Torsgatan. Alla entréer och parkeringsgarage i anslutning till ytorna för tillfälligt nyttjande måste, genom hela byggtiden, vara tillgängliga. Angöring med motorfordon i närhet av entréer måste vara möjlig för att säkerställa att till exempel sjuktransporter, varuleveranser och sophantering fungerar under byggtiden. Kontoren behöver fortsatt vara delaktiga i arbetet med lösningar kring de tillfälliga markanspråken för att bland annat säkerställa god framkomlighet och trafiksäkerhet för samtliga trafikantgrupper.

I det fortsatta arbetet behöver studeras hur de tillfälliga markanspråken kan minimeras både i utbredning och tid. Kontoren menar att ytorna bör, där så är möjligt, delas in i segment där vissa kan avetableras tidigare än andra.

Återställande ska planeras tillsammans med kontoren och berörda bolag innan ytorna för tillfälligt nyttjande tas i anspråk, dels för att ha en gemensam syn av återställandet, dels för att kostnaderna tidigt ska finnas med i projektets budget.

Masshantering är central både ur ett ekonomisk och miljömässighet hänseende och kontoren anser att masshanteringen måste planeras och samordnas så optimalt som möjligt för att minska påverkan på miljö och minska utsläpp av växthusgaser men också för att minska kostnaderna. Eftersträvansvärt är en så cirkulär masshantering som möjligt.

Transporter av byggmaterial och bortforsling av stora volymer bergmassor alstrar många tunga transporter till och från etableringsområdena, vilket bland annat genererar buller, utsläpp, ökat slitage och ökade trafiksäkerhetsrisker. Särskilt stora utmaningar finns i de tätbebyggda miljöerna till, från och kring arbetsområde Klassföreståndaren där många oskyddade trafikanter rör sig. Projektet behöver förtydliga hur transporterna kan bedrivas på ett sätt som minimerar dess negativa konsekvenser.

Den långa byggtiden gör det extra viktigt att studera hur etableringsytor utformas, så att områdena kring dessa platser blir trygga, orienterbara, funktionella och trevliga platser under den långa genomförandetiden. Kontoren anser att det är viktigt att in- och utfarter till arbetsområdena är tydliga och trafiksäkra och att projektet arbetar aktivt för att säkerställa säkra skolvägar. Det ska också understrykas att naturvärden kan komma att påverkas på ytorna för tillfälligt nyttjande och att detta måste beaktas i planeringen.

Det är viktigt att stadens verksamheter under byggtiden har access till sin tekniska utrustning. Kontoren önskar därför att till exempel belysningsstolpar så långt det är möjligt hamnar utanför ytorna för tillfälligt nyttjande. Vidare måste ytorna runt etableringsområdena ha fria mått enligt teknisk handbok om stadens trafikkontor ska kunna sköta renhållning och snöröjning.

Staden har ett flertal fastigheter som ligger i närheten av planerade arbetsområden och den planerade spårtunnelns sträckning. Kontoren menar att den direkta påverkan under byggtiden bedöms framför allt avse risk för vibrationer från sprängning, bullerstörningar samt sänkta grundvattennivåer vilka i sin tur kan leda till sprickor i byggnader och skador på ledningar samt i vissa fall menlig inverkan på den verksamhet som bedrivs. Staden förutsätter att projektet tillser besiktning på berörda fastigheter före och efter projektet. Projektet bör genomföra en bedömning av risker för skador på fastigheterna med utgångspunkt i berörda fastigheters grundläggning, befintliga sättningar med mera. Projektet ansvarar även för att genomföra mätningar av bland annat grundvatten, vibrationer såväl innan projektet startar, under byggtid samt i driftskede.

Samrådsförslaget medför påverkan på den allmänna VA-anläggningen. Projektets påverkan består av konflikter med befintliga VA-anläggningar, VA-anläggningens rättigheter, samnyttjande av undermarksanläggning samt önskemål om anslutning för olika VA-tjänster. Projektets omfattning och komplexitet kräver fortsatt samordning i gemensamt arbetsforum där dessa frågor hanteras.

Kontoren anser att projektet framöver behöver säkerställa att befintliga funktioner bibehålls och att den allmänna VA-anläggningen är långsiktigt hållbar och driftbar. Ett samverkansavtal har tecknats med stadens VA-bolag och projektet behöver fortsättningsvis driva arbetet med att ta fram genomförandeavtal och korsningsavtal för arbeten som berör den allmänna VA-anläggningen.

Befintliga optokablar och kanalisation finns förlagda inom samma område som nu planeras för Roslagsbanans utbyggnad. Behov av fortsatt samordning finns enligt det samverkansavtal som tecknats mellan projektet och stadens bolag.

Planfrågor

De presenterade plankartorna föreslår kontoren förtydligas så att det enkelt går att se vilken del av tunneln som är befintlig respektive

ny. Kontoren anser att plankartorna för permanent markanspråk behöver ses över och utformas på ett mer flexibelt och ändamålsenligt sätt, utan skarpa vinklar, onödiga veck eller oregelbundna nischer. Detta menar kontoren skulle underlätta såväl bildandet av servitut som ett eventuellt framtida nyttjande av marken i anslutning till tunnelns skyddszon eller anläggningen.

Kontoren ser även behov av att ta fram ytterligare ett stort antal sektioner för att, tillsammans med de redan framtagna sektionerna, utgöra ett komplett underlag för servitutsbildning.

För det permanenta markanspråket som ägs av kommunen ska marken tas i anspråk med servitutsrätt enligt Ramavtal 6. I planbeskrivningen beskrivs att det permanenta markanspråket kan tas i anspråk genom antingen servitutsrätt eller äganderätt. Då äganderätt inte är ett alternativ i avtalet mellan parterna så anser kontoren att detta scenario inte ska beskrivas i planbeskrivningen.

Staden och regionen är eniga om att enbart lantmäteriservitut och avtalsservitut ska användas för Roslagsbanan till city. Därför är beskrivningen om upplåtelse genom domstol överflödigt och emot parternas överenskomna val om typ av servitut för Roslagsbanan till city. Kontoren anser därmed att skrivningen ska tas bort.

Kontoren motsätter sig att delar av arbetstunneln Klassföreståndaren ska tas med permanent markanspråk eftersom sådana permanenta belastningar, som dessutom inte används i driftskedet, riskerar att försämra flexibiliteten för framtida projekt. Kontoren ställer sig också frågande kring hur regionen, vid ett permanent markanspråk, ska kunna förvalta denna arbetstunnel efter avslutat projekt givet det djup på vilket tunneln kommer vara förlagd.

I planbeskrivningen beskrivs att permanent nyttjande under jord för VA-ledningar löses med servitutsrätt. Staden ger tillstånd till ledningar i sin mark genom nyttjanderättsavtal, inte servitutsrätt varför dessa ytor (JS3) ska tas bort från järnvägsplanen.

Kontoren vill också framföra att för betongkonstruktion ovan berg ska rättigheten begränsas till ytterkant betongkonstruktion.

Miljöfrågor

Vibrationer och stomljud från tågtrafik under driftskedet ska tas om hand och åtgärdas vid spåren. Kontoren anser att på de sträckor stomljudsdämpande åtgärder är aktuella bör det regleras i järnvägsplanen som en skyddsåtgärd.

Kontoren efterlyser en analys av vilket vatten som kan användas vid infiltration för att upprätthålla grundvattennivåer. I framtiden är det inte säkert att dricksvatten kan användas i detta syfte på samma sätt som förut. För att få ett mer robust system för infiltration bör inriktningen vara att i så stor utsträckning som möjligt använda tunnelvatten för detta ändamål.

Det bör tydliggöras hur skyddsåtgärder för hantering och rening av tunnelvatten ska säkras. Om detta inte görs i järnvägsplanen måste byggandet av VA-stationer med mera regleras i detaljplaner. Kontoren rekommenderar en grundlig planering av vattenhanteringen. Beroende på vattenflöde och innehåll kan det komma att krävas omfattande reningsanläggningar under byggfasen. Dessa anläggningar kan till viss del även komma att behövas senare under driftskedet. Övriga frågor, såsom val av sprängmedel utan kväve, typ av injekteringsmedel samt buller under byggtiden kommer staden att ta upp i miljödomsförhandlingarna.

Utifrån de bullerutredningar som genomförts inför samrådet utgår projektet ifrån att ekvivalent ljudnivå per dygn inte ska överstiga 55 dB(A) på skolgårdar. Kontoren vill tydliggöra att enligt Naturvårdsverkets riktlinjer bör minst 50 procent av en skolgårdsyta som barn använder, för exempelvis lek och vila, inte överstiga 50 dB(A). För övriga vistelseytor gäller 55 dB(A).

Kontoren vill tydliggöra att 30 dB(A) är Naturvårdsverkets riktlinjer och Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus. Utifrån riktlinjen om 30 dB(A) dygnsekvivalentnivå överskrids det på bland annat Matteusskolan enligt miljökonsekvensbeskrivningen. Kontoren vill tydliggöra att riktlinjerna om dygnsekvivalent ljudnivå ska följas.

Arbetsområde station Universitetet och Roslagsvägen

Roslagsvägen är en del i stadens primära vägnät och cykelbanan längs vägen ett primärt cykelstråk. Under anläggandet av tråg och tunnel under Roslagsvägen måste framkomligheten för fordons-, gång- och cykeltrafik därför vara god. I permanent skede, anser kontoren att, bredden på den permanenta gång- och cykelbanan utmed Roslagsvägen måste uppfylla standard för primärt och regionalt cykelstråk.

Teknikbyggnad Universitetet

Kontoren önskar tydligare beskrivning av angöringsbehov till teknikbyggnaden under driftskedet samt hur det kan lösas på ett trafiksäkert sätt med hänsyn till bland annat gång- och cykeltrafiken.

Arbetstunnel och arbetsområde Albano
Ytan för tillfälligt nyttjande tar befintlig gångbana längs hela arbetsområdet i anspråk vilket inte är önskvärt. På en delsträcka redovisas att cykelbanan på Roslagsvägens östra sida behöver enkelriktas, vilket kontoren motsätter sig. Cykelbanan måste vara dubbelriktad hela vägen från Universitet till Roslagstull under hela genomförandetiden.

Arbetsområde Bellevue
Arbetsområdet planeras att nyttjas i 13 år. Föreslagen placering innebär intrång i Bellevueparken och i Roslagsvägens körbana. Intrånget i körbanan riskerar påverkar den rörliga trafikens framkomlighet negativt. Regionen behöver visa att framkomligheten blir acceptabel under byggtiden, annars behöver åtgärder genomföras för att säkerställa detta.

Kontoren önskar även att gång- och cykelbanan på den västra sidan av Roslagsvägen kan användas under byggtiden då det är ett populärt promenadstråk och cykelled. Vidare måste hänsyn tas till entrén, från Roslagsvägen, till Kungliga nationalstadsparken och Carl Eldhs ateljé under byggtiden. Utformningen kring arbetsområdet behöver studeras vidare i samarbete med kontoren.

Arbetsområde Gyldengatan och Observatorielunden
Observatorielunden och dess slänter är en del av den gamla Stockholmsåsen och har stor betydelse för stads- och landskapsbilden samt har både kulturhistoriska värden och naturvärden. Det är därför viktigt att gestaltningen av brandgasschaktet tar hänsyn till detta samt att stor försiktighet vidtas vid genomförande.

Kontoren vill upplysa projektet om att det planeras ett utegym i parken i anslutning till Gyldéngatan. Dialog behövs för att bedöma hur planerat utegym samt intilliggande lekplats kommer att påverkas av de tillfälliga markanspråken i parken.

I närheten av föreslaget schakt finns Observatorielundens skola. Skolenheten avvecklas 2027 och kommer därefter användas som evakueringsskola. En del av parken i Observatorielunden används som skolgård. Kontoren önskar ett förtydligande som visar att anläggningsarbetena inte innebär någon risk för de barn och elever som vistas i parken. Observatorielundens skola får leveranser, bland annat till kök och matsal via Gyldéngatan. Leveransen till skolan måste därmed säkerställas.

Odenplan
Kontoren önskar vara delaktiga vid planering av återställandet av Odenplan för att säkerställa att platsen planeras efter de nya förutsättningar som tillkommande trafikantflöden innebär.

I projektet planeras ett befintligt cykelgarage att användas för nödutrymning när Roslagsbanan är färdigbyggd. Cykelgaraget har direkt anslutning till Odenplans biljetthall och utgör en viktig del i möjligheten att kombinera cykel och kollektivtrafik. Projektet behöver beskriva hur nödutrymningen påverkar cykelgaraget och vilka åtgärder som vidtas för att fortsatt säkerställa attraktiva byten mellan cykel och kollektivtrafik. Ett permanent markanspråk föreslås genom cykelgaraget vilket riskerar att innebära begränsad flexibilitet vid framtida ombyggnader av Odenplan. Kontoren skulle föredra om det går att säkerställa utrymningsfunktionen på annat sätt, exempelvis genom avtal. Projektet behöver också redovisa hur cykelgaragets funktion, tillgänglighet och anslutning till biljetthallen säkerställs under byggtiden.

Odenplans och Odengatans avstängning kommer att påverka samtliga trafikslag. Odenplan är en av Stockholms viktigaste bytespunkter, vilket ställer krav på god orienterbarhet och tillräckligt utrymme för att gångtrafiken ska kunna upprätthållas under byggtiden. Odengatan är ett primärt cykelstråk som kommer att drabbas negativt under byggtiden, framförallt kring Norrtullsgatan där den smalaste passagen för gång- och cykeltrafik endast blir cirka fyra meter. Kontoren önskar att det inom projektet arbetas för att bredda denna passage eller, om så inte är möjligt, minimera tiden för påverkan. I det fortsatta arbetet måste det även säkerställas att samtliga entréer utmed Odengatan går att angöra med motorfordon i samtliga skeden.

Utformningen av byggstaket och behov av tillfällig möblering under byggtiden behöver samordnas med staden för att miljön ska fungera tryggt och på ett tilltalande vis, för både äldre och yngre som berörs av de omfattande byggarbetena vid Odenplan. Träden på Odenplan är väletablerade och utgör en viktig roll både i områdets gestaltning och som en del av stadens klimatanpassning för bland annat ökad svalka i ett värmeutsatt område. Kontoren anser att dessa träd ska bevaras och skyddas.

Olof Palmes gata
Stadens trafikkontor planerar i närtid bättre cykelinfrastruktur längs Olof Palmes gata, som är ett utpekat huvudstråk i stadens cykelplan. I det fortsatta arbetet med Roslagsbanans schakt måste staden och projektet samverka kring både tillfällig och permanent utformning på platsen. Staden vill även säkerställa att gatuträdens växtbäddar

förblir välfungerade för fortsatt god växtkraft hos kringliggande gatuträd, både under och efter byggtiden.

Kontoren anser att ytorna för tillfälligt nyttjande behöver ses över då förslaget innebär att endast gångbanorna, med visst intrång, kommer vara tillgängliga i två år. Med tanke på gatans roll som huvudstråk bör även cykeltrafiken kunna passera under byggtiden. Det är samtidigt viktigt att samtliga entréer går att nå tillgängligt genom hela byggtiden och att de går att angöra med motorfordon. Tillgängligheten till ett flertal parkeringsgarage påverkas då gatan är avstängd. Projektet måste samordnas med Stockholms Stads Parkerings AB för att säkerställa fungerande in- och utfarter till anläggningarna under samtliga byggskeden.

Mäster Samuelsgatan
Staden utreder en alternativ sektion av Mäster Samuelsgatan vilket påverkar föreslagen placering av luftutbytesschaktet. Fortsatt dialog gällande placering behövs.

I korsningen Drottninggatan/Mäster Samuelsgatan påverkar föreslagen placering av luftutbytesschakt befintlig placering av signalstolpe. Luftutbytesschaktet måste anpassas så att signalstolpen får plats vid mittrefugen.

Ytorna för tillfälligt nyttjande behöver ses över då förslaget innebär att endast gångbanorna på den aktuella platsen kommer vara tillgängliga i ett år. Ytan påverkar även gångstråket längs Drottninggatan, påverkan måste studeras innan ytans utbredning kan fastställas. Det är viktigt att samtliga entréer går att nå tillgängligt genom hela byggtiden även med motorfordon.

Arbetsområde Torsgatan
Torsgatan är en huvudgata med primärt cykelstråk. Det är viktigt att gatan fungerar för den trafik som behöver använda gatan. Alléträden utgör en viktig del av stadens gröna infrastruktur och knyter samman grönområden. Kontoren önskar, om möjligt, att dessa träd ska bevaras och skyddas.

Kontoren anser att Torsgatans utformning under byggtid behöver studeras vidare. Merparten av arbetsområdet planeras att nyttjas i 13 år varför det är viktigt att finna lösningar för befintliga funktioner längs gatan. De tillfälliga markanspråken kan behöva smalas av för att hitta acceptabla lösningar.

Emilia Bjuggren
Kommunstyrelsens ordförande