Stadsledningskontoret	Dnr KS 2026/960
Exploateringskontoret	Dnr E 2026-02671
Fastighetskontoret	Dnr 2026/116
Kulturförvaltningen	Dnr KUL 2026/1394
Miljöförvaltningen	Dnr 2026-19233
Stadsbyggnadskontoret	Dnr 2026-15786
Trafikkontoret	Dnr T 2025-00429
Utbildningsförvaltningen	Dnr UTBF 2026/5605
Norra innerstadens stadsdelsnämnd	Dnr NI 2026/1491
Stockholm stadshus AB	Dnr SSAB 2026/133

Handläggare
Stadsledningskontoret
Caroline Jansson
Telefon: 08-508 29 363

Exploateringskontoret
Karin Lindgren Gardby
Telefon: 08-508 26 626

Fastighetskontoret
Agnes Hustad
Telefon: 08-508 26 746

Kulturförvaltningen
Signe Wirdby
Telefon: 08-508 31 577

Miljöförvaltningen
Stefan Troëng
Telefon: 08-508 28 938

Stadsbyggnadskontoret
Renoir Danyar
Telefon: 08-508 26 659

Trafikkontoret
Pierre Savard
Telefon: 08-508 26 241

Utbildningsförvaltningen
Elvira Sjöberg
Telefon: 08-508 33 912

Norra innerstadens stadsdelsförvaltning
Leila Massih
Telefon: 08-508 09 306

Stockholms Stadshus AB
Magnus Thulin
Telefon: 08-509 29 938

Till
Kommunstyrelsen
Exploateringsnämnden
Fastighetsnämnden
Kulturnämnden
Miljönämnden
Stadsbyggnadsnämnden
Trafiknämnden
Utbildningsnämnden
Norra innerstadens stadsdelsnämnd
Stockholm stadshus AB

Samråd för Roslagsbanan till city

Remiss från Region Stockholm

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar följande.

Remissen besvaras med hänvisning till vad som skrivs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Anmälan

Berörda nämnder och bolag uppmanas att anmäla det gemensamma tjänsteutlåtandet i respektive nämnd/styrelse.

Sammanfattning

Region Stockholm har remitterat järnvägsplan och miljöprövning för *Roslagsbanan till city* till bland annat Stockholms stad för besvarande.

Syftet med samrådet är bland annat att informera om verksamheten, inhämta information och synpunkter inför det fortsatta arbetet med järnvägsplan och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning respektive tillståndsansökan och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning samt att i ett tidigt skede involvera parter som kan antas bli berörda av verksamheten.

Samrådet för järnvägsplan gäller lokalisering, utformning och bedömda konsekvenser av den planerade anläggningen och dess stationer, spår- och arbetstunnlar samt arbetsområden.

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.

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.

Bakgrund

I april 2017 träffades, inom ramen för den statligt initierade *Sverigeförhandlingen,* överenskommelsen *Ramavtal 6 – Storstad Stockholm* där bland annat Roslagsbanan till city ingår (Dnr 111-731/2017).

I oktober 2019 slöts, mellan berörda kommuner och Region Stockholm, en överenskommelse avseende förskottering av finansiering och medfinansiering för Roslagsbanan till city som ska möjliggöra ett tidigareläggande av projektets planering i syfte att tidigarelägga trafikstarten (KS 2019/1502).

Projektet drivs av trafikförvaltningen inom Region Stockholm, med samverkan från Stockholms stad, Täby, Vallentuna och Österåkers kommuner samt staten 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.

Tidigare samråd har skett genom val av lokalisering, vilket låg till grund för beslut om lokaliseringskorridor i regionens trafiknämnd i mars 2023. Därefter har ytterligare samråd och beslut om lokalisering för den norra delen av Roslagsbanan till city tagits i regionens trafiknämnd i september 2024. Samråd för spårlinje, stationslägen och lägen för arbetstunnlar och etableringsområden som studerats genomfördes under våren 2025.

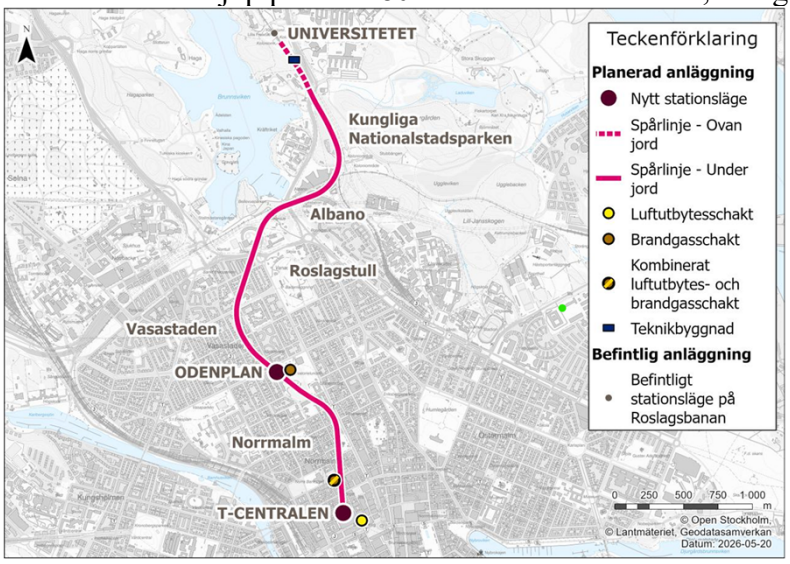
Detta samråd är det sista planerade samrådet innan granskning av järnvägsplan. Järnvägsplanen beskriver den anläggning som planeras, hur den ska byggas och vilka konsekvenser som utbyggnaden bedöms medföra, både under byggtid och under drifttid. Samrådet omfattar också underlag för miljöprövning.

Sammanfattning av remissen

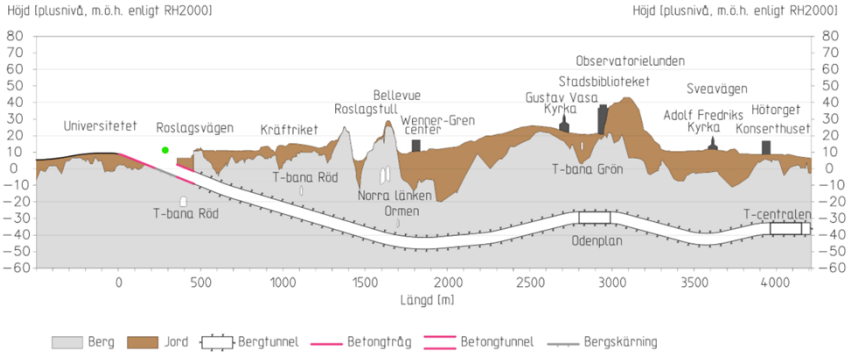
Syftet med samrådet är att ge information och få synpunkter på planförslaget för projektet Roslagsbanan till city. Järnvägsplan och detaljplan tas fram med ett samordnat planförfarande. Samordnat förfarande innebär att arbetet med järnvägsplanen enligt lagen om byggande av järnväg samordnas med Stockholms stads arbete med detaljplaner enligt plan- och bygglagen (2010:900). Det innebär

även att samma samråd kan tillgodoräknas i tillståndsansökan i detaljplanens planprocess.

Roslagsbanan planeras att förlängas från station Universitetet och vidare söderut i tunnel, via Odenplan till T-centralen, se figur 1. Befintlig station Stockholm Östra planeras att stängas. Den nya spåranläggningen beräknas bli cirka 4,2 kilometer, varav cirka 3,8 kilometer planeras under mark i tunnel. Spåranläggningen beräknas få ett maximalt djup på cirka 80 meter under marknivå, se figur 2.



Figur 1. Översikt av planerad spårlinje, anläggningar ovan jord och stationslägen



Figur 2. Illustration spårlinjens profil

Tunnelmynningen planeras inom Kungliga nationalstadsparken, mellan station Universitetet och Roslagsvägen. Söder om station Universitetet föreslås spåren att förläggas i jordskärning för att sedan fortsätta in i ett betongtråg. Efter betongtråget kommer spåren att gå in i en bergsskärning, för att därefter fortsätta in i en betongtunnel under Roslagsvägen innan en bergtunnel tar vid strax söder om Roslagsvägen.

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.

Järnvägen planeras att gå i en dubbelspårstunnel på stora delar av sträckan, utom i anslutningarna till stationerna där det blir enkelspårstunnlar. En servicetunnel, som nyttjas för service- och räddningsfordon, utrymning samt installationer, planeras parallellt med spårtunnelns östra sida. Spårtunneln kopplas samman med servicetunneln genom tvärtunnlar som anläggs ungefär var 300:e meter.

Anläggningar som permanent planeras ovan jord utgörs av ett brandgasschakt vid Observatorielunden, figur 3, ett kombinerat brandgas- och luftutbytesschakt på Olof Palmes gata, figur 4, samt ett luftutbytesschakt på Mäster Samuelsgatan, figur 5. Utöver schaktöverbyggnaderna planeras det även för en teknikbyggnad, figur 6, söder om station Universitetet, mellan den befintliga gång- och cykelvägen intill Roslagsvägen och Roslagsbanans planerade spårsträckning.



Figur 3 Visualisering brandgasschakt Observatorielunden



Figur 4 Visualisering brandgas- och luftutbytesschakt Olof Palmes gata

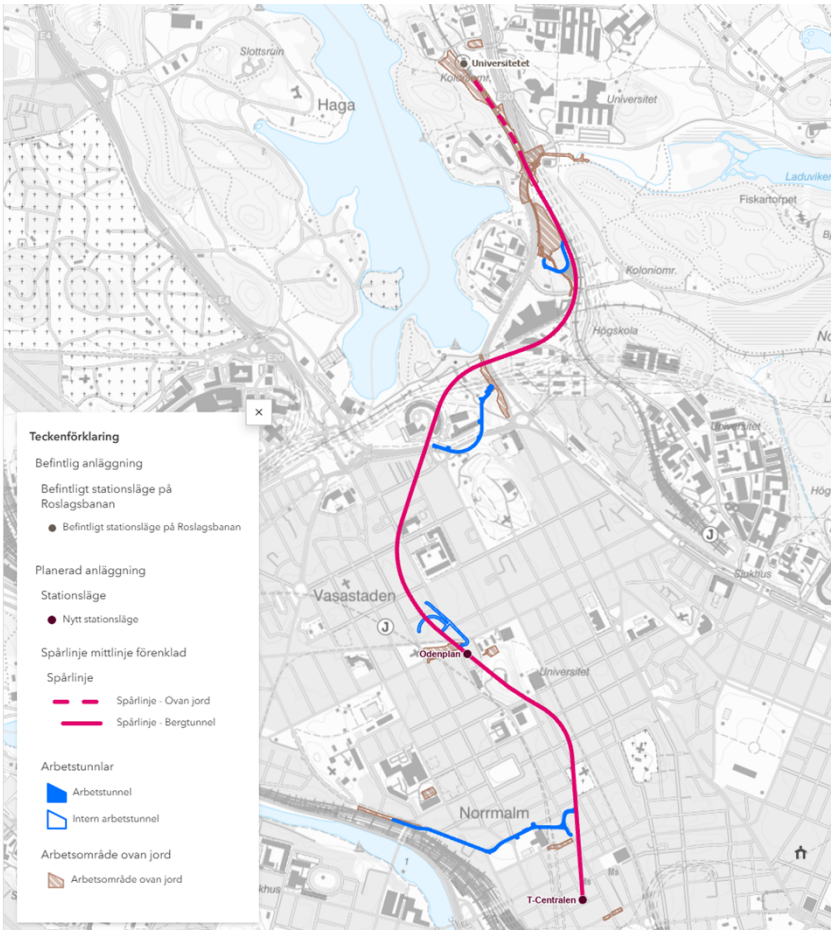


Figur 5 Visualisering luftutbytesschakt Mäster Samuelsgatan



Figur 6 Visualisering teknikbyggnad.

Huvuddelen av byggarbetena planeras att ske i berg under markytan. Bergtunnlarna planeras att byggas med konventionell borrning och sprängning. Byggskedet medför behov av bortforsling av berg- och jordmassor samt transporter för leveranser till arbetsområden. Under projektets byggtid kommer det behövas ytor för arbetstunnlar, arbetsområden samt transportvägar till och från arbetsområden. Byggtiden beräknas bli 13 år. 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 minimera avstängningstiden för Roslagsbanan så planeras de nya spåren och befintlig bana att kopplas ihop i projektets senare del. En tidig bedömning är cirka tre års avstängning när slutdestination för tågen blir i Mörby, där byte kan ske till tunnelbana söderut.



Figur 7. Översiktskarta med planerade arbetstunnlar och planerade markanspråk ovan jord för arbetsområden

Arbetsområde station Universitetet och Roslagsvägen planeras att användas bland annat vid byggnation av tunnelpåslag och tråg. Trafiken längs Roslagsvägen kommer att läggas om i olika etapper. Framkomligheten för samtliga trafikantgrupper kommer att påverkas. Arbetena på platsen beräknas pågå i fem år.

Arbetstunnel Albano är den arbetstunnel som ligger längst norrut och är en befintlig ventilationstunnel och tidigare arbetstunnel i anslutning till Roslagsvägen som användes vid byggnation av Norra länken. Tunneln planeras i driftskede användas som tillfartsväg till den längsgående servicetunneln. Den oexploaterade ytan vid Albano planeras användas i 13 år medan del av Roslagsvägen, som bland annat används för att riva järnvägsbron, ska användas i fem år.

Arbetstunnel Bellevue består av cirka 60 meter befintlig tunnel som föreslås byggas på med ytterligare cirka 400 meter ny tunnel. Föreslagen arbetstunnel sträcker sig från befintlig tunnelmynning intill Roslagsvägen vid Roslagstull och ansluter till planerad spårtunnel strax söder om Sveaplan.

Arbetsområde Bellevue ansluter till arbetstunnel Bellevue och utgör en del av Bellevueparken strax väster om Roslagsvägen. Arbetsområdet kommer att nyttjas för arbeten med tunneldrivning, tillfälliga installationer, verkstäder, kontor, parkeringar med mera. Markanspråket för arbetsområdet innefattar grönytor och gång- och cykelbana i direkt anslutning till nuvarande tunnelmynning. Arbetsområdet ligger i sin helhet inom Kungliga nationalstadsparken. Ytan planeras att nyttjas i 13 år.

Arbetsområde Gyldengatan och Observatorielunden används för bland annat raiseborrning av schakt samt uppförande av schaktöverbyggnad. Markanspråket ligger inom Observatorielunden samt på gårdsmark tillhörande Kulturskolan. Ytan planeras att nyttjas i ett år.

Arbetsområde Odenplan torg planeras ta stora delar av torget i anspråk och inkluderar även Odengatan i anslutning till Odenplan. Syftet med arbetsområdet är att anlägga nya station Odenplans södra anslutning mot befintlig biljetthall. En omfattande trafikomläggning planeras på platsen. Tillgänglighet till stationsentrén på torget och till samtliga fastigheter runt torget kommer att säkerställas under hela byggtiden. Ytan planeras att nyttjas i fem år.

Arbetsområde Olof Palmes gata behövs för anläggning av luftutbytes- och brandgasschakt och gör anspråk på körbanan samt en mindre del av södra sidan av gångbanan. Avstängningen innebär att möjligheten till genomfartstrafik för bilister och cyklister försvinner på den aktuella sträckan. Arbetet beräknas ta två år.

Arbetsområde Mäster Samuelsgatan behövs för anläggning av luftutbytesschakt och gör anspråk på körbanan. Avstängningen innebär att möjligheten till genomfartstrafik för bilister och cyklister försvinner på den aktuella sträckan under byggtid. Arbetet beräknas ta ett år.

Arbetstunnel Klassföreståndaren består av den cirka 400 meter befintliga tunneln som användes för byggandet av Citybanan, samt cirka 500 meter ny tunnel. Befintlig tunnel startar nära Barnhusbron och går längs med Torsgatan. Arbetstunneln planeras att användas för att driva berguttag i både stationsutrymmen och spårtunnel vid station T-centralen.

Arbetsområde Torsgatan ligger i anslutning till arbetstunnel Klassföreståndaren och utgörs av en långsmal yta längs järnvägsspåren vid Klara strand. Den stora delen av ytan planeras att nyttjas i 13 år och påverkar gång- och cykeltrafiken längs

arbetsområdet. Under sex månader planeras arbetsområdet breddas så att ett körfält försvinner längs Torsgatan.

Arbetsområde Sabbatsberg utgörs i dag av en parkeringsyta vid Sabbatsbergs sjukhus och planeras att användas som ett komplement till arbetsområde Torsgatan för exempelvis lagring av byggmaterial och uppställning av kontorsbodar. Ytan planeras att användas i nio år.

När samrådet avslutats sammanställs alla synpunkter och svar i en samrådsredogörelse. När järnvägsplanen är klar ställs den ut för granskning och då finns det återigen möjlighet att lämna synpunkter. Granskning av järnvägsplan och detaljplan planeras ske under 2027.

Beredning

Ärendet har beretts gemensamt av stadsledningskontoret, exploateringskontoret, fastighetskontoret, kulturförvaltningen, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, utbildningsförvaltningen, Norra innerstadens stadsdelsförvaltning, och Stockholms Stadshus AB.

Stockholms Stadshus AB har i sin tur remitterat ärendet vidare till dotterbolagen AB Svenska Bostäder, AB Familjebostäder, AB Stockholmshem, Skolfastigheter i Stockholm AB, Stockholm Vatten och Avfall AB, AB Stokab, Stockholms Stads Parkerings AB, Micasa Fastigheter AB, Stockholms hamn AB och Stockholms Business Region AB som har berett ärendet.
Stockholms hamn AB och AB Stockholmshem har inga synpunkter på förslaget.

Stockholms stads synpunkter

Sammanfattning av synpunkter

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.

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.

Fredrik Jurdell
Stadsdirektör
VD Stadshus AB

Thomas Andersson
Förvaltningschef
Exploateringskontoret

Anders Kindberg
Förvaltningschef
Fastighetskontoret

Anna Hadenius
Förvaltningschef
Miljöförvaltningen

Jesper Ackinger
Stadsdelsdirektör
Norra innerstadens stadsdelsförvaltning

Maria Jansén
Förvaltningschef
Kulturförvaltningen

Amanda Horwitz
Förvaltningschef
Stadsbyggnadskontoret

Gunilla Glantz
Förvaltningschef
Trafikkontoret

Per Törnvall
Förvaltningschef
Utbildningsförvaltningen

Underskriftens äkthet valideras här: https://underskriftpas.stockholm.se/validera

Signerad av
Anders Kindberg
Signaturdatum
2026-10-14 10:35:26
Elektronisk underskrift

underskrift.stockholm.se

Signerad av
Jesper Ackinger
Signaturdatum
2026-10-14 11:10:33
Elektronisk underskrift

underskrift.stockholm.se

Signerad av
Gunilla Elisabeth Glantz
Signaturdatum
2026-10-14 13:07:45
Elektronisk underskrift

underskrift.stockholm.se

Signerad av
Fredrik Jurdell
Signaturdatum
2026-10-14 13:20:24
Elektronisk underskrift

underskrift.stockholm.se

Signerad av
Anna Helena Hadenius
Signaturdatum
2026-10-14 13:28:36
Elektronisk underskrift

underskrift.stockholm.se

Signerad av
Anders Thomas Andersson
Signaturdatum
2026-10-14 14:44:30
Elektronisk underskrift

underskrift.stockholm.se

Signerad av
Per Törnvall
Signaturdatum
2026-10-14 15:15:00
Elektronisk underskrift

underskrift.stockholm.se

Signerad av
Maria Jansén
Signaturdatum
2026-10-15 11:06:17
Elektronisk underskrift

underskrift.stockholm.se

Signerad av
Kerstin Amanda Horwitz
Signaturdatum
2026-10-15 12:01:15
Elektronisk underskrift

underskrift.stockholm.se