

**PM 2016:191 RI (Dnr 123-1595/2016)**

## **Kompletterande samråd gällande tunnelbana till Arenastaden**

Remiss från förvaltningen för utbyggd tunnelbana, Stockholms läns landsting

Remisstid den 24 november 2016

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Kompletterande samråd gällande tunnelbana till Arenastaden” hänvisas till vad som anförs i promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

**Föredragande borgarrådet Karin Wanngård** anför följande.

### **Ärendet**

Förvaltningen för utbyggd tunnelbana har berett Stockholms stad möjlighet att yttra sig om de förändringar som åtgärds- och optimeringsarbetet medfört. Samrådet omfattar järnvägsplan enligt lagen om byggande av järnväg (SFS 1995:1649) samt tillståndsansökan enligt 11 kap i miljöbalken (1998:808). Även de konsekvenser som den nya anläggningen bedöms få på miljön och omgivningen under tunnelbanans bygg- och driftskede presenteras.

Förvaltningen för utbyggd tunnelbana genomför detta kompletterande samråd för att ge information om och få in synpunkter på de förändringar som skett sedan förra samrådet.

Samrådet i sin helhet finns på [Stockholms läns landstings hemsida](#).

### **Beredning**

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, kulturnämnden, kyrkogårdsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, utbildningsnämnden och Norrmalms stadsdelsnämnd. Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, fastighetskontoret, kulturförvaltningen/stadsmuseet, kyrkogårdsförvaltningen, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, utbildningsförvaltningen och Norrmalms stadsdelsförvaltning har svarat med ett gemensamt kontorsyttrande.

*Kontoren* har ett antal synpunkter avseende de kompletteringar och förändringar som skett sedan tidigare samråd. I övrigt kvarstår tidigare framförda samrådssynpunkter i stadens remissvar daterat den 22 december 2015 (Dnr 123-1929/2015), se bilaga 1.

## Mina synpunkter

Det är positivt att utbyggnaden av stadens tunnelbanenät enligt 2013 års Stockholmsförhandling nu kommer till stånd. Stockholmsregionens befolkning ökar snabbt och utbyggnaden är därför en både nödvändig och högt prioriterad fråga. Lika nödvändig som utbyggnaden av kollektivtrafiken är tillskapandet av fler bostäder, vilket Stockholms stad och andra berörda kommuner förbundit sig till i enlighet med Stockholmsförhandlingen. Det innebär sammantaget 78 000 nya bostäder i anslutning till de nya tunnelbanelinjerna, varav 40 000 inom Stockholms stad.

Under byggtiden av tunnelbanan till Arenastaden är det viktigt att minimera olägenheterna för boende och berörda skolor och förskolor i området samt säkra framkomligheten för alla trafikslag. Staden förutsätter att projektet för tunnelbaneutbyggnaden i byggskedet genomför nödvändiga informationsinsatser mot närboende, företagare och andra berörda. När Citybanan tas i drift sommaren 2017 kommer Odenplans attraktivitet att öka för resande. Under ombyggnadstiden behöver stor hänsyn tas till hur platsen används. Det är viktigt att Odenplan även fortsättningsvis uppfattas som en trygg, säker och lättorienterad plats. Projektet bör även minimera omgivningsstörningar under ombyggnadstiden.

Den största förändringen sedan tidigare samråd är att en tvåspårlösning valts istället för en trespårlösning vid Odenplan. Det innebär att den nya Gula linjen till Arenastaden blir en avgrening från dagens GGröna linje vilket medför att den befintliga stationen vid Odenplan kan användas även för den nya linjen. Resultatet blir en betydande kostnadsbesparing vilket är välkommet samt att området runt Odenplan inte kommer behöva grävas upp igen. Staden stödjer denna lösning men har samtidigt krävt att Stockholms läns landsting (SLL) garanterar att trafikeringen på Grön linje mot västerort inte försämras i och med denna lösning. SLL har till berörda förvaltningar visat att detta inte kommer ske.

I övrigt hänvisas till förvaltningarnas gemensamma utlåtande.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Kompletterande samråd gällande tunnelbana till Arenastaden” hänvisas till vad som anförs i promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Stockholm den 17 november 2016

KARIN WANNGÅRD

## Bilaga

Stadens tidigare svar på samråd om järnvägsplan och tillståndsansökan vatten verksamhet för tunnelbaneutbyggnad mellan Odenplan till Arenastaden (Dnr 123-1929/2015)

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

## **Kommunstyrelsen**

**Ersättaryttrande** gjordes av Jonas Naddebo (C) och Erik Slottner (KD) enligt följande.

Vi förespråkade en dragning av gula linjen som skulle innebära en förlängning till Älvsjö via Fridhemsplan och Liljeholmen. När det nu inte är aktuellt så välkomnar vi därför lösningen med delad plattform med gröna linjen. Däremot så är vi negativa till att minska antalet tunnelbaneuppgångar som ett sätt att minska kostnaderna i projektet. Vi hade exempelvis hellre sett att ansträngningar gjorts för att berörda parter skulle skjuta till mer resurser, än att minska ambitionsnivån på det sätt som det innebär att minska antalet uppgångar.

## Remissammanställning

### Ärendet

I december 2014 slöts ett huvudavtal inklusive tre delprojektavtal om utbyggnad av tunnelbana och ökad bostadsutbyggnad i Stockholms län inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling mellan staten, Stockholms läns landsting (SLL), Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun.

Utrednings- och projekteringsarbetet för tunnelbaneutbyggnaden drivs av SLL med medverkan från kommunerna. Finansieringen av projektet sker via projektmedel som är de medel som parterna i uppgörelsen förbundit sig att tillskjuta för genomförandet av projektet.

Under hösten 2015 hölls ett samråd gällande var tunnelbanan planeras att byggas, hur bygget skulle gå till och vilken påverkan arbetena har på omgivningen. Samrådet var en del av arbetet med att ta fram järnvägsplan och tillståndsansökan enligt miljöbalken.

Våren 2016, inledde förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT) ett åtgärds- och optimeringsarbete. Arbetets målsättning var att kostnadseffektivisera utbyggnaden, vilket har föranlett vissa förändringar i den föreslagna anläggningen.

Övergripande har samtliga anläggningar, konstruktioner och driftutrymmen setts över och nya lösningar har medfört att utrymmen minskats. Stationerna kommer exempelvis inte att inrymma separata butiksytor, vilket tidigare presenterats.

Det tidigare förslaget omfattade ett tredje spår vid Odenplan. Nu planerar man istället att ansluta till Gröna linjens befintliga spår väster om Odenplan. Anläggandet av ett tredje spår hade medfört att stora delar av Odenplan behövt grävas upp under byggtiden, vilket nu kan undvikas. Den planerade nya stationsentrén vid Västmannagatan byggs inte heller. För att ansluta till Gröna linjens befintliga tunnlar kommer bergtunnlar att drivas vilket kommer att generera stomljud.

#### *Det kompletterande samrådet*

Förvaltningen för utbyggd tunnelbanan har bett Stockholms stad yttra sig om de förändringar som åtgärds- och optimeringsarbete medfört. Samrådet omfattar järnvägsplan enligt lagen om byggande av järnväg (SFS 1995:1649) samt tillståndsansökan enligt 11 kap i miljöbalken (1998:808). Även de konsekvenser som den nya anläggningen bedöms få på miljön och omgivningen under tunnelbanans bygg- och driftskede presenteras.

Förvaltningen för utbyggd tunnelbana genomför detta kompletterande samråd för att ge information om och få in synpunkter på de förändringar som skett sedan förra samrådet.

Samrådsperioden pågår mellan den 26 oktober och den 15 november 2016. Yttrandet från Stockholms stad ska ha inkommit till FUT senast den 15 november 2016. Stockholms stad har dock begärt och fått förlängd remisstid/yttrandetid.

### Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, kulturnämnden, kyrkogårdsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, utbildningsnämnden

och Norrmalms stadsdelsnämnd. Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, fastighetskontoret, kulturförvaltningen/stadsmuseet, kyrkogårdsförvaltningen, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, utbildningsförvaltningen och Norrmalms stadsdelsförvaltning har svarat med ett gemensamt kontorsyttrande.

**Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, fastighetskontoret, kulturförvaltningen/stadsmuseet, kyrkogårdsförvaltningen, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, utbildningsförvaltningen och Norrmalms stadsdelsförvaltning**

**Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, fastighetskontoret, kulturförvaltningen/stadsmuseet, kyrkogårdsförvaltningen, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, utbildningsförvaltningen och Norrmalms stadsdelsförvaltning** gemensamma kontorsyttrande daterat den 10 november 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, fastighetskontoret, kulturförvaltningen/stadsmuseet, stadsbyggnadskontoret, utbildningsförvaltningen, miljöförvaltningen, trafikkontoret och Norrmalms stadsdelsförvaltning är positiva till att en utbyggnad av tunnelbanan sker. Staden deltar aktivt i detta arbete och anser att utbyggnaden av tunnelbanan är mycket viktig för såväl staden som regionen.

FUT har genomfört kontinuerliga samråd med kontoren genom att hålla delprojektstyrelser och arbetsmöten om tunnelbanans nya linje från Odenplan, via Hagastaden, till Arenastaden. Kontoren har därmed kunnat lämna synpunkter under projektets gång.

Vad avser de kompletteringar och förändringar som skett sedan tidigare plansamråd har kontoren synpunkter enligt nedan. I övrigt kvarstår tidigare framförda samrådssynpunkter i stadens remissvar daterat 22 december 2015 (Dnr 123-1929/2015), se bilaga 1.

För stadens del av Gula linjen har omfattande förändringar skett i projektet sedan tidigare samrådsförslag, vilket övergripande sett innebär en mer begränsad påverkan på bland annat miljö och hälsa framförallt i byggskedet. Risk för stömljud, vibrationer med mera i driftsskedet kvarstår dock och ett antal frågor har tillkommit med det reviderade samrådsförslaget.

Den största förändringen har skett vid Odenplan där en tvåspårs-lösning valdes istället för en trespårslösning. Det innebär att den nya gula linjen till Arenastaden blir en avgrening från dagens gröna linje. Det innebär i sin tur att befintlig station vid Odenplan kan användas även för den nya linjen. Resultatet blir en signifikant kostnadsbesparing samt att området runt Odenplan slipper att grävas upp igen. Kontoren stödjer denna lösning men har samtidigt krävt att SLL garanterar att trafikeringen på grön linje mot västerort inte försämras i och med denna lösning. SLL har till kontoren visat att detta inte ska ske.

I planbeskrivningen under kapitlet om fastighetsrättsliga åtgärder står att markanspråk kan ske genom ägande eller genom servitut. På stadens mark kommer eventuellt ianspråktagande av mark ske genom servitut, vilket tydligt ska framgå i texten. Under kapitlet kommunala planer hänvisas till en bilaga som skall innehålla en förteckning över berörda detaljplaner. Denna bilaga saknas i samrådsmaterialet.

I den fortsatta planeringen och i samverkan med kontoren bör risker för framtida omgivningspåverkan studeras från ventilations-anläggningar i form av till exempel buller och lukt till bostäder, skolor och förskolor, platser för rekreation med mera. Det är de till projektet hörande ventilationsanläggningarna vid Hälsingehöjden och vid stadsbiblioteket som bör studeras närmare. Vid behov bör järnvägsplanen reglera ventilationsanläggningarna med skydds-åtgärder för att säkerställa att exempelvis riktvärden för buller från

verksamheter samt lågfrekvent buller klaras.

Gällande avsnitt 2.3 Riksintressen och andra skyddsvärda områden i Planbeskrivningen önskar kontoren att kulturhistoriskt värdefulla byggnader lyfts fram tydligare. Förslagsvis genom att meningen på sidan 23 *”Stadsmuseums bedömning av värdefulla byggnader återfinns i järnvägsplanens Miljökonsekvensbeskrivning”* ändras till *”Ett antal byggnader som Stadsmuseet har klassificerat som värdefulla och som regleras inom ramen för Plan- och bygglagen kan beröras. Dessa byggnader beskrivs mer ingående i miljökonsekvensbeskrivningen avsnitt 5.2 Kulturmiljö och stadsbild”*.

Kontoren är positiva till att de utrymningsvägar som i tidigare samrådsförslag var placerade vid Solvändan och Vasa Real, nu är flyttade till nya lägen. Placeringen, på gångbanan, längs Karlbergs-vägen måste dock detaljstuderas tillsammans med staden för att hitta bästa läge med avseende på gångbanans funktion. Vidare bör utrymningsvägarna illustreras i de profiler som beskriver permanent markanspråk.

De nya placeringarna för utrymningsvägarna ligger i närheten av skolor. I den fortsatta planeringen av utrymningsvägarna behöver det tas hänsyn till att barnens skolvägar måste vara trygga och säkra både under byggtiden och i slutskedet.

Kontoren anser att illustrationen för ”byggnader med verksamhet känslig för störningar” är ofullständig då alla förskolor i området inte är markerade. Kartan/illustrationen finns i planbeskrivningen, miljökonsekvensbeskrivningen och dokumentet om byggandets påverkan, effekter och konsekvenser.

Vidare är kontoren angelägna om att en barnkonsekvensanalys tas fram för att identifiera sådant som är viktigt att ta hänsyn till i planeringen av byggskedet för att undvika eller begränsa negativa effekter på barns och ungas möjlighet att röra sig och vistas i det som är deras vardagsmiljö.

Det är risk för bullerstörning under byggtiden vid Vasa Real och Gustav Vasa skola, eventuellt även för Karlberg och kvarteret Vasen om spårens läge förskjuts längre västerut. I miljökonsekvens-beskrivningen anges att totalevakuering av Vasa Real kan bli aktuellt och preliminärt bedöms stömljud som överstiger 45 dB (A) drabba Vasa Real under ca 2 månader.

Eftersom evakueringslokaler för en skola av Vasa Reals storlek (nuvarande kapacitet ca 900 elever, och utbyggd verksamhet ca 1 300 elever, vid helevakuering) är mycket svårt att ordna, behöver byggprojektets tidplan koordineras med när skolan har minimal verksamhet. Med andra ord förläggas så att de mest störande ljudnivåerna inträffar under sommarlovet då färre elever är närvarande i fritidsverksamhet och verksamheten relativt lätt kan förläggas till annan skola. Eventuell evakuering behöver hanteras inom projektet. Utformningen av lösningar kommer enligt samrådsredogörelsen att ske i dialog med fastighetsägaren (dvs. Sisab). Det är viktigt att detta även inkluderar samverkan med verksamheten (dvs. Utbildningsförvaltningen).

Servicetunnlar och andra tillhörande anläggningar måste samordnas med Hagastadens exploatering. Den föreslagna sträckningen av servicetunneln från etableringen vid Tomtebodan kommer att begränsa stadens möjligheter att exploatera västra Hagastaden.

För att få en tydlig bild av hur det ser ut i anslutning till station Hagastaden samt servicetunneln behöver fler tvärsektioner illustreras.

I ”Bilaga 1 byggskedets påverkan och störningar” nämns att det i anslutning till Hagastadens station endast finns ett fåtal bostäder. Detta stämmer inte då det finns både studentboende, privatboende och skolverksamhet längs Norra Stationsgatan. Beskrivning saknas även hur boende och skolverksamheter påverkas av stömljud mellan Torsplan och NKS.

Kontoren anser att det är viktigt att konsekvenserna som uppstår i byggskedet utreds noggrant i nära samarbete med berörda fastighetsägare.

Kontoren förutsätter att lokalisering av etableringsområden görs utifrån trygghets-, tillgänglighets- och säkerhetsaspekter. Framförallt med hänsyn till allmänhetens användning av publika ytor och rekreatiomsområden.

Kontoren förutsätter även att projektet för tunnelbaneutbyggnaden i byggskedet genomför nödvändiga informationsinsatser mot närboende, företagare, och andra berörda.

Som svar på remissen ”Kompletterande samråd gällande tunnelbana till Arenastaden” hänvisas till vad som anförts i stadslednings-kontorets, exploateringskontorets, fastighetskontorets, kulturförvaltningen/stadsmuseets, stadsbyggnadskontorets, utbildningsförvaltningens, miljöförvaltningens, trafikkontorets och Norrmalms stadsdelsförvaltnings gemensamma tjänsteutlåtande.