



PM 2007:149 RI+II (Dnr 314-3179/2007)

## Järnvägsplan för Citybanan i Stockholm

### Remiss från banverket (dnr F07-1809/SA20)

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Som svar på remiss av utställd "Järnvägsplan för Citybanan i Stockholm" (dnr F07-1809/SA20) överlämnas och åberopas denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

**Föredragande borgarråden Kristina Axén Olin och Mikael Söderlund** anför följande.

#### *Ärendet*

Banverket har översänt utställelsehandlingar för järnvägsplan för Citybanan i Stockholm, att besvaras av kommunstyrelsen, exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden.

Citybanan kommer att skapa möjligheter till förbättringar inom många olika områden, såsom människors dagliga resande, trafiksituationen i Stockholm och därigenom miljöpåverkan samt förbättring av förutsättningar för vissa bostadsområden och utveckling av olika verksamheter inom staden. Byggandet av Citybanan är dock ett mycket stort och i delar komplicerat byggnadsprojekt som kommer att påverka boende och verksamhetsutövare inom Stockholms innerstad under byggtiden.

#### *Beredning*

Ärendet har beretts av stadsledningskontoret, exploateringskontoret och trafikkontoret gemensamt. Också miljö- och hälsoskyddsnämnden samt brand- och räddningsnämnden har beretts tillfälle att yttra sig över järnvägsplanen, vilket sker i särskild ordning.

*Stadsledningskontoret, exploateringskontoret och trafikkontoret* konstaterar att Citybanan kommer att byggas och färdigställas under samma tidsperiod som en rad andra stora byggprojekt i Stockholm, varför det är viktigt att en kontinuerlig dialog upprätthålls mellan Citybanans parter och med övriga aktiva byggherrar. Det är av största vikt att framkomlighetsstörningarna minimeras under genomförandefasen. Likaså är det fundamentalt att den allmänna säkerhetsnivån i staden inte riskeras sänkas under byggtiden.

De platser i staden där Citybanans entréer placeras är mycket exponerade, varför det är angeläget både för Citybanan som ny företeelse i staden och för den sammanlagda stadsbilden att gestaltningen ägnas stor omsorg. Trygghetsaspekten innebär att skrymslen skall undvikas och siktlinjer om möjligt hållas fria samt att belysningen skall bidra till att trygga miljöer skapas.

Citybanan skapar goda förutsättningar för att öka Stockholms tillgänglighet. Banverket bör ta hänsyn till krav på tillgänglighet för funktionshindrade så att ambitionsnivån inom projekt Citybanan ligger i nivå med den som staden arbetar med.

Ett antal arbetsområden kommer att etableras i Stockholms centrala delar, vilka redan idag är täta och intensiva platser. Stora byggarbetsplatser kommer att utvecklas på Odenplan, i Söderström och på Söder Mälarstrand, samt vid Mariagårdstäppan och Fatbursparken på Södermalm. Byggandet av Station City genererar flera mindre arbetsområden. Därtill kommer de arbetstunnlar som är nödvändiga för åtkomsten av huvudtunneln och stationerna.

Under byggskedet kommer den vanligaste påverkan att vara stomljud från borrar och sprängningar, luftburet buller samt trafiken till och från arbetsplatserna, förutom den förändring i stadsmiljön som själva byggarbetsplatserna utgör.

För de områden i anslutning till och i närheten av Citybanans byggarbetsplatser som innehåller en stor andel boende bör Banverket mycket omsorgsfullt utreda konsekvenserna av trafik till och från arbetsplatserna. Särskilt kan nämnas Södermalm runt Mariagårdstäppan/Fatbursparken och Drottninggatan/Observatoriekullen.

Utrymmen för busshållplatser och busskörfält kommer att behöva ses över med anledning av de stopp i tunnelbanan som föranleds av Citybananbygget. Eventuella anpassningar av gator skall utföras av trafikkontoret.

Banverket har en mycket betydelsefull uppgift i att informera stadens invånare, näringsidkare samt de som av någon anledning vistas i centrala Stockholm, om projektets olika skeden. Det informationsarbete som skall bedrivas måste vara av högsta klass och med en god framförhållning.

Byggandet av Citybanan innebär att hemliga uppgifter om bland annat tunnlar och ledningsnät behöver hanteras av Banverkets organisation. För detta förutsätts att ett säkerhetsskyddsavtal upprättas mellan Banverket och Stockholms stad. Därtill skall Banverket redovisa en organisation för hantering av säkerhetsskyddsfrågor.

För entré till biljetthallen vid Vasagatan/Centralplan finns två alternativ presenterade i de utställda planerna, varav kontoren förordar det alternativ som innebär att entrén förläggs i fastigheten Orgelpipan 6. Lösningen ger ett sammanhållet intryck och skapar en identifierbar stationsentré på ett bra sätt. Genom denna lösning reduceras antalet fastigheter där permanenta intrång måste göras, vilket torde inverka gynnsamt på både tidplan och ekonomi.

En analys visar att andelen resor, där del av resan utförs med cykel och en annan del med Citybanan, kommer att skapa ett stort behov av platser för cykelparkering. Då erforderligt antal platser på ytan inte står att finna i anslutning till Citybanans stationer vill kontoren poängtera det angelägna i att Banverket inom projektet finner alternativa lösningar till ytparkeringar t ex genom placering av cykelparkeringar i underjordiska anläggningar eller i byggnader. Åtgärden ligger i linje med Banverkets regeringsuppdrag samt Stockholms övergripande mål om att främja cyklandet.

### *Våra synpunkter*

Genom Citybanan åstadkommer vi efter många år av diskussioner en lösning av Stockholms spårtrafikproblem, den så kallade getingmidjan. De kapacitetsökningar som Citybanan möjliggör för såväl pendel- som regional- och fjärrtågstrafik är av betydelse, inte bara för Stockholm, utan för Mälardalstrakten och i hög grad hela Sverige.

Citybanan kommer att förbättra trafiksituationen för stockholmarna och alla dem som pendlar till eller från Stockholm. Genom att på så vis underlätta många människors vardag knyts också Stockholmsregionen tätare samman. Citybanan är därför, som få andra infrastruktursatsningar, av avgörande strategisk betydelse för Mälardalens framtida ekonomiska utveckling. Regional uppslutning kring projektet är därför lika naturlig som den är välkommen.

Utökad spårtrafik innebär även stora miljövinster. Tåget blir ett mer konkurrenskraftigt alternativ till bil och flyg genom säkrare tidpassning, smidigare trafikflöden

och centrala av- och påstigningslägen. I och med Citybanans underjordiska läge skonas även känsliga kulturhistoriska miljöer i innerstaden.

I planerna för Stockholms framtida växt och utveckling har Citybanan en central roll. Inte minst avser detta de förutsättningar som projektet skapar för Norra Stationsområdet.

Samtidigt ska vi komma ihåg att Citybanan är ett mycket omfattande och komplicerat projekt med lång tidshorisont. Det ställer stora krav på kreativa lösningar, god vilja, kontinuerlig dialog och lyhördhet från samtliga berörda parter. De störningar av olika slag som kommer att uppstå för resande, boende och näringsidkare i Stockholm under byggtiden bör i möjligaste mån minimeras, utan att det medför någon påtaglig sänkning av byggnadstakten. Information och en tillmötesgående attityd är väsentliga för att skapa överseende bland dem som berörs av projektet.

Det är Banverket som är projektansvariga för Citybanan, med Stockholms stad som medfinansierare. Mot bakgrund av projektets stora betydelse för Stockholm bör dock stadens delaktighet inte begränsas till endast ekonomisk medverkan utan även inbegripa påverkansmöjligheter genom dialog i projektets olika delar.

Avslutningsvis vill vi understryka vikten av att beakta den fysiska gestaltningen i arbetet. Entréerna till Citybanan är tänkta att placeras i mycket exponerade lägen mitt i centrala Stockholm. Många intressen och många människor samsas om dessa utrymmen, varför det är av stor betydelse att deras utformning är väl genomtänkta. Detta gäller inte minst tryggt- och snyggt-aspekten: trygga, upplysta, tillgängliga och lättstädade miljöer måste skapas. I övrigt ansluter vi oss till de synpunkter som framförts av stadslednings-, exploaterings- och trafikkontoret och föreslår att borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

3. Som svar på remiss av utställd "Järnvägsplan för Citybanan i Stockholm" (dnr F07-1809/SA20) överlämnas och åberopas denna promemoria.
4. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Stockholm den 13 september 2007

KRISTINA AXÉN OLIN    MIKAEL SÖDERLUND

### *Bilaga*

Karta över preliminära vägar för byggt transporter

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarrådet *Yvonne Ruwaida* (mp) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. som svar på remissen överlämna förvaltningarnas tjänsteutlåtanden
2. därutöver anföra följande

Vi välkomnar Citybanan som kommer att ge en förbättrad spårkapacitet i centrala Stockholm och utöka den spårbundna kollektivtrafiken. En väl utbyggd och fungerande kollektivtrafik är en förutsättning för att åstadkomma en hållbar storstad.

Bygget av Citybanan kommer dock att leda till stora störningar under den långa byggtiden. Citybanan är ett tekniskt komplicerat och ett mycket stort projekt. Det finns en stor oro hos många medborgare för hur projektet kommer att påverka deras bostadsmiljö, vardagsrutiner och hälsa. Det är därför viktigt att ha en stor öppenhet och dialog i projektet. Många barn

kommer att leva stora delar av sin uppväxt i närheten av Citybanans byggarbetsplatser, därför måste stora ansträngningar göras för att minska de negativa aspekterna.

Buller är ett stort problem. Det krävs ett kontinuerligt arbete att hitta metoder som kan minska bullerstörningarna. Människor har olika förutsättningar och reagerar olika på buller. För de medborgare som störs mycket är det viktigt med generösa evakueringsmöjligheter.

Ett annat problem är luftkvalitetsaspekterna, vilka ännu inte är helt klarlagda och måste utredas vidare. För att förebygga miljö- och hälsoproblem under byggtiden bör Banverket genom krav i upphandlingarna säkerställa minsta möjliga risk för bidrag till överskridanden av miljökvalitetsnormerna.

Det finns även anledning till att bevaka luftkvaliteten på stationerna under drifttiden. Partikelhalter i järnvägstunnlar har enligt vissa studier visat oacceptabelt höga nivåer. Det finns risk för höga partikelhalter i Citybanan, men nivåer och eventuella hälsoeffekter är oklara. Ännu saknas rikt- och gränsvärden för dessa vilket komplicerar situationen ytterligare. Det är därför angeläget att Banverket arbetar vidare med de tekniska och miljömedicinska utredningar som pågår.

En åtgärd som Banverket bör utreda är om installerandet av ”dörrar” på perrongerna till tågen kan fungera för att skydda resenärer och stationspersonal från att exponeras för hälsofarliga nivåer av de inandningsbara partiklarna.

Banverket har regeringsuppdraget att öka möjligheterna till kombinerade resor med tåg och cykel. Den viktigaste åtgärden för att öka cyklandet i anslutning till tågresor är att göra det möjligt att ta med cyklar på tåget. Stationerna måste anpassas för detta. Stora ansträngningar måste även göras för att hitta säkra, väderskyddade parkeringsplatser för cyklar i anslutning till stationerna. Underjordiska parkeringar kan fungera bra, men det måste också finnas möjlighet att parkera cyklar ovan jord.

Med en storsatsning som Citybanan bör en hög standard i tillgänglighetsaspekter för medborgare med olika slags funktionshinder, äldre och barn ständigt hållas aktuell i byggnadsfasen och driftfasen.

Det är flera tusentals människor som dagligen ska röra sig genom stationernas ingångar. Därför är det angeläget att använda hög kvalitet på det material som används för att få en lång hållbarhet och trivsel. Även god estetisk utformning, konstnärliga utsmyckningar och ljus måste betonas. Måsvingemotivet bör behållas på Odenplan. De rumsskapande träden på Odenplan bör bevaras. Är detta inte möjligt ska stora träd återplanteras på Odenplan.

**Reservation** anfördes av borgarrådet *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. om svar på remissen överlämna förvaltningarnas tjänsteutlåtanden, samt
2. anförda följande

Den utvidgade spårkapaciteten genom getingmidjan är utan tvekan Stockholms mest angelägna infrastrukturåtgärd. Vi erinrar dock om fullmäktiges beslut att centralbron ska grävas ner, dels för att få en acceptabel miljö- och bullersituation genom Stockholms historiska kärna och dels för att frigöra utrymme för ytterligare spårkapacitet på ytan. Parallellt med planeringen för pendeltågstunneln bör därför planeringen av ytterligare spår i ytläge fortgå. Dessutom har införandet av trängselavgifter i Stockholm lett till en ökning i kollektivtrafikresandet vilket ställer krav på ytterligare spårkapacitet utöver nuvarande beräkningar. Således får inte en pendeltågstunnel förhindra den angelägna nedgrävningen av centralbron.

Vi vill liksom förvaltningarna understryka vikten av behoven av ytterligare platser för cykelparkering. Kombinationen cykel och kollektivtrafik är oslagbar ur miljösynpunkt och ska uppmuntras genom säkra och fräscha cykelparkeringar samt möjligheten att medta cykel i kollektivtrafiken.

En annan mycket angelägen fråga är att minska skadeverkningar för kringboende vad gäller transporterna.

**Särskilt uttalande** gjordes av borgarrådet *Carin Jämtin* (s) enligt följande.

Vi kan konstatera att projektet, som förvisso är under genomförande, fortfarande inte har någon finansiering. Den nytillträdde regeringen drog i handbromsen, och istället för att genomföra viktiga infrastruktursatsningar i Stockholmsregionen så försöker man få den kommunala nivån att bidra ytterligare till att finansiera nationell infrastruktur.

## **Kommunstyrelsen**

**Reservation** anfördes av *Stefan Nilsson* (mp) med hänvisning till reservationen av (mp) i borgarrådsberedningen.

**Reservation** anfördes av *Ann-Margarethe Livh* (v) med hänvisning till reservationen av (v) i borgarrådsberedningen.

**Särskilt uttalande** gjordes av *Carin Jämtin, Roger Mogert, Tomas Rudin* och *Teres Lindberg* (alla s) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (s) i borgarrådsberedningen.

**Ersättaryttrande** gjordes av *Per Ankersjö* (c) enligt följande:

Citybanan är av avgörande betydelse för regionens tillväxt och utveckling. Det är dessutom en satsning på miljövänlig spårtrafik av historisk omfattning.

Byggtiden kommer att innebära hårda prövningar för oss stockholmare. Därför är det av oerhört stor vikt att staden, Banverket och andra berörda aktörer lyssnar på synpunkter från boende, resenärer och näringsidkare under hela processen. Det är också viktigt att fortlöpande informera stockholmarna om vad som händer med projektet för att erhålla största möjliga acceptans och förståelse för detta nödvändiga projekt.

## ÄRENDET

Banverket har översänt utställelsehandlingar för järnvägsplan för Citybanan i Stockholm, att besvaras av kommunstyrelsen, exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden.

Citybanan kommer att skapa möjligheter till förbättringar inom många olika områden, såsom människors dagliga resande, trafiksituationen i Stockholm och därigenom miljöpåverkan samt förbättring av förutsättningar för vissa bostadsområden och utveckling av olika verksamheter inom staden. Byggandet av Citybanan är dock ett mycket stort och i delar komplicerat byggnadsprojekt som kommer att påverka boende och verksamhetsutövare inom Stockholms innerstad under byggtiden.

### *Tidigare beslut*

Följande beslut har tidigare fattats i samband med Citybanan avseende avtal samt ExplN:s och TRN:s (tidigare GFN, TN och MN) ansvarsområde:

2003-12-09, GFN:	Remissvar programsamråd.
2004-06-15, GFN:	Remissvar plansamråd, delsträckorna Norrmalm och Södermalm.
2004-10-12, GFN:	Remissvar plansamråd, station Odenplan.
2005-05-23, KF:	Godkännande av principöverenskommelsen.
2005-12-12, KF:	Beslut att förlänga principöverenskommelsen till 2006-10-31.
2006-03-06, KF:	Beslut om delegation för utbetalning av stadens andel i genomförandet av Citybanan.
2006-04-25, TN:	Remissvar bygglov, arbetstunnel Drottninggatan.
2006-04-27, MN:	Remissvar bygglov, arbetstunnel Drottninggatan.
2006-05-03, MN:	Beslut att godkänna genomförandavtal för Citybanan.
2006-06-12, KF:	Beslut att godkänna genomförandavtal för Citybanan.

### *Kommande beslut*

Nästa beslutstillfälle i exploateringsnämnden/kommunfullmäktige blir i samband med godkännande av ett tilläggsavtal till genomförandavtalet, preliminärt under hösten 2007.

## BEREDNING

Ärendet har beretts av stadsledningskontoret, exploateringskontoret och trafikkontoret gemensamt. Synpunkter skall vara Banverket tillhanda senast den 14 september 2007. Respektive kontor har begärt och erhållit förlängd remisstid, för att nämnd- respektive styrelsebehandling skall vara möjlig. Också miljö- och hälsoskyddsnämnden samt brand- och räddningsnämnden har beretts tillfälle att yttra sig över järnvägsplanen, vilket sker i särskild ordning.

### **Stadsledningskontoret, exploateringskontoret och trafikkontoret**

**Stadsledningskontorets, exploateringskontorets och trafikkontorets** gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 31 augusti 2007 har i huvudsak följande lydelse.

## **Förslag till järnvägsplan och tillägg till detaljplaner**

### **Varför Citybanan?**

Spårkapaciteten genom centrala Stockholm är idag maximalt utnyttjad och ytterligare behov finns. Mälardalens järnvägstrafik begränsas starkt av Stockholms skuggning likväl som tågtrafiken till övriga landet begränsas.

Resultatet av Banverkets uppdrag att finna en lösning med syfte att öka spårkapaciteten genom Stockholm har resulterat i Citybanan.

Den kapacitetsökning för pendel-, regional- och fjärrtågstrafiken som Citybanan innebär, skapar starka utvecklingsmöjligheter för hela Mälardalsregionen, inte minst vad gäller näringsliv och arbetstillfällen.

För Centrala Stockholm kommer Citybanan att ha en mycket positiv effekt för olika typer av verksamheter och för utvecklingen av nya. Även vissa bostadsområden bör få en positiv utveckling till exempel genom ökad attraktionsgrad till följd av närheten till ett effektivt transportsystem. Citybanan skapar även förbättrade förutsättningar för utveckling av nya områden såsom Norra Stationsområdet.

### **Citybanan – kort beskrivning**

Citybanan kommer att bestå av en sex kilometer lång dubbelspårig järnvägstunnel, från Tomtebodavägen i norr till befintlig station Stockholms södra i söder. Större delen av tunneln går i berg under Stockholms innerstad. Från Södermalm till Riddarholmen byggs en sänktunnel i betong på Riddarfjärdens botten. Banans sträckning under Stockholms innerstad framgår av figur 1.

Citybanan kommer att bestå av följande delar:

- a. Anslutning till befintlig stambana vid Tomtebodavägen inklusive erforderlig ombyggnad av den befintliga järnvägen och Tomtebodavägens bangård. Denna del av Citybanan ligger inom Solna Stad.





Fig. 1. Citybanans sträckning under Stockholms innerstad

- b. Järnväg i betong- och bergtunnel mellan Tomtebodan och station Odenplan.
- c. Station Odenplan, inklusive vissa förberedande arbeten för framtida stationsutbyggnad. Stationen, som anläggs under befintlig T-banestation Odenplan, utförs i denna etapp med två plattformsspår, med möjlighet att byggas ut till fyra plattformsspår i framtiden. Den södra entrén sammanbyggs med T-banestation Odenplans södra entré. Den gemensamma T-bane- och pendeltågsstationen får ett nytt "stationshus" på själva Odenplan. En nordlig entré anläggs på Dalagatan i höjd med Matteus Kyrka. Utöver detta anläggs direktförbindelser i form av rulltrappor och hissar mellan Citybanans och T-banestationens respektive plattformar.
- d. Järnväg i bergtunnel mellan station Odenplan och station City.
- e. Station City. Stationen, som anläggs djupt ner i berget under T-centralens plattform för blå linjen, utförs med fyra plattformsspår. Stationen får tre entréer. En ny entré anläggs på Klarabergsgatan och på Vasagatan anordnas två entréer i anslutning till befintliga T-baneentréer. Utöver detta anläggs direktförbindelser i form av rulltrappor och hissar mellan Citybanans och två av T-banestationens plattformar.
- f. Järnväg i bergtunnel mellan station City och Söderström, via Riddarholmen.
- g. Järnväg i betongtunnel under Söderström från Riddarholmen till Södermalm.
- h. Järnväg i bergtunnel under Södermalm till station Stockholms södra.
- i. Station Stockholms södra inklusive förberedande arbeten för framtida stationsutbyggnad. Två av stationens plattformsspår reserveras för pendeltåg.
- j. Anslutning till befintlig järnväg söder om Stockholms södra.
- k. Anpassning av station Årstaberg.
- l. Planskild järnvägs korsning på bro vid Årsta söder om Årstabergs station.



- m. Räddnings- och servicetunnel inklusive driftutrymmen och ventilationsanläggningar, parallellt med järnvägstunneln.
- n. Permanenta tillfartstunnlar vid Tomtebodan, Bangårdsområdet vid Stockholms central, Söder Mälarstrand och ursprungligt järnvägsområde invid Fatbursparken samt tillfälliga arbetstunnlar vid Norra Stationsgatan, Drottninggatan, Torsgatan och Vattugatan. Arbetstunnlarnas mynnningar och transportvägar till och från dessa framgår av bilaga 1.



Fig. 2. Uppgångar station Odenplan (markerade med "J")

### Stationerna

Banan kommer att ha två underjordiska stationer: City och Odenplan, vilka byggs i anslutning till de befintliga tunnelbanestationerna T-centralen och Odenplan. Station City byggs med fyra spår medan Station Odenplan i ett första skede byggs med två spår.

Station Odenplan kommer att ha två biljetthallar. Dels kommer befintlig tunnelbaneentré på själva Odenplan att utnyttjas, dels kommer en ny uppgång att anläggas på Dalagatan i höjd med Matteus Kyrka. Ungefärliga entrélägen framgår av figur 2.

Stations City huvudentré anläggs på Klarabergsgatan invid Nils Ferlins torg framför Klara Kyrka och inom fastigheten Orgelpipan 5. Stationen kopplas även till de befintliga tunnelbaneentréerna på Vasagatan, dels vid Centralplan och dels vid Vasaplan. För entrén vid Centralplan finns två alternativ, vilka redovisas på sidan 12 i detta tjänsteutlåtande. Ungefärliga entrélägen framgår av figur 3.

Båda stationerna kommer att kopplas ihop med de intilliggande tunnelbanestationerna Odenplan respektive T-centralen, genom direktförbindelser mellan plattformarna.

Utöver ovanstående anläggningar kommer vissa förberedande arbeten att göras. Dels kommer station Odenplan att förberedas för en framtida utbyggnad till fyra spår, dels kommer förberedande arbeten att utföras för att station City i framtiden kan få ytterligare en uppgång, i korsningen Kungsgatan/Drottninggatan.

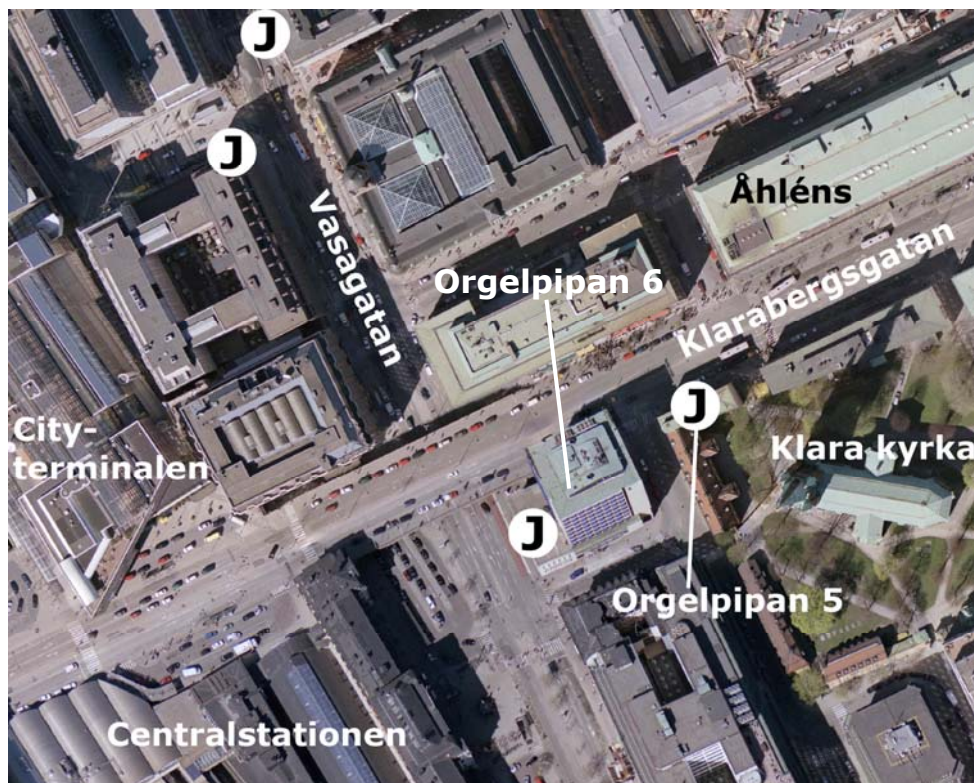


Fig. 3. Uppgångar station City (markerade med "J")

### Tidplan

Det senaste årets osäkerhet kring Citybanans framtid har påverkat projektets tidplan. Banverket arbetar för närvarande med att ta fram en ny detaljerad tidplan för genomförandet. Detalj- och järnvägsplanerna beräknas kunna vinna laga kraft under 2008. Arbetet med vissa arbetstunnlar kommer att starta i år. Citybanan beräknas kunna tas i trafik 2017.

### Staden är en part i projektet

Citybanan är ett samarbetsprojekt mellan Banverket, Stockholms läns landsting och Stockholms stad. Banverket driver projektet och har huvudansvaret för projektets planering, genomförande och finansiering. Staden och landstinget delfinansierar de två stationerna. Landstinget kommer dessutom att vara huvudman för trafiken på banan och kommer i egen-skap av sådan att driva och sköta stationerna.

Parterna träffade i juni 2006 ett genomförandavtal för Citybanan, där många av de genomförandefrågor som beskrivs i järnvägsplanen regleras. För närvarande pågår förhandlingar om ett tilläggsavtal, vilket preliminärt kommer att tas upp i exploateringsnämnden under hösten 2007.

För Stockholms stad drivs projektet av exploateringskontoret på uppdrag av stadsledningskontoret och i nära samarbete med trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret. Under det fortsatta planeringsarbetet och under genomförandefasen kommer staden att ha en aktiv roll framförallt vad gäller att säkerställa funktionen för det offentliga rummet, avseende framkomlighet, tillgänglighet, gestaltning mm.

### *Analys och konsekvenser/kontorens synpunkter*

#### Allmänt

Nedanstående redovisning utgörs av synpunkter vilka i huvudsak ryms inom exploaterings- och trafik- och renhållningsnämndens ansvarsområden och representerar inte som helhet

stadens syn på remissmaterialet. Bl a ingår här ingen kvalificerad bedömning av Citybanans miljöpåverkan. Dock är det kontorens mening att Citybanan skapar förutsättning för att miljöbelastningen ska kunna minska då tåg får anses vara ett mer miljövänligt transportalternativ än bil. Kontoren har heller inte utvärderat möjligheterna att t ex utrymma stationer och tunnlar vid brand eller annan fara.

### **Samordning**

Citybanan kommer att byggas och färdigställas under samma tidsperiod som en rad andra stora byggprojekt kommer att äga rum i Stockholm. Bland de projekt som närmast kommer att beröra Citybanan kan nämnas Galleria Odenplan och överdäckning av Mariagårdstappen.

Det är viktigt att en kontinuerlig dialog upprätthålls genom hela projektiden mellan Citybanans parter och med övriga byggherrar som är aktiva i staden.

Många genomförande frågor är reglerade i genomförandeavtalet, men ett stort antal frågeställningar kommer att hanteras underhand genom dialog mellan parterna.

Det är av största vikt att framkomlighetsstörningarna minimeras under genomförandefasen. Likaså är det fundamentalt att den allmänna säkerhetsnivån i staden inte riskeras sänkas under byggtiden.

### **Offentliga rummet**

Då Citybanan till största delen är belägen under jord kommer projektets långsiktiga påverkan på det offentliga rummet att vara begränsad. Dock är de flesta platser i staden där Citybanans entréer placeras mycket exponerade och därtill kommer de platser för utsläpp av brand- och allmänventilation som presenteras i planerna.

Staden har genomgående haft möjlighet att ta del av och medverka i det arbete som syftar till att utforma Citybanans offentliga miljöer ovan jord. Processen fortskrider och det är viktigt både för Citybanan som ny företeelse i staden och för den sammantagna stadsbilden att gestaltningen ägnas stor omsorg.

Det är många intressen som skall tillgodoses på stadens gator och torg, och konkurrensen om utrymmet är stort. Då trygghetsaspekten i staden är viktig, skall siktlinjer om möjligt vara fria och skrymslen skall undvikas både över och under mark. Belysning bör nyttjas i en ambition att skapa trygga miljöer. Gaturummet skall, för allas trevnad, planeras så att det är lätt att underhålla och städa.

Framkomligheten skall vara så god som möjligt, både under och efter byggtiden. Av den anledningen bör hissar, rulltrappor etc. inordnas i fastigheter och inte inkräkta på gångbanor. Ventilationsanläggningar bör sidoordnas i stadsrummet.

Det offentliga rummet kommer också att påverkas under den långa byggtiden. Det är därför viktigt att arbetsplatserna ger ett helt och städat intryck.

### **Tillgänglighet**

Citybanan skapar goda förutsättningar för att göra Stockholm till en mer tillgänglig stad. Möjligheterna till omstigning mellan olika kollektivtrafikslag förbättras markant med de nya stationerna City och Odenplan.

Kontoren önskar betona att det är mycket viktigt att Banverket i sin projektering av det färdiga resultatet såväl som i sin planering av utförandet kontinuerligt tar hänsyn till krav på tillgänglighet för funktionshindrade så att ambitionsnivån inom projekt Citybanan ligger i nivå med den som staden, i arbetet med standardhöjning av tillgängligheten, aktivt arbetar med.

### **Störningar**

Liksom utbyggnaden av Stockholms tunnelbana är genomförandet av Citybanan ett komplext projekt som kommer att innebära påverkan på omgivningen under en övergående tid. På flera platser kommer det att krävas flera produktionstekniskt sett svåra lösningar. Inte minst gäller detta i anslutning till befintliga tunnelbanor, ledningstunnlar och intilliggande bostadsbebyggelse. Påverkan av ljud från borrar och sprängningar är oundvikligt. I flera fall anpassas ändå produktionen för att minska påverkan. Samtidigt blir krav på ett i alla lägen försiktigt genomförande motstridigt kraven på snabbast möjliga färdigställande av Citybanan. Alltför strikta restriktioner för t ex bullerpåverkan kommer att medföra försiktigare produktionsmetoder överlag och med en kraftigt förlängd produktionstid som följd.

Försiktigare produktionsmetoder används därför i första hand där behoven att minska störningar är som mest påtagliga.

Det är ofrånkomligt att Citybanans arbeten kommer att bli märkbara i en storstadskärna som Stockholms. Citybanans syfte är just att nå de områden i Stockholm som är stora målpunkter, av den anledningen att där finns arbetsplatser och andra verksamheter samt bostadsområden.

Ett antal arbetsområden kommer att etableras i Stockholms centrala delar som redan idag är täta och intensiva platser. Stora byggarbetsplatser kommer att utvecklas på Odenplan, i Söderström och på Söder Mälarstrand, samt vid Mariagårdstäppan och Fatbursparken på Södermalm. Byggandet av Station City genererar flera mindre arbetsområden. Därtill kommer de arbetstunnlar som är nödvändiga för åtkomsten av huvudtunneln och stationerna.

Under byggskedet kommer den vanligaste påverkan att vara stomljud från borrhinar och sprängningar, luftburet buller samt trafiken till och från arbetsplatserna, förutom den förändring i stadsmiljön som själva byggarbetsplatserna utgör.

### **Byggtrafik**

Till och från varje arbetstunnel och arbetsområde kommer materialtransporter att utföras.

I de allra flesta fall innebär byggtrafiken ingen markant trafikbelastning procentuellt sett, men den kommer på vissa gator att innebära en märkbar ökning av andelen tung trafik. Enligt kontorens mening åligger det Banverket att, för varje område inom vilket byggtrafik kommer att färdas och där andelen bostäder och/eller barnverksamheter är stort, göra en noggrann utredning av konsekvenserna av trafik till och från arbetsplatserna. Resultatet skall utvärderas i samråd med trafikkontoret som till- eller avstyrker föreslagna transportsträckor och också bedömer om åtgärder för att bibehålla trafiksäkerheten utefter dessa sträckor är nödvändiga.

De områden som identifierats som mest påverkat av byggtrafiken, i relation till andelen bostäder i området, är kvarteren kring arbetstunnel Drottninggatan samt kvarteren kring arbetsområdet Mariagårdstäppan/Fatbursparken. Den karta i järnvägsplanen som redovisar vägar för byggtransporter (figur 6.31, järnvägsplanens planbeskrivning sidan 118) är inaktuell. Under det pågående arbetet med tilläggsavtal till genomförandeaftet har Banverket och trafikkontoret kommit överens om att kartan skall justeras. Nu aktuell karta finns bilagd till detta tjänsteutlåtande (bilaga 1).

Nedan följer en preliminär tidplan för när arbetena vid arbetstunnlar och större öppna arbetsområden beräknas pågå.

Arbetstunnel Bangårdsområdet	redan igång, dock tillfälligt stoppad p.g.a. dom i miljööverdomstolen
Arbetstunnel Torsgatan	september 2007 - 2013
Arbetstunnel Norra Station	hösten 2007 - 2012
Arbetstunnel Drottninggatan	våren 2008 - 2015
Arbetstunnel Södermalm	våren 2009 - 2014
Söderström	sommaren 2008 - 2013
Klarabergsgatan/Vasagatan	årsskiftet 2008/2009 - 2012
Odenplan	årsskiftet 2008/2009 - 2013

### **Tunnelbanan**

Tunnelbanetrafiken kommer tidvis att drabbas av stor påverkan. Blå linjen kommer under tre på varandra efterföljande somrar att vara helt avstängd från station Rådhuset till station Kungsträdgården, preliminärt med start sommaren 2009. Under en tidsperiod om ca 2,5 år kan dessutom samtliga tunnelbanelinjer vid T-centralen komma att drabbas av dagliga kortare avstängningar som kräver utrymning av perrongerna.

### **Busstrafiken**

Under de perioder då tunnelbanan är avstängd med anledning av Citybanans byggarbeten, kommer trafikbortfallet att kompenseras genom en förtätning av befintliga stombusslinjer. Detta kan komma att kräva ombyggnation av vissa busshållplatser och en översyn av busskörfälten. Eventuella ombyggnationer utförs av trafikkontoret. I detta är Banverket initierande.



För övrigt bedöms inte ordinarie busstrafik påverkas på ett sådant sätt att särskilda åtgärder behöver vidtas, förutom att det åligger Banverket att tillse att busstrafiken får en acceptabel framkomlighet även förbi Citybanans arbetsområden.

### **Näringsverksamheter**

De största och mest påtagliga påverkningarna sker kring de nya stationerna, med en absolut tyngdpunkt vid station City där flera verksamheter påverkas av betydande störningar och direkta intrång. Inom fastigheten Orgelpipan 5 (som ska inrymma stationsentrén på Klara-bergsgatan) kan knappast någon verksamhet bedrivas under byggtiden. Eventuellt kommer byggnaden att rivas. Fastigheten Orgelpipan 6 berörs av ihopkopplingen mellan Citybanan och centralstationen. Inom byggnaden finns butiker som måste evakueras. Byggnaden inrymmer även ett större hotell som kan drabbas av kraftiga störningar under flera års tid till följd av omfattande arbeten i byggnadens stomme. Risk finns för att hotellverksamheten måste evakueras under en längre tid.

### **Boende**

Citybanan kommer ofrånkomligen att innebära negativ påverkan på ett antal boende under byggtiden. Störningar kan uppstå som buller, vibrationer, begränsningar i framkomlighet på gator, förändring av partikelhalter eller kväveoxider i luften eller förändringar i kollektivtrafiken (under erforderliga stopp i tunnelbanan). Det är viktigt att ett särskilt aktivt arbete, för att bl a möta eventuell oro, med löpande information till boende fortgår hela projektiden igenom. De personer som bedöms få en oacceptabel bullerstörning kommer att erbjudas ett temporärt alternativt boende genom Banverkets försorg. Vibrationer bedöms i projektet inte som en väsentlig hälso- eller trivselsfråga utan analyseras i första hand som en byggnadsteknisk risk som skall förebyggas.

### **Informationsinsatsen**

Det går inte att nog betona hur viktig Banverkets informationsinsats är i ett så komplext projekt som Citybanan. Det informationsarbete som skall bedrivas måste vara av högsta klass och med en mycket god framförhållning. För att skapa förståelse och intresse för Citybanan som projekt är det mycket viktigt att stadens invånare kontinuerligt och i god tid underrättas om vad som kommer att hända och på vilket sätt Citybananbygget påverkar dem. Banverket har, genom sitt ansvar att driva och genomföra projektet, en mycket betydelsefull uppgift i att informera stadens invånare, näringsidkare samt de som av någon anledning vistas i centrala Stockholm om projektets olika skeden.

Kontoren vill poängtera att det är Banverket som är ansvarigt för att sprida information om projektets alla delar. Stadens förvaltningar bistår vid behov med information inom sina respektive ansvarsområden.

### **Rutiner avseende säkerhetsskyddsklassade anläggningar**

Stockholms berggrund genomkorsas av ett stort antal tunnlar. Vissa av tunnarna fyller en mycket viktig funktion för Stockholms tekniska försörjningssystem och i vissa avseenden även för övriga Sverige. Byggandet av Citybanan innebär att hemliga uppgifter (enligt 2 kap 2 § Sekretesslagen) om bland annat tunnlar och ledningsnät behöver hanteras av Banverkets organisation.

För att Banverket skall få ta del av hemlig information och utföra besök i berörda anläggningar förutsätts att ett säkerhetsskyddsavtal i enlighet med säkerhetsskyddförordningen (1996:663) upprättas mellan Banverket och Stockholms stad. Därtill skall Banverket redovisa en organisation för hantering av säkerhetsskyddsfrågor.

### **Alternativa entréer vid Centralplan**

För entré till biljetthallen vid Vasagatan/Centralplan finns två alternativ presenterade i utställd järnvägs- och detaljplan. Det ena alternativet innebär ombyggnad av befintlig entré i fastigheten Uggleborg 5 på Vasagatan/Klara Vattugränd. Det andra alternativet innebär nya entréer i fastigheten Orgelpipan 6 från Vasagatan/Klara Vattugränd.

Kontoren förordar det alternativ som innebär att entrén förläggs i fastigheten Orgelpipan 6. Lösningen ger ett mer sammanhållet intryck och skapar på ett bra sätt en identifierbar stationsentré då Orgelpipans lågdel är föreslagen att byggas om för mesta möjliga ljusinsläpp.

Alternativet innebär att del av den befintliga gatubredden av Klara Vattugränd måste tas i anspråk då lågdelen måste byggas ut. Trafikkontoret bedömer ändå att utrymmeskrav från alla trafikantslag uppfylls.

#### **Behov av säkra cykelparkeringar vid stationerna**

Banverket har i 2007 års regeringsuppdrag att redovisa konkreta åtgärder för att öka möjligheterna till kombinerade resor med tåg och cykel.

En analys visar att andelen resor där del av resan utförs med cykel och en annan del med Citybanan, förväntas bli 10 % av de påstigande resenärerna. Det i sin tur skapar ett stort behov av platser för cykelparkering. Mot bakgrund av ovan nämnda analys har staden identifierat den angelägna åtgärden att tillskapa tillräckligt många cykelparkeringsplatser i anslutning till Citybanans stationer. Konsekvensen om erforderligt antal platser inte kommer till stånd vid Citybanans stationer är en förfulad gatumiljö med cyklar parkerade huller om buller, med stora tillgänglighetsproblem för personer med funktionshinder som följd. Därtill undgår Stockholmare ett attraktivt alternativ av dagresandet om man inte på ett tryggt och säkert sätt kan parkera sina cykel.

Odenplan är en del av den täta innerstaden vilket inte medger att tillräckligt många cykelparkeringar kan förläggas på markytor. Station Odenplan är prognostiserad att efter Stockholms Centralstation bli Sveriges näst största station mätt i antalet kollektivtrafikresenärer. Vid Station City är tillgängliga markytor att disponera för cykelparkeringar i det närmaste obefintliga. Även vid Södra Station, där Citybanan ansluter till befintliga spår, beräknas antalet resor med kombinationen cykel - pendeltåg att öka med anledning av Citybanan.

Kontoren vill poängtera det angelägna i att Banverket inom projektet finner alternativa lösningar till ytparkeringar vid Citybanans stationer, exempelvis genom placering av cykelparkeringar i underjordiska anläggningar eller i byggnader.

#### *Kontorens förslag till beslut*

Mot redovisad bakgrund föreslår kontoren att kommunstyrelsen, exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden överlämnar och åberopar kontorens tjänsteutlåtande som remissvar på förslaget till järnvägsplan för Citybanan i Stockholm, samt att exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden överlämnar och åberopar kontorens tjänsteutlåtande som synpunkter på förslag till tillägg till detaljplaner för Citybanan i Stockholm.