



Handläggare: Monica Fredriksson
Tfn: 08-508 09 021

Till Norrmalms stadsdelsnämnd

**Bygglov för arbetstunnel, bergtunnel och etableringsytor
för Citybanan (arbetstunnel Drottninggatan) - svar på
remiss från stadsbyggnadskontoret, samt svar på
medborgarförslag**

Förslag till beslut

1. Remissen besvaras med stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande.
2. Medborgarförslaget besvaras med stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande.

Ylva Tengblad
stadsdelsdirektör

Yngve Lindström
avdelningschef

Sammanfattning

Banverket har sökt bygglov för bergtunnel, arbetstunnel mm för nya Citybanan, arbetstunnel Drottninggatan. Förvaltningen anser att det är olyckligt att man inte projekterat även Rådmansgatan då det är det bästa alternativet ur de boendes perspektiv. Skulle en projektering visa att alternativ Rådmansgatan är uteslutet tillstyrker förvaltningen alternativ Drottninggatan under förutsättning att man hittar alternativa transportvägar så att lokalgator som går förbi förskolor, skolor och andra viktiga platser för barn undviks.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom stadsmiljöavdelningen. Temamöten om Citybanan och arbetstunnel Drottninggatan har hållits i samband med Norrmalms stadsdelsnämnds sammanträden den 24 november 2005 och den 19 januari 2006. Nämndens ledamöter har även informerats vid ett enskilt möte med Banverket den 21 november.

Bakgrund

Stadsbyggnadskontoret har begärt yttrande från stadsdelsnämnden med anledning av att Banverket sökt bygglov för bergtunnel, arbetstunnel, byggetablering, plank och schaktöppning för nya Citybanan, alternativ Drottninggatan.

Citybanan är en ny tvåspårig järnväg i en tunnel som sträcker sig under Stockholms innerstad från pendeltågsstationen Stockholms södra till Tomtebodan. Citybanan ska byggas för att öka spårkapaciteten genom centrala Stockholm.

Tunneln kommer att byggas uppdelad på ett antal entreprenader vilka har tillfarter via arbetstunnlar. Byggandet av dessa arbetstunnlar sker som förarbeten med planerad byggstart 1:a kvartalet 2006. I direkt anslutning till arbetstunnlarna planeras etableringsområden för bodar, containrar, maskiner m.m.

När Citybanan är färdigbyggd kommer arbetstunnlarna att förslutas och markytorna att återställas. Möjlighet för tillträde för framtida inspektion och underhåll kommer att anordnas.

Utförning

Arbetstunnel Drottninggatan börjar som öppet schakt innanför spont ner till berget. Etableringsytan är belägen på Drottninggatans östra körfält samt Kungstensgatans norra körfält vilka kommer att ledas om enligt upprättad markplaneringsplan. Södra delen av etableringsområdet utförs som uppställningsplats för maskiner och bodar, norra delen är nedfart till arbetstunneln. Nedfarten avses att delvis täckas av bodetablering när arbetet med spont och schakt är utfört. Ytan kommer att plankas in och utformas enligt till ansökan bifogade ritningar (finns att tillgå hos nämndsekreteraren samt vid nämndens sammanträde) En byggskylt om 15 m² placeras ovanför arbetstunneln.

In- och utfarter för transportfordon anordnas mot Drottninggatan. Kiosken i hörnet Kungstensgatan-Drottninggatan flyttas under tiden till hörnet Observatoriegatan-Drottninggatan enligt till ansökan bifogade ritningar.

Ansökan har senare kompletterats med fotomontage av arbeten ovan jord, bifogas, bilaga 2.

Transportvägar för byggtrafiken

I Banverkets beslutsunderlag föreslås transportvägar för byggtrafiken till och från arbetstunnel Drottninggatan. Det pågår emellertid en utredning om alternativ till de föreslagna transportvägarna. Denna utredning utförs av konsultföretaget Carl Bro på uppdrag av trafikkontoret. Utredningen beräknas vara färdig i februari 2006.

Synpunkter från medborgare

Frågan om placering av arbetstunnel för station Odenplan har väckt starka reaktioner och förvaltningen har mottagit många synpunkter från engagerade medborgare. De synpunkter som kommit in via brev och mail har överlämnats direkt till stadsdelsnämndens ledamöter vid nämndens sammanträde den 24 november 2005 och även vidarebefordrats till stadsbyggnadsnämnden. Nedan följer en sammanfattning av de synpunkter som inkommit via e-post och i samband med nämndens sammanträden den 24 november 2005 och den 19 jan 2006.

De medborgare som hört av sig är i allmänhet positiva till Citybanan som sådan. Synpunkterna gäller främst oro för de konsekvenser byggandet kommer att få för alla de barn som bor i området och utgår från Banverkets beslutsunderlag och den barnkonsekvensanalys som gjorts i samband med utredningen.

De boende har pekat på att ett stort antal förskolor och skolor ligger inom det berörda området. Man uttrycker oro för hur livet med småbarn ska bli i kvarteren under de kommande åren med de avgaser och säkerhetsrisker som byggtrafiken innebär. Det påpekas att man för att överhuvudtaget nå någon grönyta måste passera trafiken från arbetstunnlarna åt vilket håll man än vill gå.

Synpunkter har också inkommit på hur byggtrafiken kommer att påverka nybyggnadsprojektet på Sabbatsbergsområdet, då man inte vet hur belastningen från det bygget i kombination med trafiken från arbetstunneln kommer att påverka bostadsmiljön. Man har också undrat över vad som händer om det blir uttryckningar från Sabbatsbergs sjukhus samtidigt som det pågår byggtrafik till och från arbetstunneln. Flera boende ställer sig frågande till att man valt alternativ Drottninggatan trots oklarheterna med byggtrafiken i samband med Sabbatsbergsområdet.

Det har också förts fram synpunkter på att det redan idag är stort tryck på gatorna i Vasastan. Flera boende förespråkar det s.k. nollalternativet, vilket innebär att man nyttjar arbetstunnlarna vid Norra Stationsgatan och Torgatan. Detta bedöms förlänga tidsplanen med cirka två år. Många boende anser att det är rimligt att förlänga tidsplanen när det innebär att

man kan uppnå en fungerande stadsmiljö under tiden. Med tanke på att man redan har väntat så länge på att få ordning på spårtrafiken anses förlängningen inte betyda så mycket.

Vidare påpekas att Banverket i sitt utlåtande förbiser att man med alternativ Drottninggatan förlägger trafik på just de lokalgator som är bland de mest trafikerade av skolbarn och förskolebarn i hela stadsdelen. Längs med Dalagatan passeras stadsdelens kanske viktigaste ”lunga”, Vasaparken, som besöks under alla tider på dagen av en mängd stora och små barn.

Byggtrafiken befaras leda till att köbildning uppstår på lokalgator som vare sig i trafikrytm eller i storlek är anpassade för sådan trafik. Banverkets slutsats att det p.g.a begränsade utlastningsmöjligheter är viktigt att byggtrafiken ankommer tunnelmynningen ”just in time” befaras leda till stress för lastbilschaufförerna och därmed ökad risk för påkörningar av fotgängare eller cyklister. Det har också kommit negativa synpunkter på att lastbilarna inte kommer att ha täckt last, vilket upplevs som ett extra riskmoment.

En boende har påpekat att trafiksituationen är en helt annan vid Sankt Eriksparken och Rådmansgatan, då dessa gator är anpassade för en hög trafikintensitet och fotgängare redan uppfattar dessa gator som ”farliga”. Lastbilstrafiken behöver inte heller passera gator där några större strömmar av skolbarn rör sig till fots. Samma person menar att Sankt Eriksparken torde falla bort som alternativ p.g.a. de höga stomljuds nivåerna för ett stort antal fastigheter längs tunneln, samt luftljud som kommer att störa eleverna från Rödabergsskolan och närbelägna förskolan. Alternativ Rådmansgatan eller ingen arbetstunnel alls förespråkas, det senare anses vara det särklassigt bästa för stadsdelens boende. Alternativ Rådmansgatan och nollalternativet framhölls också av många deltagare på det öppna mötet 24 november som de absolut bästa alternativen för boendemiljö och barnsäkerhet.

En medborgare har framfört ett detaljerat förslag till alternativ byggtrafik. Han menar att man i första hand bör välja ett annat alternativ än Drottninggatan. Om det ändå skulle bli en arbetstunnel som mynnar på Drottninggatan föreslås att lastbilarna kör norrut Norrtullsgatan-Odengatan-Sveavägen, en väg som är kortare och med färre boende och inga skolor. För att bereda plats för utgående lastbilar att vända och åka norrut efter tunnelöppningen föreslås att man flyttar tunnelöppningen och utfarten några meter in i Observatorielunden. Vid återfärden föreslås lastbilarna köra Sveavägen söderut till Tegnégatan och ta sig in i området den vägen. En annan returväg skulle innebära att trafiken inne i bostadsområdet fördelas. Jämfört med projektets förslag är även denna färdväg kortare och har färre bostäder, skolor m.m.

Både via e-post och på de öppna nämndsammanträdena har synpunkter framförts om att den barnkonsekvensanalys som gjorts är undermålig då man i analysen endast tagits hänsyn till Observatorielundens omedelbara närhet. Att t.ex. Vasaparken också ingår i barnens rörelsemönster har ”glömts bort”. Många har också uttryckt protester mot att man ställer olika barngrupper mot varandra. Att Citybanan är bra för barn som grupp anses inte motivera att man utsätter hundratals barn från Vasastan för ökade utsläpp och olycksrisker under sex, sju års tid.

Det har också påpekats att barnen vintertid ofta måste gå en bit ut i gatan för att undvika istapparna från taken och att detta i kombination med den ökade lastbilstrafiken utgör en extra olycksrisk.

Medborgarförslag

Stadsdelsnämnden har tidigare behandlat två medborgarförslag och en skrivelse angående arbetstunnel Drottninggatan (dnr 482/2005, dnr 384/2005, dnr 362/2005). Dessa har överlämnats till Banverket för kännedom. Handlingarna finns att ta del av på stadsdelsnämndens hemsida, [www.stockholm.se /norrmalm](http://www.stockholm.se/norrmalm) under rubriken Insyn.

Sedan dess har ytterligare ett medborgarförslag angående arbetstunneln inkommit från föräldraföreningarna Lilla Adolf Fredrik, Vasa Real och Gustav Vasa. Rädda Barnens lokalförening Norrmalm–Gamla Stan har också inkommit med en skrivelse där de uttrycker sitt stöd för föräldraföreningarnas medborgarförslag. Medborgarförslaget har sedan kompletterats med en sammanställning av de synpunkter som presenterades på stadsdelsnämndens sammanträde den 24 nov, där man upplyser om att även föräldraföreningen vid Matteus har anslutit sig till de protester som framförts i medborgarförslaget och vid det öppna nämndsammanträdet.

I medborgarförslaget betonas att föräldraföreningarna inte är emot Citybanan. Föräldraföreningen har dock reagerat mot att man i början av arbetet inte gjort någon barnkonsekvensanalys, och anser att den barnkonsekvensanalys som nu gjorts är undermålig. Föräldraföreningen reagerar mot att man planerar att bygga en tunnel där schaktmassorna ska köras längs med barnens vägar till och från förskolor och skolor och framhåller att det i bostadskvarteren utmed dessa gator ryms många förskolor och fritidshem. Vid byggstart är det drygt 2000 barn som berörs. Fritidshem och dagis gör dagligen utflykter till parkerna i området, då kanske främst till Vasaparken och inte endast till Observatorielunden. Ett flertal skolor – Lilla Adolf Fredrik, Vasa Real och Gustav Vasa ligger utmed körsträckan vilket gör att föräldrarna inte kommer att våga låta barnen gå själva till skolan, då trafikolycksrisken ökar. Vidare framhålls att korsningen Dalagatan - Karlbergsvägen redan idag lätt ”proppar igen”

och att samma sak föreligger i korsningen Karlbergsvägen - Sankt Eriksgatan.

Det påpekas också att banens hälsa riskeras p.g.a. ökade avgaser och partikelmängder i luften. Man pekar på det stora forskningsmaterial som visat att barns lungutveckling störs av höga halter luftföroreningar vilket kan leda till både lungsjukdomar och hjärt- kärlsjukdomar.

Medborgarförslaget avslutas med att man framhåller att Sverige har ratificerat FN:s barnkonvention som säger att alla beslut som tas skall göras med barnens bästa i åtanke, och att Banverket glömt detta då man väljer att gå vidare med alternativ Drottninggatan.

Medborgarförslaget bifogas, *bilaga5*.

Synpunkter från skolorna

Jan Lindelöw och Gunnar Wohlin, rektorer för Lilla Adolf Fredrik respektive Gustav Vasa och Vasa Real, anser att den föreslagna transportvägen är helt oacceptabel. Ungefär 1 500 elever har sin skolgång vid den föreslagna transportvägen och med så pass många och tunga bilar blir deras miljö kraftigt försämrad med buller, vibrationer, stora olycksrisker och ökade avgasutsläpp. Rektorerna poängterar att deras elever rör sig mycket frekvent över transportvägarna, dels till och från skolan och dels när de har olika typer av aktiviteter såsom idrott i Vasaparken, biblioteksbesök etc. De är mycket oroliga för elevernas säkerhet och instämmer i den stora oro som föräldrarna har uttryckt. De vill att man omprövar de föreslagna transportvägarna som är de ur barnsynpunkt sämsta tänkbara och menar att det finns alternativa transportvägar som är att föredra.

Christer Wennborg, rektor för Enskilda Gymnasiet, har också hört av sig till förvaltningen angående de diskussioner som förts om att låta byggtrafiken gå längs Drottninggatan, via Tegnergatan till Sveavägen. Han påpekar att Enskilda Gymnasiet ligger i anslutning till denna färdväg och att man på skolan även har verksamhet för barn från 12 års ålder vilket bör tas hänsyn till i utredningen om alternativa byggtrafikvägar.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen är, vilket framförts i tidigare remissvar, mycket positiv till Citybanan som sådan. Norrmalm är en stadsdel som är hårt belastad av biltrafik, vilket medför negativa konsekvenser framför allt för barn. Aktuell forskning tyder på att barn i högre grad än vuxna påverkas av avgaser. Enligt forskarna beror detta på ett antal olika faktorer, t.ex. att de är kortare och därför befinner sig närmare utsläppskällan än vuxna och att de andas in mer luft i förhållande till sin kroppsvolym än vad vuxna gör. Barn har även svårt att hantera den komplicerade trafiksituation som råder

i stora delar av Norrmalm. Det är därför, inte minst sett ur ett barnperspektiv, viktigt att kollektivtrafiken byggs ut och förbättras.

Citybanan är ett av de mest omfattande byggprojekten i Stockholm i modern tid och byggandet av hela tunneln kommer enligt uppgift att pågå under sammanlagt sex till sju år. Själva arbetstunneln alternativ Drottninggatan beräknas ta ett år att bygga, och sedan följer ytterligare tre år med uttag av bergmassa för huvudtunneln. Det är under de tre år som bergmassa för huvudtunneln tas bort som flest byggtrafiktransporter kommer att äga rum.

Enligt FNs barnkonvention ska barnets bästa komma i främsta rummet vid alla åtgärder som rör barn. Att helt eliminera negativa konsekvenser för barn under byggperioden är inte praktiskt möjligt. Alla placeringar av arbetstunnlar kommer på något vis att medföra störningar för boende, och inte minst för barn. Förvaltningen anser att ett alternativ som innebär minsta möjliga påverkan på barn och övriga boende på Norrmalm bör väljas, då arbetet kommer att pågå under en förhållandevis lång tidsperiod.

Från förvaltningen sida anser vi därför att det är olyckligt att Banverket endast har projekterat alternativ Drottninggatan. Utifrån det beslutsunderlag som gjorts verkar Rådmansgatan vara det bästa alternativet, inte minst sett ur ett barnperspektiv. Det medför de minsta konsekvenserna för barn, men även minst bullerstörningar, vilket är en mycket viktig aspekt för alla boende i stadsdelen.

Alternativ Rådmansgatan är enligt beslutsunderlaget sannolikt svårgenomförbart då bergtäckningen är otillräcklig. Då byggtrafiken kommer att finnas i området under så pass lång tid så anser förvaltningen emellertid att en ordentlig projektering av Rådmansgatan bör göras innan ett definitivt beslut om placering av arbetstunnel kan fattas. Banverket har visserligen studerat de befintliga handlingar som finns gällande berggrunden för Observatorielunden, men det tycks ändå råda en viss oklarhet, inte minst bland de boende på Norrmalm som tagit del av beslutsunderlaget. Eftersom den här frågan är av så stor vikt så anser förvaltningen att det bör vara fullständigt klarlagt huruvida alternativ Rådmansgatan är möjligt att genomföra eller inte.

Förvaltningen har ett uppdrag att i samarbete med organisationer och fackförvaltningar arbeta för att tillgodose barnens behov av lekvänliga utemiljöer på Norrmalm. Stadsdelen lider redan idag brist på barnsäkra vägar och lekvänliga utemiljöer och deltar i projektet "Säker och lekvänlig skolväg". Trafiknämnden har i samband med sin verksamhetsplan för 2006 beslutat att utöka åtgärderna för ökad trafiksäkerhet längs skolvägar i de stadsdelar som deltar i projektet säker och lekvänlig skolväg.

Både Observatorielunden och Vasaparken är utpekade som gröna oaser och värdefulla friytor på Stockholms stads sociotopkarta och besöks av en stor andel barn. Att begränsa barnens tillgång till dessa värdefulla gröna miljöer skulle försämra miljön för barn på Norrmalm under en förhållandevis lång tid. Norrmalms stadsdelsförvaltning vill därför inte tillstyrka bygglovsansökan för alternativ Drottninggatan innan en ordentlig projektering gjorts av alternativ Rådmansgatan.

Skulle projekteringen av Rådmansgatan visa att detta alternativ är uteslutet kan förvaltningen tillstyrka alternativ Drottninggatan, under förutsättning att man hittar alternativa transportvägar för byggtrafiken så att transporter på lokalgator förbi skolor, förskolor och andra viktiga platser för barn undviks. Trafikkontoret bör också vidta trafiksäkerhetsåtgärder såsom exempelvis hastighetsgupp, upphöjda övergångsställen och övergångsställen med s.k. "öron" längs hela de berörda sträckorna och inte endast i direkt anslutning till Observatoriekullens närområde. (Övergångsställen med "öron" innebär att man breddar trottoaren så att övergången över gatan blir kortare)

Det har kommit flera förslag till alternativa transportvägar från både medborgare och ledamöter i nämnden. Ett alternativ som nämnts är att leda byggtrafiken från tunneln via Norrtullsgatan, sedan höger ut på Odengatan och vidare ut på Sveavägen. Detta kräver enligt uppgift att man måste göra ett smärre intrång i Observatorielunden och eventuellt ta bort träd. Norrmalm lider som redan påpekats stor brist på grönytor och Observatorielunden är en av stadsdelens viktigaste gröna lungor. Förvaltningen anser emellertid att ett ingrepp i det här läget är acceptabelt då det skulle kunna leda till en förbättrad trafiksäkerhet. Förvaltningen anser också att det är motiverat med tanke på att byggarbetet ska pågå under så lång tid och att det är möjligt att återställa ytan efter byggarbetstidens slut.

Vad gäller övriga förslag till alternativa transportvägar som framkommit i samband med stadsdelsnämndens sammanträden så förutsätter förvaltningen att trafikkontoret beaktar dessa och söker hitta en lösning som minimerar byggtrafiken på lokalgatorna.

Ritningarna som tillhör bygglovshandlingen finns hos nämndsekreteraren samt i samband med nämndsammanträdet. En sammanfattning av beslutsunderlaget bifogas ärendet. Det fullständiga beslutsunderlaget finns hos nämndsekreteraren och i samband med nämndsammanträdet.

Bilagor:

1. Bygglovsansökan
2. Fotomontage över byggetablering, plank och schaktöppning
3. Banverkets beslutsunderlag till arbetstunnel för station Odenplan.
4. Förslag till trafiksäkerhetsåtgärder
5. Medborgarförslag
- 6 Skrivelse från Rädda Barnens lokalförening Norrmalm – Gamla Stan
7. Banverkets barnkonsekvensanalys
8. Norrmalms barnchecklista