

Stadsledningskontoret  
Exploateringskontoret  
Stadsbyggnadskontoret  
Miljöförvaltningen  
Trafikkontoret  
Norrmalm stadsdelsförvaltning  
Östermalm stadsdelsförvaltning  
Kulturförvaltningen

Dnr KS 2022/682  
Dnr E2022-02622  
Dnr 2022-09020  
Dnr 2022-12530  
Dnr T2022-01460  
Dnr NORR2022/477  
Dnr ÖST2022/512  
Dnr 4.1/1759/2022

**Handläggare**

Stadsledningskontoret  
Cecilia Mårtensson  
Telefon: 0850829335

**Till**

Kommunstyrelsen

Exploateringskontoret  
Karin Lindgren Gardby  
Telefon: 08-508 266 26

Stadsbyggnadskontoret  
Jenny Kihlberg  
Telefon: 08-508 273 79

Miljöförvaltningen  
Johan Rosén  
Telefon: 08-508 28 914

Trafikkontoret  
Pierre Savard  
Telefon: 08-508 262 41

Norrmalm stadsdelsförvaltning  
Leila Massih  
Telefon: 08-508 093 06

Östermalm stadsdelsförvaltning  
Sofia Regnell  
Telefon: 08-508 090 21

Kulturförvaltningen  
Kristin Lindgren  
Telefon: 08-508 319 40

## **Inbjudan till samråd för Roslagsbanans förlängning till city**

Remiss från Region Stockholm

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen *Roslagsbanans förlängning till city, samråd inför val av lokalisering och inför beslut om betydande miljöpåverkan* hänvisas till vad som sägs i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens,

trafikkontorets, Norrmalm stadsdelsförvaltnings, Östermalm stadsdelsförvaltnings, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

### **Sammanfattning**

Trafikförvaltningen har remitterat *Roslagsbanans förlängning till city, samråd inför val av lokalisering och inför beslut om betydande miljöpåverkan* bland annat till Stockholms stad för besvarande.

Syftet med samrådet är att informera om den planerade utbyggnaden och inhämta synpunkter inför val av lokalisering och inför beslut om betydande miljöpåverkan. Pågående lokaliseringsutredning kommer vara underlag för Region Stockholms beslut om sträckning av Roslagsbanans förlängning.

Utredningsområdet har avgränsats till att innefatta området från Ålkistan i norr till Stockholms central i söder. Samrådet omfattar tre olika korridoralternativ för sträckningen (grön, orange och blå). Det finns också tre olika alternativ för tunnelpåslag (där spåren från markläge går in i tunnel) samt att de olika sträckningarna ger olika möjligheter för stationer. För samtliga alternativ gäller att en slutlig sträckning kan rymmas inom de föreslagna korridorerna, exakt läge behöver dock studeras vidare. För samtliga alternativ uppskattas restiden mellan station Universitetet och Centralen bli cirka fem minuter.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret, Norrmalm stadsdelsförvaltning, Östermalm stadsdelsförvaltning, och kulturförvaltningen är positiva till att en förlängning av Roslagsbanans sker i enlighet med Sverigeförhandlingens ramavtal 6.

Kontoren anser att stationernas placering bör eftersträva maximal byteskapacitet med annan kollektivtrafik samt bra byten mellan cykel och kollektivtrafik. Kontoren anser därmed att sträckningsalternativ *grön* bäst uppfyller efterfrågan på största möjliga byteskapacitet, sträckningsalternativ *grön* är också i enlighet med Stockholms stads översiktsplan (ÖP).

Kontoren anser däremot att ytterligare utredningar behöver genomföras innan det går att ta ställning och förorda något av de alternativa tunnelpåslagen.

Kontoren delar regionens bedömning om att projektet kan antas innebära betydande miljöpåverkan och att en miljöbedömning troligen kommer att genomföras. Oavsett val av lokalisering berörs en ansenlig del av huvudstadens mest framträdande kulturmiljöer, kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer. Kontoren är positiva till att det i samrådsunderlaget finns en medvetenhet och förståelse för de höga kulturhistoriska värden som ligger inom utredningsområdet.

Kontoren delar regionens uppfattning att det redan nu är betydelsefullt att planera för genomförandet av projektet genom att utreda etableringsytor, arbetstunnlar och transportvägar samt att hänsyn ska tas till närboende om omgivande miljö vid val av platser för detta. Kontoren vill dock understryka att denna hänsyn även måste omfatta skolor, förskolor, lekplatser, trafiksäkerhet, framkomlighet och kulturmiljö.

Vid sträckningsalternativen *gul* och *grön* försvinner Östra station och spårområdet kommer inte längre att användas till järnvägstrafik. Kontoren vill påminna om att byggande av bostäder på platsen endast kan göras av markägare, det vill säga AB Storstockholms lokaltrafik och Kungliga Djurgårdens förvaltning/Statens fastighetsverk.

### **Bakgrund**

Region Stockholm har remitterat *Roslagsbanans förlängning till city, samråd inför val av lokalisering och inför beslut om betydande miljöpåverkan* bland annat till Stockholms stad för besvarande.

I april 2017 träffades, inom ramen för den statligt initierade Sverigeförhandlingen, överenskommelsen Ramavtal 6 – Storstad Stockholm samt tre objektsavtal (KF 170611). Avtalen reglerar kollektivtrafikobjekten Roslagsbanans förlängning till City, tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan, Spårväg Syd och tunnelbanestation Hagalund samt ökat bostadsbyggande och utbyggnad av några cykelstråk i Stockholms län. Avtalen slöts mellan staten, Region Stockholm (Regionen), Stockholms stad, Solna stad, Huddinge kommun, Täby kommun, Vallentuna kommun och Österåker kommun.

I oktober 2019 slöts, mellan Regionen, Stockholms stad, Täby kommun, Vallentuna kommun och Österåker kommun en överenskommelse avseende förskottering av finansiering och medfinansiering för Roslagsbanans förlängning till city (KF 191202). Förskotteringen av medel möjliggjorde ett tidigareläggande av projektets planering med tre år i syfte att tidigarelägga trafikstarten.

Projektet drivs av Regionen med medverkan från Stockholms Stad och övriga parter 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.

Trafikförvaltningen 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.

Ett första samråd med allmänheten hölls i januari 2021 *Tidigt samråd Roslagsbanan till city*. Syftet med det samrådet var att informera om projektet och att hämta in allmänhetens synpunkter. Trafikkontoret svarade på samrådet, 2021-02-02 (Dnr T2021-00313).

### **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts gemensamt av stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret, Norrmalm stadsdelsförvaltning, Östermalm stadsdelsförvaltning och kulturförvaltningen.

### **Ärendet**

Syftet med samrådet är att informera om den planerade utbyggnaden och inhämta synpunkter inför val av lokalisering och inför beslut om betydande miljöpåverkan. Pågående lokaliseringsutredning kommer vara underlag för Region Stockholms beslut om sträckning av Roslagsbanans förlängning. I det fortsatta arbetet kommer den valda sträckningen att studeras vidare. Lokaliseringsutredningen är en del av en formell och lagstyrd process.

Tidigt i processen prövar också Länsstyrelsen om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Underlaget för deras prövning utgörs förutom av ett samrådsunderlag även av projektets samrådsredogörelse. Om Länsstyrelsen bedömer att projektet kan medföra betydande miljöpåverkan görs en miljöbedömning. I lokaliseringsutredningen inarbetas sedan en eventuell miljöbedömning i lokaliseringsutredningens rapport.

Utredningsområdet har avgränsats till att innefatta området från Ålkistan i norr till Stockholms central i söder. I väst går gränsen vid station Odenplan och i öst vid Östra station. Den norra delen av området ingår i Kungliga Nationalstadsparken. Alternativen (sträckningar och stationer) för Roslagsbanans förlängning till city

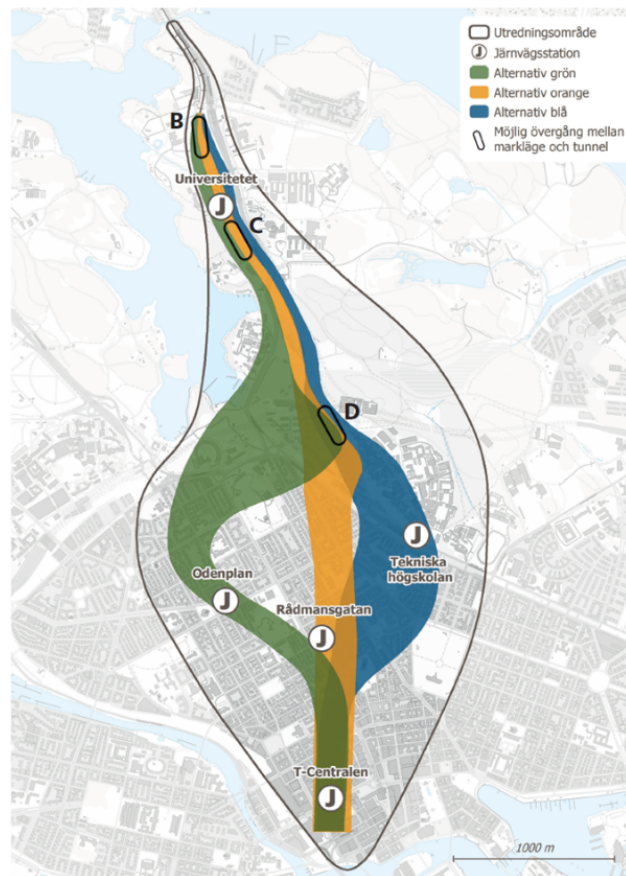
har tagits fram med hänsyn till bland annat; var människor bor och arbetar, var de reser, övriga transportsystem, miljöförhållanden och bergtekniska förhållanden. De tre alternativ som studeras och därmed ingår i samrådet kallas för orange, blå och grön (se karta nedan). Utöver sträckningar ingår även tre olika tunnelpåslag (C, D och E), det vill säga de platser där Roslagsbanan går från markläge och ner i tunnel.

*Alternativ Grön* innebär en västlig sträckning via Universitetet och Odenplan till T-Centralen. Befintlig Roslagsbana i markläge går ner i tunnel vid läge B, C eller D. Östra station läggs ner. Alternativet har en hög resenärsnytta med bytesmöjligheter vid Odenplan och T-centralen.

*Alternativ Orange* innebär en central sträckning från Universitet till T-Centralen med en ny station vid Rådmansgatan. En direktlinje utan station vid Rådmansgatan är också möjlig. Befintlig Roslagsbana i markläge går ner i tunnel vid läge B, C eller D. Östra station läggs ner. Alternativet har en relativt hög resenärsnytta med bytesmöjligheter vid T-centralen.

*Alternativ Blå* innebär en östlig sträckning från Universitetet till T-Centralen via Tekniska högskolan. Östra station ersätts av en ny station under mark. Befintlig Roslagsbana i markläge går ner i tunnel vid läge B, C eller D. Alternativet har en relativt hög resenärsnytta med bytesmöjligheter vid Tekniska högskolan och T-centralen.

För samtliga alternativ gäller att en slutlig sträckning kan rymmas inom de föreslagna korridorerna, exakt läge behöver dock studeras vidare i nästa utredningsskede. För samtliga alternativ uppskattas restiden mellan station Universitetet och Centralen bli cirka fem minuter. Utan uppehåll vid Rådmansgatan i Alternativ orange blir restiden ett par minuter kortare.



Även om det är Länsstyrelsen som formellt fattar beslut om betydande miljöpåverkan arbetar Region Stockholm enligt inriktningen att projektet kommer att medföra betydande miljöpåverkan och att en miljöbedömning ska genomföras och en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tas fram. Samrådsunderlaget utgör därför även ett inledande förslag på avgränsning inför arbetet med MKB:n ([https://www.regionstockholm.se/globalassets/2.-kollektivtrafik/aktuella-projekt/roslagsbanan/roslagsbanan-till-city/rbc\\_samradsunderlag\\_bmp.pdf](https://www.regionstockholm.se/globalassets/2.-kollektivtrafik/aktuella-projekt/roslagsbanan/roslagsbanan-till-city/rbc_samradsunderlag_bmp.pdf)).

De miljöaspekter som i samrådsunderlaget föreslås behandlas i en kommande miljöbedömning är: stads- och landskapsbild, kulturmiljö, naturmiljö, grundvatten och förorenad mark, ytvatten, befolkning och människors hälsa (det vill säga rekreation, luftkvalitet, buller, stömljud och vibrationer och olycksrisk), översvämningsrisk och klimatpåverkan och användning av resurser. Ekosystemtjänster behandlas inte separat utan ingår i olika aspekter som exempelvis naturmiljö och kulturmiljö.

### Synpunkter och förslag

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret, Normalm stadsdelsförvaltning, Östermalm stadsdelsförvaltning, och kulturförvaltningen är positiva till att en förlängning av

Roslagsbanans sker i enlighet med Sverigeförhandlingens ramavtal 6.

Av kommunfullmäktiges budget 2022 framgår att Stockholm är en av Europas snabbast växande huvudstäder. När Stockholm växer behöver kollektivtrafiken, gång- och cykelbanorna och gatorna byggas ut. Det måste byggas en infrastruktur som gör att människor snabbt och smidigt kan resa i hela regionen.

Kontoren vill lyfta fram vikten av den kommande uppdateringen av projektets succesivkalkyl, som ska redovisa projektets kostnader. Projektet är komplicerat och ska pågå under lång tid, det berör många parter och platser vilket innebär både kända och okända risker. Kostnadskalkylen behöver analyseras och ta höjd för dessa samtidigt som det är en förutsättning för samarbetsprojektet att budgeten kan hållas.

Kontoren anser att stationernas placering bör eftersträva maximal byteskapacitet med annan kollektivtrafik samt bra byten mellan cykel och kollektivtrafik. Kontoren anser därmed att sträckningsalternativ *grön* bäst uppfyller efterfrågan på största möjliga byteskapacitet, sträckningsalternativ *grön* är också i enlighet med Stockholms stads översiktsplan (ÖP).

Kontoren anser däremot att ytterligare utredningar behöver genomföras innan det går att ta ställning och förorda något av de alternativa tunnelpåslagen. Där Roslagsbanan övergår från sträckning ovan mark till tunnel kommer den omgivande miljön påverkas. Kontoren vill lyfta fram att läget för övergången måste anpassas så att påverkan på omgivande miljö exempelvis från buller blir så liten som möjligt. Utöver detta så vill kontoren också påpeka att möjligheten till byte mellan Roslagsbanan och tunnelbanans röda linje vid Universitetet är beroende av vilket tunnelpåslag som väljs. Vid val av tunnelpåslag är det även viktigt att ta etableringsytors utbredning och påverkan i beaktande.

Kontoren konstaterar att tunnelpåslagen i Kungliga Nationalstadsparken (B, C) riskerar att påverka känsliga natur- och kulturhistoriska miljöer. Kontoren kan samtidigt konstatera att det ur ett vistelse- och barriärperspektiv är positivt om så mycket som möjligt av banan läggs i tunnel (tunnelpåslag B).

Tunnelpåslag D är däremot beläget utanför Nationalstadsparken och berör ett inte särskilt ekologiskt betydelsefullt område och innebär att påverkan på temperaturreglerande grönområden kan begränsas. Kontoren vill dock lyfta fram att tunnelpåslag D behöver utredas vidare då det gränsar till befintlig bostadsbebyggelse vilket kräver

omfattande försiktighetsmått mot buller, vibrationer, stömljud samt att det eventuellt påverkar trafiken bland annat på Valhallavägen.

Vidare anser kontoren att platser för planerade ovanmarksanläggningar som till exempel ventilationsanläggningar, nödutgångar med mer måste studeras noga och i samverkan med staden. Kontoren ser det som viktigt att ovanmarksanläggningarna i så liten utsträckning som möjligt utgör en negativ påverkan på bostäder, skolor, förskolor, parker, framkomlighet, tillgänglighet och kulturmiljöer.

Kontoren noterar regionens bedömning att genomförandet av projektet kan antas innebära betydande miljöpåverkan och det innebär att en miljöbedömning troligen kommer att genomföras. Kontoren delar regionens uppfattning i frågan och förutsätter att den fortsatta planeringen kring förutsättningar, konsekvenser av projektet och den slutgiltiga lokaliseringen utvecklas och fördjupas i samverkan med staden. Kontoren delar också regionens bedömning i frågan om inledande förslag till avgränsning av miljöaspekter och att dessa bör värderas och beskrivas i den fortsatta planeringsprocessen samt i arbetet med den specifika miljöbedömningen.

Kontoren anser att natur- och kulturvärdena inom de delar som rör Kungliga Nationalstadsparken ska hanteras som en enhet, det vill säga ett kulturlandskap.

Kontoren är positiva till att det i samrådsunderlaget finns en medvetenhet och förståelse för de höga kulturhistoriska värden som ligger inom utredningsområdet. Oavsett val av lokalisering berörs en ansenlig del av huvudstadens mest framträdande kulturmiljöer, kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer exempelvis riksintresset för kulturmiljövården Stockholms innerstad som omfattar Djurgården, Kungliga Nationalstadsparken och statliga byggnadsminnen. Kontoren anser att listan över skydd och viktiga planeringsunderlag för kulturmiljö bör kompletteras med de kulturhistoriskt värdefulla miljöer som pekats ut i Stockholms stads översiktsplan.

Kontoren delar regionens uppfattning att det redan nu är betydelsefullt att planera för genomförandet av projektet genom att utreda etableringsytor, arbetstunnlar och transportvägar. Efter tidigare projekt i Stockholms city har staden erfarit att det är mycket svårt att hitta fungerande lokalisering för arbetstunnlar samt etableringsområden. Kontoren vill att förslag till arbetstunnlar presenteras på ett tidigt stadium så att staden kan lämna synpunkter och ge tips och information kring deras placering och byggande.



Kontoren ser det som positivt att regionen lyfter fram att hänsyn ska tas till närboende om omgivande miljö vid val av platser för etableringsytor, arbetstunnlar och transportvägar. Kontoren vill understryka att denna hänsyn även måste omfatta skolor, förskolor, lekplatser och kulturmiljö. Enligt kontoren bör byggetablering i stadens parker undvikas. Kontoren anser även att etableringsområden och byggtrafik inte, i möjligaste mån, ska påverka framkomligheten och trafiksäkerheten på stadens befintliga gatunät.

Kontoren ser det också som viktigt att byggskedet planeras utifrån ett trygghets-, tillgänglighets-, framkomlighets- och säkerhetsperspektiv avseende allmänhetens användning av stadens gator, gång- och cykelbanor, publika ytor och rekreationsområden.

Kontoren anser vidare att miljöfrågor avseende omgivningspåverkan under byggtiden ska beaktas och ett kontrollprogram för detta behöver tas fram i samråd med berörda tillsynsmyndigheter. Kontrollprogrammet bör minst omfatta buller, vibrationer, hantering av länshållningsvatten, kemikaliehantering, masshantering och utsläpp till luft.

Kontoren vill lyfta fram att det i driftskedet behövs en hantering av vattenrening vid underhåll och skötsel till exempel vid spolning av tunnlar. Vidare vill kontoren informera om att Stockholm tillämpar en åtgärdsnivå för dagvatten vid all ny- och större ombyggnation för att åstadkomma fördröjning och rening. Åtgärdsnivån bygger på beräkningar som visar att ett fördröjande steg som klarar 20 millimeter nederbörd kan minska föroreningsbelastningen från dagvatten med 70 – 80 procent.

Vid sträckningsalternativen *gul* och *grön* försvinner Östra station och spårområdet kommer inte längre att användas till järnvägstrafik. Kontoren vill påminna om att eventuell initiativtagning och byggande av bostäder på dagens järnvägs- och stationsmark endast kan göras av markägare, det vill säga AB Storstockholms lokaltrafik (Norra Djurgården 2:1, Roslagsbanan 19 och Roslagsbanan 30) och Kungliga Djurgårdens förvaltning (KDF) /Statens fastighetsverk (SFV) (Norra Djurgården 1:1).

Som svar på remissen *Roslagsbanans förlängning till city, samråd inför val av lokalisering och inför beslut om betydande miljöpåverkan* hänvisas till vad som sägs i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens, trafikkontorets, Norrmalm

stadsdelsförvaltnings, Östermalm stadsdelsförvaltnings och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande.

Magdalena Bosson  
Stadsdirektör

Johan Castwall  
Förvaltningschef  
Exploateringskontoret

Anette Scheibe Lorentzi  
Förvaltningschef  
Stadsbyggnadskontoret  
Gunilla Glantz  
Förvaltningschef  
Trafikkontoret  
Marianne Wikander  
Tf stadsdelsdirektör  
Östermalms  
stadsdelsförvaltning

Anna Hadenius  
Förvaltningschef  
Miljöförvaltningen  
Jesper Ackinger  
Stadsdelsdirektör  
Norrmalms stadsdelsförvaltning  
Daniel Forsman  
Tf kulturdirektör  
Kulturförvaltningen

## Digitala signaturer

Detta dokument har signerats digitalt av följande personer

<b>Namn</b>	<b>Datum</b>
Daniel Christian,Forsman	2022-07-04
Gunilla Elisabeth,Glantz	2022-07-06
Johan Magnus,Castwall	2022-07-04
Marianne Iréne Christina,Wikander	2022-07-04
Anna Helena,Hadenius	2022-07-04
Jesper Lars,Ackinger	2022-07-04
Sara Magdalena,Bosson	2022-07-04
Anette Elisabeth,Lorentzi	2022-07-05