



GATU- OCH  
FASTIGHETSKONTORET

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
GFN 2004-06-15

Handläggare: Christina Norén 2004-05-18  
Region Innerstad  
Markbyrån  
Tel: 508 281 12  
e-mail: christina.noren@gfk.stockholm.se

Dnr: 04-512-1278:1 Till  
Dnr: 04-512-1684:1 Gatu- och fastighetsnämnden

**Detaljplaner för Citybanan, delsträcka Norrmalm och delsträcka Södermalm. Remiss från Stadsbyggnadsnämnden.**

**FÖRSLAG TILL BESLUT**

Gatu- och fastighetsnämnden överlämnar och åberopar kontorets utlåtande till stadsbyggnadsnämnden som svar på förslag till tillägg till detaljplaner för Citybanan i Stockholm, delsträckorna Norrmalm och Södermalm, S-TDp 2004-02488-54 och S-TDp 2004-02489-54.

Olle Zetterberg

Göran Gahm

Anders Berglund

**SAMMANFATTNING**

Stadsbyggnadsnämnden har på remiss översänt förslag till tillägg till detaljplaner för Citybanan i Stockholm. Här redovisade planer omfattar delsträckorna Norrmalm och Södermalm. Kontoret anser att projektet är mycket angeläget men vill framhålla vikten av att största hänsyn tas till det dagliga livet i staden och till de kulturhistoriskt värdefulla miljöer som kommer att beröras. Det öppna schaktet vid Mariagårdstjärnan bör däckas över i samband med utbyggnaden av Stockholms södra. Ca 200 parkeringsplatser i garage kommer att försvinna när andra etappen av Stockholms Södra byggs ut och måste ersättas. Största hänsyn måste visas när de stora ventilationsschakten till stationerna placeras på allmän platsmark. Mot redovisad bakgrund föreslår kontoret att gatu- och fastighetsnämnden överlämnar och åberopar kontorets tjänsteutlåtande som remissvar på detaljplaneförslaget.

## UTLÅTANDE

### Bakgrund

Stadsbyggnadsnämnden har på remiss översänt förslag till tillägg till detaljplaner för Citybanan i Stockholm. Här redovisade planer utgör två av fyra planer som ska reglera utbyggnaden. De övriga är delsträcka Vasastaden samt en separat detaljplan för station Odenplan. Delsträcka Vasastaden är relativt okontroversiell och behandlades på kontorsnivå i början av maj. Innehållet i denna detaljplan skiljer sig inte heller nämnvärt från programremissen vilken nämnden yttrade sig över i december 2003. Delsträckorna Norrmalm och Södermalm redovisas här eftersom de dels innehåller ny information i förhållande till programremissen dels genomförandet kommer att vara betydligt mer komplicerat. Aktuellt planområde sträcker sig från Observatoriegatan i norr till Ringvägen i söder. Remisserna ska besvaras senast den 18/6-04.

### Tidigare beslut

- ? Översiktsplan för Stockholm, ÖP 99, innehåller reservat för spårutbyggnaden.
- ? Stadsbyggnadsnämnden beslutade om fortsatt arbete enligt detaljplaneprogram för Citybanan den 5 februari 2004.
- ? Banverket bedriver planeringsprocess enligt järnvägslagen vilken skall leda till en järnvägsplan som fastställs våren 2005.
- ? Gat- och fastighetsnämnden fattade senast beslut i ärendet hösten 2003 i samband med samrådsremiss och tillåtlighetsprövning.

### Detaljplaneförslagen

Planförslagets syfte är att möjliggöra byggandet av pendeltågstunneln etapperna Normalm/City samt Södermalm/Riddarholmen. Planerna är tillägg till gällande detaljplaner. Gällande detaljplaner fortsätter att gälla jämsides med dessa tillägg.

#### *Etappen Norrmalm/City*

Planen medger en utbyggnad av pendeltågstunneln med en separat servicetunnel från Observatoriegatan i norr till Riddarholmen i söder. Området som skall vara tillgängligt för järnvägstunnel varierar i bredd mellan 65-130 m. Planen omfattar även uppgångar och förbindelsegångar från station City med en sydlig huvudentré söder om Klarabergsgatan i kv Orgelpipan 4 och en nordlig entré norr om Kungsgatan i kv Vallonen 2. Vasagatan nås via biljetthallen för röd/grön tunnelbanelinje mitt emot Stockholms Central och via uppgången från blå linje vid Vasaplan. Stationen City byggs ca 40 m under markytan under tunnelbanans blå linje och har fyra spår och två plattformar. På plattformarna placeras ventilationsrör för rökgasevakuumering. I händelse av brand trycks rökgaserna via fläktrum upp till markplanet i sprängda schakt som för varje plattform måste ha en sammanlagd yta om 40 m<sup>2</sup>. Schakten skall mynna i det fria. Genom ett ljusschakt i kv Orgelpipan 4 skall stationen ges dagsljus. Busshållplatser finns redan i anslutning till de planerade stationsentréerna. Angöring med bil och taxi får ske utifrån de förutsättningar som platserna medger.

#### *Etappen Södermalm/Riddarholmen*

Söder om station City byggs två separata tunnlar i berget under Tegelbacken och Norrström. Under Riddarholmen förenas tunnlar. I Riddarfjärden byggs en dubbelspårstunnel i betong. Från betongtunnelns anslutning vid Söder Mälarstrand leder en tunnel under Maria kyrka och Södra Latin. I höjd med Högbergsgatan övergår bergtunneln i en betongtunnel som passerar under bebyggelsen i Dykärret Större 7, Mariagårdstappen, Dykärret Mindre 8 och Stiftelsen 1 fram till Stockholms södra där

pendeltågsspåren ansluts mot befintliga spår. Station Stockholms Södra bibehålls oförändrad.

Utbyggnaden vid Stockholms södra planeras ske i två etapper. I den första etappen används enbart den norra plattformen för pendeltågstrafiken. Den södra tas ur bruk och dess spår används enbart för genomgående trafik. I en senare etapp planeras även den södra användas för pendeltågstrafik. Då krävs att utrymme som idag upptas av godsspår tas i anspråk för nya spår avsedda för fjärr- regional- och godståg. Etapp två kan preliminärt komma att genomföras kring år 2030.

Mariagårdstälpan grävs ur för att ge plats för de nya spåren. De nya spåren däckas sedan över med en betongkonstruktion och parken återskapas. Vid utbyggnad av etapp två kommer ytterligare en ombyggnad av tälpan att behövas.

Parallellt med spårtunneln byggs en service-/utrymningstunnel med tillfart från Söder Mälärstrand via ett nedlagt skyddsrum.

### **Miljökonsekvenser**

Planförslagen bedöms medföra obetydliga konsekvenser för miljön när pendeltågstunneln tagits i drift. Under byggskedet kommer dock störningar att uppstå. De största problemen förväntas bli buller och vibrationer under drivning av tunnelarna samt transporter till och från arbetsplatserna. En tillfällig sänkning av grundvatten kommer att ske under byggskedet genom inläckning i tunneln. Om det behövs för att skydda byggnaders grundläggning kommer åtgärder att vidtas för att minska avsänkningen. I den färdiga tunneln är målet att mängden vatten som läcker in ska vara så liten att inga konsekvenser uppstår. Tillstånd för bortledning av grundvatten ska sökas hos miljödomstolen.

#### *Etappen Norrmalm/City*

Störningar kommer främst att uppstå i närheten av arbetstunnelarnas anslutningar till det lokala vägnätet, dvs på Torsgatan norr om Barnhusbron, och vid anläggandet av stationsuppgångarna till station City dvs på Kungsgatan i hörnet av Drottninggatan, på Vasagatan vid Vasaplan samt på Klarabergsgatan .

#### *Etappen Södermalm/Riddarholmen*

Störningar kommer främst att uppstå för bebyggelsen på Mariaberget i samband med byggandet av tunneln i Riddarfjärden samt vid Mariagårdstälpan när tunneln byggs från markytan. Utbyggnadsetappen går genom unika kulturhistoriska miljöer. Den färdiga tunnelns inverkan på stadsbild och kulturmiljö är emellertid begränsad till de platser där tunnelkonstruktioner berör befintliga byggnaders källarvåningar samt tillfart till servicetunneln vid Söder Mälärstrand. En sänkning av grundvattenytan kan ge upphov till sättningar i värdefulla byggnader.

### **Ekonomiska konsekvenser**

Förhandlingar mellan staden, banverket och SL pågår. Såvitt kontoret förstår skall staten stå för samtliga kostnader i samband med utbyggnaden av tunneln och de eventuella följdkostnader denna får i staden.

### **Genomförande**

Staden och landstinget deltar i planeringen av Citybanan. Ansvarfördelningen regleras i avtal mellan parterna. Dels avses ett principavtal tecknas, dels ett genomförandeavtal till varje detaljplan. Rätten till spårtrafik i tunnel säkras genom servitut och/eller

tredimensionell fastighetsbildning. Under byggnadstiden kommer banverket att behöva ett antal arbetstunnlar och ytor för etablering mm. Upplåtelsen av dessa ytor regleras inte i detaljplan, förutom de två tunnlar som avses bli permanenta, utan upplåts med nyttjanderätt under utbyggnadstiden. Befintliga ledningar och tunnlar som kommer i konflikt med tunneln måste läggas om. Banverket utför utredningar, projekteringar och flyttningar i samarbete med respektive bolag. Banverket svarar för alla erforderliga grundundersökningar och eventuella grundförstärkningar avseende berg- och betingtunnlar samt berörda byggnader. Lokala störningar för trafiken kan uppstå vid arbetstunnlarnas anslutningar till det lokala vägnätet samt vid anläggandet av stationsuppgångarna till station City.

### **Trafik under byggtiden**

På södermalm kommer trafiken på Söder Mälarstrand, Björngårdsgatan, Rosenlundsgatan Ringvägen och gågatan mellan Swedenborgsgatan och Fatbursparken att beröras. På Norrmalm kommer trafiken på Torsgatan, Kungsgatan, Klarabergsgatan och Vasagatan att beröras.

### **Preliminär tidplan**

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanerna kommer att antagas under våren år 2005. Byggstart avses ske runt årsskiftet 2005/2006 och tunneln tas i drift år 2011.

Nästa beslutstillfälle för gatu- och fastighetsnämnden blir i samband med att genomförandeavtal träffas med banverket.

### **Kontorets synpunkter och förslag**

Kontoret anser att Citybanan är ett angeläget projekt som kommer att förbättra och underlätta kommunikationerna i staden. Arbetena medför emellertid stora störningar och det är angeläget att största vikt läggs vid att dessa reduceras och tidsbegränsas så långt det går. Största hänsyn måste tas till de unika kulturhistoriska miljöer som berörs av projektet. Kontorets erfarenheter av bygge i innerstaden bör tas tillvara av Banverket, t.ex. vad gäller praxis för information, omläggning av trafik m m. Med hänsyn till den långa byggtiden är det viktigt att det ser snyggt ut runt arbets- och etableringsplatser, tunnelmynningar mm, både för boende, arbetande och besökande. Kontoret förutsätter att de fordon som kommer att användas för transporter av bla bergmassor uppfyller högt ställda krav på bullernivåer och utsläpp. De etableringsområden som kommer att tas i anspråk får inte användas för bilparkering. Framkomligheten i gatumiljön och kollektivtrafiken måste fungera för alla trafikanter under byggtiden.

### *Mariagårdstälpan*

I samband med arbetena vid Mariagårdstälpan vill kontoret att Banverket studerar möjligheter att helt däcka över det öppna schakt som planeras där. Bullret från de passerande pendeltågen gör att möjligheterna att utnyttja närområdet för bostäder, park mm starkt begränsas. De boende runt spårskaktet är mycket störda av buller från järnvägen redan idag. Eftersom kvarteret kommer att drabbas av särskilt komplicerade förstärkningsarbeten under utbyggnadstiden anser kontoret att överdäckningen till viss del skulle kunna kompensera omak. Mariagårdstälpan fungerar som närpark och har stor betydelse för omkringboende. Etableringen och byggets påverkan på parken kommer att få stora konsekvenser. Kontoret förutsätter att träden närmast byggnaderna inte kommer att beröras. Vid återplantering av träd och återställande av mark skall denna genomföras i samråd med staden.

*Parkering*

En fullständig utbyggnad med fyra pendeltågsspår på Stockholms södra innebär ingrepp i bebyggelsen söder om stationen där drygt 200 parkeringsplatser i garage försvinner. I det fortsatta arbetet bör ersättning för dessa platser tas fram.

*Ventilation mm*

Rökgas- och ventilationsschakt behöver byggas vid varje station, två eller flera med en sammanlagd yta på ca 40 m<sup>2</sup>. De kommer inte att planläggas utan avses placeras på allmän platsmark. Schakten utgör mycket stora anläggningar som skall införlivas i stadsbilden. Det är av yttersta vikt att de reduceras i antal så långt som möjligt samt att de i de fall de måste byggas utformas på skonsammast tänkbara sätt för närmiljön. Kontoret inser nödvändigheten av schakten och kommer att kunna hjälpa till att finna godtagbara lösningar. Det kommer inte att kunna beredas plats för anläggningarna i gångbanor. Refuger i gatans mitt kan nyttjas, under förutsättning att sikten, säkerheten och framkomligheten inte störs. Horisontella lösningar, murar och fasader bör prövas.

Mot redovisad bakgrund föreslår kontoret att gatu- och fastighetsnämnden överlämnar och återoppar kontorets tjänsteutlåtande som remissvar på detaljplaneförslaget.

**SLUT**