



Kontaktperson
Peter Granström
Innerstad
Telefon: 08-508 265 12
peter.granstrom@mk.stockholm.se

Till
Marknämnden 2006-04-27

**Remiss. Bygglovsansökan Citybanan, arbetstunnel Drottninggatan.
Återremiss.**

Förslag till beslut

1. Marknämnden tillstyrker bygglov för arbetstunnel Drottninggatan

Göran Långsved

Stefan Eriksson

Sammanfattning

Banverket har inkommit med ansökan om tillfälligt bygglov för bergtunnel och åtgärder avseende markarbeten och etableringsytor vid Drottninggatan-Kungstensgatan med anledning av byggande av Station Odenplan på Citybanan.

Med anledning av återremittering av rubricerat ärende, MN 060330, bilägger Markkontoret Trafikkontorets utredning ”Arbetstunnel Drottninggatan. Utredning av alternativa transportvägar för byggtrafiken.”

I beslutet att återremittera ärendet anförde nämnden att förutsättningarna för att låta byggtrafiken från arbetstunneln gå via Drottninggatan – Tegnérgatan ut till Sveavägen särskilt skulle redovisas.

Denna färdväg har studerats i den bifogade utredningen (bilaga 1). Alternativet innebär att byggtransporterna leds på Drottninggatan söderut mot Tegnérgatan. I detta område rör sig många oskyddade trafikanter, bl.a. barn till/från Enskilda gymnasiet. Dessutom är cykeltrafiken längs gatan relativt omfattande. Drottninggatan är på denna sträcka mycket smal och trafiken löper alldeles intill den östra gångbanan. Lastbilarna kommer att färdas i direkt anslutning till gående som rör sig längs gångbanan. Gångtrafikanternas

behov att korsa gatan är också stort. Då gatan är trång och det rör sig många oskyddade trafikanter i området bedömer Trafikkontoret att det olämpligt att använda gatan för byggtransporterna.

Med utredningen som grund bedömer istället Trafikkontoret att de färdvägar som sammantaget får minst negativa konsekvenser av byggtrafiken är:

- till tunneln: Sveavägen – Odengatan - Karlbergsvägen – Dalagatan - Kungstensgatan
- från tunneln: Kungstensgatan – Dalagatan – Karlbergsvägen – Sankt Eriksgatan – Norra Stationsgatan

Längs Dalagatan – Karlbergsvägen – Sankt Eriksgatan finns flera målpunkter för barn, t ex skolor med entréer mot huvudgatorna och Vasaparken med parkleksverksamhet. I anslutning till skolorna är hastigheten begränsad till 30 km/tim. Det är möjligt för gående att korsa gatorna på ett flertal signalreglerade övergångsställen för att nå dessa verksamheter. Det finns ett par oreglerade övergångsställen över Dalagatan i anslutning till Vasaparken. För att förbättra trafiksäkerheten vid dessa föreslås att trafiksäkerhetshöjande åtgärder utförs.

Byggtrafik på lokalgatunätet föreslås ledas via Kungstensgatan. Kungstensgatan är en bred dubbelriktad lokalgata med parkering på båda sidor. På en del av sträckan går busstrafik. Längs gatan finns parkerade bilar vilket gör att den rörliga trafiken inte leds i direkt anslutning till gångbanorna. Det finns förskolor och skolor i närområdet och en förskola ligger längs med Kungstensgatan. Trafiksäkerheten för gående och cyklister längs gatan bedöms bli något försämrade med byggtrafiken. Tack vare att gatan har stor bredd är förutsättningarna dock goda för att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder längs sträckan och därmed förbättra trafiksäkerheten så att en god standard uppnås.

Samråd har hållits med Banverket angående de rekommenderade transportvägarna. Banverket har inget att invända mot dessa, ej heller mot de angivna skälen till att alternativa körvägar har valts bort.

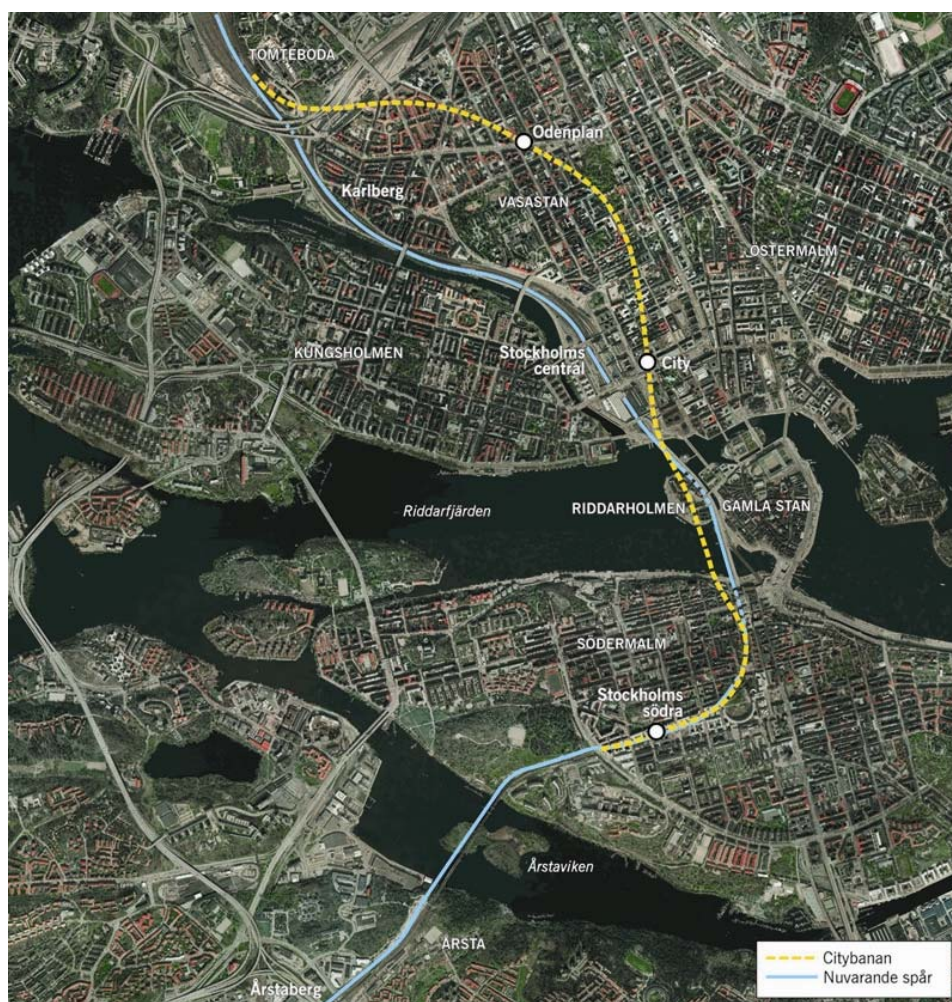
Kontoret föreslår att nämnden tillstyrker bygglov för arbetstunnel Drottninggatan.

Bakgrund

Allmänt om Citybanan

Citybanan är en ny järnvägstunnel som planeras under Stockholms innerstad. Syftet är att öka spårkapaciteten genom centrala Stockholm. Citybanan innebär en ny tvåspårig järnväg på sträckan Stockholm Södra till Tomtebodan. Två nya stationer planeras; Station City och Station Odenplan.

Citybanan kommer att genomföras i ett antal entreprenader som planeras och byggs var för sig. Detta för att kunna bygga flera delar av banan samtidigt och därmed korta byggtiden. Varje entreprenad behöver en separat arbetstunnel för transporter till och från arbetsplatsen. En entreprenad omfattar station Odenplan. I anslutning till arbetstunnelarna anordnas etableringsområden i markplanet.



Figur: Citybanans sträckning

Studerade alternativ för en arbetstunnel till station Odenplan

Ett flertal olika placeringar av arbetstunneln till station Odenplan har studerats. Totalt har ca 20 olika alternativ studerats mer eller mindre i detalj. Banverket har bedrivit detta arbete i samråd med staden.

Sommaren 2004 rekommenderade Banverket att arbetstunneln skulle lokaliseras till Drottninggatan-Kungsstengatan vid Observatorielunden, eftersom det bedömdes vara den mest fördelaktiga placeringen ur produktionstekniskt, ekonomiskt och tidsmässigt hänseende. Bedömningen innefattade även konsekvenser ovan mark. En fördel med denna placering är att det möjligt att utnyttja arbetstunneln vid en framtida utbyggnad av station Odenplan till två plattformar. Dåvarande Gatu- och fastighetskontoret bedömde alternativ Drottninggatan vara acceptabelt ur trafiksynpunkt om trafiksäkerhetsåtgärder vidtas längs transportvägen.

Vid samråd, som Banverket genomförde, med allmänheten våren 2005 framkom synpunkter på att bedömningen av de olika lokaliseringalternativen främst grundats på vad som är bäst för projektets genomförande. Redovisning och hänsynstagande till påverkan på oskyddade trafikanter, framförallt säkerhet för barn, saknades. Med anledning av detta genomförde Banverket en fördjupad studie (*Beslutsunderlag till arbetstunnel Drottninggatan*, oktober 2005, BRÖ 05-1977/BY10) där man tittade på fyra olika lokaliseringalternativ:

1. Rådmansgatan
2. S:t Eriksparken (Norra Station)
3. Drottninggatan
4. Ingen arbetstunnel för Station Odenplan



Figur: De tre alternativen Drottninggatan, Rådmanngatan och S:t Eriksparken samt alternativet "ingen tunnel" vilket innebär bergutlastning via arbetstunnel Norra Station och/eller arbetstunnel Torsgatan.

Banverkets slutsats av utredningen var att

1. Rådmanngatan ger minst konsekvenser för barn och minst bullerstörningar. Alternativet bedöms dock vara svårt att genomföra då bergtäckningen sannolikt är otillräcklig, vilket är något som fördröjer och fördyrar projektet jämfört med planerat. Kostnadesökningen bedöms till 300-500 Mkr och tidsförlängningen till 1,5 år. Banverket har senare meddelat att bergtäckningen är för dålig och att en ramp till tunneln därför skulle landa mer eller mindre mitt i Sveavägen.

Trafikkontorets kommentar: Ur trafiksynpunkt bedömde kontoret ursprungligen att alternativet borde fungera väl med begränsade konsekvenser för såväl trafik som närmiljö. Kontoret ansåg därför att alternativet borde studeras vidare. Efter Banverkets senare

besked gör kontoret den bedömningen att en trafiklösning med ramp ut i Sveavägen inte är acceptabel då det innebär för stor påverkan på trafiken med kraftigt försämrad kapacitet.

2. S:t Eriksparken innebär att arbetstunneln till stor del drivs under bostadsfastigheter. Detta innebär att många människor kommer att störas av stömljud. Arbetstunneln blir lång, vilket får konsekvenser för tid och ekonomi. Tidsförlängningen bedöms till 1,5 år och merkostnaden till 300-500 Mkr. Banverket bedömer även att konsekvenserna för biltrafiken blir betydande.

Trafikkontorets kommentar: Kontoret bedömer att alternativet kan fungera bra ur trafikhänseende. Den långa tunneldrivningen kommer dock med stor sannolikhet att kraftigt störa boende genom stömljud. Alternativet har även tidsmässiga och ekonomiska nackdelar.

3. Drottninggatan har bra produktionstekniska förutsättningar, men innebär en stor påverkan på närmiljön och konsekvenser för barnen i närområdet. Åtgärder kan dock vidtas för att mildra detta.

Trafikkontorets kommentar: Kontoret anser detta vara ett acceptabelt alternativ. Byggtrafiken kommer att påverka närmiljön, men kontoret anser att det är möjligt att hantera den ökning av tung trafik som uppstår, bl a genom trafiksäkerhetsåtgärder på berörda delar av lokalgatunätet.

4. Alternativ "ingen tunnel" medför ökade kostnader, ca 300-500 Mkr, och stora tidsfördröjningar, 2-2,5 år. I detta alternativ sprängs station Odenplan ut via spårtunneln. Borttransport av bergmassor sker via andra arbetstunnlar. Vid en framtida utbyggnad av stationen kommer en arbetstunnel att behöva anläggas.

Trafikkontorets kommentar: De ekonomiska och tidsmässiga konsekvenserna samt det faktum att alternativet avsevärt försvårar en framtida utbyggnad av stationen gör att kontoret inte anser att detta alternativ ska väljas.

Med utgångspunkt från den fördjupade studien som beskrivits ovan valde Banverket att ansöka om bygglov för arbetstunnel Drottninggatan.

Remissen: Ansökan om bygglov för arbetstunnel Drottninggatan

Stadsbyggnadskontoret har begärt yttrande från Trafikkontoret och Markkontoret med anledning av Banverkets ansökan om tillfälligt bygglov för bergtunnel och åtgärder avseende markarbeten och etableringsytor vid Drottninggatan-Kungstensgatan.

Trafikkontoret och Markkontoret har valt att ta upp ärendet i sina respektive nämnder då det är av stort allmänt intresse, vad gäller såväl arbetstunnelns läge som transportvägar till/från tunneln.

Analys och konsekvenser

Läge för etablering, arbetsområde samt tunnel

Arbetstunneln Drottninggatan börjar som öppen schakt innanför spont ner till berget. Bergtunneln startar strax söder om Norrtullsgatan.

Etableringsytan är belägen på Drottninggatan samt Kungstensgatan, se figur nedan. Södra delen av etableringsområdet utförs som uppställningsplats för maskiner och bodar, norra är nedfart till arbetstunneln. Nedfarten avses att delvis täckas av bodetablering. Ytan kommer att plankas in. In- och utfart för transportfordon anordnas mot Drottninggatan.

Konsekvensen av en byggetablering på platsen innebär en lokalt stor påverkan. Det är dock relativt gott om utrymme på gatorna, vilket gör det möjligt att upprätthålla en god framkomlighet för gående och bilister. Drottninggatan måste dock enkelriktas förbi etableringsområdet. Detta innebär något längre färdväg för fordonstrafiken, vilket främst drabbar cyklister. Tillgängligheten till Observatorielunden blir försämrad på denna sida. Befintlig körväg in i Observatorielunden flyttas temporärt.

Bebyggelse som ligger i anslutning till arbetsområdet utgörs främst av kontor, men även en del bostadsbebyggelse. Arbetstunnelns dragning innebär att den inte passerar rakt under några bostadsfastigheter. Stomljudsstörningar för boende kommer därför endast att uppstå i liten grad.

Ett visst intrång görs i Observatorielunden, dock inte värre än att återställning är möjlig.

När arbetena är klara kommer arbetstunnel Drottninggatan att förslutas, men förberedas för att kunna öppnas igen vid ett eventuellt byggande av etapp 2 (utbyggnad till två plattformar).



Figur: Arbetstunnel Drottninggatan, etablering och arbetsområde.

Byggtransporter

Allmänna förutsättningar för byggtrafiken

I huvudsak kommer byggtrafiken att bestå av lastbilar för borttransport av utsprängt berg. De fordon som är aktuella är 3-axliga lastbilar med en ungefärlig längd om 8 meter. Det är kortare än längden på en normal varudistributionsbil och storleken motsvaras ungefär av en sopbil.



Figur: Fotomontage över etableringsområdet på Drottninggatan med den typ av lastbil som kommer att användas för bergtransporterna.

De fordon som kommer anlitas för transporter ska uppfylla de krav som ställs på tung trafik för att få trafikera Stockholms innerstad, vilket bl a innebär att fordonen inte får vara längre än 12 meter och att de ska klara de särskilda miljökrav som ställs för tung trafik i innerstaden. I innerstaden råder ett generellt förbud mot tung trafik kl. 22 – 06, vissa fordonsslag har dock dispens.

De gator som är aktuella för trafik till och från arbetstunneln är gator som är tillåtna för lastbilar och som även idag används av tung trafik för varuför-sörjning, busstrafik och byggtrafik.

För att minimera störningarna på lokalgatorna inom bostadszonerna bör byggtrafiken i möjligaste mån trafikera huvudgatunätet. Där är förutsätt-ningarna att klara den tillkommande byggtrafiken gynnsammare och ger en mindre negativ effekt på omgivningen.

Byggtrafikens omfattning

Byggtrafikens omfattning och intensitet kommer att variera under byggtiden, som totalt beräknas till 7 år. Bergtransporter kommer att ske under en tidsperiod av fem år med planerad start 2006. När arbetena med utspräng-ning av berg pågår som mest intensivt kommer ca 100 bergtransporter att lämna tunneln varje dygn. I genomsnitt kommer en lastbil att lämna arbetstunneln var femte minut och borttransport av berg kommer att ske under en tidsperiod av 8 timmar/dygn. När bergsprängningsarbetena är klara kommer trafiken till och från tunneln att få en mindre omfattning, bl a beroende på att materialleveranser då också kommer att ske via Citybanans tunnlar.

Enligt uppskattning från Banverket kommer antalet lastbilar per dygn som kör från arbetstunnel Drottninggatan att ha följande fördelning:

År (räknat från byggstart)	Arbetsmoment	Antal lastbilar från arbetstunnel per dygn (06.00 – 22.00)*
0 - 1	Drivande av arbetstunnel	50
1 – 5	Utsprängning för Station Odenplan	100
5 – 6,5	Betongarbeten och installationer i Station Odenplan	50
6,5 – 7	Driftsättning	Fåtal

* samma antal lastbilar kommer även att köra **till** arbetstunneln. Det totala antalet fordonsrörelser per dygn blir alltså det dubbla.

Byggtrafiken i förhållande till övrig trafik

Den tunga trafiken utgör normalt ca 10 procent av trafiken på huvudgatorna. På lokalgatorna inom bostadszonerna varierar andelen tung trafik beroende på befintliga verksamheter mm, men kan uppskattas till ca fem procent av den totala trafiken. Intensiteten av tunga fordon varierar över dygnet, men med dagens trafikflöden passerar i medeltal under tidsperioden kl. 6 – 22

- drygt ett tungt fordon varje minut på Dalagatan
- drygt två tunga fordon per minut på Sankt Eriksgatan
- 3-7 tunga fordon per minut på Sveavägen
- ett tungt fordon var femte minut på en lokalgata som t ex Kungstensgatan

Den tillkommande byggtrafiken, ca 200 fordonsrörelser per dygn, innebär en marginell ökning av den totala trafiken men ger en märkbar ökning av andelen tung trafik på lokalgatorna på denna plats. Den trafikmängd som blir aktuell är dock vanligt förekommande på innerstadens gator och Trafikkontoret anser därför att byggtrafiken är möjlig att hantera.

Trafiksäkerhet och trygghet

Allmänt

Målet för allt trafiksäkerhetsarbete är att minska risken för att dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Det är de oskyddade trafikanterna och framför allt barn, äldre och funktionshindrade som är normen i arbetet för en högre trafiksäkerhet. Forskning har visat att biltrafikens hastighet inte bör vara högre än 30 km/h där fotgängare och cyklister korsar gatan eller där man cyklar i blandtrafik.

Ett led i stadens arbete med ökad trafiksäkerhet är att 30-zoner infördes i februari 2005. Det innebär att högsta tillåtna hastighet är 30 km/h på det lokalgatunät som kan komma att trafikeras av byggtransporter från arbets-tunneln. Huvudgatorna har en högsta tillåtna hastighet på 50 km/tim utom på vissa avsnitt, t ex i anslutning till skolor där hastighetsgränsen är 30 km/h.

För att säkerställa låga hastigheter kan fysiska åtgärder utföras i trafikmiljön. Exempel på hastighetsdämpande åtgärder är gupp, vägkuddar, upphöjda övergångsställen och även i viss mån avsmalning av gator. En smalare körbana gör att gående som ska passera körbanan både får bättre överblick och syns bättre av bilisterna. Dessutom blir övergångsstället kortare vilket medför att tiden som fotgängaren exponeras för trafiken kortas.

Utöver att minska olyckor och skadeföljder är det även viktigt att människor ska kunna känna en rimlig nivå av trygghet i trafikmiljön. Sänkta hastigheter och hastighetsdämpande åtgärder i gatumiljön bidrar till att öka trafiksäkerheten. Trygghetskänslan är dock svår att mäta och den upplevs olika av olika individer. Det är inte alltid så att en plats som är trafiksäker upplevs som trygg och vice versa.

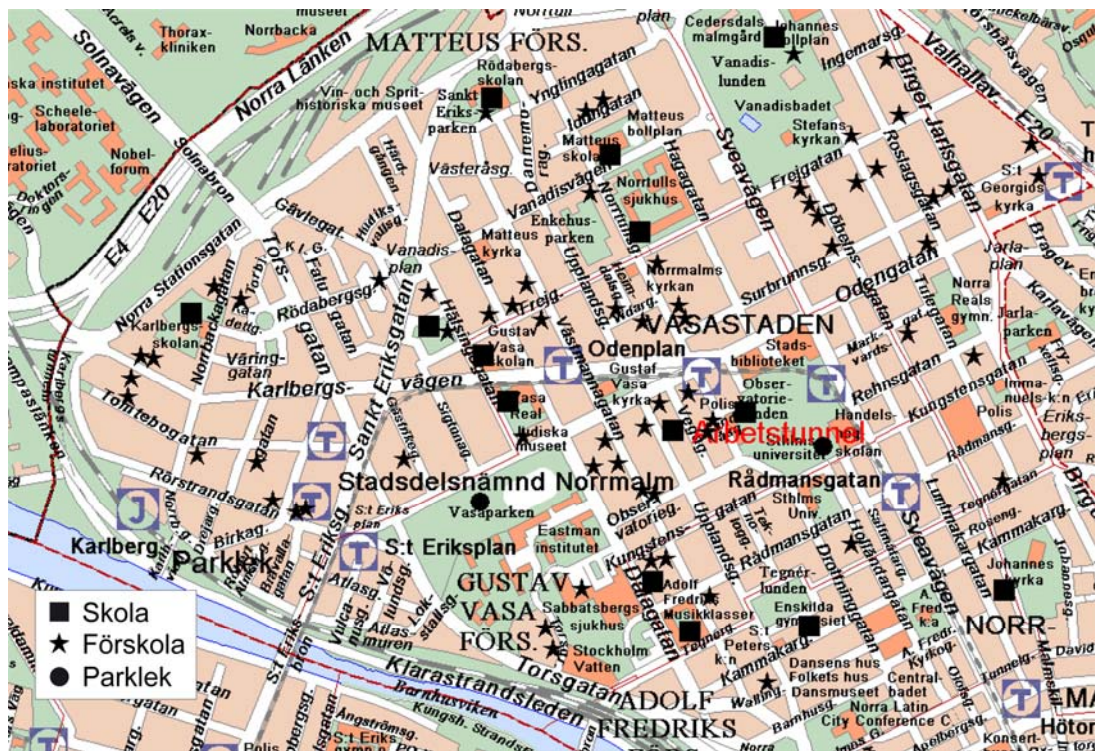
Trafikkontoret har goda kunskaper om och erfarenheter av olika hastighetsdämpande åtgärder i innerstaden på lokalgatunätet.

Barn i trafiken

Barns förutsättningar för att vistas säkert i trafikerade miljöer och deras behov av förflyttning skiljer sig från vuxnas. De har ofta lokala målpunkter, vilka de på grund av trafiksituationen kan ha svårt att ta sig till på egen hand. De har begränsad förmåga att hantera olika trafiksituationer, bl a har de snävare synfält än vuxna och svårt att hejda impulser. Studier har visat att barn inte kan tränas till ett trafiksäkert beteende.

Biltrafiken på stadens gator utgör generellt en olycksrisk och är en barriär för barnen vilket begränsar deras möjlighet att själva ta sig till och från skola, fritidshem, kamrater och lekplatser. De yngre barnen som har svårt att hantera trafiksituationer och måste därför oftast ha sällskap av en vuxen för att komma till olika aktiviteter.

Barnintensiva verksamheter i Vasastan är skolor och förskolor samt aktiviteter i Vasaparken, Observatorielunden och Vanadislunden, vilka redovisas på kartan nedan. Förutom dessa målpunkter rör sig barn till/från hemmen, busshållplatser och t-bana samt andra fritidsaktiviteter.



Figur: Skolor, förskolor och parker i Vasastan

Det kan konstateras att ett stort antal skolor och förskolor är spridda över denna del av innerstaden. De flesta förskolor är lokaliserade till lokalgator medan grundskolorna i stor utsträckning ligger längs huvudgator.

Sammanfattningsvis kan sägas att byggtrafik från en arbetstunnel vid Drottninggatan kommer att passera platser där barn rör sig oavsett vilken transportväg som anvisas. Därför är det viktigt att den transportväg som anvisas har goda förutsättningar för byggtrafiken att framföras så säkert som möjligt. Alternativt ska det finnas goda förutsättningar för att genomföra fysiska åtgärder.

Förslag till transportväg

Trafikkontoret har sett det angeläget att utifrån väghållaransvaret studera de gator som leder till den aktuella platsen vid Drottninggatan. Syftet har varit att hitta den mest lämpliga vägen att leda byggtrafiken till och från en eventuell arbetstunnel vid Drottninggatan. Resultatet av studien finns sammanställt i bilagd rapport, *Arbetstunnel Drottninggatan. Utredning av alternativa transportvägar för byggtrafiken* (Carl Bro, 2006-02-13).

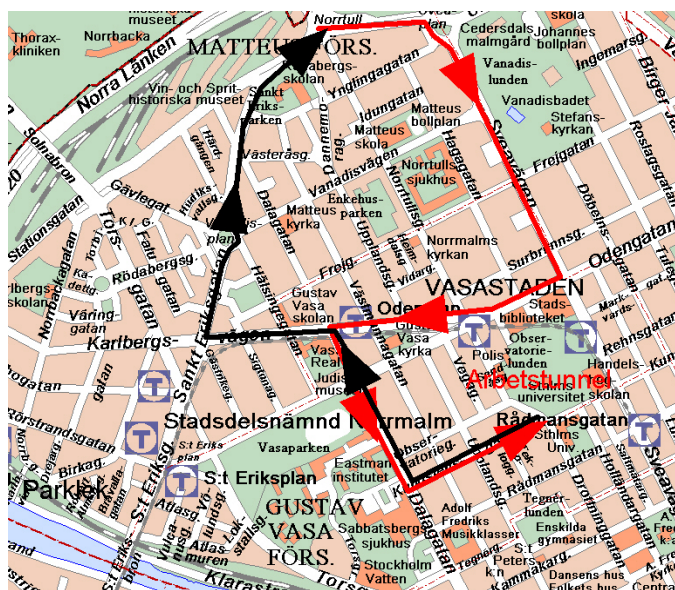
Om bygglovsansökan beviljas kommer Trafikkontoret att anvisa Banverket vilken transportväg som ska användas samt besluta om vilka trafiksäkerhetsåtgärder som ska genomföras. De av Trafikkontoret anvisade transportvägarna kommer att säkerställas i genomförandeavtalet för Citybanan. Anvisade transportvägar kommer dessutom att utgöra ett villkor i Trafikkontorets remissyttrande i den ansökan om upplåtelse av offentlig plats som Banverket har att inlämna till Polismyndigheten.

Baserat på studien bedömer Trafikkontoret att de färdvägar som sammantaget bedöms få minst negativa konsekvenser av byggtrafikens tillskott är:

- till tunneln: Sveavägen – Odengatan - Karlbergsvägen – Dalagatan - Kungstensgatan
- från tunneln: Kungstensgatan – Dalagatan – Karlbergsvägen – Sankt Eriksgatan – Norra Stationsgatan

Kontoret bedömer att med säkerhetshöjande åtgärder kan gatorna erhålla god trafiksäkerhet, trots den tillkommande byggtrafiken.

Kungstensgatan och Dalagatan föreslås som transportväg både till och från arbetstunneln, vilket gör att åtgärder kan koncentreras till dessa gator. Möjlighet finns då att röra sig på ett parallellt vägnät där det inte kommer att gå byggtrafik, antalet punkter där byggtrafiken behöver korsas minimeras och det blir tydligare var byggtrafiken leds.



Figur: Föreslagen transportväg för byggtrafiken till/från arbetstunnel Drottninggatan

Trafikkonsekvenser

Körsträckor – Föreslagna förvägar innebär att körsträckan på lokalgata blir ca 400 meter såväl till som från tunneln. Körsträckan på huvudgata blir 2 200 meter till tunneln och 1 700 meter från tunneln.

Gatusektion lokalgata- Kungstensgatan har på aktuell sträcka en total gatubredd på 18 meter med körbanebredd 12 meter och gångbanor med en bredd av 3 meter. På gatans båda sidor finns parkering längs kantstenen, vilket gör att den rörliga trafiken inte leds i direkt anslutning till gångbanorna.

Trafikflöden – Kungstensgatan är en lugn lokalgata med relativt lite trafik. En del av sträckan trafikeras av buss. De huvudgator som berörs är av olika karaktär och trafikflödena skiljer sig åt. I tabellen nedan redovisas dagens trafikflöden.

Gata	Totalt antal fordon per dygn (år 2000)	Antal tunga fordon per dygn (uppskattat antal)
Kungstensgatan	3 500-4 500	175-225
Dalagatan	11 000-13 000	1 100-1 300
Karlbergsvägen (västerut)	13 000-13 500	1 300-1 350
St Eriksgatan	17 500-22 000	1 750-2 200
Norra Stationsgatan	28 000	2 800
Karlbergsvägen (österut)	8 500-11 500	850-1 150
Odengatan	18 500	1 850
Sveavägen	27 000-68 000	2 700-6 800

Den tillkommande byggtrafiken till tunneln (200 f/d) gör att andelen tung trafik på Kungstensgatan som mest ökar från ca 5 procent till ca 10 procent. Detta är en fördubbling av antalet tunga fordon sett över dygnet och kommer att vara märkbart för de som vistas i området. Andelen tung trafik på de aktuella huvudgatorna ökar från 10 procent till ca 11 procent. Detta anser kontoret vara en marginell förändring.

Gång- och cykeltrafik - Byggtrafiken ger ett relativt litet tillskott till det totala trafikflödet på Kungstensgatan men innebär en märkbar ökning av andelen tung trafik. Trafiksäkerheten för cyklister och korsande fotgängare blir något försämrade, då dessa riskerar att komma i konflikt med tunga fordon oftare än idag. Det är viktigt att trafiksäkerhetshöjande åtgärder vidtas för att säkerställa så god sikt och så låga hastigheter som möjligt vid korsningspunkterna.

Längs de aktuella huvudgatorna bedöms trafiksäkerheten för gående och cyklister generellt bli oförändrad med den i sammanhanget marginella ökningen av trafiken. I direkt anslutning till Sveavägen finns det inga skolor eller förskolor. Längs Odengatan, Sankt Eriksgatan, Karlbergsvägen och Dalagatan finns skolor med entréer mot gatan. Vasaparken med barnverksamhet ligger i anslutning till Dalagatan.

I stor utsträckning är det möjligt att korsa dessa huvudgator via signalreglerade övergångsställen. Längs Dalagatan finns dock ett antal oreglerade övergångsställen. Kontoret anser att eftersom barn och ungdomar har ett stort behov av att korsa Dalagatan på väg till/från Vasaparken så bör trafiksäkerhetshöjande åtgärder vidtas även på dessa platser.

Kollektivtrafik - Busstrafik förekommer längs de aktuella huvudgatorna och delvis även på Kungstensgatan. Busstrafikens framkomlighet bedöms inte påverkas nämnvärt av byggtrafikens tillskott. Vid val av åtgärder måste busstrafikens behov beaktas.

Biltrafik och parkering - Biltrafikens framkomlighet bedöms inte påverkas nämnvärt av byggtrafikens tillskott.

På delar av Kungstensgatan kommer parkeringsplatser att behöva tas bort för att förbättra sikten och därmed trafiksäkerheten.

Trafiksäkerhetshöjande åtgärder - Aktuella trafiksäkerhetshöjande åtgärder är avsmalningar i anslutning till övergångsställen, upphöjda övergångsställen samt gupp. På vissa avsnitt behöver kantstensparkeringsplatser tas bort för att förbättra sikten. Åtgärderna kommer att utföras på så sätt att de kvarstår efter projektets slutförande.



Figur: Platser där åtgärder bör göras

Övriga åtgärder - Förutom fysiska åtgärder förutsätter kontoret att Banverket arbetar aktivt med information gentemot förskolor, skolor, boende, näringsidkare m fl. Det är viktigt att denna information kommuniceras på olika sätt, t ex genom möten, informationsblad och informationstavlor. Detta för att nå en så stor målgrupp som möjligt. Det är även viktigt med regelbunden information så att medborgarna hela tiden har kännedom om vad som pågår i närmiljön.

Vidare förutsätts att de lastbilschaufförer som kommer att använda gatunätet särskilt informeras om vikten att hålla hastigheter, visa hänsyn och i övrigt bidra till att minska byggtrafikens olägenheter i så stor utsträckning som möjligt. Även denna diskussion måste ske fortlöpande.

Kontoret anser också att Banverket ska överväga att tidsstyra utlastningen från arbetstunneln i syfte att undvika den tid på dagen då flest oskyddade trafikanter rör sig i området på väg till arbete, skolor etc.

Det är viktigt med en god logistik så att de tomma lastbilarna kan köra direkt ner i tunneln och inte tvingas vänta på gatan utanför tunnelmynningen. Här har Trafikkontoret diskuterat med Banverket om möjlighet att anordna en väntplats för lastbilar i syfte att på ett praktiskt sätt undvika risken för köande lastbilar. Från en sådan väntplats kommer varje lastbil att köra till arbetstunneln på radiokommando.

Miljö

Banverket har i sitt underlagsmaterial genomfört ett flertal olika miljöutredningar. Nedan redovisas konsekvenser för luftkvalitet och buller (Banverket, *Sammanställning av studerade lokaliseringar av arbetstunnel vid Odenplan*, 2005-06-13).

Luftkvalitet

Idag bedöms inte gällande miljö kvalitetsnorm för kvävedioxid överskridas på de aktuella sträckorna. Gällande miljö kvalitetsnorm för partiklar överskrids på en del av St Eriksgatan och på delar av Sveavägen.

I sitt yttrande till regeringen påpekar Banverket att Citybanan i sitt driftskede underlättar för att miljö kvalitetsnormerna klaras. Under byggskedet kommer bl a byggtransporter att orsaka emissioner. Omfattningen av den tillkommande byggtrafiken bedöms inte orsaka att miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid överskrids. Vad gäller partiklar överskrids gällande miljö kvalitetsnorm delvis på huvudgatorna och problemet där studeras av Trafikkontoret. Överskridandet påverkas endast marginellt av de nu aktuella byggtransporterna. Banverket kommer att följa upp att gällande miljökrav följs på de fordon och arbetsmaskiner som används i projektet.

Buller

Banverket har utfört bullerberäkningar avseende byggtransporter till och från arbetstunneln vid Drottninggatan samt gjort beräkningar som visar bullernivåerna i berörda byggnader invid arbetstunneln.

Vid arbetstunnel Drottninggatan kommer spontning och schaktning att pågå under ca 2 respektive 4 månader. Berörd bebyggelse utgörs främst av kontor, men även en del bostäder. Gällande riktvärden kan komma att överskridas periodvis. Det blir då aktuellt för Banverket att vidta erforderliga skyddsåtgärder, t ex fönsteråtgärder eller tillfälligt boende.

Transporterna till och från detta arbetsområde sker bl a längs Kungsstengatan och Dalagatan. Idag överskrids inte gällande riktvärden för buller på dessa sträckor. Byggtrafiken kommer att medföra att den ekvivalenta ljudnivån ökar något, men ökningen torde inte vara märkbar för örat. Den maximala ljudnivån blir oförändrad men kommer att inträffa oftare än i dag.

Ekonomi

Kostnader för ombyggnadsåtgärder i trafiksäkerhetshöjande syfte kommer att belasta projektet. Det innebär att staden får svara för en del av dessa kostnader. Stadens andel regleras i Genomförandavtalet, som i skrivande stund inte är överenskommet mellan parterna Banverket, Stockholms Läns Landsting och Staden.

Samråd

Norrmalms stadsdelsnämnd

Norrmalms stadsdelsnämnd har vid öppna nämndmöten haft Citybanan som tema och särskilt behandlat arbetstunnel Drottninggatan (2005-11-24 och 2006-01-19). Vid det första mötet deltog representanter från Banverket och vid det senare deltog representanter från både Banverket och Trafikkontoret.

Vid Norrmalms stadsdelsnämnds möte den 16 februari 2006 fattades beslutet att i första hand förespråka alternativ Rådmanngatan och i andra hand alternativ Drottninggatan.

Nämndens grundläggande utgångspunkt är de olika tunnelalternativens påverkan på barnen i stadsmiljön. Nämnden ser det som mycket väsentligt att ”alternativet med Rådmanngatan blir helt och fullständigt utrett avseende bergtäckningens hållbarhet och konsekvenser av eventuell stängning av tunnelbanetraffiken och vägtraffiken på Sveavägen under byggtiden”. Vidare anser Norrmalms stadsdelsnämnd att om andrahandsalternativet Drottninggatan kommer till utförande så ska transporter till och från arbetstunneln fördelas på flera gator i syfte att minska belastningen på en enskild gata.

I stadsdelsförvaltningens yttrande förutsätts också att transportvägar på lokalgator som går förbi förskolor, skolor och andra viktiga platser för barn undviks.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

I Miljö- och hälsoskyddsnämndens yttrande över Banverkets bygglovsansökan säger man att lokaliseringen är utsatt men att det inte finns bättre alternativ (2006-02-07). Miljö- och hälsoskyddsnämnden godtar ansökan under förutsättning att allmänheten informeras i god tid innan bullrande arbeten påbörjas och att Banverket tar fram kontrollprogram avseende akustik vilket ska godkännas av Miljö- och hälsoskyddsnämnden.

Allmänhetens åsikter

I Banverkets planeringsarbete har allmänheten visat ett stort intresse för arbetstunnel Drottninggatan och dess byggtrafik. Vid samrådsmöte gällande vattenverksamhet (våren 2005) märktes ett starkt missnöje med arbetstunnelns föreslagna placering. Banverket kallade till ett informationsmöte (2005-05-15) för allmänheten vid vilket kraftiga protester mot arbetstunneln och byggtraffiken framfördes.

Ett stort antal synpunkter har inkommit till Trafikkontoret via telefon och e-post gällande arbetstunnel Drottninggatan. Trafikkontoret har besökts av representanter för ett antal föräldraföreningar samt funktionshindrade i Vasastan (2005-12-20). Trafikkontoret mottog också synpunkter vid mötet med Norrmalms stadsdelsnämnd (2006-01-19).

Samtliga inkomna synpunkter och åsikter är av kritisk natur, men man är generellt inte emot Citybanan eller Station Odenplan som sådana. Kritiken riktar sig mot:

- Arbetstunnelns placering. De som hört av sig till Trafikkontoret menar att placeringen på Drottninggatan är oacceptabel med hänsyn dels till det intrång som arbetsområdet kommer att utgöra i området och dels den byggtrafik som genereras. Lastbilarna tvingas köra på lokalgator genom kvarter där det rör sig många barn, passera skolor och viktiga grönområden dit barn behöver ta sig dagligen.
- Valet av körväg för lastbilarna från Drottninggatan. Man är kritisk till den färdväg som Banverket tagit fram i sitt planeringsunderlag (Kungstensgatan – Dalagatan – Karlbergsvägen – S:t Eriksgatan). Kritikerna menar att det är den sämsta tänkbara då den på en lång sträcka går igenom det mest barnrika område som innerstaden har.

Kritikerna anser att något av de övriga tre presenterade alternativ till arbetstunnel, eller ett helt annat alternativ, måste väljas före Drottninggatan.

Markkontorets synpunkter

Banverket anger att det enda rimliga alternativet till arbetstunnel Drottninggatan är att välja alternativet ”ingen tunnel”. Byggtiden förlängs då med ytterligare två år på grund att Citybanans spårtunnlar först måste sprängas ut innan arbetet med Station Odenplan kan påbörjas. Färdigställande år 2013 är då knappast möjligt. Byggandet av Station Odenplan bedöms som mycket komplicerat och tidskritiskt för hela projektet. Kontoret anser att detta är en tungt vägande omständighet som talar för arbetstunnel Drottninggatans nödvändighet.

I framtiden kan det finnas behov av att i en etapp 2 utveckla Citybanan med en utbyggnad till fyra pendeltågsspår vid bl a Station Odenplan. Om Station Odenplan inte nu får en arbetstunnel som ansluter på rätt sida om stationen innebär det att sådan arbetstunnel måste drivas den dag beslut om etapp 2 fattas.

Kontoret har förståelse för att många människor känner oro inför vad byggandet av Citybanan för med sig. Det är ett oundvikligt faktum att stora delar av centrala Stockholm kommer att påverkas under byggtiden. Tryggheten rubbas, många maskiner och transportfordon kommer att befinna sig i de centrala delarna av staden, ett flertal byggetableringar och arbetsområden kommer att uppta markytor från en redan tidigare trång miljö. Människor kommer att störas av buller samtidigt som framkomligheten på vissa håll kommer att vara sämre än normalt.

Den samlade bedömningen är dock att byggtrafik till och från arbetstunnel Drottninggatan är en situation som inte är önskvärd, men den är hanterlig och acceptabel.

Markkontorets förslag

Kontoret föreslår att nämnden tillstyrker bygglov för arbetstunnel
Drottninggatan.

SLUT