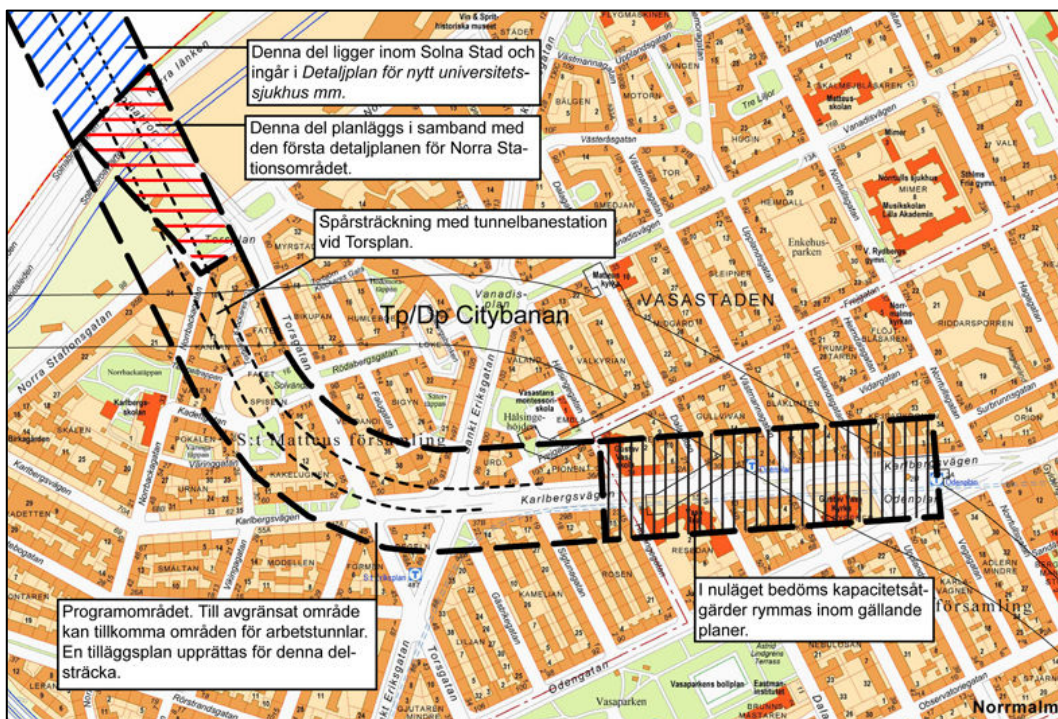


## PROGRAM FÖR DETALJPLAN, SAMRÅDS- HANDLING

### NY TUNNELBANESTRÄCKNING, S.K. KA- ROLINSKAGRENNEN, I STADSDELEN VASA- STADEN



*Programområdet har avgränsats ca 50 meter från spårsträckningarna.*

## Sammanfattning

Norra Station – Karolinska är ett strategiskt område som i framtiden kommer att utgöra en tät stadsdel med cirka 12 000 boende och 33 000 sysselsatta, vilket i sin tur ställer nya krav på kollektivtrafiken. Stadsbyggnadskontoret anser att det är angeläget att den nya stadsdelen får en bra tillgänglighet i staden och regionen, vilket är möjligt med en kapacitetsstark kollektivtrafik-försörjning.

SL har inkommit med en ansökan om tilläggsplan för att möjliggöra en ny tunnelbaneförbindelse från Odenplan till Karolinska. Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 5 mars 2009 att påbörja planarbete med programsamråd för en ny tunnelbanesträckning i stadsdelen Vasastaden, den så kallade Karolinskaagrenen i huvudsak enligt tjänsteutlåtandet.

Två möjliga stationslägen, vid Norra Station och Karolinska, redovisas av SL inom den utredningskorridor som togs fram i förstudien. Stationslägena är styrande eftersom spårsträckningen ser olika ut beroende på vilket stationsläge som väljs. SL:s styrelse har inte tagit ett formellt beslut om stationslägena.

Stadsbyggnadsnämnden har tagit ställning för det som i SL:s förstudie ”Ny tunnelbana mellan Odenplan och den nya stadsdelen Karolinska - Norra Station” kallas alternativ 2. Nämnden anser det synnerligen viktigt att placera en av den nya tunnelbanestationens uppgångar i Solna och en i Stockholm, så att stadsdelens båda centrala punkter, det vill säga dels det nya sjukhuset och dels det nya stadsdelscentrumet vid Torsplan får en god kollektivtrafik-försörjning.

Aktuellt förslag till program har upprättats i syfte att pröva möjligheten att anordna en tunnelbaneförbindelse mellan Odenplan och Norra Stationsområdet. I enlighet med stadsbyggnadsnämndens beslut omfattar detta program stationsläge 2 vid Torsplan. Programmet omfattar även en ny tunnel för tunnelbana mellan Karlbergsvägen, i höjd med Sigtunagatan, och fram till Norra Stationsgatan samt en del av tunnelbaneområdet inom Norra Stationsområdet. SL avser inte att bygga en ny tunnelbanepattform eller ett tredje spår vid Odenplan inom närmsta framtiden utan utför endast kapacitetsåtgärder. Kapacitetsåtgärderna bedöms i nuläget rymmas inom gällande detaljplaner.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att ett antal frågor måste studeras vidare i det fortsatta planarbetet bl.a. detaljplaneavgränsning och genomförandefrågor. Den slutliga planavgränsningen kan vara avhängigt var arbetstunnlar och utrymningsanordningar kommer att anläggas. Arbetstunnlars placering och konsekvenserna av placeringen ska studeras noga liksom hur störningar i form av buller och vibrationer kan minimeras under byggtiden.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att ett genomförande av planen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. En miljöbedömning med miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska därför tas fram.

## 1. Bakgrund

### 1.1 SYFTE OCH STADSBYGGNADSNÄMNDENS BESLUT

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 5 mars 2009 att påbörja planarbete med programsamråd för en ny tunnelbanesträckning i stadsdelen Vasastaden, den så kallade Karolinskagrenen i huvudsak enligt tjänsteutlåtandet. Stadsbyggnadsnämnden har tagit ställning för det som i SL:s förstudie "Ny tunnelbana mellan Odenplan och den nya stadsdelen Karolinska - Norra Station" kallas alternativ 2. Nämnden anser det synnerligen viktigt att placera en av den nya tunnelbanestationens uppgångar i Solna och en i Stockholm, så att stadsdelens båda centrala punkter, det vill säga dels det nya sjukhuset och dels det nya stadsdelscentrumet vid Torsplan får en god kollektivtrafikförsörjning.

Förslaget till program innebär att en tilläggsplan utarbetas med ett normalt planförfarande.

Aktuellt förslag till program har upprättats i syfte att pröva möjligheten att anordna en tunnelbaneförbindelse mellan Odenplan och Norra Stationsområdet. I enlighet med stadsbyggnadsnämndens beslut omfattar programmet stationsläge 2 vid Torsplan. Programmet omfattar även en ny tunnel för tunnelbana mellan Karlbergsvägen, i höjd med Sigtunagatan, och fram till Norra Stationsgatan. Programmet omfattar även en del av tunnelbaneområdet inom Norra Stationsområdet. Planområdets slutliga utbredning kan vara avhängigt var station, arbetstunnlar och utrymningsanordningar kommer att anläggas. Avsikten är att tilläggsplanen ska gälla tillsammans med redan gällande detaljplaner.

### 1.2 KAROLINSKA – NORRA STATION

Stockholm stad och Solna stad planerar för en ny tät stadsdel inom Norra Station och Karolinska med cirka 12 000 boende och 33 000 sysselsatta. Inom Norra Stationsområdet ska Värtabanan och E4/E20 överdäckas för att möjliggöra den nya bebyggelsen. Inom Karolinska kommer en förtätning med ny bebyggelse att ske och ett nytt universitetssjukhus (Nya Karolinska Solna, NKS) beräknas vara färdigställt år 2015. Den totala utbyggnaden ställer nya krav på kollektivtrafiken. Idag reser cirka 17 000 personer varje dag med SL buss till och från området vid Karolinska. Med den expansion som den nya stadsdelen Norra Station innebär, kommer i framtiden mer än dubbelt så många att resa kollektivt till och från området.

Stadsbyggnadskontoret ser Karolinskagrenen som en viktig förutsättning för ett genomförande av utbyggnaden av Karolinska – Norra Station i den omfattning som redogörs för i den fördjupade översiktsplanen. Med en kapacitetsstark kollektivtrafik främjas kollektivresandet vilket är en förutsättning för att minska bilåkandet och främja en hållbar utveckling. Förverkligas inte Karolinskagrenen kommer busstrafiken att dubblas och biltrafiken att öka, vilket är negativt för miljön och svårt att hantera med den stadsstruktur som planerats för den nya stadsdelen Karolinska - Norra station.

#### **SL:s förstudie och ställningstagande**

I september 2008 godkände SL:s styrelse slutrapporten för förstudien *Ny tunnelbana mellan Odenplan och den nya stadsdelen Karolinska/ Norra Station*. SL:s styrelse beslutade att gå vidare med planering för den nya tunnelbanegre-

nen, Karolinskagrenen, genom att inleda arbetet med en järnvägsplan som bedöms färdigställas i slutet av 2009. Tunnelbanan beräknas vara färdigställd 2015 i samband med att Nya Karolinska Solna står färdigt. En betydande osäkerhetsfaktor gällande tidplanen är hur en utbyggnad av tunnelbanan påverkas av angränsande projekt som Citybanan, utvecklingen av Odenplan, överdäckningen av Norra Stationsområdet samt byggandet av Nya Karolinska Solna.

I SL:s förstudie har både buss, spårväg och tunnelbana jämförts. Efter beslut i SL:s styrelse i december 2007 har förstudien gått vidare med tunnelbana som huvudalternativ. Två möjliga stationslägen vid Norra Station och Karolinska har redovisats, vilka är styrande inför fortsatt planering och projektering. SL:s styrelse förväntas ta ett beslut om stationslägena inom kort. I planarbetet presenteras inte bakgrunden till valet av tunnelbana och valet av stationsläge utan hänvisning sker till SL:s utredningsmaterial.

### **1.3 GÄLLANDE PLANER OCH TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN**

#### **Regional utvecklingsplan 2001 för Stockholmsregionen, RUF5**

Planen är förenlig med den nu gällande regionala utvecklingsplanen RUF5 2001, där tunnelbanegrenen mellan Odenplan och Karolinska finns med som ett investeringsprojekt. Arbetet med att ta fram en ny regional utvecklingsplan, RUF5 2010, pågår och samråd ägde rum hösten 2008. Den nya utvecklingsplanen beskriver de trafikinvesteringar som ingår i den så kallade Stockholmsförhandlingen, däribland utbyggnaden av tunnelbanan till Karolinska.

#### **Stockholms översiktsplan, ÖP 99**

Planen är förenlig med Stockholms översiktsplan, ÖP 99. Utgångspunkten i översiktsplanen är att kollektivtrafiken ska utgöra basen för persontransporterna i staden och att den ska utvecklas så att kollektivresandet ökar. Översiktsplanen redovisar bland annat ett reservat för en ny tunnelbanegren från Odenplan till Norra stationsområdet med fortsättning till Karolinska sjukhuset och vidare in i Solna.

Arbetet med en ny översiktsplan pågår. I samrådsförslaget beskrivs fördelarna med den nya tunnelbanesträckningen; en kraftig minskning av behovet av buss- trafik till Karolinska – Norra Station, vilket ger bättre utrymme i gatu-rummet. Projektet samverkar med och ökar nyttan av en ny pendeltågsstation vid Odenplan.

#### **Fördjupning av två översiktsplaner för Karolinska - Norra Station**

Stockholm stad och Solna stad har gemensamt upprättat en fördjupning av städernas respektive översiktsplan för området Karolinska – Norra Station. Planen antogs av Stockholms kommunfullmäktige i september 2008 och av Solna kommunfullmäktige i augusti 2008. Tunnelbanesträckningen anses vara en förutsättning för områdets utveckling.

#### **Gällande detaljplaner**

Beroende på planområdets avgränsning bedöms 15-20 gällande detaljplaner att beröras. Detaljplanerna kommer att fortsätta gälla jämsides med den nya tilläggsplanen.

Mellan Odenplan och S:t Eriksgatan är det enligt gällande detaljplaner möjligt att anlägga tunnelbana i en korridor, som sträcker sig fram till de befintliga byggnadernas fasader vid den södra sidan av Karlbergsvägen.

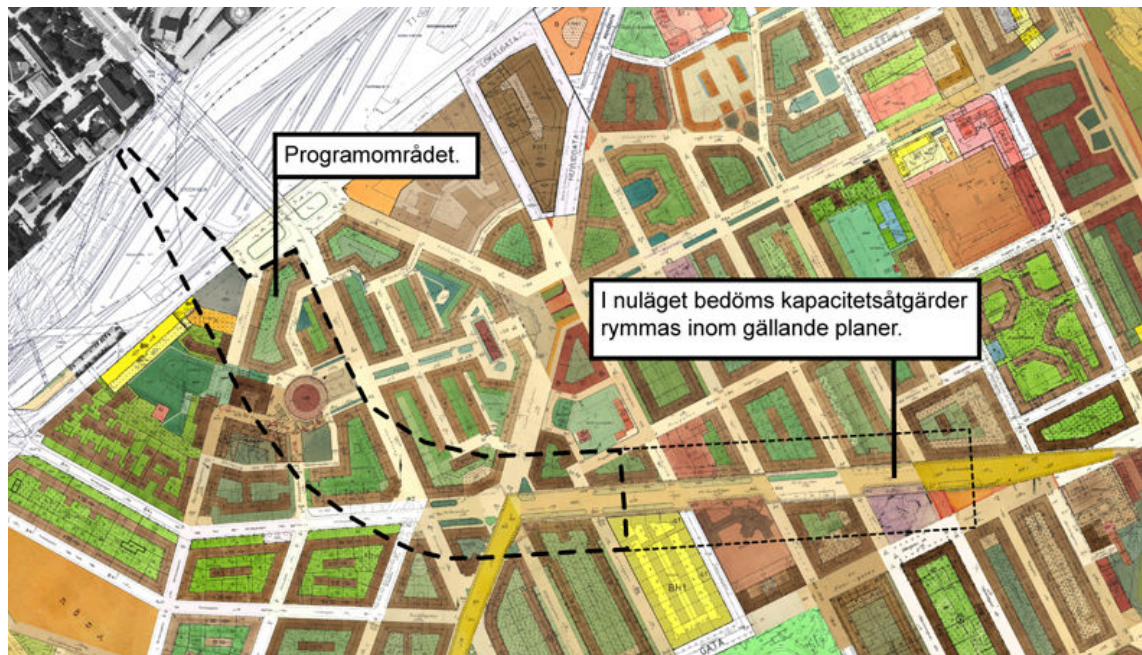


Bild 1: Utsnitt av område för gällande planer. Markerat område har en yttre marginal från spåren som uppgår till ca 50 meter.

## 1.4 PLANENS OMFATTNING

### Detaljplaner och tilläggsplaner

Karolinskaagrenens sträckning kan indelas i olika delprojektområden med skilda planhanteringar (se bild 2):

- **1)** Den del som är belägen i Solna stad ingår i *Detaljplan för nytt universitetssjukhus mm*, där samråd hölls under oktober-december 2008.
- **2)** Inom Stockholms stad kommer området mellan kommungränsen mot Solna respektive Norra Stationsgatan att ingå i första detaljplaneetappen för Norra stationsområdet.
- **3)** En tilläggsplan upprättas för *delsträckan mellan korsningen Karlbergsvägen/Sigtunagatan, och Norra Station, samt för del av tunnelbaneområdet inom Norra Station*. I enlighet med stadsbyggnadsnämndens beslut omfattar detta program stationsläge 2 vid Torsplan. Planområdets slutliga utbredning kan vara avhängigt var station, arbetstunnlar och utrymningsanordningar kommer att anläggas. Arbetstunnlarna och konsekvenserna av dessa kommer att behandlas i planen oavsett om de ingår i planområdet eller ej. Kring tunnlar krävs skyddszoner vars omfattning kommer att klargöras under arbetet.
- **4)** Tilläggsplanen för Citybanan, som vann laga kraft den 4 december 2008, omfattar även nytt spår för tunnelbanan med tillhörande perrong vid Odenplan. SL avser inte att bygga en ny tunnelbaneplattform eller ett tredje spår vid Odenplan inom närmsta framtiden utan utför endast kapacitetsåtgärder. Kapacitetsåtgärderna bedöms i nuläget rymmas inom gällande detaljplaner.

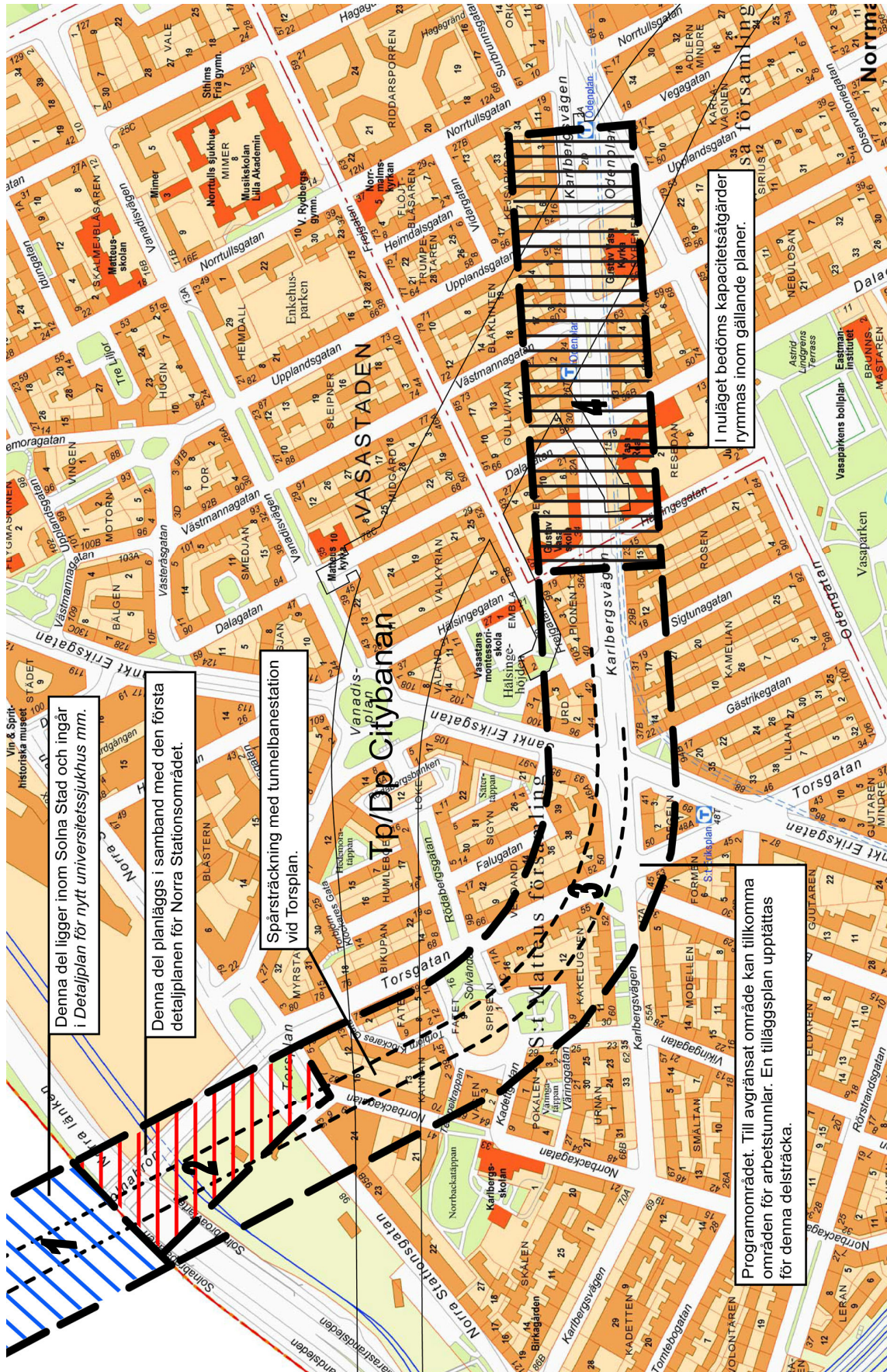


Bild 2: Programmet syftar till att möjliggöra för en ny tunnelbanesträckning i stadsdelen Vasastaden. I detaljplanearbetet kommer att utredas om en detaljplan (tilläggsplan) ska upprättas för hela sträckningen eller för delsträckor. Markerat område har en yttre marginal från spåren som uppgår till ca 50 meter.

## 2. Beskrivning av projektet

### 2.1 TUNNELNS STRÄCKNING OCH NYTT STATIONSLÄGE

Karolinskgagrenen innebär nya spår i tunnel från Odenplan, genom Vasastan till ett nytt stationsläge vid Karolinska – Norra Station. Utbyggnaden av tunnelbanan ska även möjliggöra en framtida vidare förlängning av tunnelbanan till Solna centrum eller Solna station.

Två möjliga stationslägen vid Norra Station och Karolinska redovisas av SL inom den utredningskorridor som togs fram i förstudien. Stationslägena är styrande eftersom spårsträckningen ser olika ut beroende på vilket stationsläge som väljs. SL:s styrelse har inte tagit ett formellt beslut om stationslägena. Med stationsläge 1 placeras plattformen i ett läge norr om Karolinska plan i Solna, och med stationsläge 2 placeras plattformen i ett läge söder om Karolinska plan vid Torsplan. Båda lägena har en tunnelbaneuppgång vid Karolinska plan. I enlighet med stadsbyggnadsnämndens beslut omfattar detta program stationsläge 2 vid Torsplan.

Oavsett stationsläge kopplas de nya spåren till de befintliga ungefär i höjd med korsningen Karlbergsvägen/Sigtunagatan. Spåret viker sedan av norrut i höjd med Karlbergsvägen/Torsgatan. Därefter passerar spåren ovanpå den planerade Citybanan innan de fortsätter vidare under Värtabanan och E4/E20.

I SL:s förstudie ingick ett tredje spår från Odenplan fram till Karlbergsvägen i höjd med Sigtunagatan. I nuläget bedöms emellertid dessa kapacitetshöjande åtgärder kunna rymmas inom gällande planer. Ett eventuellt tredje spår förläggs söder om de två befintliga, och sjunker från Odenplan cirka 11 meter för att komma i nivå med en passage som är förberedd sedan tunnelbanan byggdes på 1940-talet. Vid S:t Eriksgatan passerar det nya tunnelbanespåret under de befintliga spåren som går vidare mot Fridhemsplan.

Utrymning ur tunnelbanan vid eventuella incidenter planeras att ske med självutrymning som princip. Nödutgångar för självutrymning kan komma att anläggas mellan de bägge enkelspårtunnlarna. Utrymning kan även ske via tunnelbanestationerna och arbetstunnlar. Hur utrymningen ska ske kommer att utredas vidare i den fortsatta planeringen av tunnelbanan.



Bild 3: SL:s förslag till spårsträckning med stationsläge 2, Torsplan.

### 3. Miljökonsekvenser

#### 3.1 ARBETSTUNNLAR

##### Antal och placering

För att kunna färdigställa Karolinskaagrenen till december 2015 är behovet av hög kapacitet i byggskedet stort enligt SL. Tunnelsprängning under innerstaden innebär risker för störningar i form av buller, stömljud och vibrationer, varför sprängningarna kan behöva begränsas avseende styrka och omfattning utmed vissa delar av sträckan. Nedsättningen i sprängningskapacitet gör att arbetet måste drivas på flera fronter samtidigt för att kunna färdigställas i tid. Arbetet med tunnlarna ser därför ut att behöva drivas från respektive ände, samt från mitten och ut mot ändarna. Totalt bedömer SL att tre arbetstunnlar behövs, varav två i Stockholm och en i Solna. Flera alternativa placeringar av arbetstunnlar studeras av SL.

##### Förutsättningar

Arbetstunnlarnas läge är enligt SL avhängigt var längs tunnelsträckan de behövs för att medge en effektiv tunneldrivning. Terrängen vid mynningen ska helst ha en nivåskillnad där en förskärning (en port) på ett naturligt sätt kan anläggas och där utrymme finns för en byggetablering. Goda transportmöjligheter till och från arbetsplatsen, helst i anslutning till en större genomfartsled, eftersträvas. Möjligheter till att bygga in mynningarna för att reducera bullernivån bör studeras och även avståndet till bostadshus ur bullerhänseende. En viktig faktor är behovet av att ventileras ut tunnlarna tillfälligt under byggskedet, vilket underlättas om tunnelmynningen placeras mot en öppen plats. Större ledningsstråk bör undvikas för att slippa ledningsomläggningsarbeten. Längden på arbetstunneln är beroende av nivåskillnaden mellan mynning och



huvudtunnel. För att kunna köra normalstora lastbilar bör lutningen inte vara mer än 1 på 7 (14 %).

### **Vidare utredningar**

SL utreder flera alternativa placeringar av arbetstunnlarna. Både placering och de konsekvenser som placeringen leder till måste noga studeras vidare i det fortsatta planarbetet. Arbetstunnlarna måste lokaliseras så att störningar för boende och verksamheter i största utsträckning minimeras. Ytterligare en viktig fråga är att så långt som möjligt minimera påverkan på det befintliga trafiknätet, eftersom stockholmstrafiken är känslig för störningar. Vad som kommer att ske med arbetstunnlarna efter färdigställandet av tunnelbanan måste utredas vidare. Om tunnlar ska bevaras ska tunnelingångarnas placering i och anpassning till den omkringliggande stadsmiljön utredas.

Gemensamma arbetstunnlar för Citybanan och Karolinskaagrenen har diskuterats. Den av Banverket tidigare planerade arbetstunneln för Citybanan vid Drottninggatan kommer inte att realiseras. För att kompensera detta planerade Banverket istället att ta ut en större mängd berg genom ett sänke (ett lodrätt hål) vid Odenplan. Banverket har nu gjort den bedömningen att arbetstunneln vid Norra Stationsgatan har tillräcklig kapacitet för att klara utlastningen av hela den norra delen av Citybanan. Sänket för Citybanan vid Odenplan kommer därför inte heller att realiseras. Den extra kapacitet som Citybanans arbetstunnel vid Norra Stationsgatan har, och som eventuellt skulle kunna ha nyttjats för Karolinskaagrenen, kommer således att nyttjas till fullo för Citybanan. I nuläget ser möjligheten till ett samutnyttjande av arbetstunnlar för Citybanan och Karolinskaagrenen begränsad ut, men möjligheten diskuteras av SL och projekt Citybanan.

### **3.2 BULLER OCH VIBRATIONER**

Bullerstörningar uppkommer främst under genomförandeskedet. I den fortsatta planeringen måste metoder för att begränsa störningar i form av buller och vibrationer utredas vidare, liksom vibrationskänsligheten på berörda fastigheters grundläggningar. För att minimera störningar i samband med borrhning i berg och sprängning för spårtunnlar avses arbetstiderna begränsas till perioder då störningsrisken är mindre, och sprängningarna begränsas avseende styrka och omfattning. Byggnationen medför tung trafik med mass- och materialtransporter till och från framför allt arbetstunnlarna. Genom samordning med Citybanans genomförande kan den sammantagna tidsperioden för störande buller minimeras.

### **3.3 LUFTKVALITET OCH GRUNDVATTEN**

Partikelhalterna kring Odenplan ligger idag i intervallet strax under miljökvalitetsnormen för utomhusluft. Huruvida normen kommer att överskridas under byggtiden måste utredas i det fortsatta planarbetet. Grundvattenpåverkan och andra geohydrologiska aspekter ska utredas närmare.

### **3.4 KULTURMILJÖ**

Beroende på var arbetstunnlarna placeras kan kulturmiljöer tillfälligt komma att påverkas.

### **3.5 MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING**

Stadsbyggnadskontoret bedömer att planen kan antas medföra betydande miljöpåverkan enligt PBL 5 kap 18 §. En miljöbedömning med miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska därför göras. Bedömningen grundas på den påverkan som kan uppstå under den långa genomförandetiden bland annat i

form av buller och vibrationer och det stora antal fastigheter som kan bli berörda. För avgränsning av MKB se nedan.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att den MKB som upprättas för järnvägsplanen kommer att behöva behandla konsekvenser som även ska beskrivas för detaljplanen. Därigenom kan en samordning av MKB ske för de båda projekten. MKB för järnvägsplanen och MKB för detaljplanen planeras emellertid att delas upp i två olika dokument, även om deras innehåll till stor del blir desamma.

#### **Avgränsning i sak av MKB**

Avgränsning i sak innebär en identifiering av de miljöaspekter och intressen i planområdet som behöver utredas för att kunna identifiera viktiga miljöeffekter. Detaljplanens MKB avses avgränsas till att omfatta miljöaspekterna stads- och kulturmiljö, buller och vibrationer, luftkvalitet, mark och vatten, och elektromagnetiska fält. Eftersom miljön inom planområdet består av renodlad stadsmiljö, bedöms inte naturmiljö samt rekreation och friluftsliv vara relevant för konsekvensbeskrivningen. De inslag av flora och fauna som återfinns inom stadsmiljön kommer att behandlas under kapitlet stads- och kulturmiljö i konsekvensbeskrivningen. Hushållning av naturresurser behandlas under kapitlet mark och vatten. Påverkan av vattenverksamhet (grundvatten) utreds i en separat MKB tillhörande tillståndsansökan.

## **4. Genomförande**

### **4.1 ALLMÄNT**

Vid Odenplan planeras för närvarande för fyra utbyggnadsprojekt; Karolinska-grenen, Citybanan, kommersiella lokaler under mark samt en utbyggnad av Stadsbiblioteket. Under en relativt lång tidsperiod kommer Odenplan att vara påverkat av dessa planerade byggnationer.

Tunnelbanans förlängning till Norra Station/Karolinska bedöms inte påverka området vid Odenplan och Karlbergsvägen i något väsentligt avseende. SL har inte för avsikt att bygga en ny tunnelbaneplattform eller ett tredje spår vid Odenplan inom närmsta framtiden. I nuläget bedöms emellertid dessa kapacitetshöjande åtgärder kunna rymmas inom gällande planer. Vid en eventuell förlängd utbyggnad av tunnelbanan mot Solna centrum eller Solna station kommer kapacitetskraven att öka. Det tredje spåret längs Karlbergsvägen och den nya perrongen vid Odenplan kan då komma att förverkligas. Förberedande arbeten för det tredje spåret och perrongen kan dock komma att utföras i samband med utbyggnaden av Citybanan.

### **4.2 TIDPLAN – BYGGTIDER OCH SAMORDNING AV ANGRÄNSANDE PROJEKT**

Utgångspunkt är att Karolinska-grenen ska stå klar i samband med att Nya Karolinska Solna (NKS) färdigställs, vilket har planerats till december 2015. Vid Odenplan är utgångspunkten att samordna arbetena för Karolinska-grenen med övriga planerade projekt såsom Citybanan samt eventuella kommersiella lokaler och nytt stadsbibliotek. Vidare har Karolinska-grenen ett stort genomförandemässigt samband med överdäckningen av Norra Station och NKS.

Byggstart för Karolinska-grenen kan ske först då samtliga detaljplaner för tunnelbanan samt järnvägsplanen har vunnit laga kraft. SL planerar för byggstart under senare delen av 2011.

### 4.3 ANSVARSFÖRDELNING

Marken inom berörda detaljplaner är dels kvartersmark i enskild och allmän ägo, dels allmän platsmark (gator och parkmark) i stadens ägo. Huvudman för byggandet av Karolinskaagrenen är SL som ägs av Stockholms Läns Landsting. SL ansvarar för byggandet av tunneln och därtill hörande anläggningar. Stockholms Stad ansvarar för detaljplaneringen. Ansvarsfördelningen mellan de två parterna klargörs i förhandlingar och fastläggs i avtal mellan dessa.

### 4.4 FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR

Ett genomförande av Karolinskaagrenen medför begränsade möjligheter för berörda fastighetsägare att utnyttja sin fastighet i djupled.

SL upprättar och fastställer en järnvägsplan. Med järnvägsplanen som grund kan SL inlösa den mark, det utrymme och särskild rätt som behövs för anläggningen.

Omfattningen av den krets av fastighetsägare, ledningshavare och övriga rättighetshavare som blir berörda är beroende av anläggningens slutliga läge och utformning enligt järnvägsplanen. Målet är att frivilliga överenskommelser ska kunna träffas med berörda fastighetsägare.

### 4.5 TILLFÄLLIGA RÄTTIGHETER

SL kommer under byggnadstiden att behöva ett antal arbetstunnlar samt ytor för uppställning av bodar mm. Målet är frivilliga överenskommelser med berörda fastighetsägare. Om inte frivilliga överenskommelser kan träffas kan marken tas i anspråk med nyttjanderätt för den tid som anges i järnvägsplanen. Länsstyrelsen fattar beslut om att marken får tas i anspråk med nyttjanderätt.

## 5. Fortsatt arbete

### 5.1 DETALJPLANEPROCESS OCH TIDPLAN FÖR PLANARBETET

Detaljplanen för Karolinskaagrenen kommer att tas fram parallellt med järnvägsplanen. För att underlätta för sakägare och andra berörda är det en målsättning att detaljplan och järnvägsplan bör ställas ut samtidigt. Detaljplanen hanteras med normalt förfarande med följande *preliminära* tidplan:

- |                   |                     |
|-------------------|---------------------|
| ▪ Programsamråd   | mars - april 2009   |
| ▪ Plansamråd      | juni - augusti 2009 |
| ▪ Utställning     | 4:e kvartalet 2009  |
| ▪ Godkännande SBN | 1:a kvartalet 2010  |
| ▪ Antagande KF    | 2:a kvartalet 2010  |

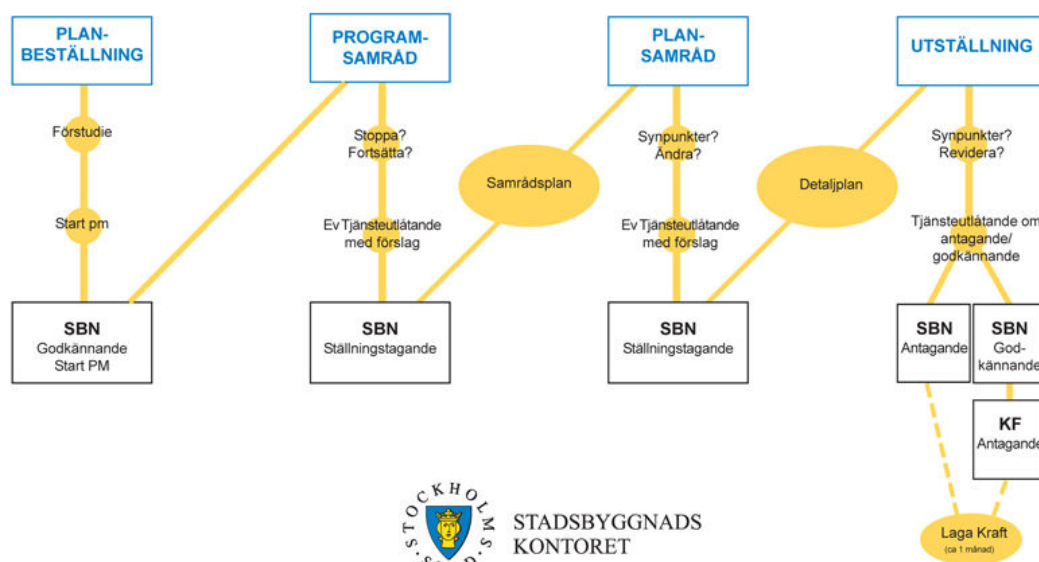


Bild 4: Detaljplaneprocessen med normalt planförfarande

## 5.2 PLANERINGSPROCESS VID BYGGANDE AV JÄRNVÄG

Planeringen för att bygga järnväg regleras enligt Lagen om byggande av järnväg (SFS 1995:1649). Lagens syfte är att säkerställa att järnvägen får ett sådant läge och utförande att anläggningen gör minsta möjliga intrång och påverkan utan orimlig kostnad. Lagen tillämpas även på tunnelbana och spårväg.

SL har upprättat en förstudie vilken varit utskickad på remiss. Nästa steg är att upprätta en järnvägsplan som detaljerat beskriver hur den valda lösningen ska utformas. Syftet med planen är att precisera de markytor som behövs och beskriva anläggningens konsekvenser. Järnvägsplanen ska även innehålla en miljökonsekvensbeskrivning.



Bild 5: Olika steg i planeringen av ny tunnelbana

## 5.3 MEDVERKANDE

Ärendet handläggs av Emelie Eriksson, stadsbyggnadskontoret, samt Soon Hammarström och Per Jacobsson, Tengbom Stockholm. Miljökonsekvensbeskrivningen tas fram av Vectura.

Arne Fredlund  
Avdelningschef

Emelie Eriksson  
Planhandläggare