

Roslagsbanan till city

Samrådsredogörelse från samråd om järnvägsplan och miljöprövning januari - februari 2025

Datum: 2025-06-03



Titel: Roslagsbanan till city – Samrådsredogörelse från samråd om järnvägsplan och miljöprövning januari – februari 2025

Uppdragsledare: Järnvägsplan, Per Reiland, Sweco

Projektledare: Jenny Albrektsson, Trafikförvaltningen

Bilder och illustrationer: Trafikförvaltningen om inte annat anges

Diarienummer: TN 2024-1060

Dokumentstatus: Samrådsredogörelse

Datum: 2025-06-03

Distributör: Trafikförvaltningen, Region Stockholm

Innehållsförteckning

Sammanfattning	6
1 Inledning	7
1.1 Samrådsprocessen	7
1.2 Bakgrund och status i projektet	7
1.3 Samrådskrets	8
1.4 Denna samrådsredogörelse	8
1.5 Tidigare genomförda samråd	8
2 Samråd om spårlinje, stationslägen, arbetstunnlar och etableringsområden	9
2.1 Samråd med allmänheten	9
2.1.1 Synpunkter på arbetstunnlar och etableringsområden	10
2.1.2 Byggmetoder och påverkan under byggtid	12
2.1.3 Kostnader och samhällsnytta	12
2.1.4 Samrådsprocessen och samrådsmaterial	13
2.1.5 Positiva till en förlängning av Roslagsbanan till city	14
2.1.6 Negativa till en förlängning av Roslagsbanan till city	15
2.1.7 Övriga synpunkter	18
2.2 Samråd med berörda myndigheter och kommuner	19
2.2.1 Danderyds kommun	20
2.2.2 Polismyndigheten, Polisregion Stockholm	21
2.2.3 Riksantikvarieämbetet	22
2.2.4 Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI)	22
2.2.5 Solna stad	22
2.2.6 Statens fastighetsverk (SFV)	23
2.2.7 Stockholms stad och kommunala bolag	24
2.2.8 Storstockholms brandförsvär (SSBF)	26
2.2.9 Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM)	27
2.2.10 Trafikverket	27
2.2.11 Täby kommun	29
2.2.12 Vallentuna kommun	29
2.2.13 Österåker kommun	29
2.3 Samråd med föreningar, företag, fastighetsägare och övriga intressenter	30
2.3.1 AB Invest AS	31
2.3.2 Afa Fastigheter	31
2.3.3 Akademiska Hus	32
2.3.4 Alecta Fastigheter	34
2.3.5 Arlandabanan Infrastructure (AIAB)	35
2.3.6 Axfast	36
2.3.7 Bostadsrättsföreningen Humleboet 17	37

2.3.8	Bostadsrättsföreningen Lilla Bantorget	38
2.3.9	Bostadsrättsföreningen Munin 2.....	38
2.3.10	Bostadsrättsföreningen Torsgränd 4.....	39
2.3.11	Carl Eldhs Ateljémuseum.....	40
2.3.12	Castellum	40
2.3.13	Danderyds Villaägareförening	41
2.3.14	E.ON Energidistribution AB	42
2.3.15	Ellevio AB.....	42
2.3.16	Fastighetsaktiebolaget Folkets hus i Stockholm samt Kungslagern Holding AB42	
2.3.17	Förbundet för Ekoparken	43
2.3.18	Föreningen Östermalm.....	44
2.3.19	Gamla Livförsäkringsaktiebolaget SEB Trygg Liv (Livbolaget).....	45
2.3.20	Hufvudstaden AB	46
2.3.21	KLP Fastigheter	47
2.3.22	Koloniföreningen Söderbrunn	48
2.3.23	Kungliga Djurgårdens Förvaltning (KDF).....	49
2.3.24	Kungliga skogs- och lantbruksakademien (KSLA).....	50
2.3.25	Kungliga tekniska högskolan (KTH)	50
2.3.26	Lilla Frescati koloniförening	51
2.3.27	Locum.....	52
2.3.28	S:t Johannes församling och Stockholms katolska stift.....	52
2.3.29	Skolfastigheter i Stockholm AB (SISAB)	53
2.3.30	Skanova AB	54
2.3.31	SPF seniorerna nordostföreningarna	55
2.3.32	Stockholm Exergi	56
2.3.33	Stockholm trio	56
2.3.34	Stockholm Vatten och Avfall (SVOA).....	56
2.3.35	Stockholms livsmedelshandlareförening	57
2.3.36	Stockholms universitet.....	58
2.3.37	Svenska kyrkan Stockholms stift.....	59
2.3.38	Synskadades riksförbund Stockholm Gotland	60
2.3.39	Telia Sverige AB	60
2.3.40	Vattenfall Eldistribution AB.....	61
2.4	Övriga samrådsmöten.....	61
2.4.1	Akademiska Hus	61
2.4.2	Axfast.....	61
2.4.3	KLP Fastigheter	61
2.4.4	Koloniföreningen Söderbrunn	61
2.4.5	Kungliga Djurgårdens Förvaltning.....	62
2.4.6	Locum.....	62
2.4.7	Länsstyrelsen.....	62

2.4.8	Ramsbury	62
2.4.9	Stockholm Exergi	62
2.4.10	Svenska kraftnät	62
2.4.11	Stockholm Vatten och Avfall (SVOA)	63
2.4.12	Storstockholms Brandförsvar (SSBF)	63
2.4.13	S:t Johannes församling och Stockholms katolska stift	63
2.4.14	Svenska bostäder	63
2.4.15	Telia	63
2.4.16	Trafikverket	63
2.4.17	Vasakronan	64
2.4.18	Wallenstam	64
2.5	Uppsökande dialoger	64
3	Underlag	65

Sammanfattning

Denna samrådsredogörelse sammanställer inkomna yttranden från allmänt samråd inom ramen för järnvägsplan och miljöprövning om spårlinje, stationslägen, arbetstunnlar och etableringsområden för projektet Roslagsbanan till city. Samrådet genomfördes mellan den 28 januari och 18 februari 2025.

Under samrådstillfället inkom drygt 210 yttranden från allmänheten. Det var en jämn representation mellan män och kvinnor som lämnade yttranden, där hälften var män och hälften var kvinnor. Av dem som angivit åldersspann var det en något större andel i de övre ålderskategorierna, med omkring 60 procent i åldern 45 år och äldre.

Flera yttranden från allmänheten var positiva till förlängningen av Roslagsbanan. Ett stort antal yttranden har också inkommit där en förlängning av Roslagsbanan ses som något negativt utifrån att det anses fungera bra som det är i dag. Det finns även ett stort motstånd till att lägga ned station Stockholms östra. I flera yttranden lyfts önskemål om en station i Albano. En del yttranden tog ställning för och emot föreslagna alternativ på etableringsområden och arbetstunnlar. Några yttranden har inkommit som berör val av byggmetoder och påverkan på natur, miljö, befintliga byggnader och människor under byggtiden, där byggtiden anses vara lång och påverka människor och miljö negativt. Några påpekade att en koncentration av kollektivtrafiken till ett fåtal noder ökar utsattheten för yttre hot och att det redan är mycket folk och trängsel på både Odenplan och T-Centralen, vilket skapar en otrygg miljö. Flera har även framfört att projektet anses vara dyrt i förhållande till nyttan och att pengarna borde användas till annat i stället samt kommit med förslag på vad pengarna borde användas till i stället. Därutöver har det även kommit in yttranden som berör frågor som ligger utanför projektets uppdrag.

Totalt 65 yttranden har inkommit från berörda myndigheter, kommuner, organisationer, föreningar och övriga intressenter. Av dessa var det 12 myndigheter som avstod från erinran och 13 myndigheter/kommuner som lämnade yttranden. Resterande 40 yttranden inkom från berörda organisationer, föreningar, företag, fastighetsägare och övriga intressenter.

Under perioden har också samrådsmöten genomförts löpande med berörda kommuner, myndigheter, föreningar och övriga intressenter. Samtidigt som samrådet pågick har även uppsökande dialoger genomförts. Dialogerna syftade till att samla in analysunderlag till projektets sociala konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys. Dialogerna har också syftat till att säkerställa en jämn representation av samhällsgrupper i samrådsprocessen, med fokus på underrepresenterade grupper inom fysisk planering.

De yttranden som kommit in visar ett stort engagemang och intresse för projektet. Yttrandena berör många aspekter och kommer att utgöra ett underlag inför fortsatt arbete med järnvägsplan och miljöprövning samt även inför val av arbetstunnlar och etableringsområden.

1 Inledning

Region Stockholm utreder hur Roslagsbanan kan förlängas i tunnel från station Universitetet, via Odenplan till T-Centralen. Förlängningen syftar till att göra resan mellan kommunerna i nordost och centrala Stockholm snabbare och smidigare, samtidigt som trängseln på tunnelbanans Röda linje mellan T-Centralen och Tekniska högskolan ska minska.

1.1 Samrådsprocessen

Samråd är en del av planläggnings- och tillståndsprocessen och innebär att Region Stockholm inhämtar synpunkter och kunskap från allmänhet, enskilda som särskilt berörs, myndigheter och organisationer. Synpunkter och information kan lämnas löpande under hela planläggnings- och tillståndsprocessen. Vid ett antal angivna tillfällen under processerna genomför Region Stockholm aktiviteter där handlingar hålls tillgängliga för allmänhet och berörda med möjlighet att inkomma med yttranden.

Under samrådsprocessen ska Region Stockholm samråda med Länsstyrelsen Stockholm, Stockholms stad, övriga kommuner, de enskilda som särskilt berörs och den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Även övriga relevanta statliga myndigheter, den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda ska inkluderas i samrådsprocessen. Yttranden som inkommer under samråd sammanställs och bemöts i en samrådsredogörelse, som görs tillgänglig för allmänhet och berörda på Region Stockholms hemsida.

1.2 Bakgrund och status i projektet

År 2014 genomfördes en åtgärdsvalsstudie som studerade förutsättningarna för en kapacitetsstark kollektivtrafik mellan centrala Stockholm och nordostkommunerna. Att förlänga Roslagsbanan till city var den åtgärd som bedömdes ge störst nytta. Roslagsbanan till city var en av de åtgärder som Sverigeförhandlingen förhandlade fram år 2017. Sverigeförhandlingen är ett initiativ från Sveriges regering för att bygga höghastighetsjärnväg i Sverige och få förbättrad kollektivtrafik och ökat bostadsbyggande i storstäderna.

Mellan 2021 och 2024 genomfördes en lokaliseringsutredning där möjliga sträckningar och stationslägen studerades. Utredningarna mynnade ut i en korridor för spårlinje från nuvarande station Universitet via Odenplan till T-Centralen. I lokaliseringsutredningen föreslogs också nya stationslägen vid Odenplan och T-Centralen.

Nu pågår arbete med järnvägsplan och miljöprövning för Roslagsbanan till city. Under januari och februari 2025 genomfördes det första samrådet inom ramen för järnvägsplan och miljöprövning. Tidigare har samråd genomförts inom lokaliseringsutredningen, se avsnitt 1.5 nedan. Det senaste samrådet, som föreliggande samrådsredogörelse baseras på, handlade om planerad spårlinje och stationslägen samt förslag på alternativa placeringar av arbetstunnlar och etableringsområden som behövs under projektets byggtid.

1.3 Samrådsrets

Samrådsretsen utgjordes av de som bedömdes kunna bli berörda samt av myndigheter, kommuner, organisationer, andra verksamheter, allmänhet och enskilda.

Samrådet annonserades i tidningarna Svenska Dagbladet, Dagens Nyheter samt Post- och Inrikes Tidningar 28 januari och i Mitt i 1-2 februari 2025. Information sändes även ut via mejl till myndigheter, kommuner och andra identifierade intressenter enligt separat sändlista. Brev med information om samrådet skickades till särskilt berörda inom aktuell samrådsrets. Brevutskick gjordes även till alla fastighetsägare inom utredningsområdet för grundvatten och buller, för områdets geografiska avgränsning se ”Samrådshandling järnvägsplan och miljöprövning 2025¹”.

Möjlighet att lämna yttranden fanns via formulär på Region Stockholms webbplats, mejl eller genom brev.

1.4 Denna samrådsredogörelse

Denna samrådsredogörelse sammanställer inkomna yttranden från allmänt samråd inom ramen för järnvägsplan och miljöprövning om spårlinje, stationslägen, arbetstunnlar och etableringsområden. Samrådet genomfördes mellan 28 januari och 18 februari 2025. Sammanfattade yttranden följs av Region Stockholms bemötande.

Inkomna yttranden finns diarieförda i trafikförvaltningens ärendehanteringssystem under diarienummer TN 2024-1060.

1.5 Tidigare genomförda samråd

Under lokaliseringsutredningen 2021-2024 genomfördes tre samråd:

- Ett första allmänt samrådstillfälle genomfördes mellan 15 januari och 8 februari 2021. Syftet var att informera om projektet, ge möjlighet till insyn och bidra med kunskap till det fortsatta utredningsarbetet. Samrådsredogörelsen (diarienummer TN 2020-0641) finns tillgänglig på Region Stockholms hemsida.
- Ett andra allmänt samrådstillfälle genomfördes mellan 27 maj och 27 juni 2022. Syftet var att informera om den planerade utbyggnaden och inhämta synpunkter inför val av lokalisering samt inför beslut om betydande miljöpåverkan. Samrådsredogörelsen (diarienummer TN 2022-0415) finns tillgänglig på Region Stockholms hemsida.
- Det tredje samrådstillfället inom lokaliseringsutredningen genomfördes mellan 5 och 28 april 2024. Syftet med detta samrådstillfälle var att inhämta synpunkter kring studerade alternativ för delsträckan mellan Universitetet och Odenplan. Samrådsredogörelsen (diarienummer TN 2020-0641) finns tillgänglig på Region Stockholms hemsida.

¹ Roslagsbanan till city, samråd om spårlinje, stationslägen, arbetstunnlar och etableringsområden, järnvägsplan och miljöprövning. Se figur 3 i dokumentet.

2 Samråd om spårlinje, stationslägen, arbetstunnlar och etableringsområden

Samrådstillfället avsåg järnvägsplan och miljöprövning. Under samrådstillfället inkom drygt 210 yttranden från allmänheten och 65 yttranden inkom från myndigheter, kommuner, företag, föreningar, fastighetsägare och andra intressenter. Av yttrandena från myndigheter, kommuner, företag, föreningar, fastighetsägare och andra intressenter var det 12 myndigheter som avstod från erinran och 13 myndigheter/kommuner som lämnade yttranden. Resterande 40 yttranden inkom från berörda organisationer, föreningar, företag, fastighetsägare och övriga intressenter.

Av allmänheten som inkom med yttranden var det en jämn representation mellan män och kvinnor, där cirka hälften var män och hälften var kvinnor. Av dem som angivit åldersspann var det en något större andel i de övre ålderskategorierna, med omkring 60 procent i åldern 45 år och äldre. Andelen som var 30 år och äldre var ännu större, cirka 80 procent var 30 år eller äldre.

Samrådet genomfördes under perioden 28 januari - 18 februari 2025. Den 4 februari genomfördes öppet hus i Gustav Vasaskolas matsal. Omkring 130 personer besökte mötet, varav cirka 50 kvinnor, cirka 75 män och 5 barn. En relativt stor andel av besökarna var äldre. Deltagarna visade stort engagemang i projektet och hade både positiva och negativa kommentarer. Flera personer hade synpunkter och frågor som bland annat rörde nedstängningen av Stockholms östra, störningar under byggtiden, tidplan och kostnader samt förbättrade kollektivtrafikförbindelser mellan nordost och city.

Under samrådsperioden fanns material och information att tillgå digitalt på Region Stockholms webbplats, i trafikförvaltningens reception, på respektive kommunhus för Stockholms stad, Vallentuna Täby, Österåker och Danderyds kommuner, på Roslagsbanans stationer, busshållplatser och i lokaltidningar.

2.1 Samråd med allmänheten

Nedan redovisas en sammanställning av inkomna yttranden från allmänhet och enskilda. Yttranden från allmänhet sammanfattas tematiskt och grupperas under olika huvudrubriker utifrån deras huvudsakliga innehåll. Yttrandena består ofta av kombinationer av frågor som rör flera huvudrubriker. Yttrandena följs av Region Stockholms bemötande (*kursivt*). Region Stockholms bemötanden sammanställs också tematiskt och inte för varje enskilt yttrande.

Följande indelning har gjorts för yttranden från allmänheten och privatpersoner:

- Synpunkter på arbetstunnlar och etableringsområden
 - Etableringsområde Albano
 - Arbetstunnel och etableringsområde Johannes
 - Arbetstunnel Klassföreståndaren och etableringsområde Torsgatan
 - Övriga synpunkter på arbetstunnlar och etableringsområden
- Byggmetoder och påverkan under byggtid
- Kostnader och samhällsnytta
- Samrådsprocessen och samrådsmaterial

- Positiva till en förlängning av Roslagsbanan till city
 - Förslag på ny station vid Albano
- Negativa till en förlängning av Roslagsbanan till city
 - Ifrågasättande av tidsvinster
 - Nedläggning av Östra station
 - Ökad belastning på T-Centralen och Odenplan
 - Andra förlängningar av Roslagsbanan
 - Spår i tunnel
 - Hotbild/risker med centraliserad kollektivtrafik
- Övriga synpunkter

2.1.1 Synpunkter på arbetstunnlar och etableringsområden

2.1.1.1 Etableringsområde Albano

Ett antal yttranden har inkommit angående Söderbrunns koloniområde och dess betydande miljö- och kulturhistoriska värde. Många uttrycker att området utgör en viktig grön oas och att koloniområdet bör bevaras i sin helhet. Det understryks att eventuella förändringar i området bör göras med stor försiktighet för att minimera påverkan på den känsliga miljön och det lokala växt- och djurlivet.

Området ligger inom Nationalstadsparken, vilket innebär att ytor som inte redan är hårdgjorda ska skyddas. Det är viktigt att säkerställa att de symboliska värdena av Söderbrunns koloniområde bevaras, med hänsyn till att det är den äldsta koloniträdgården i Stockholm som fortfarande är i bruk.

Vidare framförs att eventuella framtida förändringar inte ska påverka koloniområdet negativt genom att mark kompakteras eller mikroklimat förändras. Det framhålls att området också behöver skyddas mot buller och föroreningar för att fortsatt kunna fungera som en lugn och grön oas i staden.

Bemötande: Region Stockholm noterar yttrandena och tar med sig det i fortsatt utvärdering av alternativ för arbetstunnlar och etableringsområden. Utredning av arbetstunnlar och etableringsområden pågår och valda alternativ kommer att redovisas vid nästa samråd. Då kommer även anläggningens utbredning, utformning och markanspråk att redovisas mer detaljerat.

Projektet strävar efter att minimera påverkan på bland annat Söderbrunns koloniområde. Potentiell påverkan på naturvärden, kopplat till exempelvis koloniområdet och Nationalstadsparken är under utredning och kommer att redovisas vid nästa samråd. Även buller i drift- och byggtid kommer att utredas och redogöras för i nästkommande samråd.

2.1.1.2 Arbetstunnel och etableringsområde Johannes

Flera yttranden har inkommit där det uttrycks oro för barn och ungas säkerhet under byggtid. Detta gäller främst vid etableringsområde Johannes där Franska skolan och Internationella skolan har skolverksamhet för barn i grundskolan.

Det påpekas att byggnationer i närheten av Johannes kyrka utgör en stor risk för barnens säkerhet. Det finns en tydlig oro kring de hälsoproblem som kan uppstå på grund av byggdamm och buller, vilka kan ha långvariga och kroniska effekter på små barn. I ett av yttrandena efterfrågas en noggrann utredning av luftföroreningar samt en bedömning av hälsoeffekterna på barnen innan byggarbetet inleds.

Flera föräldrar uppmanar att en grundlig riskbedömning genomförs innan byggarbetena påbörjas. Barnens säkerhet bör prioriteras högst under hela byggprocessen, och det förväntas att ansvariga parter vidtar alla nödvändiga åtgärder för att garantera en trygg miljö för barnen i området.

Bemötande: Region Stockholm noterar yttrandena och tar med sig det i fortsatt utvärdering av alternativ för arbetstunnlar och etableringsområden. Säkerhet under byggtid, är en viktig fråga för projektet att hantera.

Val av arbetstunnel med tillhörande etableringsområde kommer att göras inför nästa samråd. Om arbetstunnel och etableringsområde Johannes blir aktuellt kommer anläggningens utbredning, utformning och markanspråk att redovisas mer detaljerat i nästkommande samråd. Påverkan under byggtiden kommer att hanteras inom miljöprövningen och åtgärder för att minska störningar under byggtiden kommer hanteras fortlöpande i det fortsatta arbetet. Hur barn och unga kan påverkas under bygg- respektive drifttiden kommer att redovisas i nästa samråd. Exempelvis kommer en barnkonsekvensanalys att tas fram, som baseras på genomförda dialoger med skolor i närområdet.

2.1.1.3 Arbetstunnel Klassföreståndaren och etableringsområde Torsgatan

Ett yttrande har inkommit som ifrågasätter återöppnandet av arbetstunneln på Torsgatan. Området är redan starkt trafikerat, med en stor mängd gående och cyklande som rör sig där dagligen. Under tidigare byggnation av Citybanan var det en utmaning att passera området, och det väcker oro för att liknande problem kan uppstå igen.

Det påpekas också att det saknades tillräckligt med förberedande arbeten när tunneln var öppen senast, vilket ledde till onödiga störningar för både trafikanter och boende i området. Det finns en efterfrågan på en mer grundlig utredning för att säkerställa att alla aspekter, inklusive trafikflöden och miljöpåverkan, beaktas innan beslut fattas om återöppnandet av arbetstunneln.

Bemötande: Region Stockholm noterar yttrandet och tar med sig det i fortsatt utvärdering av alternativ för arbetstunnlar och etableringsområden. Utredning av arbetstunnlar och etableringsområden pågår och valda alternativ kommer att redovisas vid nästa samråd. Även anläggningens utbredning, utformning och markanspråk kommer att redovisas mer detaljerat i nästa samråd.

Påverkan på oskyddade trafikanter under byggtiden kommer att hanteras i det fortsatta arbetet och erfarenheter från tidigare genomförda projekt kommer att användas. I fortsatta utredningar kommer även påverkan, effekter och konsekvenser av bland annat valda etableringsområden att analyseras och redovisas samt redovisas vid nästkommande samråd.

2.1.1.4 Övriga synpunkter på arbetstunnlar och etableringsområden

Ett yttrande har kommit in med förslag att anlägga arbetstunnlar nära vattnet för att lasta bergmassorna på pråm (likt Nya tunnelbanan gjort vid Blasieholmen), vilket skulle spara väldigt många transporter med lastbilar. I förslaget nämns att bergmassor från Albano och Bellevues arbetstunnlar kan transporteras med pråm genom Brunnsviken. I City föreslås Klassföreståndaren användas som arbetstunnel och att bergmassorna transporteras ut med pråm genom Barnhusviken.

Bemötande: Region Stockholm noterar yttrandet och tar med sig det i fortsatt utvärdering av alternativ för arbetstunnlar och etableringsområden.

Transporter under byggtiden utreds inom projektet och information om detta kommer att redovisas i nästa samråd.

2.1.2 Byggmetoder och påverkan under byggtid

Ett antal yttranden har inkommit som berör val av byggmetoder och påverkan på natur, miljö, befintliga byggnader och människor under byggtiden. Ett yttrande menar att borrhning med mera skadar byggnader i staden och att människor mår dåligt under den långa tid som byggnation pågår. Några påpekar att byggnationen påverkar miljön negativt vid till exempel Brunnsviken och att byggnationen är kopplat till risker med grundvattnet. Det påpekas även att det inte är säkert att alla behövliga tillstånd kommer att ges.

Ett yttrande har inkommit som undrar om tunneln för Roslagsbanans förlängning kommer att påverka en fastighet som använder bergvärme med djupa energihål.

I ett yttrande ställs en fråga om tågen kommer att behöva vända vid station Universitetet under byggtiden.

Ett yttrande har inkommit som föreslår att tunnlar bör borrar i stället för att sprängas för att minska kostnader, buller och störningar i innerstaden. Borrhning kan även minska behovet av arbetstunnlar och möjliggör återbruk av stenmassor för tunnelbygget. Borrhning är mindre störande för befintliga byggnader och infrastrukturen, och kan möjliggöra närmare placeringar till befintliga tunnlar.

Bemötande: Region Stockholm noterar yttrandena. Projektet strävar efter att minimera påverkan på både natur, miljö, byggnader och för människor, både under byggtid och under drift. Påverkan på bland annat befintlig trafik under byggtiden är under utredning och mer information kommer att presenteras vid nästa samråd.

Grundvattenfrågorna kommer att behandlas i kommande samråd samt i ansökan till mark- och miljödomstolen om tillstånd för vattenverksamhet.

Risken för påverkan på energibrunnar, så kallade bergvärmebrunnar, beror på hur långt ifrån tunnelanläggningen den aktuella energibrunnen ligger. Information om energibrunnar inom utredningsområdet för grundvatten kommer att inhämtas och dialog kommer även att ske med ägare till energibrunnar i närhet av tunnelanläggningen. Om en energibrunn påverkas kommer åtgärder att genomföras. Mer information om energibrunnar kommer att redovisas till nästa samråd.

I tidigare skeden har möjliga byggmetoder, däribland att borra tunnel med en tunnelborrmaskin, undersökts för utbyggnaden av Roslagsbanan. En beskrivning av valda och bortvalda byggmetoder kommer att redovisas i nästa samråd.

2.1.3 Kostnader och samhällsnytta

I samrådet har flera yttranden inkommit angående kostnader och samhällsnytta för Roslagsbanan till city. Flera framför att projektet är dyrt i förhållande till nyttan och att pengarna borde användas till annat i stället.

Flera resenärer uttrycker att en underjordisk dragning medför höga kostnader utan att ge tillräcklig nytta. Några menar att många infrastrukturprojekt tenderar att bli dyrare än kalkylerna och därför inte är värda det.

I ett par yttranden påpekas det att projektet är kopplat till bostadsbyggande i berörda kommuner och kan påverkas negativt av den aktuella konjunkturen och marknadsläget. Tio år har gått sedan åtgärdsvalsstudien genomfördes och i några yttranden ställs frågan om den fortfarande är aktuell. Som exempel påpekas det att befolkningsökningen i Österåker har inte nått förväntade nivåer. I ett

yttrande beskrivs att kommunpolitiker är begränsade av tidigare överenskommelser, vilket påverkar deras möjlighet att fatta beslut.

Förslag på vad pengarna borde användas till i stället inkluderar andra förlängningar av Roslagsbanan, nya tåg, längre tåg, fler avgångar, drift och underhåll, dubbelriktad trafik längs med Roslagsbanan, förlängning av tunnelbanan till Täby och Arninge, förlängning av tunnelbanans Gula linje, järnväg på landbro mellan Arlanda och Kårstalinjen, pendelbussar samt tvärförbindelser mellan Täby och grannkommuner.

Många framhåller att skattepengarna bör användas för mer prioriterade områden, så som sjukvård och förbättringar av befintlig infrastruktur.

Bemötande: Region Stockholm noterar yttrandena samt förslag på övriga åtgärder.

Angående synpunkt kring en underjordisk dragning är utgångspunkten i projektet att den nya sträckningen ska gå i tunnel. En sträckning ovan jord skulle innebära för hög omgivningspåverkan på Stockholms innerstad.

Åtgärdsvalsstudien studerade förutsättningarna för en kapacitetsstark kollektivtrafik mellan centrala Stockholm och nordostkommunerna och slutfördes under 2014. Roslagsbanan till city var den åtgärd som bedömdes ge störst nytta och projektet var en av de åtgärder som förhandlas inom ramen för Sverigeförhandlingen 2017. Infrastrukturprojekt har inte sällan långa planeringsfaser och åtgärdsvalsstudien är fortfarande ett relevant underlag till projektet.

Inom ramen för genomförd lokaliseringsutredning har samhällsekonomiska bedömningar tagits fram som visar att restidsbesparingarna sammantaget innebär en samhällsekonomisk nytta som överstiger kostnaden för projektet. Även om de individuella restidsbesparingarna för resenärer kan vara små, kan de ge betydande samhällsekonomiska fördelar när de påverkar en stor mängd resenärer. Restidsberäkningarna varierar beroende på vilka start- och målpunkter som väljs. Under fortsatt arbete med järnvägsplanen kommer bland annat samhällsekonomi och kostnadsbedömningar att ses över och mer information kommer att presenteras vid nästa samråd.

2.1.4 Samrådsprocessen och samrådsmaterial

Ett yttrande har inkommit som menar att samrådstiden var för kort. Kritik framfördes även mot att handlingarna inte delgavs i pappersformat och att de flesta informatörer på öppet hus var konsulter.

Ett yttrande lyfter att detaljer kring nedläggningen av Stockholms östra och vad som kommer hända med stationen samt det frilagda spårområdet i Nationalstadsparken saknas i samrådsmaterialet.

Ett annat yttrande påpekar att det inte fanns någon redovisning av kostnader, samhällsnytta eller beslut i samrådshandlingen.

Bemötande: Region Stockholm noterar yttrandena. Samrådsperioden pågick under tre veckor. Region Stockholm tar med sig synpunkten om kort samrådstid till nästa samråd under 2026. Region Stockholm valde att enbart ha visningsexemplar av samrådshandlingen under öppet hus. Det noterades dock under mötet att flera besökare var intresserade av egna utskrivna exemplar av handlingarna. Även detta tas med till planeringen av nästa samråd. Samtliga informatörer på öppet hus representerade Region Stockholm.

Den planerade nedläggningen av Stockholms östra redovisas i samrådshandlingen på sidan 4 och 5. Detaljer kring vad som kommer ske vid Stockholms östra är i nuläget okänt. Hanteringen

av Stockholms östra utreds inte inom ramen för projekt Roslagsbanan till city. Eftersom stationen kommer att vara i bruk under många år framöver finns det för närvarande ingen plan för hur regionen avser att hantera Östra stationsområdet. Om området ska få en annan markanvändning kommer det att krävas en ny detaljplan, som behöver utarbetas i samarbete med Stockholms stad.

Under arbetet med lokaliseringsutredningen har samhällsekonomiska bedömningar tagits fram som visar att projektet har en lönsamhet. Det innebär att samhället får en positiv avkastning på investeringen med en förlängning av Roslagsbanan till city. Även kostnadsbedömningar beskrivs i lokaliseringsutredningen. Under fortsatt arbete med järnvägsplanen kommer bland annat samhällsekonomi och kostnadsbedömningar att ses över och mer information kommer att redogöras för vid nästa samråd.

2.1.5 Positiva till en förlängning av Roslagsbanan till city

Flera yttranden har inkommit där en förlängning av Roslagsbanan till city ses som positivt. Förbättrad tillgänglighet till city har nämnts som positivt, eftersom det blir mindre attraktivt att ta bilen från nordostkommunerna till city. Flera yttranden har kommit in som förespråkar att förlängningen ska gå så snabbt som möjligt att bygga.

Flera lyfter att det är bra med en förlängning till city men påpekar att Stockholms östra eller en alternativ station nära KTH borde behållas, alternativt anlägga en ny station vid Albano. Några påpekar också att en förlängning till Odenplan är tillräcklig och för att spara pengar borde förlängningen mellan Odenplan och T-Centralen slopas.

Bemötande: Region Stockholm noterar yttrandena.

2.1.5.1 Förslag på ny station på Albano

Ett stort antal yttranden har inkommit angående behovet av en station vid Albano, där många uttrycker att området har expanderat kraftigt och att flera stadsutvecklingsprojekt äger rum. Det påpekas att nuvarande bussförbindelser är otillräckliga, då bussarna ofta är fullsatta och restiden förlängs på grund av trafikproblemen i Vasastaden. Avståndet från Albano till Universitetet samt Stockholms östra upplevs också som långt av många resenärer.

Det har inkommit förslag på både underjordiska stationer och stationer ovan jord, med olika lokaliseringar föreslagna. En idé är att anlägga en station i närheten av bergtunnelns början eller i den södra delen av tråget, med nedgångar på vardera sidan av Roslagsvägen. En annan föreslår att stationen kan byggas längs den befintliga banan innan den går ner i tunnel. Flera har även nämnt att en station med en nordlig uppgång mot Alba Nova och en sydlig uppgång mot KTH Maskinteknik skulle kunna fungera som en kompensation för att Stockholms östra försvinner. Det har även föreslagits ytterligare uppgångar till det nya fakultetsområdet samt in- och utgångar i området kring Roslagstull, Ruddammen och Albano.

Ett yttrande framhäver vikten av att skapa en station vid Albano för att öka tryggheten, särskilt för kvinnor som tycker att det är obehagligt att gå ensamma från station Universitetet till Albano.

Det framhålls att endast den befintliga sträckningen möjliggör en station vid Albano, och att det är av stor vikt att framtida planer inte omöjliggör alternativet.

Bemötande: Region Stockholm noterar yttrandena. Flera alternativa stationslokaliseringar, bland annat en station vid Albano, har studerats i tidigare lokaliseringsutredning och valts bort på grund av tekniska svårigheter samt hög kostnad i förhållande till resenärsnyttor. I tidigare genomförd lokaliseringsutredning beslutades det om nya stationers lokaliseringar längs

Roslagsbanans förlängning till city, vilka är Odenplan och T-Centralen. Övriga stationslokaliseringar är inte längre aktuella.

2.1.6 Negativa till en förlängning av Roslagsbanan till city

Ett stort antal yttranden har kommit in där en förlängning av Roslagsbanan till city ses som något negativt. Det finns flera olika motiv till att personerna är negativa till projektet och motsätter sig utbyggnaden. Det finns ett stort motstånd till att stänga ner Stockholms östra när Roslagsbanan i stället ska gå via Odenplan till T-Centralen. Flera yttranden betonar att förlängningen till city är onödig då det finns tunnelbana på den sträcka som förlängningen innebär. Flera har också framfört att projektet är dyrt och att pengarna borde satsas på andra åtgärder. Flera menar att det är en fördel att kunna färdas med transportmedel som går ovan jord. Ett yttrande handlar om att större knutpunkter så som station Odenplan och T-Centralen exkluderar vissa grupper, exempelvis äldre, barn och personer med funktionsvariationer. I ett yttrande uttrycks det att grönområden brukar minska vid byggprojekt.

Bemötande: Region Stockholm noterar yttrandena. Stockholmsregionen förväntas få en ökning av invånarantalet med 50 procent fram till år 2050 jämfört med 2014. I nordostkommunerna Täby, Danderyd, Vallentuna och Österåker beräknas befolkningen öka under samma period. Det innebär att kollektivtrafiken behöver utvecklas och stärkas, vilket inkluderar en förbättring av Roslagsbanan för att möta framtida resebehov.

En betydande andel av Roslagsbanans resenärer har inte Stockholms östra som målpunkt utan byter vid Stockholms östra för att ta tunnelbanans Röda linje, vilket resulterar i trängsel på linjen mellan Tekniska Högskolan och T-Centralen. Under rusningstid är trafiktrycket så stort att det i dag inte går att lösa trängseln på den Röda linjen genom att införa fler eller längre tåg.

Utgångspunkten i projektet är att den nya sträckningen ska gå i tunnel. Förklaringen är att en sträckning ovan jord skulle innebära för hög omgivningspåverkan på Stockholms innerstad.

Roslagsbanan till citys potentiella påverkan på vissa grupper så som äldre, barn och funktion varierade hanteras inom projektet genom en social konsekvensanalys, barnkonsekvensanalys och särskilda uppsökande dialoger.

Potentiell påverkan på naturvärden utreds inom projektet och kommer att redogöras för i nästa samråd.

2.1.6.1 Ifrågasättande av tidsvinster

Flera yttranden har inkommit angående projektet, där de förväntade tidsvinsterna ifrågasätts. Flera menar att den marginella tidsvinsten som projektet innebär inte kan motivera de stora investeringarna. I stället föreslås det investeringar i Stockholms infrastruktur på andra sätt som att exempelvis förbättra den nuvarande sträckningen av Roslagsbanan och säkerställa att den fungerar effektivt och i tid.

Flera påpekar att tidsvinsten till Odenplan är liten, speciellt när det gäller omstigningar och det djup som krävs vid de planerade stationerna Odenplan och T-Centralen. Dessutom ifrågasätts värdet av de eventuella tidsvinsterna i relation till de störningar och den negativa påverkan på miljön som projektet skulle medföra under byggtiden.

Bemötande: Region Stockholm noterar yttrandena.

Restidsvinster har varit en av flera betydelsefulla faktorer i bland annat genomförd åtgärdsvalsstudie samt lokaliseringsutredning. Inom ramen för lokaliseringsutredningen har samhällsekonomiska bedömningar tagits fram som visar att restidsbesparingarna

sammantaget innebär en samhällsekonomisk nytta som överstiger kostnaden för projektet. Även om de individuella restidsbesparingarna för resenärer kan vara små, kan de ge betydande samhällsekonomiska fördelar när de påverkar en stor mängd resenärer. Under fortsatt arbete med järnvägsplanen kommer bland annat samhällsekonomi och kostnadsbedömningar att ses över och mer och information kommer att redogöras för vid nästa samråd.

2.1.6.2 Nedläggning av Östra station

Ett stort antal yttranden har kommit in där en nedläggning av Östra station ses som något negativt. Många har framfört önskemål om att behålla Stockholms östra som bytespunkt så som det är i dag och menar att det fungerar bra som det är med byte till tunnelbana och buss. Flera personer betonar att de föredrar en dragning av Roslagsbanan där Stockholms östra behålls, men om denna station tas bort borde den i så fall ersättas av en station på Albano.

Många resenärer och boende uttrycker sin oro över att nedläggningen av stationen skulle leda till längre restider och försämrad tillgång till viktiga områden som KTH och Sophiahemmet. Flera har framfört att boende i nordostkommunerna samt studerande eller arbetande i området kring Stockholms östra har anpassat sina liv efter Roslagsbanans dragning så som den är i dag. Flera resenärer uttrycker en preferens för att behålla den korta promenaden från Stockholms östra till innerstaden.

Det finns flera som uttrycker en positiv inställning till förlängningen av Roslagsbanan, men som samtidigt betonar vikten av att bevara Östra station. Vissa menar att Stockholms östra bör kvarstå som slutstation för vissa tåg, medan andra tåg går vidare till T-Centralen. Andra föreslår att en ny upp- och nedgång från Odenplan borde skapas som kopplar mot Östermalm så att resenärer lätt kan ta sig mot det hållet.

Yttranden har inkommit om att nedläggning av Stockholms östra kommer att påverka ett stort antal elever och studenter som studerar i närområdet, så som KTH, Engelbrektskolan och Tyska skolan. Restiden förväntas bli längre och bussar från Odenplan till Tekniska högskolan är redan fullsatta.

Stockholms östra upplevs som en lugnare plats jämfört med andra bytespunkter som Odenplan och T-Centralen där det är mer trängsel. Det finns också en oro för att fler kommer att välja bilen om kopplingen till Stockholms östra försvinner.

Många yttranden pekar på önskemål om bättre kopplingar mellan Roslagsbanan och tunnelbanans Röda linje vid Östra station. Flera föreslår att det skulle vara fördelaktigt att installera en nedgång eller rulltrappa som direkt kopplar Stockholms östra till tunnelbanan, vilket skulle göra det enklare för resenärer att byta mellan de olika transportalternativen. Dessa förbättringar ses som viktiga för att bevara det nuvarande resandemönstret och för att undvika trängsel på andra stationer som Odenplan och T-centralen.

Flera yttranden har inkommit som påpekar att bytesmöjligheter mellan Roslagsbanan och tunnelbanans Röda linje fortsatt behövs. Flera påpekar att bytet till tunnelbana vid Universitetet eller Danderyds sjukhus inte fungerar optimalt och behöver förbättras. Förslag som inkommit gäller bland annat rulltrappor mellan Roslagsbanans plattformar direkt till tunnelbanans plattformar. En person menar att bytet på Universitetet inte upplevs som tryggt och efterfrågar bättre kopplingar från Roslagsbanan till bussar vid Danderyds sjukhus.

Flera yttranden lyfter fram det kulturhistoriska värdet av Stockholms östra och uttrycker oro för att stationsbyggnaden ska rivas. Några föreslår att uppgången från en eventuell underjordisk station kan ansluta till den befintliga byggnaden för att bevara dess historiska karaktär. Vidare

finns frågor kring vad som kommer hända med restaurangen i stationen, där många anser att det är viktigt att den får finnas kvar med fortsatt anslutning till stationen.

Ett yttrande har kommit in som önskar att det beaktas hur stadsbilden påverkas av att stänga ner en station ovan jord och ersätta med stationer under jord.

Flera yttranden har kommit in som påpekar att om syftet med nedläggningen av Stockholms östra är att bygga bostäder på platsen kan överdäckning av spårområdet vara en lösning.

Bemötande: Region Stockholm noterar yttrandena. I tidigare genomförd åtgärdsvalsstudie förordades alternativet där Roslagsbanan går från station Universitetet i tunnel till Odenplan och T-Centralen. Denna sträckning med station Odenplan och T-Centralen beslutades i lokaliseringsutredningen 2023 på grund av de större resenärsnyttorna jämfört med andra alternativ. Alternativet innebär att Stockholms östra läggs ner.

Antalet resenärer på Roslagsbanan förväntas öka kraftigt de kommande decennierna i takt med att fler människor flyttar in i nordostkommunerna. Många av dessa resenärer har inte Stockholms östra/Tekniska högskolan som slutdestination, utan behöver byta till tunnelbanan för att nå andra målpunkter. Ett av syftena med Roslagsbanans förläning är att avlasta tunnelbanans Röda linje, där det i rusningstrafik är mycket trångt och det maximala antalet avgångar redan är uppnått. Genom att bygga en tunnel till city kan Region Stockholm minska belastningen på den trafikerade Röda linjen och öka flexibiliteten för resenärerna, som får fler alternativ för att byta till andra kollektivtrafikslag på det stora bytespunkterna Odenplan och T-Centralen.

Eftersom Stockholms östra kommer att vara i bruk under många år framöver finns det för närvarande ingen plan för hur regionen avser att hantera Östra stationsområdet. En inventering kommer att inledas under 2025 för att få en översikt över vilka ytor som kommer att bli tillgängliga när stationen stängs för trafik. Om området ska få en annan markanvändning kommer det att krävas en ny detaljplan, som behöver utarbetas i samarbete med Stockholms stad. Hanteringen av Stockholms östra utreds inte inom ramen för projekt Roslagsbanan till city.

Bytesmöjligheter på befintlig bana studeras endast inom projektet för analyser av möjlig ersättningstrafik. Bytesmöjligheter under drifttid ingår inte i projektet. Trängsel och flöden vid de nya stationerna är två av flera viktiga aspekter som beaktas i den fortsatta utredningen.

2.1.6.3 Ökad belastning på T-Centralen och Odenplan

Flera yttranden har inkommit angående projektets konsekvenser för stationerna Odenplan och T-Centralen. Flera menar att det är onödigt att dra mer trafik till dessa stationer, som redan upplevs som överbelastade. Det uttrycks en önskan om fler uppgångar från både Odenplan och T-Centralen för att sprida flödet av resenärer i området. Flera menar också att en överbelastning på Odenplan skulle göra det svårare att ta sig från city och till omkringsliggande kommuner, så som Danderyd och Norrtälje.

Flera röster uttrycker att ett byte vid Odenplan upplevs som en försämring snarare än en förbättring, med långa transporter ner till plattformarna och en ökad komplexitet i resandet.

Bemötande: Region Stockholm noterar yttrandena. I tidigare genomförd lokaliseringsutredning utreddes alternativa stationslägen. Odenplan och T-Centralen var de alternativ som bedömdes ge störst samhällsnytta. I det fortsatta arbetet med järnvägsplanen kommer aspekter som trängsel och trafikantflöden att utredas och beskrivas i planhandlingarna. Mer detaljerad information kommer att presenteras vid nästa samråd.

2.1.6.4 Förslag på andra förlängningar av Roslagsbanan samt andra kollektivtrafikåtgärder

Flera yttranden har handlat om andra förslag på förlängningar av Roslagsbanan: Till Arlanda, till Rimbo, till Norrtälje, en koppling till Värtabanan samt en fortsatt förlängning söderut till Slussen och Saltsjöbaden eller fortsätta till Södra station, Gullmarsplan, Sköndal, Älta och Tyresö.

Bemötande: Region Stockholm noterar förslagen på andra lokaliseringar av förlängningen av Roslagsbanan till city. Lokalisering av spårlinjen utreddes i lokaliseringsutredningen och förslagen ligger därför utanför aktuellt projekt.

2.1.6.5 Spår i tunnel

Ett antal personer påpekar att de uppskattar att kunna resa ovan jord som i nuläget, bland annat för att det bidrar till större trygghetskänsla.

Flera yttranden har inkommit som anser att djupet på Roslagsbanans planerade stationer vid både Odenplan och T-Centralen är problematiskt och upplevs som otryggt. Det påpekas även att tidsvinsterna inte är stora när det kommer ta lång tid bara att ta sig uppåt från plattform till ovan jord.

Bemötande: Region Stockholm noterar yttrandena. Utgångspunkten i projektet är att den nya sträckningen ska gå i tunnel och ansluta till befintliga bytespunkter. En sträckning ovan jord skulle innebära för hög omgivningspåverkan på Stockholms innerstad. Trygghetsaspekten behandlas i den sociala konsekvensanalys som tas fram inom ramen för järnvägsplanen.

2.1.6.6 Hotbild/risker med centraliserad kollektivtrafik

Under samrådet har ett antal yttranden framkommit som rör säkerheten och sårbarheten i samband med samlokaliseringen av stationer vid Odenplan och T-centralen. Flera invånare uttrycker oro över den ökade sårbarheten för yttre hot som en koncentration av trafiknoder kan medföra, vilket gör dessa platser till mer utsatta områden. Det påpekas även att det redan är mycket folk och trängsel vid Odenplan och T-centralen, vilket bidrar till en otrygg och hotfull miljö. Det kan leda till att resenärer väljer att avstå från kollektivtrafiken för att undvika stora folksamlingar.

Bemötande: Region Stockholm noterar yttrandena. Säkerhet är en viktig fråga, vilken kommer att hanteras inom projektet. Bland annat har Region Stockholm en samverkansöverenskommelse med polismyndigheten där frågor likt denna hanteras.

2.1.7 Övriga synpunkter

Ett antal yttranden har inkommit som handlar om annan kollektivtrafik, andra platser och förslag på övriga åtgärder.

Ett yttrande uttrycker att fler linjer borde stanna i Visinge.

Ett yttrande anser att Albanovägen bör förlängas med en gångbro över Värtabanan.

I ett yttrande önskas det gratis pendlarparkering vid Roslagsbanans stationer, förbättrade bussförbindelser generellt samt ökad turtäthet.

I ett yttrande understryks det att Stocksunds station bör bevaras. Det föreslås också att Stocksund station och Mörby station kan slås ihop. Ett par yttranden tar upp att Mörby station borde tillgänglighetsanpassas bättre.

Ett yttrande handlar om att det vore bra om det skulle vara möjligt att ta med cykel på tåg för att underlätta pendling.

Ett yttrande lyfter att station Haga är en bra station och knutpunkt.

Bemötande: Region Stockholm noterar förslagen och yttrandena. I detta projekt ingår endast att utreda en förlängning av Roslagsbanan till city. Förslagen och synpunkterna ligger utanför projektets ramar och i stället hänvisas till SL:s kundtjänst.

2.2 Samråd med berörda myndigheter och kommuner

Nedan redovisas en sammanställning av inkomna yttranden från berörda myndigheter och kommuner. Yttrandena följs av Region Stockholms bemötanden (*kursivt*).

Ett flertal myndigheter har informerats om rubricerat samråd och avstått från att erinra. Följande myndigheter och organisationer har avstått:

- Bergstaten
- Boverket
- Elsäkerhetsverket
- Folkhälsomyndigheten
- Försvarsmakten
- Havs- och vattenmyndigheten (HaV)
- Lantmäteriet
- Länsstyrelsen i Västmanlands län
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)
- Post och Telestyrelsen (PTS)
- Statens geotekniska institut (SGI)
- Sveriges geologiska undersökning (SGU)

Följande myndigheter och kommuner har inkommit med yttranden:

- Danderyds kommun
- Polismyndigheten, Polisregion Stockholm
- Riksantikvarieämbetet
- Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI)
- Solna stad
- Statens fastighetsverk
- Stockholms stad och kommunala bolag
- Storstockholms brandförsvär
- Strålsäkerhetsmyndigheten
- Trafikverket
- Täby kommun
- Vallentuna kommun
- Österåker kommun

2.2.1 Danderyds kommun

Danderyds kommun noterar att processen drivits framåt och att flera tidigare synpunkter från kommunen inte har beaktats. Kommunen understryker att regionen i högre grad bör ta hänsyn till kommunens synpunkter. Kommunen poängterar också att systemperspektivet och helheten måste beaktas i högre utsträckning i processen. Trafikförvaltningen bör redogöra för och åtgärda alla negativa effekter som uppstår, både inom och utanför det område som är berört av markanspråk.

I Danderyds kommun medför projektet negativa effekter på hälsa och miljö på grund av längre tåg i kombination med högre hastigheter och ökad frekvens som skär genom småskalig villamiljö. Dessutom är borttagandet av stationslägen i Danderyd särskilt utmanande.

Kommunen anser att förlängningen av Roslagsbanan till city, stationslägen, buller, bytespunkter och planskilda korsningar behöver utredas och att konsekvensanalyser behöver genomföras. Danderyd har tidigare påpekat att konsekvensbeskrivningar rörande ökad trafikering på Roslagsbanan saknas.

Kommunen motsätter sig att stationslägen inom kommunen läggs ned, då framtida planering utgår från befintliga kollektivtrafikstråk.

En planskild korsning vid Danderydsvägen/Ekebydalsvägen är en prioriterad fråga för kommunen på grund av säkerhetsrisker och negativa effekter på vägarnas framkomlighet. Danderyds kommun anser att det är ytterst angeläget och att en planskild korsning behöver vara på plats innan kapaciteten på spåren höjs.

En utveckling av Danderyds sjukhus planeras och med det krävs det att kollektivtrafiken i området utvecklas i takt med detta. Då det är regionen som ansvarar för både vård och kollektivtrafik anser kommunen att det är nödvändigt att regionen tar ett helhetsgrepp i frågan och att bytespunkten vid sjukhuset prioriteras framöver.

Danderyds kommun anser att utvecklingen och effektiviseringen av bytespunkten vid Danderyds sjukhus är avgörande. För att skapa en god resenärsmiljö med smidiga och enkla byten mellan trafikslag, samt hantera kapacitetsbrister, behövs en starkare koppling mellan busstrafik, tunnelbana och Roslagsbanan, samt även mellan vårdverksamheten och Roslagsbanan.

Kommunen efterfrågar utredningar för hur de kumulativa miljöeffekterna av Roslagsbanan till city påverkar Danderyds kommun. Kommunen kan inte ta ställning till vilka konsekvenser projektet för med sig förrän regionen utrett detta. Kommunen önskar ta del av mätningar för bullernivåer som gjorts vid inkörningen av de nya fordonen X15p samt analyser för hur dessa nivåer kommer att förändras i Danderyd.

Kommunen anser att det är viktigt att påverkan på trafiken (bil, buss, gång och cykel) längs med Roslagsvägen vid byggandet av tunneln hanteras i ett tidigt skede. Det är viktigt att en hållbar trafiksituation kan möjliggöras då Roslagsvägen används för att nå Stockholm från hela nordostsektorn.

De sammantagna konsekvenserna av Roslagsbanan till city, i form av försämrad miljö och hälsa samt restider, blir mot bakgrund av ovan oacceptabla för Danderyd.

Bemötande: Region Stockholm noterar yttrandet från Danderyds kommun.

Under 2014 genomfördes "Åtgärdsvals- och idéstudie av regional kapacitetsstark kollektivtrafik till Nordostsektorn i Stockholms län". Projekt Roslagsbanan till city är ett resultat av detta. I detta projekt ingår endast att utreda en förlängning av Roslagsbanan till city.

För att möta ett framtida kapacitetsbehov behövs, utöver Roslagsbanan till city, även åtgärder på befintlig Roslagsbana så som utbyggnad till dubbelspår, plattformsförlängningar och utbyggnad av depåer för att hantera fler tåg samt andra åtgärder. Detta hanteras i dagsläget inom ramen för projekt Roslagsbanans utbyggnad samt i löpande dialoger mellan kommunen och trafikförvaltningen kopplat till pågående projekt och åtgärdsval. Roslagsbanans utbyggnad respektive Roslagsbanan till city, drivs som separata projekt inom regionens trafikförvaltning. Projekt Roslagsbanan till city råder inte över frågor som ingår i projekt Roslagsbanans utbyggnad och har därför inte möjlighet att bemöta dessa frågor specifikt i detta samråd. Detta avseende exempelvis hantering av befintliga stationslägen, planskild korsning, bullerpåverkan i Danderyds kommun med anledning av ökad trafikering samt andra kapacitetshöjande åtgärder längs befintlig bana. Projekt Roslagsbanan till city kommer i arbetet med järnvägsplan och miljöprövning att redogöra för de effekter och konsekvenser som föranleds av projektets genomförande. Frågor som ligger utanför projektets ramar hänvisas till trafikförvaltningen och projekt Roslagsbanans utbyggnad.

Projekt Roslagsbanan till city råder inte över hur kollektivtrafiken ska trafikera Danderyds sjukhusområde med anledning av Roslagsbanans utbyggnad och pågående detaljplan för sjukhusområdet. Projektet ser dock positivt på att regionens trafikförvaltning involveras i föreliggande detaljplanprocess för sjukhusområdet.

Kumulativa effekter kommer att redovisas i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning. Denna redovisning sker med utgångspunkt i genomförandet av projekt Roslagsbanan till city. Avgränsningen av denna redovisning är under utredning och kommer att beskrivas och motiveras vid nästkommande samråd.

Projektet strävar efter att minimera trafikpåverkan på Roslagsvägen under byggtiden. Trafik under byggtiden kommer att hanteras och utredas inom projektet och mer information kommer att presenteras vid nästa samråd.

2.2.2 Polismyndigheten, Polisregion Stockholm

Polisregion Stockholm noterar att det rör sig om ett delsamråd och inte ett fullständigt samråd. Inför den del som i nästa skede kommer beröra säkerhet betonar de vikten av att beakta MSB:s guide för säkerhet i offentliga miljöer. Vidare lyfts behovet av att tänka förebyggande kring kriminell ekonomi kopplad till stora byggprojekt, inklusive risker för bedrägerier i upphandlingsprocesser. Polisregionen har inga invändningar mot val av tunnlar och stationer, men konstaterar att Odenplan och T-Centralen kommer att bli viktiga kommunikationspunkter som kräver samverkan mellan polis och regionens trafikförvaltning. Ett samarbete som underlättas genom den samverkansöverenskommelse som nu finns mellan polisregionen och Region Stockholm.

Bemötande: Region Stockholm noterar Polismyndighetens yttrande och tar med sig informationen om MSB:s guide, liksom riskerna kopplat till kriminell ekonomi i större upphandlingsprocesser. Vidare noteras att Polismyndigheten inte har några specifika synpunkter på presenterade arbetstunnlar och etableringsområden. Region Stockholm ser fram emot fortsatt samverkan med Polismyndigheten.

2.2.3 Riksantikvarieämbetet

Riksantikvarieämbetet hänvisar i detta skede till länsstyrelsen som företrädare för de statliga kulturmiljöintressena.

Riksantikvarieämbetet rekommenderar ett tidigt samråd med länsstyrelsen angående förekomster av fornlämningar och annan kulturmiljö inom exploateringsområdet samt om behov finns av utredning enligt 2 kap. 11 § kulturmiljölagen. Eventuella fornlämningar, kulturmiljö eller riksintressen för kulturmiljövården samt världsarv redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen i samband med att natur- och kulturmiljön som helhet beskrivs och bedöms.

Bemötande: Region Stockholm noterar Riksantikvarieämbetets yttrande. Samråd med Länsstyrelsen i Stockholms län har genomförts och fler dialoger med myndigheten kommer att hållas under projektets gång. Fornlämningar, kulturmiljö, riksintressen för kulturmiljövården och världsarv kommer att redovisas i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning som kommer att redovisas vid nästa samråd.

2.2.4 Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI)

SMHI ser fram emot att läsa mer detaljer i kommande miljökonsekvensbeskrivning, främst angående översvämningsrisker (högvattennivåer, risker för stående vatten och flödesstråk vid skyfall). Med tanke på den stora andelen hårdgjorda ytor i området betonar SMHI behovet av inte bara fungerande dagvattenlösningar, utan också en planering för situationer med mer avrinning än vad VA-systemet är dimensionerat för.

Vid planering bör hänsyn tas till framtida klimat. Exempelvis förväntas lufttemperaturen att stiga, risken för skyfall öka och flödena i vattendragen förändras med ändrade nederbördsförhållanden och snötillgångar. Det råder osäkerhet kring modellsimuleringar om framtida stormar i Sverige, inga entydiga resultat finns som pekar på någon ökning av frekvens eller styrka.

Bemötande: Region Stockholm noterar SMHI:s yttrande. Översvämningsrisker kommer att utredas och beskrivas i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning. Även risker kopplat till klimatförändringar, så som skyfall, kommer att beskrivas.

2.2.5 Solna stad

Solna stad anser att projektet är positivt för Stockholm som region och att en station vid Odenplan kommer att förbättra kopplingarna till Roslagsbanan för Solnaborna. Utbyggnaden bör dock ske i tid för att inte påverka andra pågående projekt, så som den nya stationen vid Södra Hagalund.

Det alternativa etableringsområdet Haga ligger inom eller i direkt angränsning till en fastighet där fastighetsägaren presenterat förslag på exploatering som det nu förs diskussioner om tillsammans med staden. Solna stad ser det som möjligt att en principöverenskommelse kan komma att tecknas i närtid och att detaljplanearbete då kan påbörjas för fastigheten. Det är viktigt att ett tillfälligt eller permanent markanspråk för Roslagsbanans utbyggnad inte får hindra denna exploatering.

Bemötande: Region Stockholm noterar att Solna stad ser positivt på projektet i stort. Vidare noterar regionen informationen om förslag på exploatering vid etableringsområde Haga. Om alternativ Haga blir aktuellt och när utredningen av möjliga etableringsområden kommit längre ser Region Stockholm fram emot dialog med Solna stad.

2.2.6 Statens fastighetsverk (SFV)

SFV stödjer utvecklingen av ett robust kollektivtrafiknät i Stockholms norra delar och uppskattar den kontinuerliga dialogen med Region Stockholm.

SFV har i tidigare samråd föreslagit att tunnelpåslaget skulle placeras norr om Ålkistan för att minska barriäreffekten, men accepterar nu att det inleds söder om Universitetet, vilket innebär att befintligt stationsläge förblir oförändrat.

Längs med och i närheten av den aktuella spårlinjen förvaltar SFV flera fastigheter. I de norra delarna av Roslagsbanans förlängning är SFV den största fastighetsägaren. Projektet behöver i det fortsatta arbetet redogöra för hur dessa fastigheter kommer att påverkas av Roslagsbanans förlängning och minimera eventuellt intrång. Vidare anser SFV att stor vikt ska läggas på tunnelpåslagets gestaltning vad gäller tunnelmynningen och det betongtråg och de slänter som kommer att möta omgivningen.

Angående arbetstunnlar och etableringsområden påpekar SFV vikten av att eventuella luftutbyteschakt i närheten till SFV:s fastigheter utformas noggrant för att skydda kulturhistoriska värden och minimera störningar för besökare och verksamheter. SFV anger vilka av deras fastigheter som berörs av de föreslagna etableringsområdena vid Universitetet och Albano. SFV föreslår att etableringsområdet Universitetet placeras så långt bort som möjligt från skyddsvärda träd och att de träd som eventuellt fälls ska ersättas med likvärdiga vid återställandet av ytorna.

Det större etableringsområdet vid Albano kommer att påverka två av SFV:s fastigheter. SFV betonar också att hänsyn måste tas till de skyddsvärda träden i detta område, så att så många som möjligt bevaras och skyddas under byggtiden.

Vidare vill SFV informera om att det finns ett område med militära anläggningar med högt kulturhistoriskt värde i eller nära den nordvästra delen av etableringsområdet Albano. SFV ser därför att regionen behöver redogöra för eventuell påverkan på dem.

SFV noterar att vibrationer och stomljud kan genereras från sprängningar och borrhningar under byggtiden för Roslagsbanan. I tidigare projekt, så som Norra länken, har SFV observerat sättningsskador på sina fastigheter. Därför anser SFV att riskerna för sättningsskador och sprickbildningar från sprängnings- och borrhningsarbeten bör utredas noggrant i järnvägsplanen och den tillhörande miljökonsekvensbeskrivningen. SFV anser att det är viktigt att genomföra förbesiktning och vibrationsmätningar för de byggnader som riskerar att påverkas av sprängningsarbeten.

Dessutom påpekar SFV att förändringar i grundvattenförhållandena också måste utredas noggrant, eftersom dessa kan orsaka skador på de fastigheter som SFV förvaltar.

Bemötande: Region Stockholm noterar SFV:s yttrande. Region Stockholm ser fram emot fortsatt dialog med SFV, bland annat för att samråda kring påverkan på fastigheter. Gestaltning av tunnelmynning, tråg och schakt ingår i projektet och kommer att redogöras för vid nästa samråd.

Region Stockholm tackar för information om de militära anläggningarna av kulturhistoriskt värde. Eventuell påverkan på dem, liksom övriga kulturvärden, är under utredning och kommer att redovisas i nästa samråd. Även påverkan på naturvärden, så som skyddsvärda träd vid etableringsområde Universitetet och Albano, är under utredning och kommer att redovisas i nästa samråd.

Under byggtiden kommer riktvärden för sprängningsinducerade vibrationer i byggnader² att tillämpas, vilket innebär att en riskanalys tas fram och sprängningar anpassas utifrån byggnader och anläggningars känslighet. Inför byggarbetena kommer Region Stockholm att se över var vibrationsmätare kan behöva placeras. Besiktning kommer även att ske före och efter byggarbetena.

Region Stockholm kommer att behandla grundvattenfrågorna i kommande samråd samt i sin ansökan till mark- och miljödomstolen om tillstånd för vattenverksamhet. Inom ramen för miljöprövningen kommer en inventering av berörda byggnaders grundläggning samt en kartläggning av grundvattennivåer och flöden att genomföras. Undersökningar och utredningar pågår inom utredningsområdet för grundvatten för att klargöra vilka objekt som kan vara känsliga för grundvattenförändringar. Före, under och efter byggtiden sker kontroller och uppföljningar av omgivningspåverkan, så som mätning av grundvattennivåer och sättningsmätningar.

2.2.7 Stockholms stad och kommunala bolag

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, kulturnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Norra innerstadens stadsdelsnämnd och Stockholms Stadshus AB. Samtliga remissinstanser har inkommit med ett gemensamt tjänsteutlåtande enligt nedan.

Stockholms stad är positiv till att Roslagsbanan förlängs till city i enlighet med Sverigeförhandlingens ramavtal 6. Stockholms stad anser att Roslagsbanan till city ökar kollektivtrafikens attraktionskraft i nordostsektorn och förbättrar tillgängligheten och restiderna i det regionala trafiksystemet. Projektet har därigenom potential att bidra till stadens mål om minskad biltrafik och att avlasta stadens vägnät.

Stockholms stad understryker att projektets centrala placering i norra innerstaden medför att det kommer att påverka många människors vardag under en lång tid. Detta ställer stora krav på hänsyn vid genomförandet. Utbyggnaden berör två riksintressen för kulturmiljövården – Stockholms innerstad med Djurgården, och Kungliga nationalstadsparken. Stockholms stad anger att den fortsatta planeringen måste beakta dessa intressen och ta hänsyn till kulturhistoriska värden i berörda kulturmiljöer.

Val av permanenta arbetstunnlar, så kallade servicetunnlar, och placering av ovanjordsanläggningar måste ske i samråd med staden så att de inte omöjliggör eller försvårar framtida stadsutveckling, placeras med hänsyn till den allmänna VA-anläggningen samt att de anpassas till gatu- och landskapsrummen.

Mot bakgrund av att de negativa effekter som följer av tunga transporter på vägnätet anser Stockholms stad att projektet redan i ett tidigt skede bör utreda hur masstransporterna kan ske på ett så effektivt, säkert och miljövänligt sätt som möjligt.

Stockholms stad anser att både etableringsområde Albano och Universitetet är möjliga under förutsättning att kontinuerlig samverkan med berörda intressenter genomförs.

Arbetstunnel och etableringsområde Haga ligger till stor del inom Solna. De delar av området som är inom Stockholms stad kommer att förändras vid byggstart. En bedömning av platsen bör därför baseras på de planerade, snarare än nuvarande, förhållanden. Etableringsytan på gång- och

² Svensk Standard SS 460 48 66:2011 Vibration och stöt – Riktvärden för sprängningsinducerade vibrationer i byggnader

cykelbron mellan Solna och Stockholm saknar tillfartsväg för fordonstrafik från Solna, och tillfarten från Stockholm kommer att försvinna när en park byggs. Detta innebär att tillfarten för motorfordon till bron kommer att vara borta vid byggstart. Utbyggnaden av Västra Hagastaden sammanfaller med byggstarten för Roslagsbanan, vilket skapar behov av samordning mellan regionen och exploateringsprojektet.

Arbetstunnel och etableringsområde Bellevue ligger inom riksintressena Stockholms innerstad med Djurgården och Kungliga nationalstadsparken. Platsen har höga natur- och kulturvärden, samt fungerar som ett värdefullt grönområde för rekreation. Området är nära bebyggelse med stora kulturhistoriska värden, inklusive Carl Eldhs ateljémuseum och Paschens malmgård. Det föreslagna etableringsområdet riskerar att påverka känslig tomtmark och byggnadsminnen, vilket kräver begränsningar och åtgärder för att minimera påverkan. Placeringen kan även påverka gång- och cykelbanan längs Roslagsvägen, som är viktig i både regionens och stadens cykelplaner. Det är viktigt att cykelbanan förblir funktionell under hela byggtiden. Fastigheten Cedersdal 5 utreds för eventuell renovering till förvaltningsbyggnad. Vid eventuell renovering måste detta samordnas med utbyggnaden av Roslagsbanan. Arbetstunneln Bellevue medför direkt konflikt med en viktig tunnel för Stockholm vatten och avfalls (SVOA) drift och underhåll, denna funktion får inte påverkas.

Väljer regionen arbetstunnel Klassföreståndaren anser Stockholms stad att transportererna av massor via spår alternativt pråm på Klara sjö bör utredas. Spår- och sjötransport skulle innebära minskade klimatutsläpp och minskat buller samt luftföroreningar från lastbilstransporter.

Etableringsområde Torsgatan ligger på en upprustad del av Torsgatan som färdigställdes med Citybanan. Cykelstråket vid platsen är klassat som primärt cykelstråk enligt stadens cykelplan. Om området väljs för etablering, måste det utformas för att inte negativt påverka gång-, cykel- och motorfordonstrafik samt Sabbatsbergsparken. Etableringsområde Sabbatsberg är känsligt ur kulturmiljösynpunkt, vilket kräver hänsyn till kulturhistoriskt värdefull växtlighet och träd.

Arbetstunnel och etableringsområde Johannes ligger under jord och innebär en liten påverkan på stadsmiljön vilket är positivt. Den känsliga kulturmiljön vid Johannes kyrka kan dock påverkas negativt av sprängningarna för en ny tunnel. Anläggandet av arbetstunnel samt anläggandet av stationen vid T-Centralen kommer att generera omfattande masstransporter i city vilket kommer att påverka omkringliggande gatunät. Omfattningen av dessa transporter behöver förtydligas för att Stockholms stad ska kunna förstå och bedöma konsekvenserna.

Föredragande borgarrådet har adderat att förbättrad kollektivtrafik och minskade restider är avgörande för Stockholms hållbara tillväxt. Projektet Roslagsbanan till city har potential att minska biltrafiken och avlasta vägnätet samt förbättra kollektivtrafiken. Spårdragningen är dock komplex och måste genomföras med hänsyn till att boende, stadsmiljö och rekreationsområden inte påverkas negativt. Placeringar av arbetstunnlar och ovanmarksanläggningar måste samordnas med staden för att inte hindra stadsutvecklingen samt även skydda VA-anläggningar och kulturmiljöer. Projektet ska beakta att kulturhistoriska värden och skyddsvärda träd och arter inte påverkas negativt.

Ett särskilt uttalande har därutöver lämnats av ett borgarråd för Liberalerna. Liberalerna är mycket positiva till förlängningen av Roslagsbanan till city, då det stärker kollektivtrafiken och förenklar resandet mellan norra Storstockholm och stadens centrala delar. Det leder till färre bilar, kortare restider, avlastning av trafikflöden och ett mer hållbart Stockholm. Partiet betonar dock vikten av ekonomisk kontroll och transparens från start för att undvika kostnadsöverskridanden och förseningar. Liberalerna påpekar också att framkomligheten för stockholmare måste säkerställas under byggtiden för att minimera störningar och påverkan på människor och

kollektivtrafik. Projektet är viktigt för den gröna omställningen, men måste genomföras ansvarsfullt och med hänsyn till skattebetalarnas pengar.

Slutligen har en reservation från Sverigedemokraterna i Stockholms stads kommunstyrelse inkommit som föreslår att kommunstyrelsen avslår borgarrådsberedningens utlåtande. Därutöver är Sverigedemokraterna negativa till en förlängning av Roslagsbanan till city. De uttrycker att projektet är komplext och kommer att fördyras samtidigt som restidsnyttor kan ifrågasättas. I stället förespråkar partiet att mer medel ska åläggas bastjänsteutbudet i form av fler bussavgångar i Stockholms stads och återställning av borttagna busslinjer i innerstaden.

Bemötande: Region Stockholm noterar Stockholms stads yttrande.

Region Stockholm kommer att ha fortsatt dialog med Stockholms stad angående bland annat servicetunnlar och ovanjordsanläggningar och projektets påverkan på stadens anläggningar och planering. Vid nästa samråd kommer anläggningens utbredning, utformning och markanspråk att redovisas mer detaljerat.

Region Stockholm tackar för Stockholms stads synpunkter på presenterade alternativ för arbetstunnlar och etableringsområden. Utredning av arbetstunnlar och etableringsområden pågår och Region Stockholm ser fram emot fortsatt dialog med Stockholms stad.

Potentiell påverkan på riksintressen, bland annat för kulturmiljövården samt övriga kultur- och naturvården utreds inom projektet. Även påverkan på gång, cykel och motorfordonstrafiken under bygg- och drifttid kommer att utredas och presenteras vid nästa samråd.

Vidare noterar Region Stockholm att Stockholms stad understryker att det finns en konflikt med SVOA:s tunnel. Om arbetstunnel Bellevue är ett fortsatt aktuellt alternativ kommer projekt Roslagsbanan till city att hantera detta i dialog med Stockholms stad/SVOA.

Transporter under byggtiden kommer att utredas inom projektet och information om detta kommer att redovisas i nästa samråd.

2.2.8 Storstockholms brandförsvar (SSBF)

SSBF anger att etableringsområden samt arbetstunnlars nedfarter behöver planeras så att framkomlighet för räddningsfordon fortfarande är möjlig. Det bör utredas närmare om de områden som tas i anspråk har någon påverkan på trafiksituationen i området. Vid eventuella avstängningar önskar SSBF bli meddelade.

Utrymningssituationen från närliggande bebyggelse bör också beaktas, särskilt möjligheten till utrymning via höjdfordon.

SSBF är positiva till konceptet med servicetunnlar som ansluts till spårtunnel via tvärtunnlar och undrar om servicetunneln kommer att sträcka sig över hela sträckan eller om vissa delar kommer att utformas annorlunda. Det finns även frågor kring huruvida servicetunneln kommer att rymma ett släckfordon, och önskemål om utformningen av servicetunneln framgår i vägledning VL2024-012.

Vidare har SSBF tagit fram en vägledning som beskriver deras kapacitet inom infrastrukturprojekt, vilket bör beaktas i den fortsatta projekteringen av spårtunneln, stationerna och servicetunneln, för att säkerställa en effektiv insats. Det rekommenderas att stationerna utrustas med plattformsavskiljning för att minska risken för person under tåg. Det kan också ge andra fördelar, så som begränsad spridning av brand och brandgaser samt förbättrad luftkvalitet på stationerna. SSBF gör gärna besök på arbetsplatsen för orientering i arbetstunnlar och byggplatsen för att förbättra insatsförmågan vid eventuella insatser under entreprenadtiden.

Bemötande: Region Stockholm noterar SSBF:s yttrande. Tillgänglighet för räddningsfordon kommer att säkerställas. Påverkan på trafik under byggtiden är under utredning och kommer att redovisas i nästa samråd. Region Stockholm tar med sig SSBF:s synpunkter på utrymning, plattformsbarrärer samt information om SSBF:s vägledning i den fortsatta projekteringen. Region Stockholm ser fram emot fortsatt dialog med SSBF, där frågor om servicetunnelns utbredning tas vidare.

2.2.9 Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM)

SSM anser att en bedömning gällande magnetfältspåverkan på allmänheten bör genomföras i en kommande miljökonsekvensbeskrivning.

Bemötande: Region Stockholm noterar Strålsäkerhetsmyndighetens yttrande. Risker kopplat till elektromagnetiska fält kommer att beskrivas i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning.

2.2.10 Trafikverket

Trafikverket ser positivt på de nyttor som skapas av Roslagsbanans förlängning till city. Det krävs ett flertal utredningar och mer kunskap om de beröringspunkter som redogörs för i remissen. Trafikverket ser att Region Stockholm bör säkerställa de ingångsvärden till kravställningar som behövs för att skapa tillräcklig trygghet i åtgärdens genomförbarhet. Det förutsätter att regionen och Trafikverket har en fortsatt tät dialog.

Järnvägsplanen berör Värtabanan, Norra länken, framtida Östlig förbindelse, Roslagsbanan och Citybanan som är riksintressen för kommunikation.

Trafikverket rekommenderar att regionen tar fram PM beröringspunkter som beskriver de platser där Roslagsbanan berör Trafikverkets anläggningar. Trafikverkets lyfter att regionen kommer att behöva beskriva hur projektet påverkar Trafikverkets anläggningar. Det kan till exempel röra sig om vibrationer, sättningar och grundvattenpåverkan. Det kan även handla om vilka eventuella skyddsåtgärder som kan behövas av el- och trafiksäkerhetsskäl.

Angående föreslagen spårlinje och stationslägen är det viktigt att de plankartor som tas fram visar var Trafikverkets anläggningar befinner sig i förhållande till tänkt huvudtunnel samt arbetstunnlar för Roslagsbanan. Även fastighetsgränser samt skyddszoner som anger administrativa gränser runt Trafikverkets anläggningar ska beskrivas.

Vidare påpekas att det saknas en beskrivning av hur Roslagsbanans sträckning påverkar Norra länken. Dessutom bör en konsekvensbeskrivning av att det går farligt gods på Värtabanan tas fram, samt en allmän beskrivning av påverkan på denna bana.

När det gäller Citybanan påpekas att det finns risk för trafikstörningar under både byggnationen av Roslagsbanan och dess framtida drift. Dessa risker och deras konsekvenser bör utredas vidare.

Säkerhetskoncept, gemensam utrymning, kapacitet i bytespunkten, brandgashantering och ventilation är centrala frågor som behöver utredas noggrant för både Odenplan och T-Centralen. Vid T-Centralen bör särskilt beaktas hur Roslagsbanans station påverkar Citybanans station. Ventilation är en central fråga, då stora mängder nitroösa gaser kan uppstå vid sprängningar och från dieselfordon. Det krävs en verifierad ventilationslösning med effektiva metoder för gasbortledning, och ansvarsfrågan kring ventilationsanläggningar måste klargöras.

Gällande alternativen för arbetstunnlar och etableringsområden ställer Trafikverket ett antal frågor kopplat till alternativ Haga. Trafikverket betonar vikten av att hantera Citybanans skalskydd och larmsystem för att förhindra obehörig åtkomst. En riskanalys av personsäkerhet och trafikstopp bör upprättas på grund av den långvariga byggtiden.

Trafikstörningar kan uppstå under både byggnation och drift, vilket kan påverka pendeltågstrafiken.

Hantering av spillvatten är en viktig ansvarsfråga, och stora mängder massor kommer att transporteras genom arbetstunneln. Konsekvenser av dessa transporter, inklusive miljöpåverkan och risker för skador, måste beaktas. Brandrisker från entreprenadfordon och material behöver också hanteras för att minimera påverkan på pendeltågstrafiken och omkringliggande infrastruktur.

Transport av farligt gods kräver noggrann planering för att identifiera och hantera risker. Påverkan av Värtabanans spår och Essingeleden, samt frågor kring parkering och materialförvaring vid tunnelmynningen, måste utredas. Utbildning av operativ personal är nödvändig för att säkerställa att alla tillfälliga lösningar och rutiner hanteras korrekt.

Trafikverket noterar att alternativ Bellevue endast innebär en mindre påverkan på Trafikverkets anläggningar.

Förutsättningarna för alternativ Klassföreståndaren och den igenpluggade arbetstunneln vid Torsgatan bör utredas och vattendomar och underhållsskyldigheten bör konsekvensbeskrivas. Det rekommenderas att noggrant utvärdera korsningspunkter mellan arbetstunneln och Citybanan, inklusive bergtäckning och risker för påverkan på Citybanan. En känslighetsanalys av tunnelbotten och spänningsfältet kring tunnlarna bör genomföras för att säkerställa en säker och effektiv planering.

De avtal som kan vara aktuella i det fortsatta arbetet är finansieringsavtal och genomförandavtal. Om ledning behöver korsa järnvägen eller passera Trafikverkets mark krävs att ett avtal tecknas med Trafikverket. I det fall Roslagsbanan påverkar Trafikverkets fastighet kan det finnas behov av servitutsavtal.

Bemötande: Region Stockholm noterar Trafikverkets yttrande. Region Stockholm instämmer i att det finns flera beröringspunkter med Trafikverkets anläggningar och att projektet innebär påverkan på riksintressen för kommunikation. Regionen ämnar ha fortsatt dialog med Trafikverket.

Mer detaljerad information och underlag om exempelvis projektets påverkan på Trafikverkets anläggningar kommer att presenteras vid nästa samråd, när utredningarna kommit längre. Påverkan så som vibrationer, sättningar och grundvattenpåverkan kommer att behandlas i ansökan till mark- och miljödomstolen om tillstånd för vattenverksamhet. Aspekter så som utrymning och ventilation utreds inom ramen för projektet.

Berörda riksintressen för kommunikation kommer att hanteras i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning. Även aktuella skyddsåtgärder kommer att behandlas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Arbete med plankartor pågår och kommer att redovisas vid nästa samråd, där bland annat markanspråk inklusive skyddszon redovisas samt aktuella korsningspunkter. Även påverkan på trafik under byggtid kommer att beskrivas vid nästa samråd.

Region Stockholm tackar för Trafikverkets synpunkter om påverkan på Odenplan och T-Centralen samt för synpunkter på de presenterade alternativen för arbetstunnlar och etableringsområden. Regionen tar med sig detta i den pågående utvärderingen av alternativ för arbetstunnlar och etableringsområden, i fortsatt projekteringsarbete samt i fortsatta dialoger med Trafikverket. Även aktuella avtalsfrågor diskuteras i vidare dialoger med Trafikverket.

2.2.11 Täby kommun

Täby kommun anser att samrådsunderlagets beskrivning av konsekvenserna under byggtiden, i form av bland annat buller, vibrationer och stömljud från sprängningar och borrar under jord samt byggtrafik, behöver kompletteras med en beskrivning av hur resenärer till och från nordostsektorn påverkas av en längre avstängning med ersättningstrafik. Dessa aspekter är viktiga att inkludera i den kommande sociala konsekvensanalysen samt den effekt- och konsekvensanalys som samrådsunderlaget anger ska tas fram. Kommande underlag avseende Roslagsbanan till city behöver också tydliggöra hur projektet kommer att hantera ersättningstrafiken när Roslagsbanan stängs av.

Bemötande: Region Stockholm noterar Täby kommuns yttrande. Potentiella effekter och konsekvenser på befintliga resenärer, liksom ersättningstrafik under Roslagsbanans avstängning, kommer att utredas inom projektet och mer information kommer att presenteras vid nästa samråd.

2.2.12 Vallentuna kommun

Vallentuna stödjer projektet Roslagsbanan till City. En förlängning av Roslagsbanan ökar tillgängligheten och kollektivtrafiken mellan Stockholm och nordostsektorn. Satsningen gynnar både bostadsbyggande, arbetsmarknad och möjligheten till ett hållbart resande samt avlastar tunnelbanans Röda linje. Med utgångspunkt från överenskommen funktion, tid och ekonomi har kommunen inga synpunkter på föreslagen spårlinje, stationslägen och arbetstunnlar. Vid val av etableringsområde vid Universitetet och Albano är det viktigt att beakta att störningar på Roslagsvägen kan minimeras, framför allt om dessa sker samtidigt som reducerad trafik och ersättningstrafik på Roslagsbanan.

Bemötande: Region Stockholm noterar att Vallentuna kommun är positiva till Roslagsbanan till city. Projektet strävar efter att minimera påverkan på trafik på Roslagsvägen. Trafik under byggtid kommer att hanteras och utredas inom projektet och mer information kommer att presenteras vid nästa samråd.

2.2.13 Österåker kommun

Österåkers kommun stöder projektet och har inga invändningar mot spårlinje, stationsläge, arbetstunnlar eller etableringsområden. En förlängning av Roslagsbanan ökar tillgängligheten, stärker kollektivtrafiken i nordostsektorn, gynnar bostadsbyggandet, arbetsmarknaden och hållbart resande. Investeringen ses som positiv för både den lokala och regionala utvecklingen.

Kommunen ser positivt på att ett brett samråd genomförs och att möjliga alternativ studeras för att undvika stor påverkan på övriga värden i området, så som kultur- och naturvärden samt trafik.

När det gäller arbetstunnlar och etableringsområden är det av yttersta vikt att funktionalitet, tidplan och kostnadseffektivitet upprätthålls. Vidare bör trafikstörningar på Roslagsvägen minimeras, särskilt om dessa inträffar samtidigt som trafikreduktioner på Roslagsbanan.

Bemötande: Region Stockholm noterar att Österåker kommun är positiva till Roslagsbanan till city. Utredning av arbetstunnlar och etableringsområden pågår och valda alternativ kommer att redovisas vid nästa samråd. Även anläggningens utbredning, utformning och markanspråk kommer att redovisas mer detaljerat i nästa samråd. Projektet strävar efter att minimera påverkan på trafik på Roslagsvägen. Trafik under byggtid kommer att hanteras och utredas inom projektet och mer information kommer att presenteras vid nästa samråd.

2.3 Samråd med föreningar, företag, fastighetsägare och övriga intressenter

Nedan redovisas en sammanställning av inkomna yttranden från berörda föreningar och övriga intressenter. Yttrandena följs av Region Stockholms bemötanden (*kursivt*).

Följande föreningar och övriga intressenter har lämnat ytanden:

- AB Invest AS
- Afa Fastigheter
- Akademiska hus
- Alecta Fastigheter
- Arlandabanan infrastructure (AIAB)
- Axfast
- Brf Humleboet 17
- Brf Lilla Bantorget
- Brf Munin 2
- Brf Torsgränd 4
- Carl Eldhs Ateljémuseum
- Castellum
- Danderyds villaägareförening
- E.ON Energidistribution AB
- Ellevio AB
- Fastighetsaktiebolaget Folkets hus i Stockholm samt Kungslagern Holding AB
- Förbundet för Ekoparken
- Föreningen Östermalm
- Gamla Livförsäkringsaktiebolaget SEB Trygg Liv
- Hufvudstaden AB
- KLP
- Koloniföreningen Söderbrunn
- Kungliga Djurgårdens Förvaltning (KDF)
- Kungliga skogs- och lantbruksakademien (KSLA)
- Kungliga Tekniska Högskolan (KTH)
- Lilla Frescati koloniförening
- Locum
- S:t Johannes församling och Stockholms katolska stift
- Skolfastigheter i Stockholm AB (SISAB)
- Skanova AB
- SPF seniorerna
- Stockholm Exergi
- Stockholm trio
- Stockholm Vatten och Avfall
- Stockholms livsmedelshandlarförening
- Stockholms universitet
- Svenska kyrkan, Stockholms stift
- Synskadades riksförbund Stockholm Gotland
- Telia Sverige AB
- Vattenfall Eldistribution AB

2.3.1 AB Invest AS

AB Invest AS, Fastighetsaktiebolaget Folkets Hus i Stockholm, Kungslagern Holding AB, Castellum AB, AFA Fastigheter och Bonnier Fastigheter AB har inkommit med ett gemensamt yttrande. De äger tillsammans ett stort antal fastigheter på eller i anslutning till Torsgatan.

AB Invest AS beskriver situationen när Torsgatan användes som etableringsområde för Citybanan. Etableringsområdet tog upp mycket plats och gjorde att många undvek området samt medförde stora tidsförluster för leveranser, taxi och bilar på grund av att endast ett körfält var öppet.

Sedan projektet Citybanan avslutades och etableringsområdet försvann har Stockholms stad gjort stora investeringar för trivsel och trygghet i området och genomfört en upprustning med bland annat en bred trottoar, nya breda cykelbanor och nyplanterade träd. Till följd av det har även det kommersiella utbudet i markplan ökat. Det har medfört att Torsgatan blivit både vackrare, trivsammare och haft en positiv utveckling kring trygghet och ett minskat antal brott.

Erfarenheter från Citybanan gör att fastighetsägarna vet vad ett etableringsområde och arbetstunnel på Torsgatan innebär, vilket är att gatan blir en otrygg och oattraktiv plats som människor och företag undviker, samt stora trafikstörningar. De är positiva till satsningar för infrastrukturen i regionen och är medvetna om att det kräver platser för etablering men om alternativ Torsgatan väljs står de nu inför ännu en lång byggperiod med stora störningar. De stora satsningar som gjorts för att skapa trygghet och trivsel riskerar att vara förgäves.

Fastighetsägarna uttrycker oro för områdets utveckling och vill att regionen nog överväger en annan lösning för etablering och arbetstunnel.

Bemötande: Region Stockholm noterar nämnda fastighetsägares gemensamma yttrande.

Region Stockholm tar med sig synpunkterna i fortsatt utvärdering av alternativ för arbetstunnlar och etableringsområden. Utredning av arbetstunnlar och etableringsområden pågår och valda alternativ kommer att redovisas vid nästa samråd.

Om alternativ Klassföreståndaren med tillhörande etableringsområde på Torsgatan blir aktuellt kommer erfarenheter från tidigare genomförda projekt att användas. Projektet strävar efter att minimera påverkan på trafik vid ett eventuellt etableringsområde på Torsgatan. Detta kommer att redovisas vid nästa samråd. Sociala konsekvenser, så som påverkan på trygghet och tillgänglighet, kommer att beskrivas i den sociala konsekvensanalysen som kommer att tas fram inom ramen för järnvägsplanen.

2.3.2 Afa Fastigheter

Afa Fastigheter äger en fastighet vid Torsgatan. Där bedriver de ett planärendande som beräknas bli antaget under våren 2025. Detaljplanen avser byggnation av ett nytt bostadskvarter med cirka 300 lägenheter. En infart och tillgänglighet för större lastfordon från Torsgatan är en nödvändighet.

Afa Fastigheter ser ett stort behov av att arbetena samordnas och att etableringsområdet vid Torsgatan minskas betydligt i utbredning. Afa Fastigheter kan inte utläsa av underlaget om Torsgatan kommer stängas i sin helhet och behöver samordna tidplanerna då deras nyproduktion kommer innebära en restaurang i bottenplan mot Torsgatan. Öppnandet av denna restaurang kan inte ske när Torsgatan är stängd.

Sammanfattningsvis har Afa Fastigheter inget att erinra på förlängningen av Roslagsbanan men bedömer att samordning av byggetransporter och flöden till kommande byggetablering och blivande restaurang behöver samordnas.

Bemötande: Region Stockholm noterar Afa Fastigheters yttrande. Arbetet pågår med att analysera och utvärdera presenterade alternativ för arbetstunnlar och etableringsområden. Valda alternativ för arbetstunnlar och etableringsområden kommer att redovisas vid nästa samråd. Om alternativ Klassföreståndaren blir aktuellt, kommer en mer detaljerad utbredning av aktuella etableringsområden att redovisas vid nästa samrådstillfälle. Regionen ser då fram emot dialog för att samordna eventuella frågor kopplat till byggtiden.

2.3.3 Akademiska Hus

Akademiska Hus uppmärksammar vikten av goda kommunikationer till framför allt Stockholms universitet, KTH och Försvarshögskolan, som påverkas av dragningen av Roslagsbanan till city och nedläggningen av Östra station. En nedläggning av Stockholms östra påverkar förutom KTH och Försvarshögskolan även andra verksamheter kring Östra station.

Akademiska Hus anser att vidare utredning behöver ta hänsyn till kompensation för nedlagd Östra station, lärosätenas framtida expansionsmöjligheter, befintliga verksamheter och teknisk infrastruktur, Roslagsbanans barriäreffekt, förutsättningar för koppling mellan lärosätena i Stockholm för gång, cykel och kollektivtrafik.

För att säkerställa en hållbar infrastruktur för lärosätena är det nödvändigt med en ny station i Albano. Lärosätena samverkar och det finns ett stort behov av koppling mellan dem. Akademiska Hus påpekar att Roslagsbanans dragning till city inte får försämra eller hindra dessa kopplingar, utan i stället utveckla dem, vilket en station i Albano skulle göra. Akademiska Hus lyfter också den delvis nya stadsdelen Albano-Kräftriket, som kommer fortsätta att växa de kommande åren. Därför är en bättre kollektivtrafikkoppling än dagens bussförbindelse nödvändigt i framtiden.

Akademiska Hus noterar att en station i Albano tidigare har studerats och valts bort på grund av tekniska svårigheter samt hög kostnad i förhållande till resenärsnyttor. Akademiska Hus menar att en ny utredning behöver tas fram för ett stationsläge i Albano som grundar sig på den nu beslutade spårlinjen och dess omgivning. De konstaterar också att de parallella detaljplaneprocesserna är betydelsefulla för området och undrar hur Stockholms stad ser på barriäreffekten mellan Albano och Nationalstadsparken.

Värtabanan under Albano är förberedd för att i framtiden möjliggöra dubbelspår och stationsplattform om persontrafik tas i bruk på Värtabanan, vilket skulle knyta samman Stockholms universitet, KTH och Karolinska Institutet. Att planera för en omstigning mellan Roslagsbanan och Värtabanan vid Albano är avgörande för att inte omöjliggöra utveckling av den spårbundna trafiken som binder samman staden på det vis som projektet Roslagsbanan till city avser.

Akademiska Hus lyfter vikten av att kollektivtrafiken och cyklisters framkomlighet prioriteras och bibehålls under både etablering, byggtid och färdig lösning. Det gäller särskilt den akademiska landsvägen som binder samman Campus KTH, Campus Albano och Campus Frescati öster om Roslagsbanan. De påpekar också att det i dag finns stora utmaningar med trafikbarriärerna runt Roslagsvägen och Roslagsbanan.

Det finns en stor risk att fastigheterna på Campus Albano, Campus KTH och Campus Frescati påverkas negativt under arbetet med Roslagsbanan till city. I fastigheterna pågår forskning som riskerar att påverkas negativt eller omöjliggöras på grund av stomljud, buller, vibrationer, elektromagnetiska fält eller andra störningar. Samrådsunderlaget är inte tillräckligt detaljerat för Akademiska Hus att yttra sig om konsekvenserna under byggtiden och driften. Akademiska hus informerar om att under stora delar av Campus Albano och Campus KTH finns omfattande

marklager för hållbar leverans av värme och kyla som sträcker sig cirka 350 meter under marknivå.

Akademiska Hus anser att etableringsområde Universitetet inte är ett möjligt etableringsområde för Roslagsbanan, då det planeras ett omfattande renoverings- och ombyggnationsarbete för Södra huset de kommande tio åren. Renoveringen kommer ta större delar av parkeringsplatsen i anspråk.

Akademiska Hus ställer sig i huvudsak positiv till etableringsområdet vid Albano under förutsättning att in- och utfart sker i områdets norra ända och informerar att det i dag inte är möjligt att svänga vänster och söderut från området. Mot Roslagsvägen kommer ett insynsskydd krävas för att minska påverkan på verksamheterna i Kräftriket och Frescati Hage och för det regionala cykelstråket längs Roslagsvägen. Området innefattar även flera större viktiga träd som behöver skyddas under en eventuell etablering. Akademiska Hus påpekar även att ett eventuellt etableringsområde förutsätter marknadsmässig ersättning vid upplåtelse av mark.

Vid etableringsområde Haga påpekar Akademiska Hus att tunnelmynning och trafikrörelser kommer påverka Campus Solna. Åtgärder behöver vidtas för att säkerställa kopplingen till både Stockholm och Solna via Tomtebodavägen.

Akademiska Hus informerar om den planerade gång- och cykelbron mellan Albanovägen och Bellevue. Vid ett etableringsområde vid Bellevue behöver gång- och cykelbrons dragning, grundläggning och konstruktion beaktas.

Slutligen vill Akademiska Hus belysa att omstigning mellan Roslagsbanan och tunnelbanans Röda linje kan ske exempelvis vid station Universitetet. En förbättrad omstigningspunkt mellan de två transportmedlen samt bussarna behöver utformas effektivare och mer attraktiv än dagens lösning, vilket även innefattar en bättre busstorgslösning än i dag.

Bemötande: Region Stockholm noterar Akademiska Hus yttrande.

Region Stockholm noterar att Akademiska Hus understryker vikten av ett stationsläge vid Albano, bland annat för att säkerställa en god tillgänglighet till Stockholms universitet, Försvarshögskolan och KTH. Som Akademiska Hus skriver så har ett stationsläge vid Albano tidigare utretts inom lokaliseringstuderingen och valts bort på grund av tekniska svårigheter.

Vidare noterar Region Stockholm Akademiska Hus synpunkter kring framtida möjligheter för en omstigning mellan Roslagsbanan och Värtabanan. Det är något som ligger utanför ramen för projektet Roslagsbanan till city.

Region Stockholm för samråd med Stockholms stad kontinuerligt under projektet, där det bland annat förs dialoger kring pågående detaljplanerprocesser och potentiell påverkan på stadens anläggningar.

Roslagsbanan till city arbetar för att minimera påverkan på gång, cykel och kollektivtrafik under bygg- och drifttid. Påverkan på trafik är under utredning och kommer att redovisas vid nästa samråd.

Omgivningspåverkan som exempelvis stömljud, buller, vibrationer, elektromagnetiska fält utreds inom ramen för projektet. Genomfört samråd syftade till att redovisa planerad spårlinje, stationer samt alternativ för arbetstunnlar och etableringsområden. Vid nästa samråd har utredningarna kommit längre och omgivningspåverkan kommer då att redovisas.

Region Stockholm tackar för Akademiska Hus information samt synpunkter på presenterade alternativ för etableringsområden. Det noteras också att Akademiska Hus uppger att

alternativet etableringsområde Universitet inte är möjlig. Utredning av arbetstunnlar och etableringsområden pågår och Region Stockholm ser fram emot fortsatt dialog med Akademiska Hus.

2.3.4 Alecta Fastigheter

Alecta Fastigheter äger fastigheter i området. Bolaget ser positivt på planens huvudsakliga syfte att skapa en tillförlitlig och kapacitetsstark kollektivtrafik mellan city och Stockholms regionala kärnor i norr.

Alecta Fastigheter framför att samrådshandlingarna är inkonsekventa och att information saknas vilket gör att det inte går att göra en fullständig och rättvis utvärdering av järnvägsplanens påverkan på fastigheterna. Ur handlingarna framgår inte järnvägsanläggningens utbredning, hur genomförandet är tänkt att gå till, markanspråk som krävs, hur trafiken till och från bygget är tänkt att hanteras, information om placering av ventilationstorn och hur de påverkar luftkvalitet, buller och eventuell spridning av föroreningar.

Alectas fastigheter informerar om att deras fastigheter ligger utmed den planerade utbyggnaden och kommer att påverkas av den. Utifrån handlingarna bedöms den negativa påverkan på fastigheterna och hyresgästernas verksamheter vara som störst under anläggningsfasen, men även den färdiga anläggningen bedöms kunna ge negativ påverkan.

Vid fastigheten Terminalen 3 begär Alecta Fastigheter att Region Stockholm måste visa hur stabila grundvattennivåer ska säkerställas både under genomförandet och vid färdig anläggning.

Under byggtiden finns det risk för att ökade transporter som orsakar köbildning och begränsad framkomlighet i närområdet vilket kan ha negativ påverkan på verksamheterna i Alectas fastigheter. Alecta Fastigheter ber därför Region Stockholm att tydligt redovisa hur byggt transporter kommer att hanteras så att påverkan och skada på leveranser och tillgänglighet minimeras.

På fastigheten Terminalen 3:1 finns tillgång till skyddsrum som behöver säkerställas. Region Stockholm behöver visa hur tillgången till skyddsrummet och dess tekniska funktioner ska säkerställas under byggtiden.

Två fastigheter ligger i direkt anslutning till etableringsområde och arbetstunnel alternativ Johannes. Det riskeras att påverka fastigheterna på olika sätt och åtgärder kommer att krävas för att minimera skador och störningar. Alecta Fastigheter anger att Region Stockholm behöver redovisa de åtgärder som planeras för att begränsa störningar och risker som trafikpåverkan från alternativ Johannes genererar. Även en noggrann utredning av brandsäkerheten krävs samt utredning för att säkerställa att brandrisken inte ökar på grund av etableringen.

Alecta fastigheter redogör i sitt yttrande för var deras fastigheter är belägna och vad de innehåller för verksamheter. De understryker att flera byggnader är känsliga för både grundvattenförändringar och vibrationer från exempelvis sprängning och borrning. Region Stockholm behöver redovisa att byggnadens grundläggning och stabilitet inte påverkas negativt av byggnation eller vid färdig anläggning. Regionen behöver även visa hur vibrationsnivåer minimeras samt lämpliga skyddsåtgärder för att säkerställa fastighetens stabilitet samt hur grundvattenpåverkan ska undvikas under både byggtid och vid färdig anläggning.

Avslutningsvis bedömer Alecta Fastigheter att alternativ Johannes medför avsevärt större risker än alternativ Klassföreståndaren. Alecta Fastigheter förväntar sig en fördjupad dialog med Region Stockholm och begär dels kompletterande utredningar av risker och påverkan, dels tydliga skyddsåtgärder för att minimera skaderisk och störningar. De begär även en redovisning av

anläggningens utbredning och omfattning under genomförande och vid färdig anläggning. Alecta Fastigheter ser fram emot en vidare dialog i det fortsatta arbetet med planeringen av Roslagsbanan till city.

Bemötande: Region Stockholm noterar Alecta Fastigheters yttrande. Föreliggande samråd och tillhörande samrådshandling syftade till att redovisa planerad spårlinje, stationer samt alternativa lägen för arbetstunnlar och etableringsområden. Arbetet med järnvägsplanen och miljöprövningen är i ett relativt tidigt skede och många utredningar pågår. Vid nästa samråd kommer bland annat järnvägsanläggningens utbredning och markanspråk redovisas mer detaljerat. Även omgivningspåverkan så som buller och luftkvalitet, inklusive skyddsåtgärder samt påverkan på trafik (under bygg- och drifttid) kommer att utredas vidare.

Under byggtiden kommer riktvärden för sprängningsinducerade vibrationer i byggnader³ att tillämpas, vilket innebär att en riskanalys tas fram och sprängningar anpassas utifrån byggnader och anläggningars känslighet. Inför byggarbetena kommer Region Stockholm att se över var vibrationsmätare kan behöva placeras. Besiktning kommer även att ske före och efter byggarbetena.

Vidare kommer Region Stockholm att behandla grundvattenfrågorna i kommande samråd samt i miljöprövningen och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Inom ramen för miljöprövningen kommer en inventering av berörda byggnaders grundläggning samt en kartläggning av grundvattennivåer och flöden att genomföras. Undersökningar och utredningar pågår inom utredningsområdet för grundvatten för att klargöra vilka objekt som kan vara känsliga för grundvattenförändringar. Före, under och efter byggtiden sker kontroller och uppföljningar av omgivningspåverkan, så som mätning av grundvattennivåer och sättningsmätningar.

Region Stockholm tackar för information om bolagets fastigheter samt skyddsrummet.

Synpunkterna kring alternativ Johannes respektive alternativ Klassföreståndaren noteras. Om alternativ Johannes blir aktuellt, kommer en mer detaljerad utbredning av aktuella etableringsområden att redovisas vid nästa samrådstillfälle. När utredningarna kommit längre ser Region Stockholm fram emot fortsatt dialog med Alecta Fastigheter.

2.3.5 Arlandabanan Infrastructure (AIAB)

AIAB äger järnvägsanläggningen Arlandabanan och är nyttjanderättshavare till plattform 1 och 2 på Stockholm Central. Yttrandet har tagits fram i samråd med A-Train AB som driver flygpendeltrafiken mellan Stockholm Central och Stockholm-Arlanda flygplats under namnet ArlandaExpress samt är infrastrukturförvaltare för järnvägsanläggningen enligt koncessionsavtal med AIAB.

AIAB har nyttjanderätt till spår och anläggningar för tågtrafik inom fastigheterna Terminalen 3, Mentorn 1, Norrmalm 5:3, spår 1 och 2 genom avtal med Trafikverket. AIAB påpekar att plattform och anläggningar inom detta område ägs av AIAB och nyttjas av A-Train. Det innebär att såväl AIAB som A-Train måste underrättas när det gäller eventuella störningar inom spårområdet som kan beröra dess anläggningar. Flygpendeltrafiken drivs med hög frekvens och tidspassning och Arlandabanan är därmed mycket känslig för störningar.

I dagsläget påpekar AIAB att det är svårt att bedöma om och i vilken omfattning utbyggnaden kan påverka Arlandabanan. Ökade transporter under byggtiden riskerar att orsaka köbildning och

³ Svensk Standard SS 460 48 66:2011 Vibration och stöt – Riktvärden för sprängningsinducerade vibrationer i byggnader

begränsad framkomlighet i närområdet kring Stockholm Central vilket skulle ha en negativ påverkan på verksamheterna i fastigheten. Det gäller särskilt tillträde till Östra Järnvägsgatan 15. AIAB noterar att det ungefärliga etableringsområdet vid Torsgatan ser ut att ligga över det spårområdet som i huvudsak nyttjas för flygpendeltrafiken. AIAB önskar ett klarläggande kring etableringsområdets omfattning och utgår ifrån att det inte kommer att påverka själva spårområdet. Roslagsbanans förlängning till city innebär att ytterligare en tunnel ska dras i området kring Stockholm Central. Området är sättningskänsligt och det är av största vikt att nya tunneldragningar som måste ske och tillhörande grundvattenbortledning inte påverkar området för Arlandabanan, AIAB och A-Trains nyttjanderätter.

I övrigt kommer AIAB och A-Train yttra sig närmare i detalj om det klarläggs under processens gång att Arlandabanan och/eller AIAB samt A-Trains verksamhet påverkas mer direkt.

Bemötande: Region Stockholm noterar AIAB:s yttrande. Det noteras även att A-Train vill bli underrättade vid kommande samråd. Om alternativ Klassföreståndaren med tillhörande etableringsområde Torsgatan blir aktuellt kommer en mer detaljerad utbredning och markanspråk redovisas vid nästa samråd. Etableringsområdet är i dagsläget inte planerat att gå in över spårområdet.

Region Stockholm kommer att behandla grundvattenfrågorna i kommande samråd samt i sin ansökan till mark- och miljödomstolen om tillstånd för vattenverksamhet. Inom ramen för miljöprövning kommer en inventering av berörda byggnaders grundläggning samt en kartläggning av grundvattennivåer och flöden att genomföras. Undersökningar och utredningar pågår inom utredningsområdet för grundvatten för att klargöra vilka objekt som kan vara känsliga för grundvattenförändringar och sättningar. Före, under och efter byggtiden sker kontroller och uppföljningar av omgivningspåverkan, så som mätning av grundvattennivåer och sättningsmätningar.

I nästa samråd kommer järnvägsanläggningens utbredning och markanspråk redovisas mer detaljerat. Region Stockholm ser fram emot att ta del av AIAB:s synpunkter även vid detta tillfälle.

2.3.6 Axfast

Axfast äger sex fastigheter inom och en strax utanför det område som i samrådshandlingen benämns ”område under jord för möjliga anslutningar av arbetstunnlar för station”, i anslutning till T-Centralen.

Axfast påpekar att marken på fastigheterna Stockholm Bryggmästaren 5-7, Boken 6 och Pilen 18 är sättningsbenägen och att grundläggning har skett med träpålar. Byggnaderna på fastigheterna är inte grundförstärkta. Fastigheten Stockholm Skotten 6 har sju våningar under mark. Fastigheterna Stockholm Torgvägen 7 och Stockholm Bryggmästaren 5-7 rymmer hotell. För fastigheten Stockholm Skotten 6 finns planer för hotell.

Axfast menar att ett projekt av den här typen och i det aktuella området väcker många frågor som måste besvaras. Region Stockholm behöver mäta sättningstakten på Axfasts fastigheter, där Axfast redan har noterat problem från tidigare tunnelprojekt, för att undvika ytterligare påverkan från grundvattenbortledning. Det är avgörande att hantera grundvattenfrågor tidigt i processen för att skydda känsliga byggnader.

Samrådsunderlaget ger inte tillräcklig information om potentiella åtgärder inom området, vilket försvårar möjligheterna att bedöma påverkan i form av buller, särskilt nattetid, vilket kan störa hotellverksamheten. Dessutom kräver fastigheten Stockholm Skotten 6, som har sju våningar

under mark, särskild hänsyn. Axfast planerar också att installera bergvärme på fastigheterna, och önskar att det beaktas i den framtida planeringen. Axfast föredrar att tunnelsträckningen förs ut mot Sveavägen för att i så stor utsträckning som möjligt hamna under Sveavägen, Hötorget och Sergelgatan.

Med hänsyn till att Axfast äger flera fastigheter som särskilt kan beröras av projektet ser Axfast att det finns flera fördelar med ett tätare informationsutbyte mellan dem och Region Stockholm. Axfast begär därför att Region Stockholm planerar in regelbundna möten med dem för att utbyta information om projektets framskridande och hur det påverkar deras fastigheter.

Bemötande: Region Stockholm noterar Axfasts yttrande och tackar för information om aktuella fastigheter. Utredningsarbete pågår och detaljer avseende exempelvis bullerpåverkan och påverkan under byggtiden kommer att redogöras för i nästa samråd. Även anläggningens utbredning, utformning och markanspråk kommer att redovisas mer detaljerat i nästa samråd.

Vidare kommer Region Stockholm att behandla grundvattenfrågorna i kommande samråd samt i miljöprövningen och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. En grundlig inventering av berörda byggnaders grundläggning samt en kartläggning av grundvattennivåer och flöden kommer att genomföras.

Undersökningar och utredningar pågår inom utredningsområdet för grundvatten för att klargöra vilka objekt som kan vara känsliga för grundvattenförändringar. Tätning av tunnlar, schakt och betongkonstruktioner kommer att ske. Vid behov kan skyddsåtgärder som infiltration utföras för att motverka skadlig grundvattennivåsenkning. Före, under och efter byggtiden kommer kontroller och uppföljningar av omgivningspåverkan genomföras. Exempelvis kommer sättnings- och grundvattennivåmätningar att ske utifrån ett kontrollprogram som tas fram i samråd med tillsynsmyndighet.

Information om planer på installation av bergvärme noteras. När utredningarna kommit längre ser Region Stockholm fram emot fortsatt dialog med Axfast.

2.3.7 Bostadsrättsföreningen Humleboet 17

Bostadsrättsföreningen Humleboet 17 ser positivt på regionens ambitioner att utveckla och förstärka kollektivtrafiken. Föreningens fastighet med 140 lägenheter ligger i kulturklassade byggnader.

Stockholms stad har under flera år utfört sprängningar i närheten av fastigheten, både rakt under och en bit bort. I samtliga fall har sprängningarna påverkat deras byggnader. Sprickor av allehanda slag har uppkommit, måleri i trapphusen ha spruckit och infrastrukturen för vatten, avlopp och gas har påverkats med sprickbildning som följd.

Det har visat sig att sprängningarna för Gröna linjens förlängning ibland påverkar föreningen med kraftiga sprängpåkänningar. Föreningen oroas nu över alternativet Haga med förlängning av transporttunneln från Karlberg. Sprängningar kommer i så fall ske i den direkta närheten vid Vanadisplan. Om regionen inte kan säkerställa att föreningen står fri från skador förordas alternativet där Bellevue anslutningen upplevs som mest attraktiv och enkel med anslutning via Stockholm vatten och avlopps tunnelmynning.

Bemötande: Region Stockholm noterar bostadsrättsföreningen Humleboet 17:s yttrande och tar med sig synpunkterna i fortsatt utvärdering av alternativ för arbetstunnlar och etableringsområden. Utredning av arbetstunnlar och etableringsområden pågår och valda alternativ kommer att redovisas vid nästa samråd. Om arbetstunnel och etableringsområde enligt alternativ Haga blir aktuellt kommer projektet sträva efter att minimera påverkan från

sprängningar. Utredningsarbete pågår och detaljer avseende bland annat påverkan under byggtiden kommer att redogöras för i nästa samråd.

Under byggtiden kommer riktvärden för sprängningsinducerade vibrationer i byggnader⁴ att tillämpas, vilket innebär att en riskanalys tas fram och sprängningar anpassas utifrån byggnader och anläggningars känslighet. Inför byggarbetena kommer Region Stockholm att se över var vibrationsmätare kan behöva placeras. Besiktning kommer även att ske före och efter byggarbetena.

2.3.8 Bostadsrättsföreningen Lilla Bantorget

Bostadsrättsföreningen Lilla Bantorget äger fastigheten Klassföreståndaren 2. Föreningen poängterar att de inte har någon erinran mot Roslagsbanans förlängning till city via Odenplan, men noterar att det ena alternativet för arbetstunnel och etableringsområde till T-Centralen påverkar deras fastighet.

Mellan åren 2009 och 2019 fanns det längs med Torsgatan en infart till arbetstunnel och etableringsområde för projektet Citybanan. Det gjorde att många valde andra stråk för promenader och cykling. När projektet avslutades och etableringsområdet försvann genomförde Stockholms stad en nödvändig gatuupprustning med en bred trottoar, nya cykelbanor och nyplanterade träd. Torsgatan blev ett trivsamt huvudstråk och inte minst boende längs gatan började trivas mycket bättre än tidigare.

Vid ett eventuellt nytt etableringsområde och arbetstunnel vid Torsgatan finns det risk att gatan blir en oattraktiv och otrygg plats. Bostadsrättsföreningen Lilla Bantorget vill därför att det andra alternativet för etableringsområde väljs.

Bemötande: Region Stockholm noterar bostadsrättsföreningen Lilla Bantorgets yttrande och tar med sig synpunkterna i fortsatt utvärdering av alternativ för arbetstunnlar och etableringsområden. Utredning av arbetstunnlar och etableringsområden pågår och valda alternativ kommer att redovisas vid nästa samråd. Om alternativ Klassföreståndaren med tillhörande etableringsområde på Torsgatan blir aktuellt kommer erfarenheter från tidigare genomförda projekt att användas. Projektet strävar efter att minimera påverkan vid ett eventuellt etableringsområde på Torsgatan. Påverkan på bland annat trafik under byggtid och sociala konsekvenser, så som påverkan på trygghet och tillgänglighet, kommer att utredas och redovisas vid nästkommande samråd.

2.3.9 Bostadsrättsföreningen Munin 2

Bostadsrättsföreningen Munin 2 har inkommit med ett yttrande där föreningen konstaterar att byggplanerna sannolikt kommer utgöra en stor belastning och negativ påverkan på deras fastighet och för boende i fastigheten under åren bygget sker. Den ytterligare belastningen som en eventuell arbetstunnel vid Bellevue har, gör att de tycker att det är mer lämpligt att använda alternativ Haga där även befintliga arbetstunnlar används i högre utsträckning.

Området kring bostadsrättsföreningen Munin 2 består av många kulturklassade fastigheter, både bostäder och skolor (exempelvis Matteusskolan). Föreningen vill minimera den negativa påverkan i den mån som går för att bevara de kulturklassade fastigheterna.

⁴ Svensk Standard SS 460 48 66:2011 Vibration och stöt – Riktvärden för sprängningsinducerade vibrationer i byggnader

Bemötande: Region Stockholm noterar bostadsrättsföreningen Munin 2:s yttrande och tar med sig synpunkterna i fortsatt utvärdering av alternativ för arbetstunnlar och etableringsområden. Utredning av arbetstunnlar och etableringsområden pågår och valda alternativ kommer att redovisas vid nästa samråd. Om arbetstunnel och etableringsområde enligt alternativ Bellevue blir aktuellt kommer projektet sträva efter att minimera påverkan från sprängningar. Utredningsarbete pågår och detaljer avseende bland annat påverkan under byggtiden kommer att redogöras för i nästa samråd.

2.3.10 Bostadsrättsföreningen Torsgränd 4

Bostadsrättsföreningen Torsgränd 4 är positiv till Roslagsbanans förlängning till T-Centralen. Dock invänder föreningen mot förslaget att området längs med Torsgatan kommer att användas som etableringsområde ovan jord.

Föreningen anger ett antal skäl till att Torsgatan inte borde användas eller tas i anspråk. Föreningen menar att etableringsområdet kommer att göra Torsgränd till en återvändsgränd, vilket minskar tillgängligheten för de boende. Därutöver menar föreningen att den minskade insynen i Torsgränd kan leda till kriminella aktiviteter. Dessutom planeras rivning och nybyggnation av fastigheten Silverskopian 3, vilket innebär att området kommer att vara en byggarbetsplats under många år och försämra boendemiljön med buller och störningar. Om byggnationen av Silverskopian 3 inte skulle sammanfalla i tid med bruket av Torsgatan som etableringsområde, kommer de troligen ligga efter varandra i tid, vilket skulle innebära en försämrad boendemiljö under en lång tidsperiod.

Byggplanerna för Roslagsbanans förlängning sträcker sig över ett decennium. Tillsammans med byggplanerna på Silverskopian 3 menar föreningen att boendemiljön påverkas negativt vilket i sin tur påverkar fastighetspriserna på Torsgränd negativt.

Slutligen skulle stängningen av Torsgatan under lång tid försämra tillgängligheten till T-Centralen och centrum från S:t Eriksplan och Vasastan samt påverka utryckningsfordon, som ambulanser från Sabbatsbergs sjukhus.

Bemötande: Region Stockholm noterar bostadsrättsföreningen Torsgränd 4:s yttrande och tar med synpunkterna det i fortsatt utvärdering av alternativ för arbetstunnlar och etableringsområden. Utredning av arbetstunnlar och etableringsområden pågår och valda alternativ kommer att redovisas vid nästa samråd.

Om alternativ Klassföreståndaren med tillhörande etableringsområde på Torsgatan blir aktuellt kommer erfarenheter från tidigare genomförda projekt att användas. Projektet strävar efter att minimera påverkan på trafik vid ett eventuellt etableringsområde på Torsgatan. Inför upprättande av etableringsområden och planering av hur de ska disponeras genomförs även samråd med Stockholms stad och räddningstjänsten för att planera hur trafikavstängningar och omledning av vägar samt gång- och cykelvägar kan ske. Utgångspunkten för detta arbete är att få till säkra och tydliga alternativa vägar och omledningar som minskar framkomlighetsproblem under byggtiden. Påverkan på bland annat trafik under byggtid och sociala konsekvenser, så som påverkan på trygghet och tillgänglighet, kommer att utredas och redovisas vid nästkommande samråd.

2.3.11 Carl Eldhs Ateljémuseum

Carl Eldhs Ateljémuseum har inkommit med ett yttrande på samrådet och uttrycker oro inför de planerade sprängningarna och den föreslagna arbetstunneln i närheten och precis under museet. I samband med tidigare byggprojekt, så som arbetet med Norra länken, har museet varit allvarligt påverkat och tvingades hålla stängt i sju år. Museet är nu mycket oroat över att de planerade arbetena kommer få negativa följder både för byggnaden och verksamheten.

Det påpekas att museet utgör ett värdefullt kulturarv och byggnaden är ett historiskt monument, och även ett byggnadsminne samt en viktig plats för konst och kultur. En unik och ovärderlig samling av sköra gipsskulpturer förvaras inuti ateljén som riskeras att skadas eller förstöras vid eventuella sprängningar eller markarbeten i närheten.

Museet understryker behovet av att noggrant överväga de långsiktiga konsekvenserna av arbetena och säkerställa skydd för både byggnaden och samlingen. Vidare väddas om en detaljerad utvärdering och plan för hur museet och samlingen ska bevaras under arbetets gång. Att återigen evakuera och förflytta hela samlingen är nästintill otänkbart, enligt museet.

Slutligen understryks att frågorna inte bara rör fysiskt skydd utan även om att säkerställa tillgången till museet för allmänheten. Carl Eldhs Ateljémuseum ser fram emot en dialog för att hitta en lösning som tillgodoser både de historiska värdena och behovet av infrastrukturutveckling och önskar en kontakt snarast.

Bemötande: Region Stockholm noterar Carl Eldhs Ateljémuseums yttrande och tar med sig synpunkterna i fortsatt utvärdering av alternativ för arbetstunnlar och etableringsområden. Utredning av arbetstunnlar och etableringsområden pågår och valda alternativ kommer att redovisas vid nästa samråd.

Utredningsarbete pågår och detaljer avseende exempelvis påverkan under byggtiden och påverkan på kulturvärden kommer att redogöras för i nästa samråd. Om alternativ arbetstunnel och etableringsområde Bellevue blir aktuellt och när utredningarna kommit längre ser Region Stockholm fram emot dialog med Carl Eldhs Ateljémuseum.

2.3.12 Castellum

Castellum yttrar sig i detta samråd som fastighetsägare för tre fastigheter längs med Torsgatan sydligaste del i anslutning till Norra Bantorget.

Castellum motsätter sig förslaget om en arbetstunnel samt etableringsområden vid Torsgatan och Sabbatsberg. En sådan lösning skulle medföra stora störningar och innebära flera negativa konsekvenser för området, anser fastighetsbolaget. Det pågår ett arbete och stora investeringar har gjorts för att rusta upp och återställa Torsgatan efter många års byggstök på platsen. Fastighetsägare har nu stora satsningar planerade. Ytterligare en period med byggarbetsplats vid Torsgatan skulle vara förödande och mycket kostsamt för både fastighetsägare och staden.

Tunneln riskerar att leda till flera negativa konsekvenser, inklusive försämrade förutsättningar för gång- och cykeltrafik. Det finns en risk för att verksamheter tvingas att flytta eller stänga vilket påverkar det lokala stadslivet och näringslivet negativt. Det finns även risk för skador på grönområden, träd och rekreationsytor. Sammantaget kan det leda till ökad vakansgrad och sänkta fastighetsvärden, anser Castellum. Dessutom kan det resultera i förlorade investeringar och avbrutna stadsutvecklingsprojekt, samt skapa en mer otrygg stadsmiljö. Projektet kan också påverka busslinjer, inklusive stombussförbindelsen mellan Stockholm och Solna. En grundlig utredning av hur Sabbatsbergs sjukhus påverkas av projektet är också nödvändig.

Castellum noterar att den andra föreslagna alternativa lokaliseringen, Johannes, inte kräver några synliga ingrepp i stadsmiljön, eftersom befintligt parkeringsgarage används.

Erfarenheter från tidigare projekt, som Citybanan, visar att etableringsområden kan leda till negativa konsekvenser som försämrad gång- och cykeltrafik, trafikstörningar och att verksamheter tvingas flytta.

Torsgatan har efter Citybanans avslutning genomgått en upprustning, vilket har gjort den till ett attraktivt och trivsamt stråk. Castellum planerar flera stora investeringar i området de närmaste åren. Dessa inkluderar nya arbetsplatser, en förbättrad koppling mellan Barnhusbron och Torsgatan samt en rad projekt och aktiveringar för att skapa aktivitet i gaturummet längs Torsgatan för att öka gatans attraktivitet och trygghet.

Castellum befarar att ett nytt etableringsområde och arbetstunnel på Torsgatan skulle förstöra den positiva utvecklingen och göra området oattraktivt och otryggt. Castellum uttrycker starkt motstånd mot en arbetstunnel på Torsgatan och kräver att en alternativ lösning väljs för att skydda områdets verksamheter och framtida investeringar.

Bemötande: Region Stockholm noterar Castellums yttrande och tar med sig synpunkterna i fortsatt utvärdering av alternativ för arbetstunnlar och etableringsområden. Utredning av arbetstunnlar och etableringsområden pågår och valda alternativ kommer att redovisas vid nästa samråd. Om alternativ Klassföreståndaren med tillhörande etableringsområde på Torsgatan blir aktuellt kommer erfarenheter från tidigare genomförda projekt att användas. Projektet strävar efter att minimera påverkan på trafik vid ett eventuellt etableringsområde på Torsgatan. Påverkan på bland annat trafik under byggtid och sociala konsekvenser, så som påverkan på trygghet och tillgänglighet, kommer att utredas och redovisas vid nästkommande samråd.

2.3.13 Danderyds Villaägareförening

Danderyds Villaägareförening påtalar att föreningen yttrat sig i det förra samrådet. Föreningen menar att föreliggande förslag visar hur kostsamt, komplicerat och riskfyllt projektet kommer att bli, vilket gäller för alla infrastrukturprojekt som är på gång i regionen. Föreningen ifrågasätter hur mycket regionen ska växa och påpekar att utredningar bygger på Stockholms- och Sverigeförhandlingarna, vilka bygger på en tid av tillväxt. Förhållandena är nu annorlunda med minskande befolkning och födelsetal. Stockholm är en vacker stad i en vacker region och frågan är hur mycket Stockholmsregionen kan växa utan att bli oattraktiv, ful, otrygg och ohanterlig.

Föreningen föreslår att andra områden i Sverige kunde utvecklas bättre, exempelvis Norrköping och Linköping som genomkorsas av E4 och stambana, har tillgång till flygfält och hamn, samt industrier och universitet. Ett förslag är att jämföra med USA som har Washington som administrativt centrum och New York som ekonomiskt centrum med goda kommunikationer dem emellan; med Stockholm som administrativt centrum och Norrköping och Linköping som ekonomiskt centrum.

Bemötande: Region Stockholm noterar Danderyds Villaägareförenings yttrande. Infrastrukturprojekt har inte sällan långa planeringsfaser och är förknippade med olika typer av risker. Åtgärdsvalsstudien är fortfarande ett relevant underlag till projektet. Projektet arbetar med löpande uppföljning av projektrisker samt även mot den budgetram som är avtalad i Sverigeförhandlingens Ramavtal 6 - Storstad Stockholm, som tecknades 2017.

Regionen förstår det som att föreningen har synpunkter på den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFs) och de utredningar och underlag som utvecklingsplanen baseras

på. Projektet Roslagsbanan city är en del av Sverigeförhandlingen och drivs av Region Stockholms trafikförvaltning i samverkan med ingående parter. Ansvar för den regionala utvecklingsplanen ligger hos regionledningskontoret inom Region Stockholm. Synpunkter och frågor avseende underlag och innehåll i RUFSS får därmed hänvisas till regionledningskontoret genom SL:s kundtjänst.

2.3.14 E.ON Energidistribution AB

E.ON har tagit del av handlingarna och konstaterar att området inte berör deras koncessionsområde för elnät och tar därmed inte ställning till planförslaget.

Bemötande: Region Stockholm noterar E.ON:s yttrande och tackar för informationen.

2.3.15 Ellevio AB

Ellevio AB påtar att det är mycket viktigt att regionen samråder med samtliga ägare av underjordiska anläggningar och möter deras gränsvärden för vibrationer eller annan potentiell påverkan på respektive konstruktion.

Ellevio har ett par 33 kV regionnätsledningar nära det föreslagna etableringsområdet Bellevue, vilket kan påverkas av markarbeten. Samråd krävs om arbete ska utföras inom tre meter från dessa ledningar. Vid Torsgatan finns ett par 11 kV lokalnätsledningar som måste beaktas vid markarbeten eller upplag. Ellevio ska kontaktas i god tid om ledningarna behöver flyttas eller skyddsåtgärder vidtas. Detsamma gäller en korsande lågspänningsledning 0,4 kV vid Greta Arvidssons väg i Albano.

Ellevio hänvisar också till dokumentet *Anvisningar för arbete i närheten av Ellevios markförlagda ledningar* för mer information. Åtgärder i Ellevios befintliga anläggningar utförs efter beställning till Ellevio samt bekostas av beställaren.

Bemötande: Region Stockholm noterar Ellevios yttrande och ser fram emot fortsatt dialog med Ellevio om eventuella beröringspunkter.

2.3.16 Fastighetsaktiebolaget Folkets hus i Stockholm samt Kungslagern Holding AB

Fastighetsaktiebolaget Folkets hus i Stockholm äger fyra fastigheter vid Norra Bantorget. Fastigheterna omfattar en skola, två hotell, en konferens- och kongressanläggning, en stor kulturscen samt kontor. Kungslagern Holding AB äger fyra fastigheter vid Norra Bantorget. Fastigheterna innehåller framför allt kontor.

Fastighetsägarna har inkommit med ett gemensamt yttrande som berör arbetstunnel Klassföreståndaren och etableringsområden Torsgatan och Sabbatsberg. De påpekar att det under åren 2009 till 2019 fanns en infart till arbetstunnel och etableringsområde för projektet Citybanan på Torsgatan. Det medförde negativ påverkan på hela området runt Norra Bantorget.

Stockholms stad har gjort stora investeringar för trivsel och trygghet i parken Norra Bantorget. De stora ansträngningar som staden och fastighetsägare har gjort för att skapa trygghet, trivsel och ett levande område längs Torsgatan och vid Norra Bantorget, riskerar nu att påverkas negativt.

Fastighetsägarna påpekar att de är positiva till investeringar i infrastruktur i regionen men erfarenheter från Citybanan gör att fastighetsägarna vet vad ett nytt etableringsområde och arbetstunnel på Torsgatan kan medföra. Bland annat kan fotgängare och cyklister att välja andra vägar vilket gör att området blir mindre befolkat och otryggheten kan öka.

De nu redovisade planerna gör fastighetsägarna oroliga för områdets utveckling och ber att regionen väljer en annan lösning för etableringsområde och arbetstunnel.

Bemötande: Region Stockholm noterar Fastighetsaktiebolaget Folkets hus samt Kungslagern Holdings yttrande och tar med sig synpunkterna i fortsatt utvärdering av alternativ för arbetstunnlar och etableringsområden. Utredning av arbetstunnlar och etableringsområden pågår och valda alternativ kommer att redovisas vid nästa samråd.

Om alternativ Klassföreståndaren med tillhörande etableringsområde på Torsgatan blir aktuellt kommer erfarenheter från tidigare genomförda projekt att användas. Projektet strävar efter att minimera påverkan på trafik vid ett eventuellt etableringsområde på Torsgatan. Detta kommer att redovisas vid nästa samråd. Sociala konsekvenser, så som påverkan på trygghet och tillgänglighet, kommer att beskrivas i den sociala konsekvensanalysen som kommer att tas fram inom ramen för järnvägsplanen.

2.3.17 Förbundet för Ekoparken

Förbundet för Ekoparken betonar vikten av att beakta parkens helhet och att skydda det historiska landskapet. Förbundet anser att lokaliseringsbeslutet som har fattats bör omprövas, och att alternativ B måste utredas noggrant innan vidare planering. Förbundet efterlyser också en fullständig miljökonsekvensbeskrivning som har utlovats och som systematiskt jämför lokaliseringsalternativ K med alternativ B.

Förbundet ifrågasätter trafikförvaltningens beslut att gå vidare med lokaliseringsalternativ K och menar att de positiva konsekvenserna av alternativ B inte har vägt tillräckligt tungt vid beslut om lokalisering. Positiva konsekvenser av alternativ B innefattar att börja tunnelförlängningen redan på Bergianska fältet som ger möjlighet att skapa en mer tidstypisk miljö för Villa Frescati och att järnvägen inte längre skulle klyva koloniträdgårdsföreningen Lilla Frescati mitt itu, vilket enligt Förbundet för Ekoparken borde väga tyngre. Samtidigt menar Förbundet att de stora negativa konsekvenserna för alternativ B inte är övertygande och påpekar att exempelvis bullerreduktion är en positiv konsekvens som inte tas upp alls.

Förbundet för Ekoparken menar att alternativ B har sorterats bort alltför lättvindigt och begär att en fullständig utredning av lokaliseringsalternativ B görs innan projektet går vidare i sin planering.

Underlaget för föreliggande samråd anses vara ofullständigt. Förbundet för Ekoparken anser att de redovisade värdena för lokaliseringsalternativ K inte kan bedömas med det nuvarande underlaget. De påpekar att påverkan, anpassningar och skyddsåtgärder måste klargöras i den kommande planläggningsprocessen. Samrådshandlingen från januari 2025 visar kartor med natur-, kultur- och sociala värden, men hur dessa påverkas under byggtid och drift är inte redovisat. Region Stockholm beskriver en allmän process för att utreda miljöeffekter efter att lokaliseringsbeslutet har tagits, men förbundet efterlyser mer detaljerad information om hur naturvärden hotas och hur dessa risker ska hanteras. De avser att återkomma med synpunkter när mer tydligt underlag finns tillgängligt.

Förbundet för Ekoparken tar fasta på trafikförvaltningens åtagande att genomföra en miljökonsekvensbeskrivning, som de anser bör ge tydligare information om alternativen och deras miljöpåverkan samt föreslagna åtgärder för att begränsa dessa. De anser att lokaliseringsalternativ K inte är det mest gynnsamma för Nationalstadsparkens värden och föreslår att miljökonsekvensen genomförs genom att alternativ B och K jämförs.

Bemötande: Region Stockholm noterar Förbundet för Ekoparkens yttrande. Föreliggande samråd och tillhörande samrådshandling syftade till att redovisa planerad spårlinje, stationer samt alternativa lägen för arbetstunnlar och etableringsområden. Arbetet med järnvägsplanen och miljöprövningen är i ett relativt tidigt skede och många utredningar pågår. Vid nästa samråd kommer bland annat järnvägsanläggningens utbredning och markanspråk redovisas mer detaljerat. Även omgivningspåverkan så som buller och luftkvalitet, inklusive skyddsåtgärder samt påverkan på trafik (under bygg- och drifttid) kommer att utredas vidare.

Inom ramen för lokaliseringsutredningen utreddes ett flertal olika korridorer och det togs beslut om det nu aktuella alternativet. Den samlade bedömningen i lokaliseringsutredningen visade att alternativ K sammantaget innebär den bästa lösningen. Projekt Roslagsbanan till city har nu lämnat lokaliseringsutredningsskedet och befinner sig i skedet för framtagande av järnvägsplan och miljöprövning.

2.3.18 Föreningen Östermalm

Föreningen Östermalm konstaterar att det föreslagna projektet att förlänga Roslagsbanan till city och därmed lägga ner Stockholms östra kommer att innebära stora förändringar för Östermalm. Föreningen är medveten om att ett principbeslut redan är fattat men vill ändå framföra några allmänna synpunkter om projektet i sin helhet.

Föreningen Östermalm anser att projektet kommer att medföra stora förändringar för boende och arbetande på Östermalm, särskilt för pendlare som reser till områden med stora arbetsplatser så som KTH och Sophiahemmet. Nedläggningen av Stockholms östra skulle innebära längre restider och en försämring för ett stort antal resenärer varje dag. Det påpekas även att en nedläggning av Stockholms östra kan hota den kulturhistoriskt värdefulla stationsbyggnaden.

Föreningen påpekar också att nedläggningen av Stockholms östra inte nödvändigtvis löser problemen med kapaciteten på Röda linjen mellan Tekniska Högskolan och T-Centralen, då många troligen kommer byta till Röda linjen vid Universitetet i stället. Alternativa lösningar för att avlasta sträckan borde kunna hittas enligt föreningen. En möjlighet skulle kunna vara en gatuspårväg från Drottning Kristinas väg via Stureplan och Nybroplan som kan anslutas till Spårväg City.

Det påpekas också att en överdäckning av Stockholms östra skulle ge väl så goda möjligheter som en nedläggning av stationen. Föreningen Östermalm är positiv till fler bostäder i centrala lägen. Vidare menar föreningen att den nya sträckningen med de nya föreslagna stationerna saknar bekväma bytespunkter till tunnelbanans Röda linje. Bytesmöjlighet finns vid station Universitetet men stationen anses inte ha acceptabel standard som bytespunkt. Föreningen föreslår att en gemensam station vid Albano skulle kunna göra dubbel tjänst både som bytesstation och för att betjäna det växande Albanoområdet och Kräftriket.

Slutligen motsätter Föreningen Östermalm etableringsområdet vid Bellevueparken, som bedöms vara ett stort ingrepp i Nationalstadsparken och i en av Stockholms mest värdefulla miljöer, både med tanke på kulturmiljö och natur.

Bemötande: Region Stockholm noterar Föreningen Östermalms yttrande. Region Stockholm har tidigare genomfört en åtgärdsvalsstudie för att undersöka alternativ som bidrar till en kapacitetsstark kollektivtrafik till och från nordostsektorn. I studien beslutades att vidare utreda Roslagsbanan till city och andra förbättringsåtgärder. Ett alternativ föreslogs där Roslagsbanan går från station Universitetet i tunnel till Odenplan och T-Centralen, vilket beslutades i lokaliseringsutredningen 2023 på grund av de större resenärsnyttorna jämfört med andra alternativ.

Antalet resenärer på Roslagsbanan förväntas öka kraftigt de kommande decennierna i takt med att fler människor flyttar in i nordostkommunerna. Många av dessa resenärer har inte Stockholms östra/Tekniska högskolan som slutdestination, utan behöver byta till tunnelbana eller buss för att nå andra målpunkter. Ett av syftena med Roslagsbanans förlängning är att avlasta tunnelbanans Röda linje, där det i rusningstrafik är mycket trångt och det maximala antalet avgångar redan är uppnått. Genom att bygga en tunnel till city kan trafikförvaltningen minska belastningen på den trafikerade Röda linjen och öka flexibiliteten för resenärerna, som får fler alternativ för att byta till andra kollektivtrafikslag vid de stora bytespunkterna Odenplan och T-Centralen.

Trängsel och flöden vid stationer är två av flera viktiga aspekter som beaktas i den fortsatta utredningen. Det har i tidigare genomförd lokaliseringsutredning beslutats om nya stationers lokaliseringar längs Roslagsbanans förlängning till city. Flera alternativa stationslokaliseringar, bland annat en station vid Albano, har studerats och valts bort på grund av tekniska svårigheter samt hög kostnad i förhållande till resenärsnyttor.

Region Stockholm tar med sig Föreningen Östermalms motsättning av alternativ Bellevue som etableringsområde i fortsatt utvärdering av alternativ för arbetstunnlar och etableringsområden. Utredning av arbetstunnlar och etableringsområden pågår och valda alternativ kommer att redovisas vid nästa samråd.

2.3.19 Gamla Livförsäkringsaktiebolaget SEB Trygg Liv (Livbolaget)

Livbolaget äger tolv fastigheter inom utredningsområdet för grundvatten och miljöstörningar. Byggandet av Roslagsbanan till city i form av en bergtunnel medför flera risker för fastighetsägare, inklusive påverkan på grundvattnet som kan leda till sättningar och skador på fastigheterna. Transporter, buller, vibrationer och damning kan störa hyresgästernas verksamheter och orsaka ekonomiska förluster för fastighetsägarna. Livbolaget, som i grunden är positiv till projektet, har ett ansvar för att skydda sina hyresgästers intressen och säkerställa att bolagets fastigheter inte skadas på grund av projektet.

Livbolaget påpekar att den rättsliga prövningen av projektet är komplex och omfattar miljöbalken, lagen om byggande av järnväg och plan- och bygglagen. Det medför ett särskilt ansvar för sökanden att göra materialet lättillgängligt och transparent, samt att ge berörda parter erforderligt med tid att yttra sig inom ramen för samråd. Det påpekas även att tre veckor är, med hänsyn till projektets dignitet, i det kortaste laget.

För att bedöma riskerna med projektet krävs ett fullgott utredningsunderlag i ansökningshandlingarna, inklusive information om grundläggningen av Livbolagets fastigheter och eventuell sättningskänslighet. Lerprover måste tas för att bedöma sättningsrisken. Sökanden ska ange vilka förebyggande åtgärder som kommer att vidtas för att säkerställa att grundvattennivåer upprätthålls, att inga skador uppstår på fastigheterna, samt att transporter, buller, vibrationer och damning från byggnationen inte stör hyresgästernas verksamheter.

Sammanfattningsvis föreligger en omfattande utredningsskyldighet och detaljerade påverkansbedömningar avseende såväl grundvattenpåverkan, påverkan från vibrationer och buller under bygg och drifttid (inklusive stomljudsbuller) med mera.

Bemötande: Region Stockholm noterar Livbolagets yttrande. Föreliggande samråd och tillhörande samrådshandling syftade till att redovisa planerad spårlinje, stationer samt alternativa lägen för arbetstunnlar och etableringsområden. Arbetet med järnvägsplanen och miljöprövningen är i ett relativt tidigt skede och många utredningar pågår. Vid nästa samråd

kommer bland annat järnvägsanläggningens utbredning och markanspråk redovisas mer detaljerat. Även omgivningspåverkan så som buller och luftkvalitet, inklusive skyddsåtgärder samt påverkan på trafik (under bygg- och drifttid) kommer att utredas vidare.

Samrådsperioden pågick under tre veckor. Region Stockholm tar med sig synpunkten om kort samrådstid till nästa samråd som planeras att genomföras under 2026.

Under byggtiden kommer riktvärden för sprängningsinducerade vibrationer i byggnader⁵ att tillämpas, vilket innebär att en riskanalys tas fram och sprängningar anpassas utifrån byggnader och anläggningars känslighet. Inför byggarbetena kommer Region Stockholm att se över var vibrationsmätare kan behöva placeras. Besiktning kommer även att ske före och efter byggarbetena.

Vidare kommer Region Stockholm att behandla grundvattenfrågorna i kommande samråd samt i miljöprövningen och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Inom ramen för miljöprövning kommer en inventering av berörda byggnaders grundläggning samt en kartläggning av grundvattennivåer och flöden att genomföras. Undersökningar och utredningar pågår inom utredningsområdet för grundvatten för att klargöra vilka objekt som kan vara känsliga för grundvattenförändringar och sättningar. Före, under och efter byggtiden sker kontroller och uppföljningar av omgivningspåverkan, så som mätning av grundvattennivåer och sättningsmätningar.

2.3.20 Hufvudstaden AB

Hufvudstaden äger fastigheterna Stockholm Grönlandet Södra 11 och Stockholm Svärdfisken 2 samt har tomträttsinnehav på Stockholm Orgelpipan 7. Flera andra fastigheter i området, som ingår i Hufvudstadens bestånd, kan också påverkas av regionens förslag. Eftersom samrådsdokumentet ger en allmän redogörelse för planerad spårlinje, stationslägen och etableringsområden, kan Hufvudstaden för närvarande inte lämna specifika synpunkter på förslaget.

Hufvudstaden konstaterar att de föreslagna arbetena medför en risk för påverkan på fastigheterna, särskilt avseende grundläggning, sättningar, sprickbildningar, stomljud och störningar i verksamheterna. Det gäller både arbetets utförande, särskilt borrhings- och sprängningsarbeten, samt förändrade grundvattennivåer kan påverka fastigheterna negativt. Det är viktigt för Hufvudstaden att projektet Roslagsbanan inte medför ogynnsamma konsekvenser, särskilt för deras möjligheter att installera bergvärme eller göra påbyggnader.

Hufvudstaden önskar ingå genomförandeavtal med Region Stockholm och Trafikverket innan detaljplan och järnvägsplan antas, för att säkerställa att nödvändiga tekniska undersökningar görs och att skador undviks. Hufvudstaden vill ha ett kontrollprogram för löpande uppföljning under byggtiden och förväntar sig ersättning för eventuella skador eller störningar i verksamheten.

Ytterligare samråd är planerat till 2026, och Hufvudstaden avser då att lämna mer utvecklade synpunkter. De påpekar också att byggnadsarbeten på fastigheten Stockholm Orgelpipan 7 planeras pågå från och med år 2026. Om Hufvudstadens arbeten skulle bli försenade behöver regionens projekt även samordnas med dessa arbeten så att Hufvudstadens projekt inte påverkas negativt.

⁵ Svensk Standard SS 460 48 66:2011 Vibration och stöt – Riktvärden för sprängningsinducerade vibrationer i byggnader

Bemötande: Region Stockholm noterar Hufvudstadens yttrande. Under byggtiden kommer riktvärden för sprängningsinducerade vibrationer i byggnader⁶ att tillämpas, vilket innebär att en riskanalys tas fram och sprängningar anpassas utifrån byggnader och anläggningars känslighet. Inför byggarbetena kommer Region Stockholm att se över var vibrationsmätare kan behöva placeras. Besiktning kommer även att ske före och efter byggarbetena.

Vidare kommer Region Stockholm att behandla grundvattenfrågorna i kommande samråd samt i miljöprövningen och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Inom ramen för miljöprövning kommer en inventering av berörda byggnaders grundläggning samt en kartläggning av grundvattennivåer och flöden att genomföras. Undersökningar och utredningar pågår inom utredningsområdet för grundvatten för att klargöra vilka objekt som kan vara känsliga för grundvattenförändringar och sättningar. Före, under och efter byggtiden sker kontroller och uppföljningar av omgivningspåverkan, så som mätning av grundvattennivåer och sättningsmätningar. Eventuella avtal som krävs kommer att hanteras i den kommande processen.

Region Stockholm noterar de planerade byggarbetena på fastigheten Stockholm Orgelpipan 7. När utredningarna inom projektet kommit längre kan det bli aktuellt med dialog för att samordna de framtida byggarbetena. Region Stockholm ser fram emot Hufvudstadens synpunkter även i nästa samråd.

2.3.21 KLP Fastigheter

KLP äger fyra fastigheter som berörs av den planerade dragningen av Roslagsbanan till city. Inom fastigheterna bedrivs verksamheter inom bland annat hotell, restaurang, butiker och bostadslägenheter.

KLP konstaterar att samrådshandlingen ger en allmän översikt av projektet, men saknar detaljerad information om järnvägsanläggningens utformning och byggarbetenas genomförande. Det gör det svårt att utvärdera konsekvenserna för KLP:s fastigheter. Exakta platser för spårtunnlar, stationslägen och arbetstunnlar är ännu inte fastställda, liksom Region Stockholms markanspråk. Information om trafikhantering till och från byggplatserna saknas. Ventilationstorn kommer att placeras längs den nya järnvägsanläggningen, men detaljerad information om deras placering, utformning och påverkan på omgivningen saknas.

Det står klart att KLP:s fastigheter kan påverkas av den nya anläggningen och bedöms ha störst negativ påverkan under anläggningsfasen. Den färdiga anläggningen kan också medföra negativa effekter, beroende på lokaliseringen av permanenta servicetunnlar och ventilationstorn. KLP identifierar specifika områden som Region Stockholm bör utreda och redovisa i det fortsatta arbetet, inklusive:

- Exakt utbredning och utseende av järnvägsanläggningen
- Byggmetoder och tidplan för etappvis byggnation
- Transportvägar för byggtrafik och minimering av köbildning, samt säkerställande av tillgänglighet till KLP:s fastigheter
- Grundläggningsnivåer, metoder och förstärkningsåtgärder

⁶ Svensk Standard SS 460 48 66:2011 Vibration och stöt – Riktvärden för sprängningsinducerade vibrationer i byggnader

- Analys av buller och vibrationer under anläggningsskedet och drift, samt en åtgärdsplan för bullerdämpande åtgärder
- Konsekvenser för grundvattennivåer och risker för sättningar, inklusive skydd för befintliga byggnader

Region Stockholm är i egenskap av verksamhetsutövare för utbyggnaden av Roslagsbanan ansvarig för skador som verksamheten ger upphov till. KLP anser därför att Region Stockholm bör genomföra en besiktning av KLP:s fyra fastigheter innan arbete påbörjas för att etablera ett tillförlitligt utgångsläge för eventuell framtida skadebedömning. KLP påpekar att det redan finns skador på några av deras fastigheter, som kan ha orsakats av tidigare grundvattenbortledning från Citybanan.

KLP anser att Region Stockholm under byggtiden för Roslagsbanan ska kontrollera sprickor i byggnaderna och övervaka misstänkta sättningar genom gipsvakter, dubbar eller på annat sätt.

Bemötande: Region Stockholm noterar KLP:s yttrande. Föreliggande samråd och tillhörande samrådshandling syftade till att redovisa planerad spårlinje, stationer samt alternativa lägen för arbetstunnlar och etableringsområden. Arbetet med järnvägsplanen och miljöprövningen är i ett relativt tidigt skede och många utredningar pågår. Vid nästa samråd kommer bland annat järnvägsanläggningens utbredning och markanspråk redovisas mer detaljerat. Även omgivningspåverkan så som buller och luftkvalitet, inklusive skyddsåtgärder samt påverkan på trafik (under bygg- och drifttid) kommer att utredas vidare.

Under byggtiden kommer riktvärden för sprängningsinducerade vibrationer i byggnader⁷ att tillämpas, vilket innebär att en riskanalys tas fram och sprängningar anpassas utifrån byggnader och anläggningars känslighet. Inför byggarbetena kommer Region Stockholm att se över var vibrationsmätare kan behöva placeras. Besiktning kommer även att ske före och efter byggarbetena.

Vidare kommer Region Stockholm att behandla grundvattenfrågorna i kommande samråd samt i miljöprövningen och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Inom ramen för miljöprövning kommer en inventering av berörda byggnaders grundläggning samt en kartläggning av grundvattennivåer och flöden att genomföras. Undersökningar och utredningar pågår inom utredningsområdet för grundvatten för att klargöra vilka objekt som kan vara känsliga för grundvattenförändringar och sättningar. Före, under och efter byggtiden sker kontroller och uppföljningar av omgivningspåverkan, så som mätning av grundvattennivåer och sättningsmätningar.

2.3.22 Koloniföreningen Söderbrunn

Koloniföreningen Söderbrunn ligger intill Roslagsbanans banvall och betonar att området är en del av Nationalstadsparkens skyddade historiska och kulturella värde. Området är en del av Stockholms ekologiska resiliens.

Föreningen uttrycker oro över de stora negativa effekterna av byggnationen, inklusive buller, med stor påverkan på både hela koloniområdet och även enskilda lotter, vilket drabbar lottinnehavare mycket hårt. Trots det ser koloniföreningen positivt på projektet som syftar till att förbättra transportmöjligheterna och skapa nya bostäder.

⁷ Svensk Standard SS 460 48 66:2011 Vibration och stöt – Riktvärden för sprängningsinducerade vibrationer i byggnader

Föreningen konstaterar att Nationalstadsparken är ett riksintresse och även det enda riksintresset som är undantaget från att vägas mot andra riksintressen. Föreningen konstaterar även att gränsen mellan banvall, Söderbrunn och Nationalstadsparken är en skärningspunkt där konflikt lätt kan uppstå. Det är viktigt att projektet genomförs på ett sätt som gör att Söderbrunn inte lider onödig skada och att Nationalstadsparkens integritet och gränser hålls intakta.

Det påpekas att den planerade byggnationen kan hota skyddsvärda träd och att det är avgörande att säkerställa att Nationalstadsparkens integritet bevaras. Koloniföreningen vill därför ha mätpunkter, från allén och norrut, för att kontrollera vattennivåer för att skydda träden.

Föreningen efterlyser mer kompletta planer och tydlighet kring byggtekniska frågor, bullerskydd och hur trädens rötter ska skyddas under byggtiden.

Bemötande: Region Stockholm noterar koloniföreningen Söderbrunns yttrande. Föreliggande samråd och tillhörande samrådshandling syftade till att redovisa planerad spårlinje, stationer samt alternativa lägen för arbetstunnlar och etableringsområden. Arbetet med järnvägsplanen och miljöprövningen är i ett relativt tidigt skede och många utredningar pågår. Vid nästa samråd kommer bland annat järnvägsanläggningens utbredning och markanspråk redovisas mer detaljerat. Även omgivningspåverkan så som buller och luftkvalitet, inklusive skyddsåtgärder kommer att utredas vidare.

Nationalstadsparken samt naturvärden i övrigt beaktas i det fortsatta arbetet med miljökonsekvensbeskrivningarna som ingår i järnvägsplanen respektive tillståndsansökan. Inom dessa kommer även behovet av skyddsåtgärder under bygg- och drifttiden att utredas.

2.3.23 Kungliga Djurgårdens Förvaltning (KDF)

KDF förordade inom lokaliseringstuderingen de alternativ som innebar en väsentligt längre tunnelförläggning genom Nationalstadsparken. KDF vidhåller sin ställning och menar att valt alternativ borde motiveras bättre.

KDF påpekar att etableringsområdet vid Universitetet, som i dag är en parkeringsplats, kräver samarbete med Universitetet och Akademiska Hus samt att etableringsområdet utformas för att minimera påverkan på parken.

Situationen vid Albano är mer komplex, med nya studentbostäder väster om spårkorridoren och värdefulla grönområden öster om den. KDF betonar vikten av att begränsa etableringsområdet till väster om banvallens östra släntfot för att skydda särskilt skyddsvärda träd och natur. Det är också viktigt att grundvattennivån inte påverkas, och KDF föreslår ett kontrollprogram för att övervaka detta.

KDF önskar sätta vitesbelopp vid skada på de mest värdefulla och utsatta träden, samt att regler för trädskydd inarbetas i förutsättningarna för entreprenadens utförande. Mot bakgrund av erfarenheter från arbetet med Norra länken i området vill KDF särskilt påtala att det är lämpligt med särskild kontroll av eventuell uppträngande betong via sprickor vid injektering. De föreslår också att utrymmen mellan spårkorridoren och Roslagsvägen utnyttjas i mesta möjliga mån. Dessutom är det viktigt att beakta säkerheten för oskyddade trafikanter som dagligen rör sig mellan campusområdena KTH, Albano och Universitetet.

Sammanfattningsvis vidhåller KDF sitt förord för tidigare alternativ med längre tunnel och tunnelpåslag i Frescati. I det remitterade alternativet motsätter sig KDF starkt ett etableringsområde öster om spåren genom Albano, med hänsyn till de stora naturvärdena. Ett eventuellt etableringsområde måste i möjligaste mån förläggas västerut.

Bemötande: Region Stockholm noterar KDF:s yttrande och synpunkterna kring de föreslagna etableringsområdena Universitetet och Albano och tar med sig det i fortsatt utvärdering av alternativ för etableringsområden. Regionen planerar för fortsatt dialog med såväl Akademiska Hus som Universitetet. Utredning av arbetstunnlar och etableringsområden pågår och valda alternativ kommer att redovisas vid nästa samråd.

Nationalstadsparken samt naturvärden i övrigt beaktas i det fortsatta arbetet med miljökonsekvensbeskrivningarna som ingår i järnvägsplanen respektive tillståndsansökan. Frågan om eventuellt vitesbelopp kommer att hanteras i den kommande processen och om det blir aktuellt kommer dialoger att hållas med berörda parter. Projektet arbetar för att minimera påverkan på gång, cykel och kollektivtrafik under bygg- och drifttid. Påverkan på trafik är under utredning och kommer att redogöras för i nästa samråd.

2.3.24 Kungliga skogs- och lantbruksakademien (KSLA)

KSLA har sin byggnad och bedriver verksamhet i fastigheten vid Drottninggatan 95 B. Här ordnas varje vecka möten i form av konferenser, seminarier och workshopar. Verksamheten är känslig för buller som kan innebära problem eller inställda möten, vilket kommer ha en stor påverkan på organisationens arbete. KSLA vill därför säkerställa att buller- och ljudnivåerna begränsas så att de inte har en hämmande inverkan på verksamheten.

Därutöver äger KSLA samlingar med föremål och dokument av nationellt intresse, arkiverade i verksamhetens källare. KSLA deltar i samordningen med länsstyrelsen gällande planläggningen för skydd och undanförsel av kulturföremål i händelse av krig eller kris. KSLA har ett ansvar att värna om ett fullt fungerande skydd för arkivet och vill därför säkerställa att åtgärder för kontroll vidtas för arkivutrymmet.

Bemötande: Region Stockholm noterar KSLA:s yttrande. Utredningsarbete pågår och detaljer avseende exempelvis bullerpåverkan och påverkan under byggtiden kommer att utredas vidare. Region Stockholm tackar för information om samlingarna med nationellt intresse och noterar behovet av eventuella skyddsåtgärder för arkivet.

2.3.25 Kungliga tekniska högskolan (KTH)

För KTH är det beklagligt att Stockholms östra läggs ned och att Roslagsbanans koppling till övrig spårbunden kollektivtrafik flyttas från lärosätets närhet. Liksom tidigare yttranden ser KTH inte hur enbart detta förslag på Roslagsbanans förlängning i en tunnel till Odenplan är en långsiktigt hållbar lösning.

KTH påpekar att syftet med ut- och ombyggnaden av Roslagsbanan är att öka resmöjligheterna för fler resenärer internt samt till och från centrala Stockholm, samtidigt som den Röda tunnelbanelinjen avlastas. KTH efterfrågar en sammanställning av det framtida resandebehovet från nordostsektorn och prognoser för befolkning och resande fram till 2050 och 2070.

Det finns även frågor kring kapaciteten på Stockholms östra (sex spår) jämfört med den nya stationen vid T-Centralen (fyra spår), och huruvida den planerade banan kommer att klara det framtida trafikeringsbehovet. Möjligheter för kapacitetsökning diskuteras, inklusive dubbelspårsutbyggnad, så kallad SkipStop-trafikering och förlängda tåg, samt behovet av att anpassa kollektivtrafiken för att möta efterfrågan. KTH understryker också behovet av att bygga en ny station vid Albano för att stödja det utbyggda universitetsområdet och föreslår att Stockholms östra bör bevaras som en inbyggd station med förslagsvis två vändningsspår för att upprätthålla resandeflödet.

Det aktuella etableringsområdet vid Albano berör KTH, men inga planerade arbetstunnlar finns i närheten. KTH förväntar sig att Region Stockholm vidtar åtgärder för att minimera störningar under byggperioden, då sådana störningar kan påverka utbildning och forskning, särskilt för instrument känsliga för vibrationer och magnetfält. En noggrann inventering och konsekvensanalys av påverkan på verksamheten är därför nödvändig, vilket kräver samordning mellan Region Stockholm, Akademiska Hus och KTH.

Vidare betonar KTH vikten av effektiv kollektivtrafik till Albanoområdet, som har utvecklats till ett attraktivt campus med utbildningslokaler och bostäder. KTH understryker behovet av fungerande kommunikationer för studenter, forskare och anställda till området. Det är avgörande för att främja samarbeten och möta behoven hos den ökande befolkningen i området.

Slutligen konstateras det att trycket på kollektivtrafiken på Roslagsvägen i dag är stort. Det kommer inte heller att förbättras i och med stationsläget för Roslagsbanan vid Universitet. Tvärtom kommer trycket att öka. KTH vill att Region Stockholm omprövar sitt beslut om stationsläget vid Stockholms östra och Albano. Såväl T-Centralen, Odenplan, Albano som Stockholms östra och Universitetet behövs som målpunkter för resande från Stockholm nordost.

Bemötande: Region Stockholm noterar KTH:s yttrande. Förslaget om inbyggd station på Östra station noteras. Beslut om stationslägen togs i lokaliseringsutredningen och baserades bland annat på prognoser om resandevolymer.

Omgivningspåverkan som exempelvis stömljud, buller, vibrationer, elektromagnetiska fält utreds inom ramen för projektet. Genomfört samråd syftade till att redovisa planerad spårlinje, stationer samt alternativ för arbetstunnlar och etableringsområden.

Gällande vibrationer under byggtiden kommer riktvärden för sprängningsinducerade vibrationer i byggnader⁸ att tillämpas, vilket innebär att en riskanalys tas fram och sprängningar anpassas utifrån byggnader och anläggningars känslighet. Inför byggarbetena kommer Region Stockholm att se över var vibrationsmätare kan behöva placeras. Besiktning kommer även att ske före och efter byggarbetena.

Region Stockholm noterar att KTH understryker vikten av ett stationsläge vid Albano, bland annat för att säkerställa en god tillgänglighet till Stockholms universitet och KTH. Flera alternativa stationslokaliseringar, bland annat en station vid Albano, har studerats i tidigare lokaliseringsutredning och valts bort på grund av tekniska svårigheter samt hög kostnad i förhållande till resenärsnyttor. I tidigare genomförd lokaliseringsutredning beslutades det om nya stationers lokaliseringar längs Roslagsbanans förlängning till city, vilka är Odenplan och T-Centralen. Övriga stationslokaliseringar är inte längre aktuella.

2.3.26 Lilla Frescati koloniförening

Lilla Frescati koloniförening konstaterar att det nya förslaget innebär att tunnelmynning, etableringsplats för den och arbetstunnel förläggs till Albano. Det är mycket välkommet från koloniföreningens synvinkel och deras geografiska placering.

Vidare hänvisar koloniföreningen till tidigare yttrande från april 2024 som innehåller de synpunkter föreningen fortsatt vill framföra övergripande i frågan. Synpunkterna som framhölls vid det tillfället var att tunnelmynningen skulle förläggas så att den och arbetet kring tunneln och

⁸ Svensk Standard SS 460 48 66:2011 Vibration och stöt – Riktvärden för sprängningsinducerade vibrationer i byggnader

förlängningen för Roslagsbanan påverkar koloniområdet så lite som möjligt och att koloniområdet bevaras på grund av sina viktiga samhällsnyttiga funktioner.

Bemötande: Region Stockholm noterar Lilla Frescati koloniförenings yttrande. Potentiell påverkan på naturvärden, kopplat till exempelvis koloniområdet och Nationalstadsparken är under utredning och kommer att redovisas vid nästa samråd.

2.3.27 Locum

Locum ser positivt på förlängningen av Roslagsbanan till T-Centralen via Odenplan, vilket förbättrar tillgången till kollektivtrafik för vårdpersonal och vårdmottagare samt främjar hållbara resor, en bättre miljö och folkhälsa.

Fastighetsverksamheten anser att det är ekonomiskt försvarbart att använda Region Stockholms egen mark för etableringsområde, men det kan också ha negativ påverkan på verksamheter vid Sabbatsbergs sjukhus och hyresintäkter. Inom Locum pågår det en utredning om eventuell uthyrning av byggnad 01, som ligger i anslutning till föreslaget etableringsområde. En djupare analys behövs därför före beslut, och fortsatt dialog mellan trafikförvaltningen och Locum föreslås för att minimera påverkan.

I budgeten 2025 fick Fastighets- och servicenämnden i uppdrag att utreda en långsiktig plan för Sabbatsbergs sjukhusområde, vilket kan leda till förändringar inom de närmaste åren.

Trafikförvaltningen måste ta hänsyn till det när de väljer etableringsområde.

Fastighetsverksamheten betonar vikten av tidig och kontinuerlig samordning och information till sjukhusets hyresgäster, eftersom deras verksamheter kan påverkas av sprängningsarbeten, buller och vibrationer. Begränsningar i framkomligheten på stadens vägnät kan också påverka ambulanstransporter till sjukhus inom det berörda området. Därför är en dialog med Ambulanssjukvården i Storstockholm nödvändig.

Bemötande: Region Stockholm noterar Locums yttrande. Synpunkterna kring etableringsområde Sabbatsberg noteras och Region Stockholm tar med sig det i fortsatt utvärdering av alternativ för arbetstunnlar och etableringsområden. Utredning av arbetstunnlar och etableringsområden pågår och valda alternativ kommer att redovisas vid nästa samråd.

Omgivningspåverkan så som buller och luftkvalitet, inklusive skyddsåtgärder samt påverkan på trafik (under bygg- och drifttid) kommer att utredas vidare. I samband med detta tas en eventuell dialog med Ambulanssjukvården i Storstockholm.

2.3.28 S:t Johannes församling och Stockholms katolska stift

S:t Johannes församling och Stockholms katolska stift har gemensamt inkommit med ett yttrande. Det påtalas att S:t Johannes kyrka har ett synnerligen högt kulturhistoriskt värde och är skyddad enligt kulturmiljölagen (1988:950). Många byggnadsdetaljer och bärande konstruktioner börjar närma sig sin tekniska livslängd.

Under 1950-talet anlades ett allmänt befolkningsskyddsrum under S:t Johannes kyrka och kyrkogård, vilket har plats för flera tusen personer. S:t Johannes kyrka och Stockholms katolska stift är angelägna om att så långt som lagligen är möjligt skydda skyddsrummets integritet så att det kan användas fullt ut för avsett ändamål om det skulle behövas.

Av de två alternativ som framgått av samrådshandlingarna för arbetstunnel till Roslagsbanan i anslutning till T-Centralen kan inte församlingen och stiftet acceptera något annat alternativ än alternativ Klassföreståndaren. Alternativ Johannes skulle under mycket lång tid omöjliggöra

användningen av skyddsrummet under S:t Johannes kyrka för avsett ändamål. Att i dagens mycket osäkra säkerhetspolitiska läge omöjliggöra att det näst största allmänna befolkningsskyddsrummet i Stockholm kan användas för avsett ändamål anses vara både oansvarigt och oacceptabelt.

Ett ytterligare argument för att välja alternativ Klassföreståndaren är att de bärande valven i kyrkan riskeras att skadas allvarligt eller till och med kollapsa av ytterligare sprängningar under eller i närheten av kyrkan. Andra starka skäl som talar för alternativ Klassföreståndaren är att S:t Johannes kyrka kommer användas som stiftskyrka och olika gudstjänster kommer firas i kyrkan flera gånger om dagen. När gudstjänst firas kan sprängningar inte äga rum, vilket gör att det kommer bli mycket störningar i arbetet med utförsel av det utsprängda berget om alternativ Johannes väljs. Fördelar ses även med att använda alternativ Klassföreståndaren, då denna till större del redan är utsprängd, vilket borde leda till mindre risker för skador på byggnader och lägre kostnader. Därtill kommer påverkan från tung lastbilstrafik som bedöms få mindre påverkan på den relativt breda och mindre tätt trafikerade Torsgatan, jämfört med de smala gatorna Regeringsgatan och Birger Jarlsgatan vid alternativ Johannes.

I yttrandet påpekas även att enligt samrådsalternativet kommer Stefanskyrkan som tillhör S:t Johannes församling beröras av Roslagsbanans framdragning till T-Centralen. Församlingen har ingen erinran emot det förutsatt att sprängningarna för tunneln sker varsamt, så att skador på kyrkan undviks. Om skador ändå skulle inträffa förutsätts också dessa regleras professionellt.

Slutligen kan församlingen och stiftet inte acceptera en arbetstunnel enligt alternativ Johannes och kommer motsätta sig det så långt det lagligen är möjligt.

Bemötande: Region Stockholm noterar S:t Johannes församling och Stockholms katolska stifts yttrande och tackar för information om skyddsrummet under kyrkan. Vidare noteras förordandet av alternativ Klassföreståndaren och Region Stockholm tar med sig det i fortsatt utvärdering av alternativ för arbetstunnlar och etableringsområden. Utredning av arbetstunnlar och etableringsområden pågår och valda alternativ kommer att redovisas vid nästa samråd.

Om det blir aktuellt kommer riktvärden för sprängningsinducerade vibrationer i byggnader⁹ att tillämpas under byggtiden, vilket innebär att en riskanalys tas fram och sprängningar anpassas utifrån byggnader och anläggningars känslighet. Inför byggarbetena kommer Region Stockholm att se över var vibrationsmätare kan behöva placeras. Region Stockholm arbetar även med en åtgärdsplan för kulturhistoriskt värdefull bebyggelse gällande sprängningsinducerade vibrationer.

Transporter under byggtiden utreds inom projektet och information om detta kommer att redovisas i nästa samråd.

2.3.29 Skolfastigheter i Stockholm AB (SISAB)

SISAB äger flera fastigheter vilka kommer att påverkas av det aktuella projektet. I samrådsunderlagen saknas en barnkonsekvensanalys, vilket SISAB anser nödvändigt för att bedöma hur projektet kan påverka skol- och förskoleverksamheten, särskilt med avseende på buller och trafik. Om evakuering av skolor blir nödvändig under projektets gång bör regionen ta ansvar för det. SISAB påpekar och vill ha svar på om en del av sina detaljplaner kan behöva

⁹ Svensk Standard SS 460 48 66:2011 Vibration och stöt – Riktvärden för sprängningsinducerade vibrationer i byggnader

revideras på grund av att en ny järnväg strider mot gällande detaljplaner, och anser att kostnaderna för sådana ändringar inte ska belasta dem eller Stockholms stad.

SISAB vill se dokumentation på att grundvattennivåerna inte påverkas och begär att det dokumenteras i nästa skede. SISAB kräver även att besiktningar genomförs före och efter projektet samt att vibrationsmätare installeras på de mest påverkade fastigheterna. Angående etableringsområdet ovan jord, bredvid Adolf Fredriks skola, efterlyser SISAB en ny placering för området eller alternativt en evakuering av skolverksamheten, då de ser stora risker kopplade till buller och trafik om etableringsområdet anläggs bredvid skolverksamheten.

Bemötande: Region Stockholm noterar SISAB:s yttrande. Föreliggande samråd och tillhörande samrådshandling syftade till att redovisa planerad spårlinje, stationer samt alternativa lägen för arbetstunnlar och etableringsområden. Arbetet med järnvägsplanen och miljöprövningen är i ett relativt tidigt skede och många utredningar pågår. Vid nästa samråd kommer bland annat järnvägsanläggningens utbredning och markanspråk redovisas mer detaljerat. Även en barnkonsekvensanalys kommer redovisas vid nästa samrådstillfälle.

Stockholms stad ansvarar för arbetet med att handlägga och genomföra erforderliga detaljplaneändringar med syfte att möjliggöra järnvägsplanen. Kostnader regleras i planavtal mellan Stockholms stad och Region Stockholm.

Region Stockholm kommer att behandla grundvattenfrågorna i kommande samråd samt i sin ansökan till mark- och miljödomstolen om tillstånd för vattenverksamhet. Inom ramen för miljöprövningen kommer en inventering av berörda byggnaders grundläggning samt en kartläggning av grundvattennivåer och flöden att genomföras. Undersökningar och utredningar pågår inom utredningsområdet för grundvatten för att klargöra vilka objekt som kan vara känsliga för grundvattenförändringar och sättningar. Före, under och efter byggtiden sker kontroller och uppföljningar av omgivningspåverkan, så som mätning av grundvattennivåer och sättningsmätningar.

Under byggtiden kommer riktvärden för sprängningsinducerade vibrationer i byggnader¹⁰ att tillämpas, vilket innebär att en riskanalys tas fram och sprängningar anpassas utifrån byggnader och anläggningars känslighet. Inför byggarbetena kommer Region Stockholm att se över var vibrationsmätare kan behöva placeras. Besiktning kommer även att ske före och efter byggarbetena.

Region Stockholm noterar synpunkterna kring etableringsområde Sabbatsberg och tar med sig det i fortsatt utvärdering av alternativ för arbetstunnlar och etableringsområden. Utredning av arbetstunnlar och etableringsområden pågår och valda alternativ kommer att redovisas vid nästa samråd.

2.3.30 Skanova AB

Skanova AB informerar om att de har anläggningar som kan komma att påverkas av planerad utbyggnad och vill när projektet startar vara med i planeringen och ledningssamordningen.

Bemötande: Region Stockholm noterar Skanovas yttrande och ser fram emot dialog med Skanova om eventuella beröringspunkter.

¹⁰ Svensk Standard SS 460 48 66:2011 Vibration och stöt – Riktvärden för sprängningsinducerade vibrationer i byggnader

2.3.31 SPF seniorerna nordostföreningarna

SPF seniorerna nordostföreningarna har inga synpunkter på val av arbetstunnlar men påpekar att sprängning och borrhning medför stora olägenheter för stockholmsborna i form av buller och skakningar. Arbetstiderna bör därför anpassas så att boende störs så lite som möjligt.

Dragningen till city ifrågasätts gällande att det redan i dag är trängsel vid stationerna Odenplan och T-Centralen och det ifrågasätts hur trängseln påverkas av ökad passagerarmängd på grund av Roslagsbanans förlängning. Ett förslag för att minska trycket på T-Centralen är att låta Odenplan vara slutstation för Roslagsbanan, vilket även skulle innebära en klimat- och miljövinst i form av att inte behöva gräva så djupt ner under Citybanan. SPF påpekar även att rulltrapporna från Citybanan vid T-Centralen upplevs av många som branta och otäcka och efterfrågar en specifikation om hur långt under jord som stationerna för Roslagsbanan kommer att ligga samt hur utformningen av hissar planeras och kapacitet för dessa.

SPF undrar om bussarna kommer att fortsätta gå från Tekniska Högskolan till nordostkommunerna, och påpekar samtidigt att det är långt mellan stationerna på den nya sträckningen och att utrymningsplanerna behöver beaktas. SPF ifrågasätter om det är möjligt att snabbt evakuera en tunnel, och om den är tillgänglig för äldre och personer med rörelsesvårigheter. Pensionärsföreningen efterfrågar även smidiga och snabba möjligheter till omstigning och byte mellan olika transportslag.

SPF seniorerna nordost vill lyfta fram möjligheten att förlänga Roslagsbanan med 13 kilometer till Arlanda från Vallentuna via depå i Molnby. Den minskade kostnaden på samrådets förslag med sträckning till T-Centralen föreslås då i stället läggas på förlängningen till Arlanda. Kostnaden av 13 km spår väg ovan jord anser SPF vara mycket mindre än sprängningarna djupt i underjorden.

SPF seniorerna ser fram emot fler samråd i frågan, speciellt vad gäller utformning av stationerna.

Bemötande: Region Stockholm noterar SPF seniorerna nordostföreningarnas yttrande. Under byggtiden kommer riktvärden för sprängningsinducerade vibrationer i byggnader¹¹ att tillämpas, vilket innebär att en riskanalys tas fram och sprängningar anpassas utifrån byggnader och anläggningars känslighet. För att reducera risken för störningar arbetar Region Stockholm med att kartlägga förväntade bullernivåer, samarbeta med myndigheter, ställa krav på entreprenörer samt etablera kontrollprogram för buller under byggtiden. Innan störande arbeten inleds kommer Region Stockholm att informera fastighetsägare, företag och boende i närheten om när arbetena ska genomföras, var de kommer att äga rum och hur länge de beräknas pågå. Störningar under byggtid är en av frågorna som hanteras under nästa samråd.

Busstrafik kommer även fortsättningsvis att avgå från Tekniska Högskolan. Aspekter som utrymning och tillgänglighet hanteras inom projektet. Utrymning ska säkerställas för alla, inklusive rörelsehindrade.

I tidigare genomförd lokaliseringsutredning utreddes alternativa stationslägen. Odenplan och T-Centralen var de alternativ som bedömdes ge störst samhällsnytta. I det fortsatta arbetet med järnvägsplanen kommer aspekter som trängsel och trafikantflöden att utredas och beskrivas i planhandlingarna. Mer detaljerad information kring detta kommer att presenteras vid nästa samråd.

¹¹ Svensk Standard SS 460 48 66:2011 Vibration och stöt – Riktvärden för sprängningsinducerade vibrationer i byggnader

Region Stockholm noterar förslaget på förlängning av Roslagsbanan till Arlanda. En förlängning av Roslagsbanan till Arlanda ligger utan för projektets ramar. Projektet syftar till att förlänga Roslagsbanan till city.

2.3.32 Stockholm Exergi

Stockholm Exergi meddelar att de har undermarksanläggning inom det angivna området. Verksamheten kommer att påverkas av planerade arbeten för projektet. Stockholm Exergi ber om kontakt för möte om utredning och planering av genomförandet.

Bemötande: *Region Stockholm noterar Stockholm Exergis yttrande och ser fram emot fortsatt dialog med Stockholm Exergi om aktuella beröringspunkter.*

2.3.33 Stockholm trio

Universitetsalliansen Stockholm trio består av Karolinska Institutet, Kungliga Tekniska högskolan (KTH) och Stockholms universitet.

Lärosätena betonar vikten av att regionens infrastrukturplanering prioriterar kommunikationerna mellan dem och kopplingarna till den omgivande regionen. Campus Albano, som delas av Stockholms universitet och KTH, är en framväxande stadsdel som förväntas växa samman med de centrala campusområdena och skapa en sammanhållen miljö med fokus på utbildning och forskning. Den nuvarande busstrafiken till området är otillräcklig och kommer att bli ännu mer bristfällig när området byggs ut. När Stockholms östra stängs kommer bangårdsområdet att omvandlas till stadsmiljö, vilket ytterligare ökar behovet av förbättrad kollektivtrafik för att betjäna både Albano-Kräftriket och Campus KTH.

En station längs Roslagsbanan vid Albano skulle avhjälpa kollektivtrafikproblemen och minska barriäreffekterna mellan campusområdena, samtidigt som den ökar tillgängligheten till Nationalstadsparken. Tunneln för Värtabanan under Albano är förberedd för att i framtiden möjliggöra dubbelspår och stationsplattform om Värtabanan tas i bruk för persontrafik. Detta, i kombination med Roslagsbanan, skulle ytterligare stärka kopplingarna mellan de tre universitetens campus och den nya tunnelbanestationen Karolinska.

Stockholm trio uppmanar därför Region Stockholm att ompröva beslutet att inte inkludera en station vid Albano, då den skulle ha stor betydelse för utvecklingen av Campus Albano och hela regionens potential som en attraktiv kunskapsregion.

Bemötande: *Region Stockholm noterar Stockholm trios yttrande. En station vid Albano har studerats i tidigare lokaliseringsutredning och valts bort på grund av tekniska svårigheter samt hög kostnad i förhållande till resenärsnyttor. I tidigare genomförd lokaliseringsutredning beslutades det om nya stationers lokaliseringar längs Roslagsbanans förlängning till city, vilka är Odenplan och T-Centralen. Övriga stationslokaliseringar är inte längre aktuella.*

2.3.34 Stockholm Vatten och Avfall (SVOA)

Detta yttrande avser avfallshanteringen. För VA-delen se yttrande under Stockholms stad. SVOA påpekar att de nya stationslägena behöver ha med avfallshantering i planeringen och låta den ta plats. För stationer som byggs ut kan befintliga avfallsutrymmen behöva byggas ut eller kompletteras med nya utrymmen. Det gäller både restavfall, matavfall och förpackningar från de verksamheter som finns i stationsbyggnaderna. Även fettavskiljare behöver finnas för verksamheter som hanterar livsmedel. SVOA hänvisar till riktlinjer för miljörum och fettavskiljare som finns på deras hemsida och påpekar att generellt bör angöringsplatser finnas inom tio meter från miljörum alternativt tömningskoppling för fettavskiljare.

SVOA påpekar att även eventuella byggetableringar ska planera för insamling av restavfall och matavfall som samlas in av SVOA.

Bemötande: Region Stockholm noterar SVOA:s yttrande. Bolagets kommentar om avfallshantering inklusive riktlinjer tas med i projektets fortsatta arbete.

2.3.35 Stockholms livsmedelshandlareförening

Stockholms livsmedelshandlareförening har inkommit med synpunkter angående föreslagen arbetstunnel med infart i anslutning till deras fastighet på Regeringsgatan 109. De ser en risk i att arbetstunneln kommer att störa deras hyresgäster med tanke på den ökade tunga trafik som då måste passera precis utanför deras arbetsplatser. Föreningen ser även risker med höga bullernivåer samt vibrationer som kan påverka en redan skör terräng.

Det påpekas att det redan i dag finns utmaningar med vatten som letar sig in mellan den stödmur som grannen (Hägerberget 41) har mot fastigheten. Föreningen ser risker i att mängden tung trafik ökar påfrestningarna på den gamla sköra muren vilket riskerar att få konsekvenser för deras fastighet.

Det finns även en lastbrygga i direkt anslutning till infarten av garaget för etableringsområdet där det ses risker med att kunna nyttja om mycket trafik ska åka in och ut från garaget och etableringsområdet.

Stockholms livsmedelshandlareförening önskar se en tydlig strategi och åtgärdsplan för hur projektet planerar att skydda fastigheten mot vibrationer, buller, framkomlighet med mera som riskerar att påverka fastigheten och de som arbetar där.

Bemötande: Region Stockholm noterar Stockholms livsmedelshandlareförenings yttrande och tar med sig synpunkterna i fortsatt utvärdering av alternativ för arbetstunnlar och etableringsområden. Utredning av arbetstunnlar och etableringsområden pågår och valda alternativ kommer att redovisas vid nästa samråd. Om arbetstunnel och etableringsområde enligt alternativ Johannes blir aktuellt kommer projektet sträva efter att minimera påverkan från sprängningar. Utredningsarbete pågår och detaljer avseende bland annat påverkan under byggtiden kommer att redogöras för i nästa samråd.

Under byggtiden kommer riktvärden för sprängningsinducerade vibrationer i byggnader¹² att tillämpas, vilket innebär att en riskanalys tas fram och sprängningar anpassas utifrån byggnader och anläggningars känslighet. Inför byggarbetena kommer Region Stockholm att se över var vibrationsmätare kan behöva placeras. Besiktning kommer även att ske före och efter byggarbetena.

Roslagsbanan till city arbetar för att minimera påverkan på gång, cykel och kollektivtrafik under bygg- och drifttid. Påverkan på trafik är under utredning och kommer att redogöras för i nästa samråd.

¹² Svensk Standard SS 460 48 66:2011 Vibration och stöt – Riktvärden för sprängningsinducerade vibrationer i byggnader

2.3.36 Stockholms universitet

Stockholms universitet anser att förslaget att förlänga Roslagsbanan till city är positivt. För att Roslagsbanan effektivt ska fungera som resealternativ till och från Campus Frescati föreslår universitetet att projektet även inkluderar en förbättrad omstigningsplats vid station Universitetet, med en bättre anslutning för busstrafik.

Även om den föreslagna sträckningen inte är den som universitetet tidigare förespråkade, bedöms den vara mer fördelaktig än andra alternativ som skulle ha haft större negativ påverkan på verksamheten. Det är dock viktigt att minimera störningar som buller och vibrationer under både byggprocessen och den permanenta driften. Dessutom är det av stor betydelse att utbyggnaden inte skapar temporära eller permanenta barriärer mellan campusområdena väster och öster om spårområdet, samt att det inte blir svårare att förflytta sig till fots, med cykel eller kollektivtrafik mellan Albano, Frescati och de andra campusområdena.

Stockholms universitet har två allvarliga invändningar mot det aktuella förslaget. För det första påpekar universitetet vikten av att prioritera kommunikationerna till och från det nya campusområdet Albano i infrastrukturplaneringen. En station för Roslagsbanan vid Albano är avgörande för områdets utveckling och skulle stödja regionala utvecklingsmål. En sådan station skulle också minska barriäreffekterna mellan campusområdena och öka tillgängligheten till Nationalstadsparken. Att missa detta tillfälle vore enligt universitetet mycket beklagligt, inte bara för utvecklingsmöjligheterna av utbildning och forskning i regionen utan även samhällsekonomiskt för regionen som helhet. Argument om att fler stationer skulle medföra längre restider är enligt universitetet inte övertygande då reseströmmarna till och från en station vid Albano huvudsakligen skulle ha motsatt riktning mot övriga trafikströmmar på Roslagsbanan.

För det andra motsätter sig universitetet förslaget att använda deras parkeringsyta för lagring av byggmaterial och uppställning av fordon. Det skulle orsaka betydande störningar för universitetets verksamhet, särskilt eftersom de behöver den parkeringsytan för närhet till södra Frescati och planerar renoveringar av Södra husen som också kräver tillgång till parkeringsytan.

Bemötande: Region Stockholm noterar Stockholms universitets yttrande och synpunkterna angående vikten av ett stationsläge vid Albano, bland annat för att säkerställa en god tillgänglighet till Stockholms universitet, Försvarshögskolan och KTH. En station vid Albano har studerats i tidigare lokaliseringsutredning och valts bort på grund av tekniska svårigheter samt hög kostnad i förhållande till resenärsnyttor. I tidigare genomförd lokaliseringsutredning beslutades det om nya stationers lokaliseringar längs Roslagsbanans förlängning till city, vilka är Odenplan och T-Centralen. Övriga stationslokaliseringar är inte längre aktuella.

Under byggtiden kommer riktvärden för sprängningsinducerade vibrationer i byggnader¹³ att tillämpas, vilket innebär att en riskanalys tas fram och sprängningar anpassas utifrån byggnader och anläggningars känslighet. Inför byggarbetena kommer Region Stockholm att se över var vibrationsmätare kan behöva placeras. Besiktning kommer även att ske före och efter byggarbetena.

Roslagsbanan till city arbetar för att minimera påverkan på gång, cykel och kollektivtrafik under bygg- och drifttid. Påverkan på trafik är under utredning och kommer att redogöras för i nästa samråd.

¹³ Svensk Standard SS 460 48 66:2011 Vibration och stöt – Riktvärden för sprängningsinducerade vibrationer i byggnader

Det noteras också att Stockholms universitet uppger att alternativet etableringsområde Universitet inte är möjligt. Utredning av arbetstunnlar och etableringsområden pågår och Region Stockholm ser fram emot fortsatt dialog med Stockholms universitet.

2.3.37 Svenska kyrkan Stockholms stift

Fyra av stiftets församlingar är i sina egenskaper av fastighetsägare direkt eller indirekt berörda av förslaget: Gustav Vasa församling, Adolf Fredriks församling, S:t Matteus församling och S:t Johannes församling.

Stiftet påtalar att församlingskyrkorna Gustav Vasa kyrka och Adolf Fredriks kyrka är kulturmiljölagsskyddade och lokaliserade på marknivå ovanför den föreslagna bergtunneln. Även Sankt Johannes kyrka är skyddad enligt kulturmiljölagen och har ett synnerligen högt kulturhistoriskt värde. Med hänsyn till rådande omvärldsläge vore det olämpligt att använda sig av befintligt bergrum under Sankt Johannes kyrka som utgångspunkt för en arbetstunnel och etableringsområde, då det i dag används som ett skyddsrum med god kapacitet. Stiftet anser därför arbetstunnelalternativet Klassföreståndaren bör bedömas som ett betydligt mindre negativt alternativ än alternativet Johannes. Vid en sammanvägd bedömning av natur- och kulturvärden och sociala värden förordas dessutom arbetstunnel- och etableringsalternativet Haga före Bellevue.

Stiftet anser vidare att det är av väsentlig betydelse att alla tillgängliga säkerhets- och skyddsåtgärder vidtas, så att det buller som kommer att genereras från sprängningar och borrar under jord minimeras. Detsamma gäller för byggtrafiken som kommer att påverka omkringliggande vägnät, samt orsaka buller och damning.

Vibrationsmätare kommer att behöva installeras i berörda kyrkobyggnader, läsas av och analyseras före, under och efter byggtiden.

Stiftet ställer sig bakom inriktningen om utvecklingen av en kapacitetsstark kollektivtrafik i regionen. Samtidigt ses risker med förslaget att det nuvarande skydd som Nationalstadsparken och de berörda områden som är av riksintresse för natur- och kulturmiljövärden inte beaktas i tillräcklig utsträckning.

Avslutningsvis ser stiftet med intresse fram emot att få ta del av kommande resultat av miljökonsekvensbeskrivningen samt vad en barnkonsekvensanalys och en social konsekvensanalys kommer att utvisa inom ramen för järnvägsplanen.

Bemötande: Region Stockholm noterar Stockholms stifts yttrande. Synpunkter kring presenterade alternativ för arbetstunnlar och etableringsområden noteras och tas med i den fortsatta utvärderingen av alternativen. Utredning av arbetstunnlar och etableringsområden pågår och valda alternativ kommer att redovisas vid nästa samråd.

Under byggtiden kommer riktvärden för sprängningsinducerade vibrationer i byggnader¹⁴ att tillämpas, vilket innebär att en riskanalys tas fram och sprängningar anpassas utifrån byggnader och anläggningars känslighet. Inför byggarbetena kommer Region Stockholm att se över var vibrationsmätare kan behöva placeras. Besiktning kommer även att ske före och efter byggarbetena.

Region Stockholm arbetar även med en åtgärdsplan för kulturhistoriskt värdefull bebyggelse gällande sprängningsinducerade vibrationer. Nationalstadsparken samt övriga natur- och

¹⁴ Svensk Standard SS 460 48 66:2011 Vibration och stöt – Riktvärden för sprängningsinducerade vibrationer i byggnader

kulturmiljövärden beaktas även i det fortsatta arbetet med järnvägsplanens och tillståndsansökans miljökonsekvensbeskrivning. En barnkonsekvensanalys och en socialkonsekvensanalys kommer också att presenteras vid nästa samråd.

2.3.38 Synskadades riksförbund Stockholm Gotland

En förlängning av Roslagsbanan ger goda möjligheter till ett smidigt resande för synskadade personer. Samtidigt innebär det en risk för ett rörigt och otillgängligt resande.

Det är viktigt att skapa smidiga bytespunkter på de redan trafikerade stationerna Odenplan och T-Centralen, där vägar mellan olika trafikslag bör vara direkta och korta. Hissen mellan tunnelbana och pendeltåg på Odenplan lyfts fram som ett bra exempel. Plattformsbarriärer rekommenderas som ett sätt att öka tryggheten och säkerheten på plattformar, och kan även dämpa ljudmiljön.

Byggprocessen kan medföra långvariga förändringar, och det är önskvärt att arbetstunnlar och uppställningsplatser för fordon inte blockerar viktiga gångvägar och infrastruktur. Dolda byggarbetsplatser minskar risken för synskadade som är vana vid specifika miljöer. Vid nödvändiga ingrepp bör arbetspersonalen vara medveten om att extra stöd kan behövas för att hjälpa synskadade förbi dessa områden.

Synskadades Riksförbund påtalar att det är viktigt med regelbunden samverkan under hela processen samt när större beslut ska tas eller processer ska genomföras. Ämnen som är av särskild vikt för målgruppen är exempelvis tillgängliga stationsmiljöer, säkert resande, goda kontraster vid skyltning och god hörbar information. Synskadades riksförbund Stockholm Gotland bidrar gärna med kunskaper kring vad som är viktigt för synskadade personer.

Bemötande: Region Stockholm noterar Synskadades riksförbund Stockholm Gotlands yttrande. Projektet strävar efter att minimera påverkan på både miljö, byggnader och för människor, både under byggtid och under drift. Påverkan på bland annat befintlig trafik under byggtiden är under utredning och mer information kommer att presenteras vid nästa samråd.

Region Stockholm tar med sig informationen i det fortsatta arbetet. Sociala konsekvenser, så som påverkan på tillgänglighet, kommer att beskrivas i den sociala konsekvensanalysen som kommer att tas fram inom ramen för järnvägsplanen.

2.3.39 Telia Sverige AB

Telia Sverige AB framför att den planerade tunneln, stationer samt tillhörande markarbeten och tänkta arbetstunnlar påverkar Telias anläggningar. Det är av största vikt att hänsyn tas till dessa under hela projektets gång.

Dokumentet *Telia Sverige AB Skyddsnivå för undermarksanläggningar, Anvisningar* beskriver de krav som projektet ska förhålla sig till. Telia har skickat in dokumentet till regionen. Telia kan i nuläget inte lämna ytterligare information med vill understryka sitt intresse av att vara delaktig i den fortsatta dialogen. Hänsyn måste tas till företagets anläggningar under projektering och vidare skeden av projektet. Telia ser fram emot fortsatt samverkan.

Bemötande: Region Stockholm noterar Telias yttrande och ser fram emot fortsatt dialog med Telia om eventuella beröringspunkter.

2.3.40 Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall Eldistribution AB har ingen elnätanläggning inom område för utbyggnaden eller inom dess direkta närområde och har därmed inget att erinra i rubricerat ärende.

Bemötande: Region Stockholm noterar Vattenfalls yttrande och tackar för informationen.

2.4 Övriga samrådsmöten

Nedan redogörs för de övriga samrådsmöten som genomförts. Mötena genomfördes under perioden juni 2024 till mars 2025.

2.4.1 Akademiska Hus

Möte med Akademiska Hus hölls den 27 augusti 2024. Syftet med mötet var att informera om projektets avslutade samråd för lokaliseringsutredning delsträckan mellan Universitetet och Odenplan samt om hur projektet påverkar Akademiska Hus fastigheter. Under mötet diskuterades påverkan på omgivningen, bland annat påverkan på gångbroar och säkerhetszoner. Akademiska Hus förespråkar en station vid Albano samt att hänsyn tas till vibrationskänslig verksamhet vid Kattrumpstullen 8. Vid mötet framkom att det inte finns några omedelbara planer för byggstart av byggrätterna inom Teknikhöjden 3. Ytterligare ett möte hölls den 22 oktober 2024 med syfte att informera om kommande samråd om järnvägsplan och miljöprovning samt potentiell påverkan för Akademiska Hus.

2.4.2 Axfast

Möte med Axfast hölls den 19 november 2024. Syftet med mötet var att informera om projektet samt om invallningen i city och behovet av framtida platsbesök som en del av pågående fältundersökningar. Under mötet ställde Axfast frågor kring Roslagsbanans anslutning till T-Centralen och grundläggningen av fastigheten Skotten 6. Kontaktuppgifter utbyttes inför kommande platsbesök och dialog med Axfast för att säkerställa information och samordning mellan parterna.

2.4.3 KLP Fastigheter

Möte med KLP Fastigheter hölls den 22 november 2024. Syftet med mötet var att informera om projektet samt om invallningen i city och behovet av framtida platsbesök som en del av pågående fältundersökningar. Vidare diskuterades bland annat risker för inläckage och sprickbildning under byggnationstiden. Kontaktuppgifter utbyttes inför kommande platsbesök och dialoger för att säkerställa information och samordning mellan parterna.

2.4.4 Koloniföreningen Söderbrunn

Möte med koloniföreningen Söderbrunn hölls den 20 januari 2025. Syftet med mötet var att ge information om projektets nuvarande status avseende plan- och tillståndprocessen och att inhämta synpunkter. Under mötet informerades att fältundersökningar med provborrningar och grundvattenrör planeras. Den 18 februari genomfördes därutöver ett platsbesök för att komma överens om lägen för grundvattenrör samt villkor för projektet att ta väg över Söderbrunns arrendeområde för att utföra geosonderingar.

2.4.5 Kungliga Djurgårdens Förvaltning

Möte med Kungliga Djurgårdens förvaltning hölls den 18 mars 2025. Syftet med mötet var att ge information om projektets status och inhämta synpunkter. Under mötet diskuterades bland annat störningar under byggtiden, motiv till valt lokaliseringssalternativ och kommande utredningar. Även påverkan på naturvärden och grundvatten diskuterades.

2.4.6 Locum

Möte med Locum hölls den 20 februari 2025. Syftet med mötet var att ge information om projektets nuvarande status och inhämta synpunkter. Under mötet diskuterades eventuella avtal, Locums planer på potentiell uthyrning av byggnad samt interna uppföljningar. Under mötet konstaterades att det vid tillfället inte fanns några pågående eller planerade vattenverksamheter eller energibrunnar.

2.4.7 Länsstyrelsen

Möte med länsstyrelsen hölls den 18 februari 2025. Syftet med mötet var att diskutera avgränsning av järnvägsplan respektive tillstånd. I övrigt diskuterades projektets finansiering, lokalisering och plan- och tillståndprocesser. Geografiska avgränsningar styrs av grundvattenpåverkan, med särskilt fokus på buller, stömljud och vibrationer.

Länsstyrelsen betonade vikten av samordning mellan projektets arbete med järnvägsplan och miljöprövning samt behovet av att hantera miljöaspekter och naturvärden. Specifika tunnelprojekt diskuterades, inklusive vattenhantering, buller och masshantering. Länsstyrelsen lyfte också frågor om grundvattenberoende naturområden och ekar, och projektet måste utreda potentiella miljöpåverkan.

Projektet har dialog med relevanta parter och arbetar med att säkerställa miljöåtgärder och hantera föroreningar. Mötet avslutades med diskussioner om praktiska aspekter för fortsatta möten.

Utöver samrådsmötet har ett flertal arbetsmöten genomförts.

2.4.8 Ramsbury

Möte med Ramsbury hölls den 22 januari 2025. Syftet med mötet var att informera om projektet och behovet av framtida platsbesök som en del av pågående fältundersökningar. Mötet berördes av de fastigheter som ligger inom invallningsområdet i city.

2.4.9 Stockholm Exergi

Möte med Stockholm Exergi hölls den 9 december 2024. Syftet med mötet var att informera om status i projektet avseende plan- och tillståndprocessen samt inhämta synpunkter. Diskussioner fördes även kring hur Stockholm Exergi påverkas av byggnationen, med fokus på schaktarbeten och miljöprövning för vattenverksamhet. Utöver samrådsmötet har ett flertal arbetsmöten genomförts.

2.4.10 Svenska kraftnät

Möte med Svenska kraftnät hölls den 10 juni 2024. Mötet syftade till att utbyta erfarenheter kring hur Svenska kraftnät hanterat och motiverat intrång i Nationalstadsparken i deras pågående projekt. Fokus var på detaljplaneprocessen, koncession och tillståndprocessen samt vilka ersättningsåtgärder och riskminimerande åtgärder som vidtagits.



2.4.11 Stockholm Vatten och Avfall (SVOA)

Möte med SVOA hölls den 6 november 2024. Syftet med mötet var att ge information om projektets nuvarande status avseende plan- och tillståndprocessen och inhämta synpunkter samt om fortsatt arbete med informationsutbyte. Vid mötet diskuterades störningar under byggtiden, inklusive buller och grundvattenpåverkan. Även frågor relaterade till SVOA:s anläggningar och tillstånd, inklusive miljöprovning och inläckage, diskuterades. Vikten av samarbete och kontinuerlig uppdatering av grundvattendata under projektets gång betonades. Utöver samrådsmötet har ett flertal arbetsmöten genomförts. SVOA har även framfört att de har ledningar i det underjordiska garaget vid alternativ arbetstunnel och etablering Johannes.

2.4.12 Storstockholms Brandförsvär (SSBF)

Möte med SSBF hölls den 17 mars 2025. Syftet med mötet var att ge information om projektets nuvarande status och inhämta synpunkter. Under mötet diskuterades bland annat hur anslutningen till befintliga stationer Odenplan och T-Centralen planeras. Det diskuterades även vilken typ av spårtunnel som planeras, servicetunnelns funktion samt utrymningsmöjligheter.

2.4.13 S:t Johannes församling och Stockholms katolska stift

Möte med S:t Johannes församling och Stockholms katolska stift hölls den 17 februari 2025. Syftet med mötet var att ge information om projektets nuvarande status avseende plan- och tillståndprocessen och inhämta synpunkter samt fortsatt arbete med informationsutbyte. Under mötet diskuterades bland annat potentiella störningar för S:t Johannes församling och dess byggnader, samt nödvändigheten av att beakta vibrationer och buller i miljöprovningsprocessen. S:t Johannes församling och Stockholms katolska stift förespråkar ett alternativ till arbetstunneln vid Torsgatan. Framtida dialog och samarbete planerades för att hantera frågor kring skyddsrummet under kyrkan.

2.4.14 Svenska bostäder

Möte med Svenska bostäder hölls den 24 januari 2025. Syftet med mötet var att informera om status i projektet avseende plan- och tillståndprocessen samt inhämta synpunkter. Under mötet diskuterades eventuell påverkan under bygg- och drifttiden. Svenska bostäder informerade om deras fastigheter och byggrätter i området, exempelvis Katrumpstullen 13 som det finns planer på att bebygga.

2.4.15 Telia

Möte med Telia hölls den 28 januari 2025. Syftet med mötet var att informera om status i projektet avseende plan- och tillståndprocessen samt inhämta synpunkter. Under mötet diskuterades även potentiell påverkan på Telias anläggningar, både under byggtiden och när projektet är färdigställt. Utöver samrådsmötet har ett flertal arbetsmöten genomförts.

2.4.16 Trafikverket

Möte med Trafikverket hölls den 25 november 2024. Syftet med mötet var att informera om status i projektet avseende plan- och tillståndprocessen samt inhämta synpunkter. Det finns många beröringspunkter mellan planerad anläggning och Trafikverkets befintliga anläggningar. Under mötet diskuterades bland annat påverkan under byggtiden med avseende på arbetstunnlar och etableringsområden samt tillstånd för vattenverksamheter. Utöver samrådsmötet har ett flertal arbetsmöten genomförts.



2.4.17 Vasakronan

Möte med Vasakronan hölls den 5 november 2024. Syftet med mötet var att informera om projektet samt om invallningen i city och behovet av framtida platsbesök som en del av pågående fältundersökningar. Kontaktuppgifter utbyttes inför kommande platsbesök och dialoger för att säkerställa information och samordning mellan parterna.

2.4.18 Wallenstam

Möte med Wallenstam hölls den 21 februari 2025. Syftet med mötet var att informera om projektet och behovet av framtida platsbesök som en del av pågående fältundersökningar. Mötet berörde de fastigheter som ligger inom invallningsområdet i city.

2.5 Uppsökande dialoger

Samtidigt som det officiella samrådet har en rad uppsökande dialoger genomförts. Dialogerna syftar till att samla in analysunderlag till projektets sociala konsekvensanalys samt barnkonsekvensanalys. Dialogerna har också syftat till att säkerställa en jämn representation av samhällsgrupper i samrådsprocessen och riktar sig till grupper som generellt är underrepresenterade eller tenderar att marginaliseras i samband med fysisk planering. Följande grupper har prioriterats för uppsökande dialoger:

- Barn och unga
- Personer med funktionsvariationer
- Personer med låg inkomst
- Personer som inte har svenska som modersmål
- Personer utan tillgång till bil
- Äldre

De uppsökande dialogerna har handlat om att informera, svara på frågor och samla in information och synpunkter till arbetet med den sociala konsekvensanalysen och barnkonsekvensanalysen. Inspel från dialogerna används som underlag till den fortsatta planprocessen.

De som kontaktats för möjligheten att delta i de uppsökande dialogerna har främst varit förskolor, skolor och föreningar som har målpunkter eller stråk intill eller förbi etableringsområden, spårlinjens tunnelpåslag, spårlinje i ytläge eller kan påverkas av byggtrafik. Sammantaget har 17 uppsökande dialoger genomförts, där bland annat 140 barn deltagit. Utöver barn har även dialoger förts med studenter på Frescati och Albano, SFI-studerande och representanter för funktionshinderorganisationer.

Dialogerna under samrådet har framför allt fokuserat på att samla in information om olika gruppers målpunkter, stråk, rörelsemönster och hur de upplever olika platser.

Resultatet från de uppsökande dialogerna har sammanställts och kommer att utgöra ett underlag till projektets sociala konsekvensanalys samt barnkonsekvensanalys.



3 Underlag

Inkomna yttranden finns diarieförda i trafikförvaltningens ärendehanteringssystem under diarienummer TN 2024-1060.



