

Utlåtande 2008:40 RII (Dnr 311-311/2008)

Citybanan - tillägg till detaljplaner, från Fatbursparken till Tomtebodan, TDp 2007-36070-54

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Tillägg till detaljplaner för Citybanan, TDp 2007-36070-54, godkänns i enlighet med utlåtandet.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Föredragande borgarrådet Mikael Söderlund anför följande.

Ärendet

Detaljplaneringen för Citybanan har pågått sedan 2003 då programsamråd hölls. Plansamråd genomfördes under 2004. Parallellt med detaljplaneringen har Banverket arbetat fram en järnvägsplan som beräknas fastställas i februari 2008.

Under samrådstiden framförde remissinstanserna bl.a. följande synpunkter:

- Viktigt att genomförande och miljökonsekvenser utvecklas
- Fyrspårsstationer bör möjliggöras för Odenplan och Stockholms södra
- Fler tillfarter till service-/räddningstunneln bör möjliggöras
- Överdäckning av spårområde vid Fatbursparken bör studeras

Under samråd och utställning har ett trettiotal fastighetsägare, varav ett tjugotal bostadsrättsföreningar, samt ett femtiotal boende, sammanslutningar, föreningar m.fl. inkommit med synpunkter. Synpunkterna rör bl.a.:

- Byggskedet, många synpunkter kring arbetstunnel Drottninggatan
- Flytta station Odenplan till Norra Stationsområdet
- Uppgång Vanadisvägen, stort intrång i miljön

- Ventilationsanläggning vid Vasa Real, för nära skolan
- Uppgång Vasagatan intill Orgelpipan 6, tomträtthavaren emot
- Överdäckning av spårområde vid Fatbursparken
- Placering av spårtunnel vid Mariaberget/Söder Mälarstrand

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att många av de synpunkter som framförts rör Citybanans genomförande och konsekvenser under byggtiden. Ett omfattande arbete har lagts ner på att beskriva konsekvenserna av såväl den färdiga anläggningen som under byggskedet i den miljökonsekvensbeskrivning som utarbetats av Banverket till järnvägsplanen i samråd med staden. Bl.a. har ett flertal alternativ till placering av arbetstunnlar undersökts. Miljökonsekvensbeskrivningen har godkänts av länsstyrelsen i maj 2007 och ingår även som en del i beslutsunderlaget för detaljplanen.

Detaljplanen möjliggör 4-spårsstation vid Odenplan. Beslut liksom tekniskt underlag saknas för att kunna ta fram en detaljplan för Stockholms södra som möjliggör en 4-spårslösning. Det är oklart när i tiden en sådan utbyggnad skulle kunna ske.

Station Odenplan är placerad i ett strategiskt viktigt kollektivtrafikläge och kan avlasta T-centralen från omstigande resenärer. Det är dessutom spårtekniskt svårt med en station i Norra Stationsområdet med skarpa kurvradier och längre spårsträckning för att kunna ansluta till befintliga spår.

Alternativa placeringar av uppgångar och ventilationsschakt har undersökts och kontoret anser de lägen som valts är väl grundade utifrån avvägningar mellan olika intressen.

Ett separat planarbete för överdäckning av spårområdet vid Fatbursparken har inletts för att klargöra förutsättningarna för en överdäckning.

Dragningen under Mariaberget är komplicerad men kontoret konstaterar att någon annan dragning inte är tekniskt möjlig och att de byggmetoder som föreslås tar hänsyn till riskerna för ovanliggande bebyggelse.

Citybanan är ett mycket komplicerat byggprojekt. Ett omfattande arbete med att ta fram underlag till järnvägsplan, detaljplan och MKB har bedrivits i ett gemensamt arbete mellan Stockholms stad, Banverket och SL. Kontoret föreslår nu att detaljplanen godkänns och överlämnas till fullmäktige för antagande.

Beredning

Ärendet har beretts av stadsbyggnadsnämnden.

Mina synpunkter

Sedan sammanbindningsbanan byggdes 1871 har den södra infarten till Stockholms central alltjämt innehållit två spår, vilka all tågtrafik samsas om än idag. Det begränsade antalet spår genom huvudstaden har utgjort ett stort hinder för de kapacitetsökningar som såväl pendel- som regional- och fjärrtågstrafiken under en lång tid efterfrågat. Jag är därför glad för framtagandet av den här planen och välkomnar den sedan lång tid efterfrågade spårlösningen som har stor betydelse, inte bara för Stockholm, utan för Mälardalsregionen och i hög grad hela Sverige.

Genom Citybanan åstadkommer vi efter många år av diskussioner en lösning av Stockholms spårtrafikproblem. Citybanan kommer att förbättra trafiksituationen för stockholmarna och alla dem som pendlar till eller från Stockholm. Den färdigställda Citybanans nya stationer i City och vid Odenplan kommer med goda omstigningsmöjligheter innebära en väsentlig avlastning till T-Centralen som idag börjar nå sitt kapacitetstak.

Utökad spårtrafik innebär även stora miljövinster. Tåget blir ett mer konkurrenskraftigt alternativ till bil och flyg genom säkrare tidpassning, smidigare trafikflöden och centrala av- och påstigningslägen. I och med Citybanans underjordiska läge skonas även känsliga kulturhistoriska miljöer i innerstaden.

Utbyggnaden av Citybanan är den största nyinvesteringen i kollektivtrafik sedan tunnelbanans utbyggnad på 50- och 60-talen. Liksom då kommer genomförandet att skapa tillfälliga problem för boende och trafikanter. Stockholms stad kommer att verka för att ingreppen blir så små som möjligt och att byggtiden inte utsträcks mer än nödvändigt.

Med fler spår genom Stockholm ökar spårkapaciteten kraftigt vilket kommer leda till bättre förutsättningar för ökad trafik och tillförlitlighet för såväl pendeltåg, regionaltåg och fjärrtåg.

Det blir dessutom möjligt att öka turtätheten i rusningstid. Det finns också plats för den ökade trafik som blir resultatet av att stockholmsregionen knyts tätare samman och utvecklas ekonomiskt.

Bilaga

Reservationer m.m.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta följande

1. Förslag till tillägg till detaljplaner för Citybanan godkänns delvis
2. att därefter anföra

Citybanan är ett omfattande projekt som syftar till att förbättra spårkapaciteten genom Stockholms centrala delar för pendeltåg och fjärrtåg. Kapacitetsökningen kommer att ge förutsättningar för högre turtäthet, bättre marginaler och förenkla byten mellan tunnelbana och pendeltåg. Allt detta bidrar till högre service för resenärerna. Idag går det att som pendeltågsresenär ta med cykel från Stockholm Södra och Karlbergs station undantaget rusningstid. Banverket och SL motsäger sig möjligheten att ta med cykel från de nya stationerna City och Odenplan för att de anser att cyklar utgör en säkerhetsrisk. Möjligheterna för resenärer med cykel som ska norrut blir då sämre än i dagsläget då de måste ta sig ända till Solna station för att kliva på pendeltåget. Vänsterpartiet anser att möjligheten att kunna ta med cykel från stationerna bör bli bättre än idag i och med kapacitetshöjningen. De säkerhetsrisker som banverket och SL anser finnas bör utredas och åtgärdas. När station city och Odenplan ändå byggs om bör cykel frågan tas med i planeringen. En möjlighet kan vara direkthiss från gatuplan ner till perrongen för barnvagnar och cyklar.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet *Yvonne Ruwaida* (mp) enligt följande.

Planeringen av Citybanan skall fortsätta i huvudsak i enlighet med förslaget.

Arbetsstunneln vid Drottninggatan innebär en stor belastning för de kringboende, kan den avvaras och det samtidigt är rimligt och möjligt, bör den inte komma till stånd.

Denna miljardsatsning som görs, måste innebära att en hög kvalitet beträffande tillgänglighet, bytesstandard och hög estetisk kvalitet ges hög prioritet i projektets alla delar.

Kan stationerna läggas mer ytligt, för att underlätta för kollektivtrafikresenärerna, ska detta göras.

Odenplan med sin välvda perronghall och väderskydd i betong är några av de finaste arkitektoniska skapelserna under 40- och 50-talets T-banebyggande. Det är viktigt att de tillvaratas och inte förvanskas. De rumsbildande träden vid Odenplan ska skyddas eller ersättas med stora exemplar. Att gallerian är avförd bör underlätta för detta.

Den goda möjligheten att koppla samman Södra station med Slussen med någon typ av skyttelbana för att åstadkomma en funktionellt gemensam station, får inte tapas bort.

Att kombinerade resor med tåg och cykel måste underlättas. Den viktigaste åtgärden för att öka cyklandet i anslutning till tågresor är att göra det möjligt att ta med cyklar på tåget och därför måste stationer och perronger utformas efter det. Det är bra att omfattande cykelparkeringar planeras in vid stationerna. Underjordiska parkeringar kan fungera bra, men det måste också finnas möjlighet att parkera cyklar ovan jord.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Tillägg till detaljplaner för Citybanan, TDp 2007-36070-54, godkänns i enlighet med utlåtandet.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Stockholm den 5 mars 2008

På kommunstyrelsens vägnar:
KRISTINA AXÉN OLIN

Mikael Söderlund

Anette Otteborn

Reservation anfördes av *Ann-Margarethe Livh* (v) med hänvisning till reservationen av (v) i borgarrådsberedningen.

Särskilt uttalande gjordes av *Stefan Nilsson* (mp) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (mp) i borgarrådsberedningen.

ÄRENDET

Detaljplaneringen för Citybanan har pågått sedan 2003 då programsamråd hölls. Plansamråd genomfördes under 2004. Parallellt med detaljplaneringen har Banverket arbetat fram en järnvägsplan som beräknas fastställas i februari 2008.

Under samrådstiden framförde remissinstanserna bl.a. följande synpunkter:

- Viktigt att genomförande och miljökonsekvenser utvecklas
- Fyrspårsstationer bör möjliggöras för Odenplan och Stockholms södra
- Fler tillfarter till service-/räddningstunneln bör möjliggöras
- Överdäckning av spårområde vid Fatbursparken bör studeras

Under samråd och utställning har ett trettiotal fastighetsägare, varav ett tjugotal bostadsrättsföreningar, samt ett femtiotal boende, sammanslutningar, föreningar m.fl. inkommit med synpunkter. Synpunkterna rör bl.a.:

- Byggskedet, många synpunkter kring arbetstunnel Drottninggatan
- Flytta station Odenplan till Norra Stationsområdet
- Uppgång Vanadisvägen, stort intrång i miljön
- Ventilationsanläggning vid Vasa Real, för nära skolan
- Uppgång Vasagatan intill Orgelpipan 6, tomträtthavaren emot
- Överdäckning av spårområde vid Fatbursparken
- Placering av spårstunnel vid Mariaberget/Söder Mälarstrand

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att många av de synpunkter som framförts rör Citybanans genomförande och konsekvenser under byggtiden. Ett omfattande arbete har lagts ner på att beskriva konsekvenserna av såväl den färdiga anläggningen som under byggskedet i den miljökonsekvensbeskrivning som utarbetats av Banverket till järnvägsplanen i samråd med staden. Bl.a. har ett flertal alternativ till placering av arbetstunnlar undersökts. MKB:n har godkänts av länsstyrelsen i maj 2007 och ingår även som en del i beslutsunderlaget för detaljplanen.

Detaljplanen möjliggör 4-spårsstation vid Odenplan. Beslut liksom tekniskt underlag saknas för att kunna ta fram en detaljplan för Stockholms södra som möjliggör en 4-spårslösning. Det är oklart när i tiden en sådan utbyggnad skulle kunna ske.

Station Odenplan är placerad i ett strategiskt viktigt kollektivtrafikläge och kan avlasta T-centralen från omstigande resenärer. Det är dessutom spårtekniskt svårt med en station i Norra Stationsområdet med skarpa kurvradier och längre spårsträckning för att kunna ansluta till befintliga spår.

Alternativa placeringar av uppgångar och ventilationsschakt har undersökts och kontoret anser de lägen som valts är väl grundade utifrån avvägningar mellan olika intressen.

Ett separat planarbete för överdäckning av spårområdet vid Fatbursparken har inletts för att klargöra förutsättningarna för en överdäckning.

Dragningen under Mariaberget är komplicerad men kontoret konstaterar att någon annan dragning inte är tekniskt möjlig och att de byggmetoder som föreslås tar hänsyn till riskerna för ovanliggande bebyggelse.

Citybanan är ett mycket komplicerat byggprojekt. Ett omfattande arbete med att ta fram underlag till järnvägsplan, detaljplan och MKB har bedrivits i ett gemensamt arbete mellan Stockholms stad, Banverket och SL. Kontoret föreslår nu att detaljplanen godkänns och överlämnas till fullmäktige för antagande.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 17 januari 2008 att godkänna förslaget till tillägg till detaljplaner och överlämnar det till kommunfullmäktige för antagande.

Särskilt uttalande gjordes av Cecilia Obermüller (mp) och Anders Nordenskiöld (v), *bilaga*.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 3 januari 2008 har i huvudsak följande lydelse.

SAMMANFATTNING

Sedan sammanbindningsbanan byggdes 1871 har den södra infarten till Stockholms Central alltså innehållit två spår och med tiden kommit att utgöra en flaskhals för utvecklingen av tågtrafiken genom Stockholm. Citybanan ger järnvägstrafiken genom Stockholm en kraftigt ökad spårkapacitet vilket kommer leda till förutsättningar för ökad trafik och tillförlitlighet för såväl pendeltåg, regionaltåg och fjärrtåg.

Förslaget i korthet:

- **Spårtunneln** sträcker sig mellan Fatbursparken i söder och Tomtebodan i norr och är cirka 6 km lång. Den byggs huvudsakligen i berg men där bergtäckning saknas, vid tunnelmynningen i Tomtebodan, under Söderström samt vid Stockholms södra, byggs tunneln i betong
- **En service- och räddningstunnel** anläggs parallellt med spårtunneln med sammanlagt fyra tillfarter.
- **Station City** byggs cirka 40 meter under Vasagatan med två plattformar och fyra spår med uppgångar till Vasagatan/Bryggargatan, Vasagatan/Klara Vattugränd och Klarabergsgatan/Nils Ferlins Torg.
- **Station Odenplan** byggs cirka 30 meter under Odenplan, i ett första skede med en plattform och två spår, men detaljplanen möjliggör utbyggnad till två plattfor-

mar och fyra spår. Uppgångar till Odenplan och Vanadisvägen/Dalagatan.

- **Ventilationsanläggningar** för brand- och allmänventilation av stationerna, totalt fem stycken.

- **Kostnaden** är beräknad till 16 miljarder kr varav Stockholms stad står för cirka 1 miljard kr och landstinget för cirka 3 miljarder kr.

- **Byggstart** kan ske 2009 och Citybanan kan stå klar 2017.

Detaljplaneringen för Citybanan har pågått sedan 2003 då programsamråd hölls. Plansamråd genomfördes under 2004. Parallellt med detaljplaneringen har Banverket arbetat fram en järnvägsplan som beräknas fastställas i februari 2008.

Under samrådstiden framförde remissinstanserna bl a följande synpunkter:

- Viktigt att genomförande och miljökonsekvenser utvecklas
- Fyrspårsstationer bör möjliggöras för Odenplan och Stockholms södra
- Fler tillfarter till service-/räddningstunneln bör möjliggöras
- Överdäckning av spårområde vid Fatbursparken bör studeras

Under samråd och utställning har ett trettiotal fastighetsägare, varav ett tjugotal bostadsrättsföreningar, samt ett femtiotal boende, sammanslutningar, föreningar mfl inkommit med synpunkter. Synpunkterna rör bl a:

- Byggskedet, många synpunkter kring arbetstunnel Drottninggatan
- Flytta station Odenplan till Norra Stationsområdet
- Uppgång Vanadisvägen, stort intrång i miljön
- Ventilationsanläggning vid Vasa Real, för nära skolan
- Uppgång Vasagatan intill Orgelpipan 6, tomträtthavaren emot
- Överdäckning av spårområde vid Fatbursparken
- Placering av spårstunnel vid Mariaberget/Söder Mälarstrand

Kontoret konstaterar att många av de synpunkter som framförts rör Citybanans genomförande och konsekvenser under byggtiden. Ett omfattande arbete har lagts ner på att beskriva konsekvenserna av såväl den färdiga anläggningen som under byggskedet i den miljökonsekvensbeskrivning som utarbetats av Banverket till järnvägsplanen i samråd med staden. Bl a har ett flertal alternativ till placering av arbetstunnlar undersökts. MKB:n har godkänts av länsstyrelsen i maj 2007 och ingår även som en del i beslutsunderlaget för detaljplanen.

Detaljplanen möjliggör 4-spårsstation vid Odenplan. Beslut liksom tekniskt underlag saknas för att kunna ta fram en detaljplan för Stockholms södra som möjliggör en 4-spårslösning. Det är oklart när i tiden en sådan utbyggnad skulle kunna ske.

Station Odenplan är placerad i ett strategiskt viktigt kollektivtrafikläge och kan avlasta T-centralen från omstigande resenärer. Det är dessutom spårtekniskt svårt med en station i Norra Stationsområdet med skarpa kurvradier och längre spårsträckning för att kunna ansluta till befintliga spår.

Alternativa placeringar av uppgångar och ventilationsschakt har undersökts och kontoret anser de lägen som valts är väl grundade utifrån avvägningar mellan olika intressen.

Ett separat planarbete för överdäckning av spårområdet vid Fatbursparken har inletts för att klargöra förutsättningarna för en överdäckning.

Dragningen under Mariaberget är komplicerad men kontoret konstaterar att någon

annan dragning inte är tekniskt möjlig och att de byggmetoder som föreslås tar hänsyn till riskerna för ovanliggande bebyggelse.

Citybanan är ett mycket komplicerat byggprojekt. Ett omfattande arbete med att ta fram underlag till järnvägsplan, detaljplan och MKB har bedrivits i ett gemensamt arbete mellan Stockholms stad, Banverket och SL. Kontoret föreslår nu att detaljplanen godkänns och överlämnas till fullmäktige för antagande.



UTLÅTANDE

Bakgrund

Banverket fick i december år 2000 i uppdrag av regeringen att planera för en utbyggnad av spårkapaciteten genom centrala Stockholm. Enligt uppdraget bör planeringsarbetet genomföras så att en utökad spårkapacitet kan tas i drift senast år 2011. Banverket redovisade i februari 2002 resultatet av en förstudie där man förordar att en utökad kapacitet löses genom en pendeltågstunnel under centrala Stockholm, den s k Citybanan. Nästa steg i Banverkets process har varit att ta fram en järnvägsutredning och en miljökonsekvensbeskrivning. Järnvägsutredningen och MKB:n var utställd under sommaren 2003. Efter utställningen tog Banverket bl a ställning för att Stockholms södra ska bibehållas som pendeltågsstation på Södermalm. Med järnvägsutredningen och MKB:n som grund har Banverket under våren 2005 erhållit tillåtelse hos regeringen för en utbyggnad av Citybanan.

Det sista steget i Banverkets process utgörs av en järnvägsplan där den valda lösningen bearbetas i detalj för att bl a klargöra hur mycket mark som behövs till anläggningen och hur projektet är tänkt att genomföras. Järnvägsplanen har varit utställd under sommaren 2007 och beräknas kunna fastställas i februari 2008.

För att kunna genomföra spårutbyggnaden krävs ändring av gällande detaljplaner. Kontoret fick i juni 2003 i uppdrag av nämnden att påbörja planarbete för Citybanan. Planarbetet inleddes med ett programskede för att klargöra utformningsprinciper och placering av stationsuppgångar mm. Ett förslag till program var ute på remiss och samråd under oktober och november 2003. Programsamrådet redovisades i nämnden den 5 februari 2004.

Efter programskedet delades Citybanan in i fyra olika detaljplaner som varit föremål för remiss och samråd under våren och sommaren 2004. Detaljplanerna utgör ett tillägg till gällande detaljplaner. De reglerar bl a tunnelsträckningen och lägen för uppgångar, ventilationsanläggningar mm samt begränsar djupbyggnadsrätten för ovanliggande fastigheter. Plansamrådet redovisades i nämnden den 25 november 2004. Till utställningen slogs de fyra detaljplanerna samman till en detaljplan.

Sedan plansamrådet genomfördes har Citybanan varit föremål för diskussion kring bl a de höga byggkostnaderna och regeringen tillsatte 2006 en utredning för att återigen pröva alternativet med ett tredje spår förbi Riddarholmen. I maj 2007 meddelade regeringen att Citybanan är den lösning man förordar.

Om järnvägsplanen fastställs i februari beräknar Banverket kunna påbörja arbetet kring årsskiftet 2008-2009 och att anläggningen står klar 2017.

Citybanans omfattning

Hela projektet Citybanan utgörs av följande delar:

- Underjordisk spår tunnel** som sträcker sig cirka 6 km från Tomtebodan i Solna i norr till pendeltågsstationen Stockholms södra i söder.
- En parallell servicetunnel** längs hela spår tunnelns sträckning för service och underhåll. Tunneln kan även användas för utrymning i händelse av brand eller annan olycka i tunneln.
- Tillfartstunnlar** till ovan nämnda parallelltunnel vilka planeras att mynna inom

bangårdsområdet vid Stockholms central, i berget intill Mariahissen vid Söder Mälarstrand samt i befintlig f d järnvägstunnel som mynnar i Fatbursparken. Tillfartstunnarna vid Stockholms central och Söder Mälarstrand används under byggtiden som arbetstunnlar. Ytterligare tre arbetstunnlar planeras i norra innerstaden.

-Underjordiska stationer vid Odenplan och i city med tillhörande uppgångar och anläggningar för ventilation. Station Odenplan byggs i ett första skede med två spår och en plattform. Station City byggs med fyra spår och två plattformar redan från början.

-Två nya spår förbi Stockholms södra för fjärr-, regional och godståg, för att kunna utnyttja bägge plattformarna för pendeltågstrafik. Dessa spår byggs i ett senare skede.

Detaljplanens syfte och innehåll

Detaljplanen behandlar spårsträckningen från kommungränsen till Solna i norr till Fatbursparken i söder inklusive servicetunnel och permanenta tillfartstunnlar på Södermalm samt entréer till stationerna Odenplan och City och ventilationsanläggningar ovan mark.

Planen utgör ett tillägg till gällande detaljplaner längs sträckan. I detaljplanen för Citybanan ges ett reservat för spårtrafik i tunnel och ovanliggande fastigheters rätt att bygga i djupled begränsas. Banan byggs relativt djupt och i praktiken innebär djupbyggnadsbegränsningarna ingen större konsekvens för ovanliggande fastigheters nyttjande. Det som i praktiken blir omöjligt att genomföra är t ex borrhning för bergvärme.

Utöver reservat och djupbyggnadsbegränsningar anger också planen byggrätter för tillkommande entrébyggnader och ventilationsanläggningar samt medger intrång för stationsuppgångar i vissa byggnadsutrymmen, både under och över mark.

Spår- och servicetunnlar

Spårtunnlarna byggs huvudsakligen i berg. Där bergtäckning saknas, vid tunnelmynningen i Tomtebodan, i Riddarfjärden mellan Riddarholmen och Söder Mälarstrand byggs en betongtunnel. Även vid Fatbursparken byggs en betongkonstruktion för att kunna återskapa parken Mariagårdstäppan ovanför spåren. En servicetunnel byggs parallellt längs spårtunneln. Servicetunneln kan användas som utrymningsväg. Tillfarter till servicetunneln föreslås vid tunnelmynningen i Tomtebodan, vid bangårdsområdet Stockholms central, vid Söder Mälarstrand samt vid Fatbursparken via befintlig f d järnvägstunnel.

Station Odenplan

Den nya pendeltågsstationen vid Odenplan ersätter nuvarande Karlbergs station som innerstadens norra pendeltågsstation. Stationen byggs cirka 30 meter under marknivån och får kopplingar till tunnelbanan under jord samt uppgångar till gatunivån vid Odenplan och Vanadisvägen/Dalagatan. Stationsuppgångarna föreslås utformas som glasade byggnader med lutande tak. Stationen beräknas få en resandemängd av cirka 90.000 på- och avstigande per dygn 2015 och 96.000 per dygn 2030.

Stationen byggs ut i två etapper där den södra plattformen med intilliggande spår byggs ut i den första etappen. Etapp två, som omfattar den norra plattformen, genomförs när behov av ökad kapacitet föreligger, preliminärt kring år 2030. Utbyggnaden i etapp två medför inga förändringar i anläggningar ovan mark. Detaljplanen medger en

utbyggnad enligt etapp två.

Ventilationsanläggningar för brandventilation föreslås vid parken Hälsingehöjden samt vid Karlbergsvägen intill Vasa Real. Anläggning för allmänventilation för stationen föreslås i det sydvästra hörnet av Odenplan.

För att ge utrymme för en planerad tunnelbanegren till Norra Stationsområdet samt klara den förväntade ökningen av antalet resenärer planerar SL för en utökning av tunnelbanestation Odenplan med ytterligare spår och plattform. Utbyggnaden sker söder om nuvarande plattformshall och ryms inom gällande detaljplan för tunnelbanan.

För Odenplan pågår planering för en underjordisk butiksgalleria med anslutning till Citybanan och tunnelbanan. Planarbetet för gallerian är vid denna plans framtagande ännu i ett inledande skede och beslut om detaljplan beräknas fattas under 2008. Detaljplanen för gallerian kan innebära att inriktningen för Odenplans utformning ovan jord kan komma att ändras. Stationens utformning under jord påverkas inte av gallerian, annat än i anslutningspunkten mellan de två anläggningarna.

Station City

Den nya stationen i City innebär att all pendeltågstrafik flyttas från Stockholms central till den nya stationen. Underjordiska kopplingar skapas från den nya stationen till tunnelbanans samtliga linjer och Centralstationen. Totalt beräknas cirka 114.000 på- och avstigande per dygn att använda stationen 2015 och cirka 119.000 per dygn 2030. Merparten av dessa kommer att byta mellan tunnelbanan och pendeltåget.

Station City byggs under tunnelbanans blå linje, ca 40 meter under Vasagatans nivå. Stationen byggs med fyra spår och två plattformar. Uppgångar föreslås till Klarabergsgatan intill Nils Ferlins Torg, till Vasagatan via befintlig biljetthall för röd/grön tunnelbana under Klara Vattugränd samt till Vasaplan/Vasagatan via befintlig uppgång för blå tunnelbana.

Ventilationsanläggningar föreslås vid Norra Latin intill Olof Palmes gata (brand- och allmänventilation) samt vid Centralplan, vid taxiangörning framför Centralstationen (brandventilation).

Stockholms södra

Station Stockholms södra ingår inte i detaljplanen men påverkas av utbyggnaden av Citybanan. I en första etapp kommer enbart den norra plattformen att nyttjas för pendeltågstrafik. I en kommande utbyggnad av systemet kommer även den södra plattformen att nyttjas för pendeltågstrafik. Detta erfordrar att nya spår för förbipasserande tågtrafik måste ordnas söder om plattformshallen. Detta kan ordnas genom att befintligt utrymme för godsspår tas i anspråk och förlängs norrut för att kunna ansluta spårren till stambanans befintliga spår vid Fatbursparken/Mariagårdstäppan.

Miljökonsekvenser

Stadsbyggnadskontoret bedömer att planen medför betydande miljöpåverkan. Skälet för kontorets bedömning är den betydande påverkan som kan uppstå under den långa byggtiden i form av buller, vibrationer och grundvattenpåverkan. Även kulturmiljön riskerar att påverkas på några platser. En miljökonsekvensbeskrivning skall därför upprättas i enlighet med bestämmelserna i miljöbalken 6 kap 11-18 och 22 §.

Parallellt med stadens arbete med detaljplan upprättar Banverket en järnvägsplan med tillhörande MKB. Denna MKB har godkänts av länsstyrelsen i maj 2007. Stadsbyggnadskontoret anser att järnvägsplanens MKB innehåller frågor av samma relevans som för detaljplanen och därmed också kan utgöra underlag för kommunens beslut om detaljplan.

De största miljökonsekvenserna uppstår under byggskedet och utgörs bl a av grundvattenpåverkan, buller, stömljud och stadsbildspåverkan.

Miljödom för vattenverksamhet har sökts för åtgärder i Riddarfjärden samt för bortledning av grundvatten som följer av projektet. I miljödomarna regleras i vilken omfattning grundvattenpåverkan får ske och vilka åtgärder som måste vidtas för att säkerställa erforderliga grundvattennivåer mm.

Luftburet buller under byggskedet uppstår bl a i anslutning till arbetstunnlar och arbetsplatser för byggnation av uppgångar, ventilationsanläggningar och arbeten i Riddarfjärden samt vid Mariagårdstappen. Bullrande arbeten ovan jord kommer att ske mellan kl 07-19.

I samband med utsprängning av bergtunnlarna kommer borrhning att behöva utföras. Detta kommer medföra stömljud till ovanliggande byggnader som inte går att åtgärda. Banverket räknar med att borrhningarna kommer att pågå under 5-6 timmar varje dag och mellan tiderna 07-22. Som mest kommer boende mfl uppleva störningar från borrhningarna i 2-3 månader, kring stationerna kan störningar uppstå under längre tid. Banverket har klargjort att tillfälligt boende på annan plats kan erbjudas för boende i utsatta lägen.

I driftskedet är de största miljöfrågorna kopplade till stömljud från järnvägstrafiken, elektromagnetiska fält, luftkvalité och stadsbild.

Stömljud till ovanliggande byggnader kommer att åtgärdas genom bullerdämpande mattor under rälsen längs hela sträckningen, vilket gör att stömljud ej kommer att överstiga stadens riktvärde 30 dB(A).

Åtgärder i anläggningens elsystem kommer att behöva vidtas vid banans passage under bebyggelsen norr om Stockholms södra för att minska elektromagnetisk strålning. Med föreslagna åtgärder bedöms stadens riktvärde 0,2 mikrotelsla kunna uppnås. Längs övrig sträckning bedöms inga särskilda åtgärder behöva vidtas då banan ligger djupt i förhållande till bebyggelsen.

Luftkvaliteten på stationerna har varit föremål för omfattande studier. Plattformsavskiljande väggar kommer att sättas upp för att bl a få en bättre luftkvalité och minska luftdrag samt minska flödet av luft från tunnlar vidare upp i anläggningen och till tunnelbanan. Fläktar kommer att ventilera stationerna och för detta erfordras anläggningar ovan mark vid Odenplan och Norra Latin. Tunnelluften kan innehålla partiklar och studier har gjorts av hur detta påverkar luftkvaliteten vid utsläppspunkterna. Med en tornhöjd av 5 meter bedöms tillskottet av partiklar i gatumiljön hållas på en nivå så att miljö kvalitetsnormen inte överskrids.

När anläggningen är i drift begränsas stadsbildsfrågan till de områden som berörd av nya uppgångar och ventilationsanläggningar mm. Stor vikt kommer att läggas vid utformningen av anläggningsdelarna ovan mark och parallella arkitektuppdrag kom-

mer att användas för att ge vägledning om utformningen. Särskilda gestaltungsprogram kommer att upprättas.

Genomförande, tidplan

Planerings- och tillståndsprocessen för Citybanan beräknas avslutas under 2008. Detaljplan/järnvägsplan antas under våren 2008. Byggstart för projektets huvuddelar sker från sommaren 2008 och januari 2009. Citybanan beräknas kunna tas i drift under 2017.

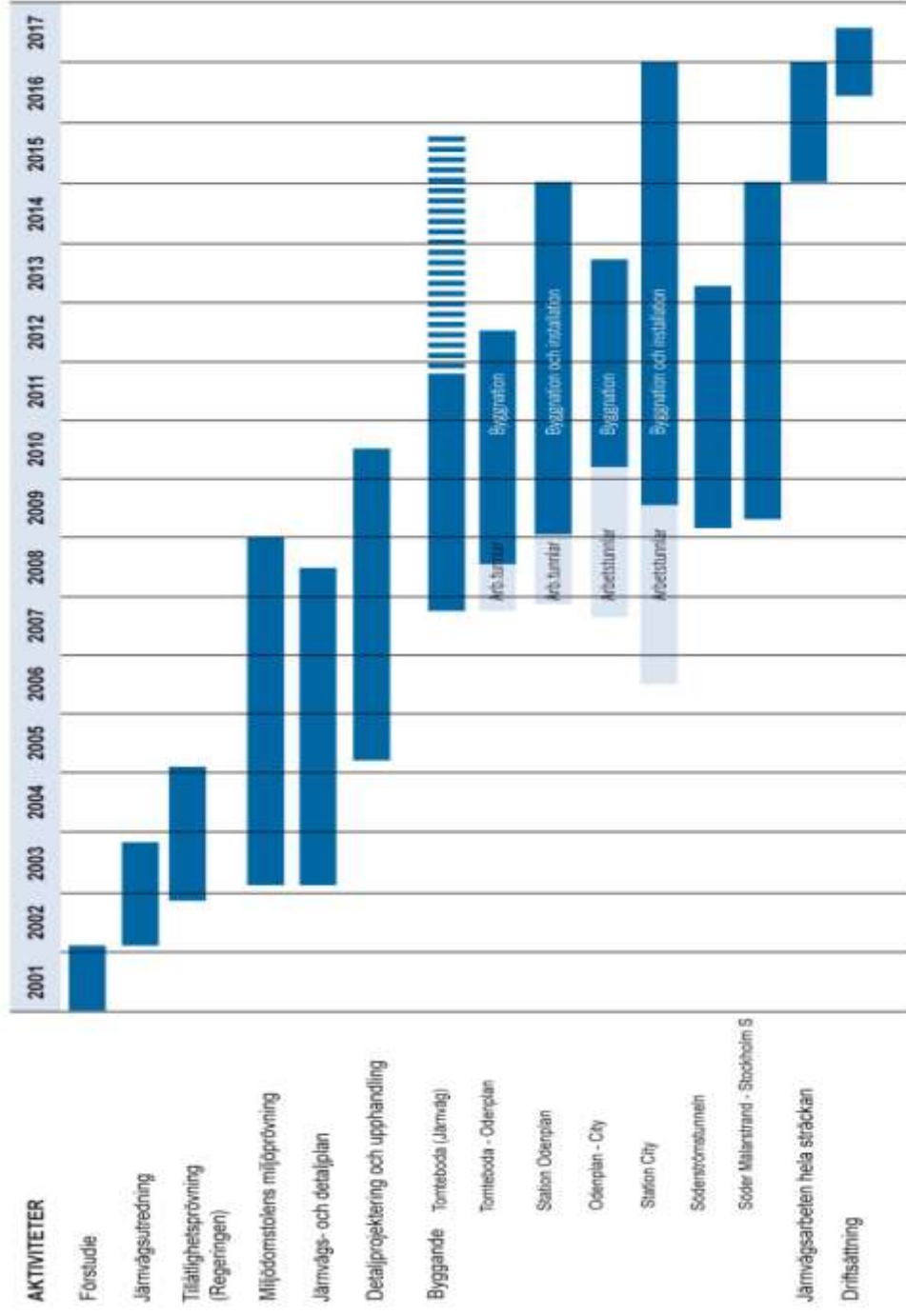
De huvudsakliga berganläggningsarbetena planeras starta i januari 2009. Dessa pågår totalt i ca 4 år. När bergjobben slutförts kan stationerna börja inredas med plattformar, ventilationsanläggningar, trappor, hissar mm. När tunnelarbetena i stort är färdiga utförs under ca 1-1,5 års tid arbeten med spårläggning, installation av system för kraftförsörjning och signalanläggningar samt andra tekniska system.

Förberedande arbeten har påbörjats under 2006 och ytterligare förberedande arbeten kommer att starta 2008. Arbetstunnlarna vid Norra station, Drottninggatan, Torsgatan och tillfartstunneln vid Bangårdsområdet utförs som förberedande arbeten.

Avtal och ekonomi

En principöverenskommelse om utbyggnad av Citybanan träffades mellan Banverket, staden och landstinget i mars 2005. I avtalet angavs också att ett särskilt samarbetsavtal skulle upprättas för det fortsatta planerings-, projekterings- och kalkylarbetet. Ett sådant avtal träffades i juni 2005.

Ett genomförandeavtal har träffats mellan parterna i juni 2006. Genomförandeavtalet ersätter tidigare träffade avtal. Ett tilläggsavtal till genomförandeavtalet avses tecknas i början av 2008. Genomförandeavtalet behandlar bl a frågor om finansiering, organisation och ägande. Kostnaden är beräknad till cirka 16 miljarder kr varav staden står för cirka 1 miljard kr och landstinget för cirka 3 miljarder kr.



Remissinstansernas synpunkter och kontorets kommentarer

Många av remissinstansernas synpunkter har handlat om att miljökonsekvenser och genomförande måste utvecklas.

-Stadsbyggnadskontoret konstaterar att ett omfattande arbete med att beskriva genomförandet och anläggningens konsekvenser har bedrivits och att frågorna utvecklats kontinuerligt under hela planeringsprocessen. Den miljökonsekvensbeskrivning som utarbetats har i maj 2007 godkänts av länsstyrelsen.

Viktiga synpunkter som i övrigt inkommit under samrådstiden är bl a följande:

SL:s och RTK:s synpunkter att nya spår bör planläggas för att kunna använda bägge plattformarna för pendeltåg vid Stockholms södra.

-Synpunkten kom in tidigt i processen och är delvis överspelad för SL i och med genomförandeavtalet. Stadsbyggnadskontoret konstaterar att såväl beslut som tekniskt underlag saknas för att kunna ta ställning till en detaljplan för detta. Banverket har heller inte med denna etapp i järnvägsplanen.

Brandförsvarets synpunkt att ytterligare en tillfart till service-/räddningstunneln norr om Riddarholmen bör möjliggöras.

-Stadsbyggnadskontoret konstaterar att det är svårt att finna lämpliga platser för ytterligare permanenta tillfarter och anser föreslagna tillfartstunnlar som fullt tillräckliga att nå servicetunneln inom rimlig tid.

Stadsdelsnämndens och gatü- och fastighetsnämndens synpunkter att överdäckning av spårområde vid Fatbursparken bör studeras.

-Stadsbyggnadskontoret konstaterar att Citybanan inte medför någon förändring av bullernivåerna i området. Citybanan kommer att däckas över i aktuellt område. Överdäckning av hela spårområdet hanteras i ett separat planärende som nyligen inletts.

Vägarverkets, Naturskyddsföreningens, Cykelfrämjandets och Gatü- och fastighetsnämndens synpunkter att cykel frågan måste vidarestuderas, t ex underjordiska parkeringar, möjligheterna att ta med cykeln på tåget mm .

-Stadsbyggnadskontoret konstaterar att ett utredningsarbete har inletts avseende parkeringsmöjligheter under jord och att det kan finnas möjligheter under Odenplan och Centralplan att kunna tillgodose detta. Cyklar på tåg vid City och Odenplan har Banverket och SL tagit ställning emot, då det bl a utgör en säkerhetsrisk.

Stadsmuseets och skönhetsrådets synpunkter avseende bevarande av tak över tunnelbanenedgång på Odenplan.

-Stadsbyggnadskontoret konstaterar att ett bevarande av befintlig takkonstruktion inte låter sig göras p g a de ökade trafikantströmmarna som medför ett behov av ökad trappkapacitet från biljetthallen till gatuplanet.

Stadsmuseets och skönhetsrådets synpunkter att stor hänsyn måste tas vid passage under bebyggelsen vid Söder Mälarstrand och vid kv Stiftelsen norr om Stockholms södra.

-Stadsbyggnadskontoret bedömer att de åtgärder som föreslås tar hänsyn till befintlig bebyggelse och att risken för skador är liten. Det finns inga tekniska möjligheter till alternativa dragningar av banan förbi dessa platser.

Stadsmuseets och skönhetsrådets synpunkter att byggnad på Orgelpipan 5 vid Klarabergsgatan har ett kulturhistoriskt värde då det var ett av de första husen i Hötorgscity.

-Stadsbyggnadskontoret har i detaljplanen lämnat öppet för att nuvarande byggnad kan stå kvar eller ersättas med en ny av motsvarande volym, eller mindre. Inriktningen är att byggnaden rivs och ersätts. Parallella uppdrag avses genomföras som underlag för beslut om den nya byggnadens utformning.

Under utställningstiden har länsstyrelsen lämnat ärendet utan erinringar. Trafik- och exploateringsnämnderna har inkommit med en skrivelse där man ställer sig bakom detaljplanen och tar ställning för alternativ Orgelpipan 6 för uppgång till Vasagatan istället för uppgång i kv Uggleborg 5, något som tomträttshavaren Folksam är emot, se nedan.

Synpunkter från sakägare, boende mfl och kontorets kommentarer

Många synpunkter som framförts från sakägare, boende m fl har handlat om konsekvenser under byggtiden avseende buller, stömljud, grundvattenpåverkan, placering av arbetstunnlar, ersättningsfrågor mm. Många har haft synpunkter på placering av arbetstunnel i Drottninggatan intill Observatoriekullen som man anser medför betydande störningar och trafiksäkerhetsproblem.

-Stadsbyggnadskontoret konstaterar att detta är frågor som inte formellt regleras i detaljplanen, men att de underlag som tagits fram för dessa frågor har utvecklats under hela planeringsprocessen och utgör en viktig del i beslutsunderlaget. Vad gäller arbetstunnel Drottninggatan har 13 alternativa lokaliseringar studerats, men den minst dåliga lösningen är den som nu föreslås. Arbetstunneln ingår inte i detaljplanen då den är tillfällig.

Synpunkter har framförts kring station Odenplan och flera menar att en lämpligare placering är i Norra Stationsområdet.

-Kontoret anser att station Odenplan är placerad i ett strategiskt viktigt läge med goda kopplingar till övrig kollektivtrafik. Stationen kan avlasta T-centralen, som redan idag är hårt belastad, från omstigande resenärer. Det är dessutom spårtekniskt svårt med en station i Norra Stationsområdet med skarpa kurvradier och längre spårsträckning för att kunna ansluta till befintliga spår före förgreningen av de två pendeltågslinjerna vid Tomtebodan.

Boende vid Vanadisvägen/Dalagatan är kritiska till placeringen av stationens norra uppgång och menar att den förstör den kulturhistoriskt värdefulla miljön och medför störningar till området.

-Stadsbyggnadskontoret har studerat alternativa placeringar och kommit fram till att detta är den lämpligaste placeringen, då det blir kortast möjliga väg till markytan, goda anslutningsmöjligheter med buss samt bra förutsättningar till cykelparkering. Det känsliga läget ställer höga krav på utformningen, vilket har studerats genom parallella arkitektuppdrag.

Föräldrar, personal och elever är kritiska till brandventilation vid Vasa Real.

-Kontoret bedömer att föreslagen placering inte medför några risker. Placeringen tillstyrks av Brandförsvaret. Platsen nyttjas för parkering, skolgården ligger på andra sidan av byggnaden. Anläggningen ligger cirka 15 meter från skolbyggnaden och utvädringen i det breda gaturummet är god.

I City har bl a Folksam och Scandic ställt sig negativa till placering av uppgång på Klara Vattugränd och anser att alternativet i kv Uggleborg istället bör väljas.

-Kontoret har vägt de två alternativen till uppgång till Vasagatan mot varandra och

anser alternativet intill Orgelpipan 6 ger flest fördelar då det blir en bättre och mer annonserad uppgång samt att intrång i fastighetens verksamhet blir mindre i detta alternativ än Uggleborg 5.

På Södermalm har fastighetsägare och boende uttryckt önskemål om överdäckning av hela spårområdet vid Fatbursparken för att minska störningarna från tågtrafiken.

-Kontoret konstaterar att Citybanan inte medför några förändrade bullernivåer i området. Citybanan däckas över för att återskapa Mariagårdstäppan. Skärmar kan byggas för att reducera bullernivåerna ytterligare. Överdäckning studeras i separat planärende.

Sakägare, boende och verksamma på Mariaberget har uttryckt oro över tunnelns placering nära den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen.

-Stadsbyggnadskontoret konstaterar att någon annan dragning inte är spårtekniskt möjligt och att särskilda åtgärder kommer vidtas för att säkerställa att inga skador sker på bebyggelsen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Ett genomförande av Citybanan är avgörande för en utveckling av tågtrafiken genom Stockholm för såväl pendeltåg, regionaltåg och fjärrtåg. Kontoret konstaterar att övriga studerade alternativ som tredje spåret och Kungsholmenbanan inte tillgodoser det långsiktiga behovet.

Kontoret konstaterar att det inte framförts några avgörande synpunkter som påverkar ställningstagande kring sträckning och stationsplaceringar. Vad gäller övriga anläggningsdelar som t ex uppgångar och ventilationsanläggningar så har alternativstudier genomförts och avvägningar mellan olika intressen har legat till grund för kontorets ställningstagande.

Banverket har drivit projektet i nära samarbete med Stockholms stad och SL, vilket gör att synpunkter har kunnat arbetas in successivt i arbetet. Banverket har också arbetat aktivt i kontakter med fastighetsägare, boende m fl för att hämta in och besvara de frågor som ställts under planeringsskedet. Banverket jobbar aktivt med information för att nå ut till allmänhet och sakägare.

Många av de synpunkter som framförts sedan detaljplaneringen påbörjades 2003 har rört oro för störningar under byggtiden. Att bygga en 6 km lång järnvägstunnel under centrala Stockholm är ett omfattande och komplicerat projekt som kommer att medföra störningar för stadens invånare under en relativt lång tidsperiod. De värst utsatta lägena är i anslutning till arbetsområden för uppgångar mm och vid arbetstunnlarnas mynnningar. En omfattande miljökonsekvensbeskrivning har utarbetats för projektet som beskriver miljökonsekvenser under såväl drift- som byggske. Alternativstudier har gjorts för t ex placering av arbetstunnlar för att hitta de mest optimala lägena för dessa. I och med att spåren förläggs under jord kommer störningarna från banan dock att vara mycket små i driftskedet.

Kontoret föreslår nu att stadsbyggnadsnämnden godkänner detaljplanen och överlämnar den till fullmäktige för antagande.

RESERVATIONER M.M.

Stadsbyggnadsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av Cecilia Obermüller (mp) och Anders Nordenskiöld (v) enligt följande

Miljöpartiet och Vänsterpartiet finner att planeringen skall fortsätta i huvudsak i enlighet med förslaget, samt överlämna detta till kommunfullmäktige för antagande.

Arbetsstunneln vid Drottninggatan innebär en stor belastning för de kringboende, kan den avvaras och det samtidigt är rimligt och möjligt, bör den inte komma till stånd.

Denna miljardsatsning som görs, måste innebära att en hög kvalitet beträffande tillgänglighet, bytesstandard och hög estetisk kvalitet ges hög prioritet i projektets alla delar.

Kan stationerna läggas mer ytligt, för att underlätta för kollektivtrafikresenärerna, ska detta göras.

Odenplan med sin välvda perronghall och väderskydd i betong är några av de finaste arkitektoniska skapelserna under 40- och 50-talets T-banebyggande. Det är viktigt att de tillvaratas och inte förvanskas. De rumsbildande träden vid Odenplan ska skyddas eller ersättas med stora exemplar. Att gallerian är avförd bör underlätta för detta.

Den goda möjligheten att koppla samman Södra station med Slussen med någon typ av skyttelbana för att åstadkomma en funktionellt gemensam station, får inte tappas bort.