

# *Samrådsredogörelse*

Tunnelbana Odenplan till Arenastaden via  
Hagastaden

2017-05-15



**Titel: Tunnelbana Odenplan till Arenastaden. Samrådsredogörelse**

**Konsult: WSP Sverige AB**

**Projektchef: Malin Harders**

**Foto: Annette Andersson**

**Dokumentid: 3320-M33-24-01001**

**Diarienummer: FUT1509-0132, FUT2016-0227, FUT 2016-0339, FUT 2017-0056, FUT 2017-0146.**

**Utgivningsdatum: 2017-02-20**

**Tryck:**

**Distributör: Stockholms läns landsting, förvaltning för utbyggd tunnelbana  
Box 225 50, 104 22 Stockholm. Tel: 08 737 25 00. E-post: [nyatunnelbanan@sll.se](mailto:nyatunnelbanan@sll.se)**

## **Innehållsförteckning**

1	Inledning .....	4
1.1	Läsanvisning .....	4
2	Samrådsprocessen för samtliga tunnelbaneprojekt.....	6
2.1	Samråd med myndigheter .....	6
3	Samrådsprocessen för tunnelbana Odenplan till Arenastaden .....	9
3.1	Samråd med allmänheten .....	9
3.2	Samråd med myndigheter, organisationer och intressenter .....	16
3.3	Fastighetsägare .....	21
3.4	Bostadsrättsföreningar .....	22
3.5	Skolor och övriga verksamheter .....	24
Bilaga 1 – Samråd 2014 .....		25
Bilaga 2 – Samråd 2015/2016.....		73
Bilaga 3 – Samråd 2016 .....		148
Bilaga 4 – Samråd 2017 .....		221

# 1 Inledning

Trots att Stockholms län bara omfattar två procent av Sveriges yta, bor idag en femtedel av Sveriges befolkning i länet. Befolkningstalet växer för närvarande med drygt 35 000 personer per år och väntas nå 2,5 miljoner år 2022. Detta ställer krav på ett kapacitetsstarkt kollektivtrafiksystem. Det befintliga tunnelbanenätet är hårt belastat, speciellt i de centrala delarna av Stockholm. Under högtrafik, det vill säga morgon- och kvällstrafik, nyttjas redan idag tunnelbanans maximala spårkapacitet varför det lätt uppstår störningar.

För att möta det ökade behovet av bostäder och kollektivtrafik tecknade staten, Stockholms läns landsting, Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad samt Järfälla kommun i januari 2014 ett avtal om finansiering och medfinansiering av en utbyggnad av tunnelbanan samt en ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län. Stockholms läns landsting (SLL) ansvarar genom en nyinrättad förvaltning, landstingets Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) för utbyggnaden av tunnelbanan. De fyra kommunerna åtar sig att själva, eller genom annan bostadsexploator, uppföra 78 000 bostäder i tunnelbanans närområde.

Framtagandet av järnvägsplanen för tunnelbana Odenplan till Arenastaden genomförs som en sammanhållen planeringsprocess som passerar viktiga milstolpar innan planen kan ställas ut för granskning. Parallellt med järnvägsplanen ansöker SLL om tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken. Det är frågor om grundvattenpåverkan som kan uppstå som en följd av tunnellarbetena. Det generella biotopskyddet för alléer kommer att prövas i järnvägsplanen, liksom ansökan om bygglov för vissa verksamheter enligt 7 kap. miljöbalken. Vidare kan det bli aktuellt med tillstånd från länsstyrelsen enligt kulturmiljölagen (KML) om att göra intrång i fornlämningar och/eller tillhörande skyddsområden eller avlägsna fast fornlämning. Kyrkor utgör kyrkligt kulturminne enligt 4 kap. KML. Intrång i kyrkofastighet kräver tillstånd från länsstyrelsen. Samråd kring ovanstående samordnas med samrådet för järnvägsplanen och redovisas i detta gemensamma dokument.

## 1.1 Läsanvisning

Denna samrådsredogörelse sammanfattar hur samrådet, som består av flera olika aktiviteter, har genomförts och vad som hittills avhandlats under samrådet sedan arbetet med järnvägsplanen för tunnelbana Odenplan till Arenastaden påbörjades. Processen inleddes sommaren 2014 och denna samrådsredogörelse omfattar synpunkter inkomna till och med 2017-05-15. Samrådet för järnvägsplanen samordnas med samråd för ansökan om tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken. Denna samrådsredogörelse är därför gemensam för båda dessa processer fram till att tillståndsansökan lämnades in till Mark och miljödomstolen den 3 februari 2017. Genom så kallat samordnat planförfarande kan järnvägsplanens samråd också tillgodoräknas kommunernas planprocess enligt Plan- och bygglagen.

Samrådsredogörelsen redovisar löpande kontakter med berörda aktörer, samrådsmöten och synpunkter som kommit in till projektet via webbenkät, post och e-post. Detta huvuddokument uppdateras utifrån kompletterande samråd men de bilagor som redogör för tidigare genomförda samråd revideras inte innehållsmässigt trots att projektet nu kommit längre än det utredningsläge det då befann sig i.

Genomförande av de specifika samrådsperioderna samt mötesserier som hålls löpande sammanfattas i avsnittet *Samrådsprocessen för tunnelbana Odenplan till Arenastaden*, kapitel 3. I Bilaga 1, 2, 3, och 4 redogörs för de synpunkter som inkommit under de fyra samrådsperioder som hållits samt även efter samråd fram till den 2017-05-15.

Dispositionen är densamma för både Bilaga 1, Bilaga 2, Bilaga 3 och Bilaga 4. Synpunkterna presenteras efter vem som lämnat dem, efter synpunktens innehåll och efter vilket geografiskt område som berörs (hela sträckan respektive de olika stationerna). I bilaga 4 som redovisar synpunkter under ett mer avgränsat samråd samt inkommande synpunkter fram till den granskningsskedet (datum 20170515) har enbart de rubriker som varit aktuella behållits. Synpunkter från statliga myndigheter, kommuner, organisationer och särskilt berörda (företag/fastighetsägare) återges i *Sammanfattningar av synpunkter som lämnats under samrådet*, Bilaga 1, Bilaga 2, Bilaga 3 och Bilaga 4. Sedan följer synpunkter från enskilda privatpersoner, vilka refereras i *Synpunkter från allmänheten*. Eftersom synpunkter lämnats under hela utredningsprocessen och eftersom många enskilda har likartade – eller motstridiga – synpunkter i samma fråga så har kommentarerna från FUT ordnats tematiskt. Vår ambition är att alla som lämnat en synpunkt ska hitta igen denna och känna att den blir omhändertagen.

Samtliga inkomna synpunkter, yttranden och remissvar samt anteckningar och protokoll från samrådsmöten finns diarieförda på förvaltningen och kommer att diarieföras kontinuerligt.

## **2 Samrådsprocessen för samtliga tunnelbaneprojekt**

Som en följd av Stockholmsförhandlingen bildade landstinget våren 2014 Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT). Därmed inleddes arbetet med att ta fram systemhandlingar, järnvägsplaner och underlag till tillståndsansökan enligt 11 kap. miljöbalken för utbyggnaderna av de delar av tunnelbanan som ingår i förhandlingen. Flera järnvägsplaner tas fram och genomförs som samordnade projekt. För projekten finns en gemensam samrådsprocess som pågår kontinuerligt. Nedan redogörs för samrådsmöten som hållits gemensamt för samtliga projekt. Projektspecifika möten där tunnelbanan Odenplan till Arenastaden har diskuterats återges i avsnittet *Samråd med myndigheter organisationer och intressenter*, avsnitt 3.2. Samrådsmötena har behandlat frågor om såväl järnvägsplan som tillståndsansökan.

### **2.1 Samråd med myndigheter**

Detta avsnitt omfattar endast de samråd som berör övergripande frågor för samtliga av FUT:s utbyggnadsprojekt.

#### **Länsstyrelsen**

Länsstyrelsen är en viktig aktör i planeringsprocessen. Med länsstyrelsen diskuteras avgränsningen och inriktningen av projektets miljökonsekvensbeskrivning. Länsstyrelsen har också i uppgift att underlätta för FUT att få tillgång till underlagsmaterial som gäller de områden som länsstyrelsen ansvarar för. Inledande möten gällande hanteringen av alla de tre tunnelbaneprojekten hölls i juni och oktober 2014. Det bestämdes då att separata möten för de tre tunnelbaneutbyggnaderna lämpligen hålls efter att samrådsunderlag för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan tagits fram.

Under år 2014 hölls tre samrådsmöten mellan FUT och länsstyrelsen. Mötena behandlade bland annat frågor angående vattenverksamheten för den nya tunnelbanan, planläggning, tillåtlighetsprövning, tillståndsprövning och planering av samråd. Fokus har även lagts på kulturmiljöfrågor och hanteringen av dessa. Diskussioner har förts kring provningsupplägg samt villkorsformulering för kulturbyggnader, grundvattenbortledning och utsläpp till vatten.

Möte mellan FUT och länsstyrelsen hölls även den 7 september 2015, då provningsupplägg, villkorsformulering för kulturbyggnader och villkorsutformning för utsläpp till vatten diskuterades. Status för de olika projekten presenterades.

På mötet informerades bland annat om att regeringen meddelat att de inte har för avsikt att tillåtlighetspröva tunnelbaneutbyggnaden. Det uppmärksammades även att landstinget beslutat att ta fram förslag på villkor för buller, vibrationer och utsläpp till vatten så att domstolen har ett underlag om de bedömer att en reglering av dessa frågor är önskvärd. Omfattningen av villkor följer den praxis som har utbildats vid tillståndsprövning av större infrastrukturprojekt under de senaste åren.

Under mötet förtydligades även att grundvattenkänsliga kulturhistoriskt värdefulla byggnader hanteras på samma sätt som övriga byggnader som är grundvattenkänsliga, det vill säga genom skyddsåtgärder och grundvattenkontroller i kontrollprogram för grundvatten. På mötet diskuterades även villkor för grundvattenbortledning. FUT förtydligade att det i dagsläget diskuteras rullande 12-månadersmedelvärden och riktvärden efter erfarenhet från Citybanan, där det på vissa ställen varit problem med månadsvillkor under perioder med snösmältning eller kraftig nederbörd.

### **Naturvårdsverket och Riksantikvarieämbetet**

Samrådsmöten med Naturvårdsverket (NVV) och Riksantikvarieämbetet (RAÄ) har hållits gemensamt och har omfattat samtliga delprojekt inom tunnelbaneutbyggnaden.

Ett första samrådsmöte hölls 2014-10-21. Detta möte syftade till informera NVV och RAÄ om den planerade tunnelbaneutbyggnaden och att samla in kunskaper och erfarenheter från NVV och RAÄ i ett tidigt skede. SLL presenterade projektet översiktligt och därefter fick NVV och RAÄ lämna synpunkter. Diskussion fördes om tillåtlighetsprövning för att sedan övergå till diskussion om miljöaspekter. Avseende miljöaspekter betonades att buller och vibrationer utgör en betydande miljöaspekt och att en tolkning av riktvärdena för det specifika fallet behövs. En diskussion fördes också om det utsprängda bergets klassning och hantering som resurs eller avfall. Myndigheterna anser att det är positivt att använda Citybanans erfarenheter avseende grundvatten. Avseende naturmiljövärden framförde NVV att SLL bör tillvarata Trafikverkets kunskaper och mätdata från Förbifart Stockholm beträffande påverkan på Hansta Natura 2000-område. Luftkvalitet togs också upp som en viktig miljöaspekt.

Ett andra samrådsmöte hölls 2015-09-03. Detta möte syftade till att presentera arbetssätt och strategier för grundvattenbortledning, kulturmiljö, omgivningsstörningar (i huvudsak buller) och masshantering och ta del av myndigheternas synpunkter kring detta. Under mötet diskuterades villkorsformuleringar för grundvattenbortledningen och infiltration som skyddsåtgärd mot grundvattenavsänkningar. Vad gäller påverkan från vibrationer avser SLL hantera kulturbyggnader enligt en speciell arbetsgång. Länsstyrelsen föreslås hålla i tillsynen för kulturmiljö. Avseende reglering av buller framhöll NVV att det inte är lämpligt att ha generella lösningar och villkor för hela projektet, att det är positivt om man kan tillämpa olika villkor på olika sträckor. Vad gäller masshantering tror SLL att det finns stora möjligheter att få avsättning för massorna i anslutning till etableringarna då tunnelbanan byggs i kommuner där många byggprojekt planeras. NVV och RAÄ ser positivt på detta. En annan fråga som togs upp var vad tillsynsmyndigheterna kommer att ha för mandat beroende på formulering i föreslagna villkor, och att det är viktigt att tydliggöra detta.

### **Statens geotekniska institut och Sveriges geologiska undersökning**

Samrådsmöten med Statens geotekniska institut (SGI) och Sveriges geologiska undersökning (SGU) har hållits gemensamt och har omfattat samtliga delprojekt inom tunnelbaneutbyggnaden.

Ett första samrådsmöte hölls 2014-12-17. Detta möte syftade till att informera SGI och SGU om den planerade tunnelbaneutbyggnaden och att samla in kunskaper och erfarenheter

från SGI och SGU i ett tidigt skede. SLL presenterade projektet översiktligt och därefter fick SGI och SGU lämna synpunkter. Diskussion fördes framför allt kopplat till miljöaspekter. SGI anser att det borde finnas mycket erfarenheter från de projekt som genomförts på senare år i Stockholm och uppmanar SLL att titta på detta. SGI och SGU informerar om att det är viktigt att tidigt börja mäta grundvattennivåer, porttryck och sättningar vid byggnader. Myndigheterna framhöll att det är viktigt att utreda förekomst av föroreningar, samt vem som har ansvar för eventuellt erforderliga saneringar.

Ett andra samrådsmöte hölls 2015-08-27. Detta möte syftade till att presentera arbetsätt och strategier för grundvattenbortledning, kulturmiljö, omgivningsstörningar (i huvudsak buller) och masshantering och ta del av myndigheternas synpunkter kring detta. SGI och SGU lägger stor vikt vid att underlaget till tillståndsansökan är tydligt presenterat (hänvisningar, referenser, tydliga kartor med geologi och profiler). SGU betonar vikten av att anläggningar för t.ex. infiltration ska vara hållbart under en mycket lång tid, upp till hundratals år. SGU framför att långa mätserier för grundvatten behövs och att infiltration inte är önskvärd som permanent lösning. Det betonades också att samordning med andra aktörer är viktigt.

### **Trafikverket**

FUT har på förvaltningsövergripande nivå två olika samverkansforum med Trafikverket. Ett av forumen kan kortfattat beskrivas som en diskussion rörande samordningen mellan tunnelbaneutbyggnaden och byggnationen av Citybanan. Mötena har bland annat omfattat erfarenhetsåterföring mellan projekten, samt avtalsfrågor.

I ett annat mötesforum har frågor om nyttjande och utbyte av information rörande infiltrationsanläggningar samt samverkan kring data rörande grundvattennivåer, kontrollprogram, sättningar med mera diskuterats.

### **Transportstyrelsen**

FUT har vid tre tillfällen haft samrådsmöten med Transportstyrelsen. Under möte (6 oktober 2014), fördes diskussioner gällande tillstånd att trafikera den nya banan (för att kunna driva tunnelbanetrafik under byggskede, provdrift, samt spårinnehav och tillstånd för kommersiell trafik). På mötet diskuterades även vilka godkännanden som krävs från Transportstyrelsen. Transportstyrelsen är också tunnelmyndighet och ska därmed godkänna anläggningen ur säkerhetsaspekter.

Bakgrunden till utbyggnaden och vilka projekt som ingår presenterades på möte den 27 maj 2015. På mötet beskrev Transportstyrelsen hur de kommer att angripa sin uppgift avseende föreskriftsrätt vid nybyggnation, ombyggnad och annan ändring av byggnad eller ombyggnad (vägar, järnväg och tunnelbana) för säkerhet vid exempelvis händelse av brand och skydd mot buller. På mötet diskuterades betydelsen av kommunikation gällande kravnivån för dessa aspekter. Transportstyrelsen och FUT enades om att FUT har möjlighet att själva definiera krav och kravnivåer som förvaltningen skall tillämpa. De krav som FUT föreslår ska vara analyserade och utredda innan de presenteras för Transportstyrelsen.

På möte den 17 november 2015 diskuterades de tillstånd som FUT ska ansöka om. Under mötet beskrevs även den dokumentation som ska sändas till Transportstyrelsen för anläggnings godkännande. Fortsatta möten planeras halvårsvis. Vid mötena deltar även Trafikförvaltningen vid Stockholms läns landsting.



## **3 Samrådsprocessen för tunnelbana Odenplan till Arenastaden**

Samrådsprocessen är löpande med många möten och omfattande skriftväxling. Nedan redogörs kortfattat för samrådsserier med allmänheten, myndigheter, organisationer och intressenter. Samrådsmöten har hållits kontinuerligt under hela samrådsprocessen. För allmänheten har totalt fyra samrådsperioder hållits då det funnits möjlighet att ställa frågor och lämna synpunkter på öppna hus och via en digital enkät. Den första samrådsperioden hölls 2014 och den senaste under januari 2017. För mer information om samrådets omfattning se avsnitt 3.1 nedan och i bilaga 1-4 redogörs sammanfattas inkomna synpunkter och bemöts.

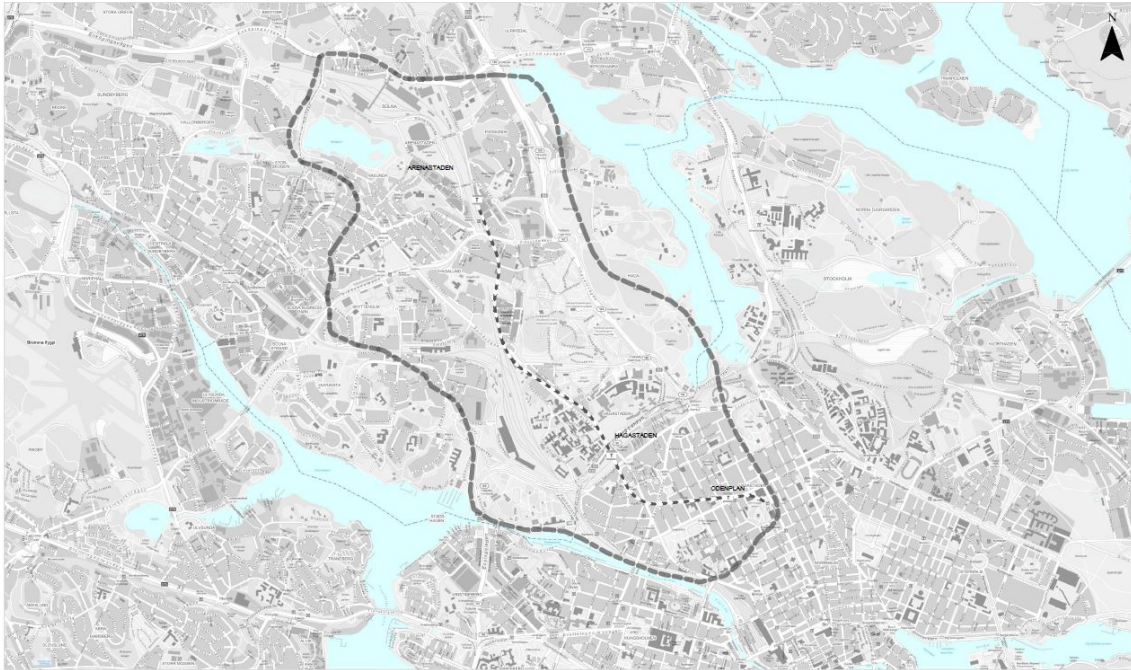
### **3.1 Samråd med allmänheten**

För projektet Odenplan till Arenastaden har allmänna möten i form av öppna hus genomförts vid samtliga samråd. Samtliga samråd har kungjorts i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet. Detta kompletterades med annonsering i lokalpressen, på webben och youtube. Utredningsområdet för grundvatten ser olika ut för samrådsperioderna 2014 och efterföljande samråd baserat på fördjupad kunskap genom utredningsarbete, se Figur 1 och Figur 1 nedan. Samråden och inkomna synpunkter beskrivs även i bilaga 1-4.

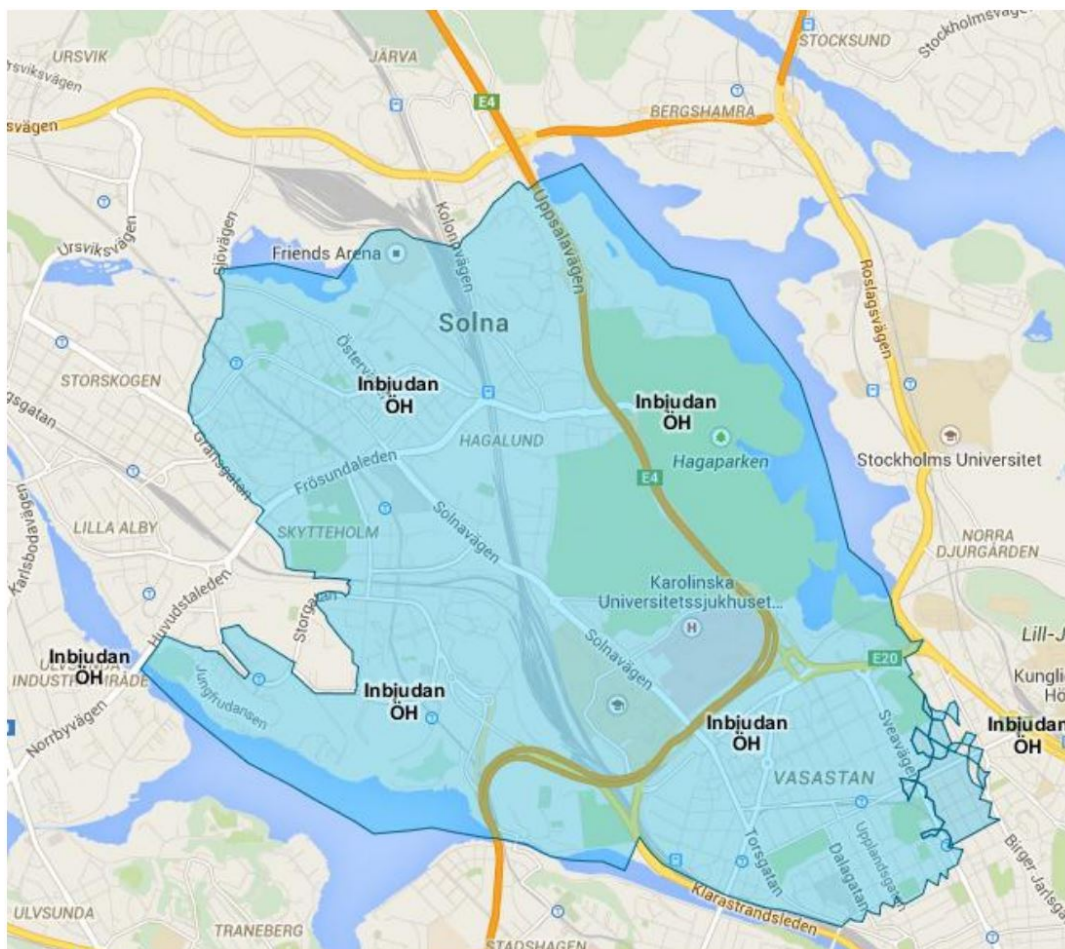
#### **2014**

Samrådet 2014 behandlade läge för stationer samt generell linjesträckning. Vid det första samrådet 2014 anordnades öppna hus med allmänheten på Solna bibliotek den 25 november 2014, på Karolinska Institutet den 27 november 2014 och i Gustaf Vasa kyrka den 2 december 2014. Under samrådet öppnades även en webbenkät på FUTs hemsida som varit tillgänglig för allmänheten att besvara.

Inbjudan skickades till fastighetsägare inom utredningsområdet för grundvattenbortledning, se figur 1 nedan.



Figur 1. Karta över utredningsområdet för grundvatten tillhörande samrådsperioden 17 november - 14 december 2014.

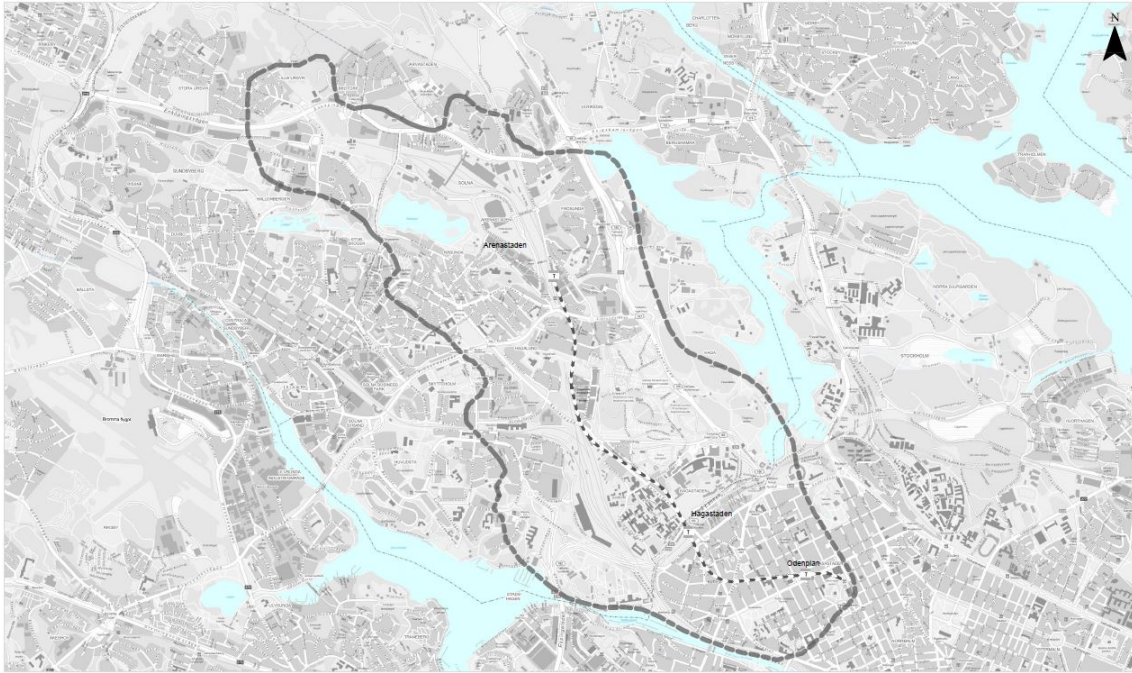


Figur 2. Karta över utskicksområde baserat på postnummer, där information om öppet hus skickades ut till hushåll och företag inom det blå området inför samrådsperioden 2014 och 2015/2016.

### 2015/2016

Samrådet 2015/2016 omfattade placering och utformning av stationer samt hur omgivningen påverkas under byggskedet. Inför det andra samrådet genomfördes två allmänna möten i december 2015. Öppet hus med allmänheten ordnades den 9 december 2015 i Solna bibliotek och den 10 december 2015 i lokal 7 A Odenplan på Norrtullsgatan 6. Under samrådet öppnades även en webbenkät på FUTs hemsida som varit tillgänglig för allmänheten att besvara.

Information med inbjudan om samråd och öppna hus har skickats ut till samtliga boende inom postnummerområdena, se figur 2. Brev med inbjudan har skickats till fastighetsägare inom utredningsområdet för grundvatten, se figur 3.

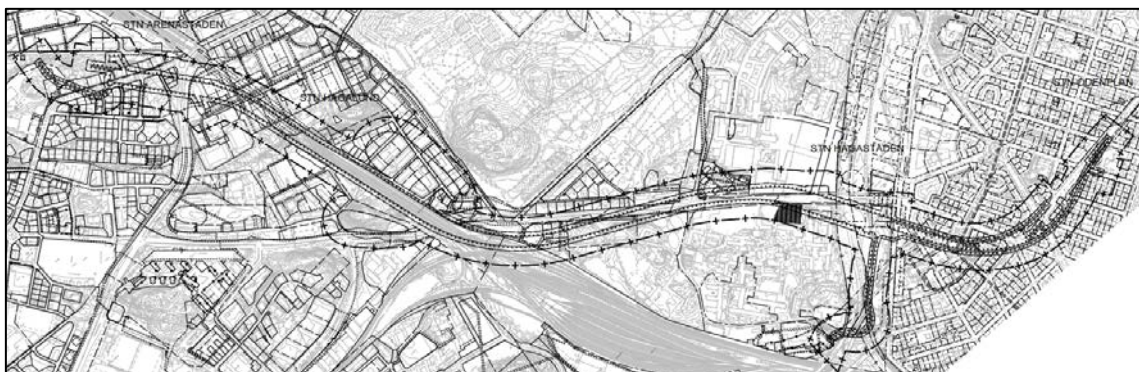


Figur 3. Karta över utredningsområdet för grundvatten tillhörande samrådsperioden 2 december 2015 - 15 januari 2016 samt samrådsperioden 26 oktober - 15 november 2016.

## 2016

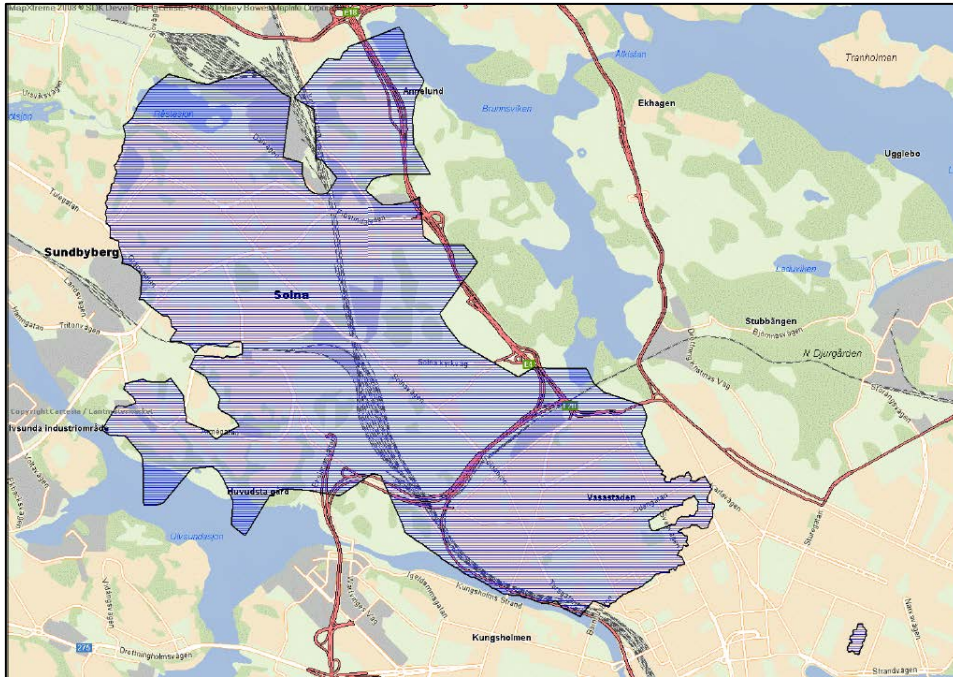
Det kompletterande samrådet hösten 2016 fokuserade på att samla in synpunkter gällande justerade lägen för stationer samt linjesträckning. I detta samrådsunderlag presenterades även så kallade utredningsområden för en eventuell framtida station i Hagalunds industriområde

Vid det kompletterande samrådet hösten 2016 anordnades öppna hus med allmänheten den 8 november i Vasa Real (Vasastan) och den 10 november i Mall of Scandinavia (Arenastaden). Inbjudan har skickats till fastighetsägare inom utredningsområdet för grundvatten vilket även omfattar planområdet, se figur 3. Vidare skickades inbjudan till boende och verksamma till postnummer som berördes av planområdet, se figur 4.



Figur 4. Inbjudan boende och verksamma planområde tillhörande samrådsperioden 26 oktober - 15 november 2016.

Nyhetsbrev med information om samrådet skickade även ut till 60 000 hushåll se figur 5.



Figur 5. Karta över utskick nyhetsbrev för 26 oktober – 15 november 2016.

## 2017

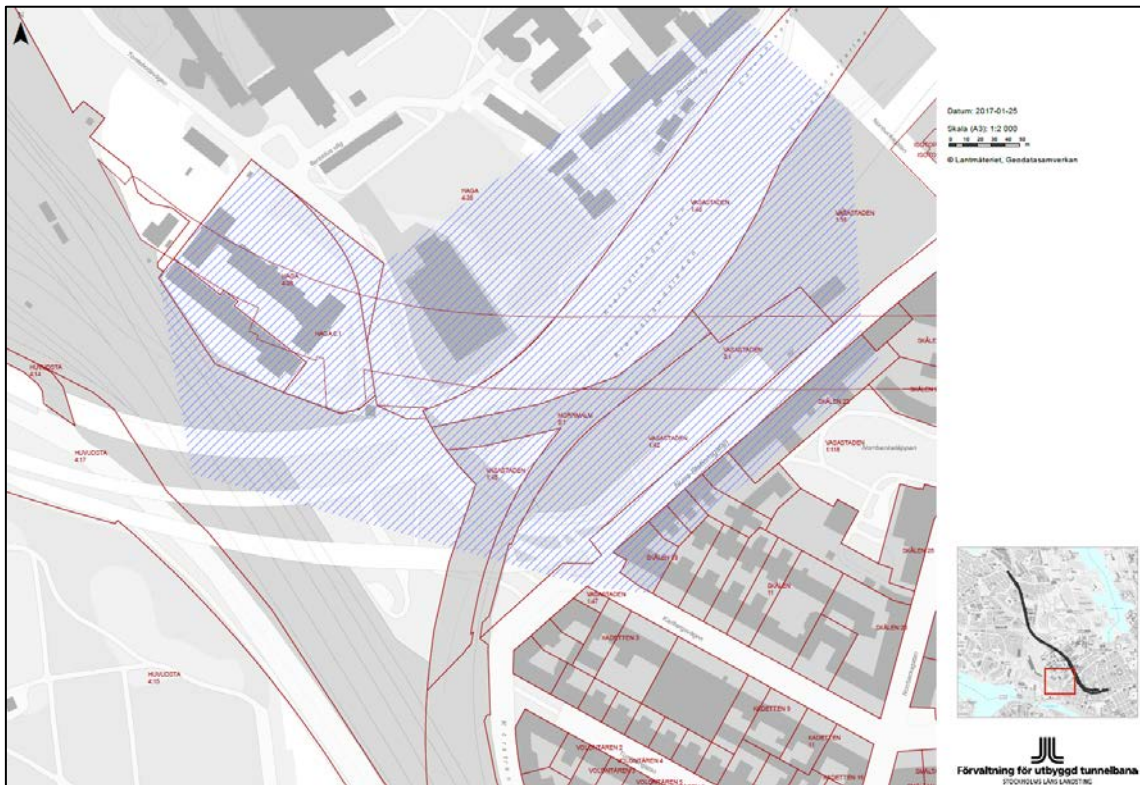
Det kompletterade samrådet 2017 omfattade placering och utformning av stationen i Hagalunds industriområde samt justeringar av service- och arbetstunneln i anslutning till Hagastadens station. I båda samråden belystes även hur omgivningen påverkas under byggskedet. Samrådet kungjordes i DN och SVD. Då detta samråd gällde specifika delar av anläggningen samt specifikt Hagastaden och Hagalunds industriområde avgränsades utskick av inbjudan enligt nedan. Information med inbjudan om det kompletterande samrådet januari 2017 och möjlighet att möta projektet för att ställa frågor har skickats ut enligt 6 (berörd allmänhet vid arbetstunnlarna vid Hagastaden) och 7 (berörda allmänhet vid stationen i Hagalunds industriområde). Inbjudan har även skickats till berörda fastighetsägare i området enligt Figur 8 och Figur 9.



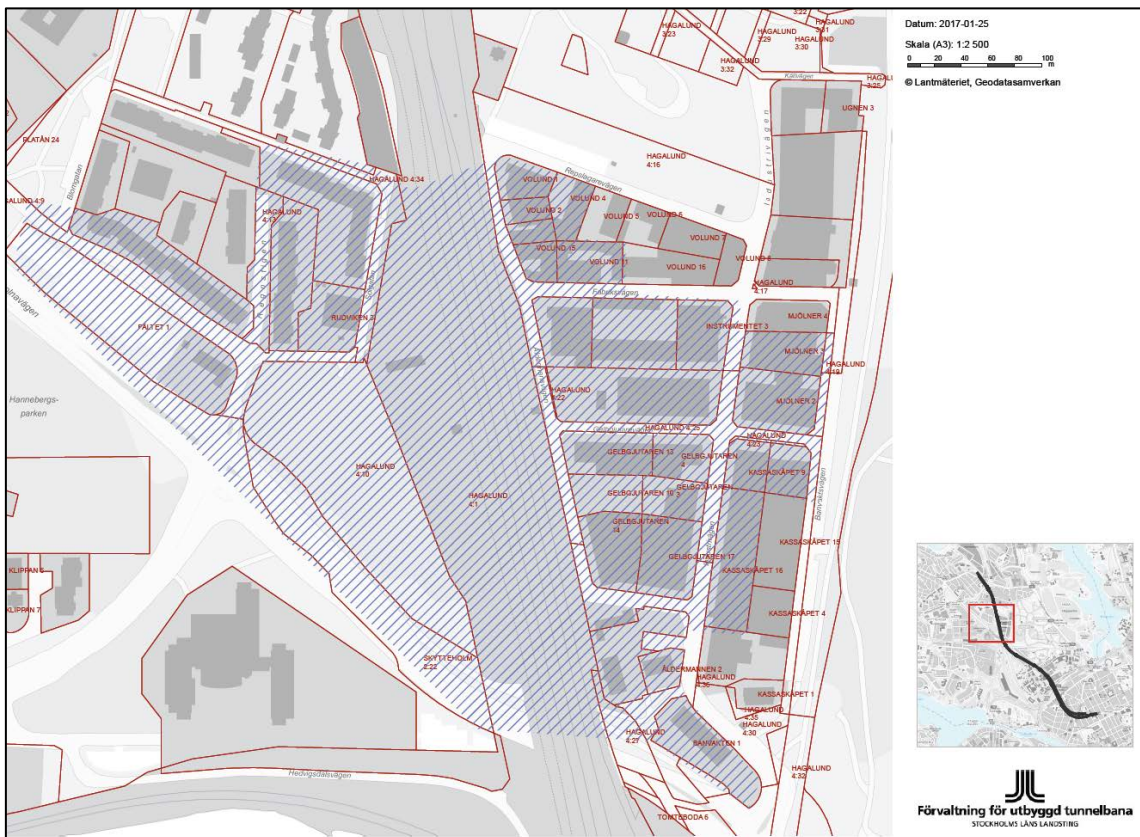
Figur 6 Illustration över berörd allmänhet (i blått) som fått inbjudan till kompletterande samråd i Hagastaden januari 2017.



Figur 7 Illustration över berörda allmänhet (i blått) som fått inbjudan till kompletterande samråd i Hagalunds industriområde januari 2017.



Figur 8 Illustration över berörda fastighetsägare (inom blå skraffering) som fått inbjudan till kompletterande samråd i Hagastaden januari 2017.



Figur 9 Illustration över berörda fastighetsägare (inom blå skraffering) som fått inbjudan till kompletterande samråd i Hagalunds industriområde januari 2017.

## 3.2 Samråd med myndigheter, organisationer och intressenter

Inbjudan till samrådet och information om projektet har skickats till myndigheter, organisationer och intressenter. Utöver detta har samrådsmöten hållits med parter som varit särskilt berörda av specifika frågeställningar.

Samrådsmöten har hållits med nedanstående intressenter. Mötena har kortfattat sammanfattats nedan. I respektive bilaga 1-4 återfinns fler och fördjupade redogörelser av möten med intressenter som projektet genomfört löpande fram till den 15 maj 2017.

### Länsstyrelsen

Möten hålls kontinuerligt med Länsstyrelsen om projektet. Mötesserierna har kommit att bland annat kommit att inkludera presentationer och diskussioner av projektets lokaliseringstudier, olycksrisker i form av aspekterna utrymning och farligt gods. Vidare hölls möten med fokus på elektromagnetiska fält och anläggningens luftkvalitet. Här uppmärksammades särskilt det underlag som tagits fram av projektet med fokus på luftkvalitet inne i anläggningen samt underlag avseende risk för människors hälsa i relation till elektromagnetiska fält som tunnelbanan kan föranleda.

Utöver ovanstående punkter har projektet löpande presenterat anläggningens utformning vilken har reviderats under projektets framskridanden.

Övriga aspekter som har redovisats är funktioner såsom brand och evakuering, analys av översvämningsrisker vid skyfall. Vidare har aktuella kulturmiljöfrågor behandlats såsom byggnadsminnet Gammelgården.

### Polisen

Mellan FUT och Polisen har flera möten hållits i syfte att diskutera projektets konsekvenser för evenemang i Arenastaden. Polisen har framfört önskemål och synpunkter på stationslägenas och entréernas placering genom hela planprocessen. FUT har även varit i kontakt med Tunnelbanepolisen för att ta del av erfarenheter från olika typer av evenemang. Förutsättningar för Friends Arena har i möten förtydligats: Arenan ska kunna tömma 50 000 åskådare på högst åtta minuter. En annan utgångspunkt är att supportergrupper från konkurrerande lag inte ska mötas.

### Solna stad

Samverkansmöten med Solna stad sker i flera olika mötesformer. I enlighet med överenskommelsen om utbyggnad av tunnelbana samt ökat bostadsbyggande i Stockholm, finns Solna stad representerad som part i Förvaltning för utbyggd tunnelbanas styrelse, styrgrupp samt delprojektstyrelse. Styrelsen har det övergripande ansvaret för uppföljning av förvaltningens arbete och halvårsvis tas rapporter och underlag fram till regeringen. Styrgruppen är en diskussionsgrupp och beredande grupp. Frågor som är projektövergripande och som inte är styrelsefrågor hanteras i styrgruppen.

Delprojektstyrelsens syfte är att vara exekutiva och operativa och ta itu med de frågor som lyfts från projektet tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden. Här presenteras och informeras både Solna stad och Stockholm stad samt FUT om respektive parter lägesrapporter avseende aktuella frågor. Solna stad och FUT har diskuterat planering- och



projekteringsfrågor om stationslägen för Hagastaden, Hagalund och Arenastaden samt projektets tidplan, eventuella risker samt budget. Även frågor om överenskommelse och genomförandeavtal har diskuterats i delprojektstyrelsen, bland annat äganderätt/servitut respektive frågan om förstärkningsåtgärder för exploateringar. Delprojektstyrelsen sammanträdde i genomsnitt 6 gånger per år.

Månadsvis genomförs arbetsgruppsmöten mellan Solna stad och projektet tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden i syfte att kontinuerligt utbyta information och förankra arbetet med tunnelbaneutbyggnaden med pågående projekt inom staden. I forumet diskuteras aktuella frågor som rör konflikter eller oklarheter i både planerings- och projekteringsarbetet av tunnelbanan. Mötesserien hanterar även frågeställningar som uppkommer inom ramarna för det samordnade planförfarandet mellan järnvägsplan och kommunernas detaljplaner, exempelvis omfattning och innehåll i järnvägsplanbeskrivning, samråd och miljökonsekvensbeskrivning. Frågor om organisation, planläggningsstrategi, lokaliseringstudier och olika alternativa sträckningar för tunnelbanan har också diskuterats. Flera övergripande utformningsfrågor har diskuterats löpande och omfattar utredning och lokalisering av stations- och entrélagren, ovanjordsanläggningar, arbetstunnellägen samt möjliga etableringsområden vid Hagastaden, Hagalund och Arenastaden. Andra diskussionspunkter som hanterats frekvent rör markåtkomst för tunnelbanans anläggningar, ägande- och förvaltningsansvar mellan kommunen och landstinget, omgivningspåverkan från tunnelbaneutbyggnaden, trafikplanering under byggskedet, risk- och sårbarhetsarbete med tillhörande skyddsåtgärder, samt flödessimuleringar vid större evenemang vid Friends Arena. Även frågor om samråd och öppna hus har tagits upp

Planmöten har bedrivits kontinuerligt med syfte att bereda och hantera plan- och fastighetsrelaterade ärenden mellan Solna stad och projektet. I detta forum görs kontroller för att förebygga och garantera att tunnelbaneprojektet inte hamnar i konflikt med pågående detaljplaner, samt förankra metoder för att genomföra plan- och fastighetsprocessen i Solna stad.

Möten har även genomförts med Solna stad representerade av tjänstemän från miljö- och byggnadsförvaltningens miljöskydds-enhet samt miljö- och byggnadsförvaltningens miljöövervaknings-enhet gällande miljökonsekvensbeskrivningen tillhörande järnvägsplanen.

Stadsledningsförvaltningen, som tillsammans med miljö- och byggnadsförvaltningen är löpande involverad i tunnelbaneprojektet, har nära följt och påverkat pågående arbete.

En mötesserie har behandlat planarbetet med järnvägsplan och detaljplaner där landstinget och Solna stad under våren 2017 ytterligare definierat behovet av markanspråk i järnvägsplanen, och hur detta synkroniseras med den kommunala planläggningen.

### **Solna Vatten**

Två möten har hållits under våren 2017 med Solna Vatten angående lösning med anslutning till befintlig VA- tunnel, korsningar samt ledningsomläggningar för och under byggskedet.

## **Stockholms stad**

Flera mötesserier med Stockholms stad har hållits både i form av arbetsgruppsmöten och i form av planmöten. Under arbetsgruppsmöten har bland annat organisationen, stationerna vid Odenplan och Hagastaden samt arbetstunnlarnas placering och utformning diskuterats. Inför samråd med allmänheten har även frågor om de öppna husen och informationsutskick diskuterats på arbetsgruppsmötena. Efter att Lokaliseringsutredningen färdigställts diskuterades bland annat konstruktionsmetoder och schakt för Odenplans grunda läge.

Behandling och genomförande av planfrågor har kontinuerlig mötesserie med mer frekventa möten genomförts. Mötesserien hanterar tillsammans med arbetsgruppsmöten även frågeställningar som uppkommer inom ramarna för det samordnade planförfarandet mellan järnvägsplan och kommunernas detaljplaner, exempelvis omfattning och innehåll i järnvägsplanbeskrivning, samråd och miljökonsekvensbeskrivning. Frågor om organisation, planläggningsstrategi, lokaliseringsutredning och olika alternativa sträckningar för tunnelbanan har också diskuterats. Flera övergripande utformningsfrågor har diskuterats löpande och omfattar utredning och lokalisering av stations- och entrélägen, ovanjordsanläggningar, arbetstunnellägen samt möjliga etableringsområden.

En återkommande fråga rör äganderätt 3d-fastighet och servitut. Diskussioner om detta har pågått inom ramen för genomförandeavtalet. Gällande handlingsgranskningar betonade Stockholms stad att samtliga nämnder måste behandla yttrandet. Staden önskade även få ta del av handlingar två veckor innan samrådets början för att hinna gå igenom materialet, skriva tjänsteutlåtande samt ett samlat yttrande. två alternativ, så kallade nollalternativ, presenterades som bedöms vara relevanta ifall tunnelbanans utbyggnad inte genomförs.

Kulturmiljöfrågor har uppmärksammats, då bland annat riksintresse, kyrkliga kulturminnen, byggnadsminnen presenterades. Inför, under och efter byggnation av nya tunnelbanan kommer inventering och besiktning genomföras i syfte att säkerställa att kulturmiljöobjekt inte skadas.

Gällande ovanjordsanläggningar har flera alternativ till placering och utformning av utrymningsvägar vid station Odenplan samt utmed Karlbergsvägen och Röda bergen diskuterats: Fokus på mötena har även varit luftkvalitet och omgivningspåverkan samt presentation av miljökonsekvensbeskrivningen tillhörande järnvägsplanen.

Kontinuerliga möten har hållits med exploateringskontoret om samordning av arbeten vid exploatering i Hagastaden.

Vidare har även två möten hållits rörande nyttjande av befintlig arbetstunnel vid Norra station med Trafikverket samt Stockholms stad gemensamt.

## **Storstockholms brandförsvaret**

Flera möten har hållits med Storstockholms brandförsvaret. Inledningsvis har alla fyra projekten för utbyggnad av tunnelbanan genomförts, då FUT presenterade utbyggnaden, säkerhetskonceptet och förvaltningens tankar kring stationsutformning. Vidare redovisades hur man planerar att arbeta med säkerhets- och riskfrågorna i projektet. På detta möte deltog Transportstyrelsen, länsstyrelsen, berörda kommuner, Arbetsmiljöverket, Trafikförvaltningen och Storstockholms brandförsvaret.

Möjligheter till samverkan under planläggningen av de fyra projekten diskuterats mellan FUT och Storstockholms brandförsvaret. FUT berättade om tunnelbaneutbyggnadens bakgrund, de tre projekten, FUTs kommunikation med kommunerna samt om planläggning och samråd.

Projektet tunnelbana till Arenastaden och Storstockholms brandförsvaret har även haft möte angående station Hagastaden och Arenastaden, där Storstockholms brandförsvaret blev informerade om bland annat stationens utformning.

Avsikten är att möten om säkerhetsfrågorna ska hållas varje kvartal under projekteringstiden.

### **Tillsynsmyndigheter**

Ett formellt samrådsmöte hölls 2015-06-09 med Länsstyrelsen i Stockholms län, Stockholms stad och Solna stad, tillsynsmyndigheterna för tunnelbana från Odenplan till Arenastaden. Sundbybergs stad var inbjudna till detta möte och delgavs samrådsunderlaget men deltog inte. Mötet syftade till att informera om upplägget av miljöansökan, ta del av tillsynsmyndigheternas synpunkter och diskutera tillsynsansvar. Under mötet diskuterades hantering av risker och skadeförebyggande åtgärder, potentiella riskobjekt på sträckan Odenplan-Arenastaden, hantering av omgivningsstörningar (miljöfarlig verksamhet) som utsläpp av vatten, buller och vibrationer samt upplägg och avgränsning av MKB för tillståndsansökan. Vidare diskuterades också tillsynsmyndigheternas uppdelning av tillsynsansvar.

2015-09-07 hölls ett samrådsmöte med länsstyrelsen med syfte att diskutera prövningsupplägg och villkorsformulering för utbyggnaden av tunnelbanan. Sammanfattningsvis ansåg länsstyrelsen att arbetssättet är bra, men att de vill diskutera villkorsupplägget vidare. Det är viktigt att villkoren går att följa upp.

2015-10-06 hölls ett samrådsmöte med Solna stad om prövnings- och villkorsupplägg för utbyggnaden av tunnelbanan. Avseende villkor för buller rekommenderar Solna stad att avsteg från normala arbetstider ska ske i samråd med kommunen och inte efter ett godkännande eftersom det senare gör processen svårarbetad. Tillsynsmyndigheten vill vara delaktig i alla frågor som rör tunnelbanans vattenhantering. De är av åsikten att villkor för länsställningsvatten inte ska innefatta några haltangivelser, halter ska hanteras i kontrollprogram.

2015-11-12 hölls ett samrådsmöte med Stockholms stad om prövnings- och villkorsupplägg för utbyggnad av tunnelbanan. Diskussion fördes bland annat om villkorformulering för buller. Stockholms stad hänvisar till de allmänna råden för buller från byggplatser. De har i andra projekt medgett avsteg från de allmänna råden på vardagkvällar. Stockholms stad anser inte att avsteg från riktvärdena ska medges under lördagar. Stockholms stad framför också att det är viktigt att ha en samordning avseende bullerfrågor med andra projekt som bedrivs samtidigt som tunnelbaneutbyggnaden.

2016-06-29 hölls ett samrådsmöte med Solna stad med anledning av optimeringsarbetet som pågått under våren. De förändringar av anläggningen som optimeringsarbetet lett till och hur det påverkar olika miljöaspekter redovisades. Vidare diskuterades det kontrollprogram som SLL tar fram för miljöfarlig verksamhet.

2016-06-29 hölls ett samrådsmöte med Stockholms stad med anledning av optimeringsarbetet som pågått under våren. De förändringar av anläggningen som optimeringsarbetet lett till och hur det påverkar olika miljöaspekter redovisades. Vidare diskuterades det kontrollprogram som SLL tar fram för miljöfarlig verksamhet.

2016-07-01 hölls ett samrådsmöte med länsstyrelsen med anledning av optimeringsarbetet som pågått under våren. De förändringar av anläggningen som optimeringsarbetet lett till och hur det påverkar olika miljöaspekter redovisades. Vidare diskuterades det kontrollprogram som SLL tar fram för grundvatten.

Protokoll inklusive presentationer från dessa möten redovisas i Bilaga 5, *Specifika samråd inför tillståndsansökan enligt miljöbalken*,

### **Trafikförvaltningen vid Stockholms läns landsting**

Förvaltningen för utbyggd tunnelbana samverkar med Trafikförvaltningen genom olika mötesforum. Kontinuerligt diskuteras miljöfrågor i de olika projekten. Vidare är representant från Trafikförvaltningen inbjuden till plan- och arbetsgruppsmöten med kommunerna.

### **Trafikverket**

Samverkansmöten med Trafikverket har hållits löpande i syfte att samordna och kommunicera behov mellan Trafikverket och tunnelbaneutbyggnaden. Trafikverket finns representerad som part i FUTs styrelse. Projektet har fått en utpekad kontaktperson Cecilia Häckner, strategisk planerare på Trafikverket vilken har samordningsansvar för samtliga gemensamma frågor.

Möten har hållits löpande mellan representanter från FUT och Trafikverket med syfte att samverka kring utbyggnaden av Gula linjen och Citybanan. Erfarenhetsbyte mellan Trafikverket och projektet om lärdomar avseende installation av rulltrappor, mätsystem på Odenplan samt infiltrationsanläggningar som ska avvecklas av Citybanan har avhandlats. FUT har kontaktat Trafikverket gällande frågan om möjligheten att samnyttja den mynning som Citybanan har för arbetstunnel och kommande tillfartstunnel.

Utbyggnad av tunnelbanans Gula linjen medför även ett samordningsbehov mellan avvecklande av Trafikverkets riksintresse E4-länken och tunnelbaneutbyggnaden.

FUT arbetar med framtagande av riskanalyser och studier gällande samtliga gemensamma korsningspunkter med Trafikverkets anläggningar.

Sedan årsskiftet 2016/17 har fjorton möten hållits. På mötena har de fem olika korsnings-/beröringspunkter diskuterats. Sju möten har avhandlat bergteknisk bärförmåga och kompletterande brandskydd i den korsning där Gula linjen planeras att passera över Citybanan. Separata temamöten har hållits om geometrin/dragningen av Gula linjen, korsningen med Norra Länken, samnyttjande av tillfartstunnel Tomtebodan, tunnlar i Hagalund (Solnatunnlar) samt etapp 2 för Citybanan. På flera av mötena har den Gula linjens digitala modell använts för att visa anläggningen.

Vidare har även två möten hållits rörande nyttjande av befintlig arbetstunnel vid Norra station med Trafikverket samt Stockholms stad gemensamt.

### 3.3 Fastighetsägare

Syftet med FUTs möten med fastighetsägare har varit att informera om projektets framdrift och om möjligt ta hänsyn till eventuella krav och önskemål.

#### **Akademiska hus**

Ett flertal möten har hållits mellan Akademiska hus och FUT. Dels har Akademiska hus medverkat i den mötesserie som hållits med avseende på verksamheter som bedrivs i aktuella byggnader. Samordning har diskuterats gällande uppförande av tryckutjämningschakt och den entré som planeras på KI-sidan har diskuterats gällande läge och utformning. Mötena har även omfattat tillgänglighet till KI under bygg- och genomförandefasen.

Löpande avtalsmöten 1 gång per månad har fortsatt hållas under våren 2017. Dessa har berört lösning av entré vid KI med beaktande av byggnadsminnet Gammelgården samt planer på exploatering vid Nobel Forum.

En stor fråga är samverkan kring byggtiden med beaktande av befintliga verksamheter i akademiska hus fastigheter.

#### **Svenska kyrkan**

Möten med Svenska kyrkan genomfördes väldigt frekvent inledningsvis för att skapa ett forum och diskutera samordningsfrågor. Tyngdpunkten låg först på frågor gällande Gustav Vasa Kyrka då projektet projekterade för en 3-spårslösning vid Odenplan vilket skulle medföra byggnation nära denna kyrka.

Under de möten som genomfördes med Svenska kyrkan har erfarenheterna kring arbetet med Citybanan tagits tillvara av projektet och länsstyrelsens kulturmiljöenhet har också kopplats in. Man uppmärksammade vilka kyrkor som låg i närheten av den planerade sträckningen och som kunde komma att beröras av byggskedet. Även andra byggnader inom området är skyddsvärda såsom prästgården och kaplansbyggnad. Svenska kyrkan uppmärksammade även att Gustav Vasa kyrka är mycket skyddsvärd. Det finns begravningsplats (columbarie) under kyrkan och ett ovärderligt altare. Under arbetsgruppsmöten gjordes även besök till Solna kyrka för att studera kyrkobyggnaderna.

Nu aktuell lösning är att Gul linje ansluter till Grön linjes befintliga spår och ingen schakt kommer att genomföras vid Odenplan. Detta medför att arbetsgruppsmöten fortsätter efter behov gällande övriga gemensamma frågor längs sträckan.

Måndagen den 28 november 2016, undertecknade Stockholms stifts biskop Eva Brunne och förvaltningschefen för tunnelbaneutbyggnaden Märten Frumerie ett samverkansavtal inför byggtiden.

### **Riksbankens jubileumsfond**

Riksbankens jubileumsfond äger fastigheten Snöklockan 1. FUT har under möten med Riksbankens jubileumsfond informerat om bakgrunden till tunnelbanans utbyggnad samt övergripande om stationsutformningar och entréer för Gula linjen. Under mötet diskuterades även omgivningspåverkan, byggskede och tidplan. Jubileumsfondens hyresgäster har fått nyhetsbrevet som skickades ut den 2 december 2015 och många hyresgäster har uttryckt oro för byggtiden.

För förvaltaren är det viktigt att kunna komma fram till fastigheten för rondering, teknik med mera. FUT kommer att ha en fortsatt dialog med fastighetsägaren och kommer även hantera informationen till hyresgästerna i samarbete med Jubileumsfonden.

### **Solna bostäder AB, Nordan 18**

Projektet Gula linjen har träffat Solna bostäder AB i syfte att redovisa och diskutera projektet och dess tidplan. Solna bostäder AB:s fastighet berörs av den planerade anläggningens permanenta och tillfälliga markanspråk, och omfattar byggandet av station Arenastadens sydliga entré. Utformning och placering av dessa redogjordes för under mötet. Projektet informerade även om behovet av avtal om vattenrättslig rådighet. Riktat samråd har hållits med Solna Bostäder (Signalisten) 2017-05-09 om uppgång Arenastaden syd samt ventilationsschakt invid Nordan.

### **Humlegården fastigheter**

Två möten har hållits under våren 2017 med Humlegårdens fastigheter om stationen och dess uppgångar i Hagalunds industriområde.

### **Vasakronan**

Två möten har hållits med Vasakronan under våren 2017 inför formell granskning. Mötena har behandlat markanspråk inom deras fastigheter på grund av VA- ledning och koppling till befintligt nät.

## **3.4 Bostadsrättsföreningar**

Syftet med FUTs möten med bostadsrättsföreningar och andra sakägare har varit att informera om projektets framdrift och om möjligt ta hänsyn till eventuella krav och önskemål.

### **Nätverket Odenplansgruppen**

Odenplansgruppen representerar bostadsrättsföreningar och enskilda vid eller i närheten av Odenplan. FUT har vid möte med Odenplansgruppen presenterat bakgrunden till utbyggnaden av tunnelbanesystemet samt en kort genomgång av projektet tunnelbana från Odenplan till Arenastaden. Omgivningspåverkan och byggskede diskuterades. Odenplansgruppen önskar tydlig information från FUT gällande byggskedet. Utöver mötet har även mailkonversation skett med Odenplansgruppen.

### **Brf Snöklockan 3**

På samrådsmöte (7 december 2015) mellan FUT och styrelsen i bostadsrättsföreningen Snöklockan 3 diskuterades hur Snöklockan 3 kommer påverkas under byggtiden av Gula linjen. FUT berättade om bakgrunden till utbyggnaden av tunnelbanan samt om de föreslagna stationsutformningarna och entréerna i Arenastaden, Hagastaden och Odenplan. På mötet diskuterades även byggtiden, omgivningspåverkan och tidplan.

Efter önskemål från styrelsen i bostadsrättsföreningen har FUT även haft möte med föreningens medlemmar under eller i samband med samrådsperioden. På detta möte kunde medlemmarna ställa frågor till FUT. Inga fler separata möten har hållits främst då Gula linjen förändrats och ingen schakt krävs vid Odenplan.

### **Brf Vasaklockan 2**

I samband med samrådsperioden hölls möte mellan FUT och bostadsrättsföreningen Vasaklockan 2. På mötet presenterade FUT projektet som helhet, med fokus bland annat på byggnationen vid Odenplan, omgivningspåverkan, arbetsprocessen vid tunnelbygge och arbete ovan jord. På mötet diskuterades även byggtiden och tidplanen för projektet. Inga fler separata möten har hållits främst då Gula linjen förändrats och ingen schakt krävs vid Odenplan.

### **Brf Tomtebodan 1**

Möte hölls den 6 mars 2017 med representanter för BRF föreningen Tomtebodan 1 angående planerad ventilationsanläggning. FUT redogjorde för arbetet med Gula linjen samt dess ventilationssystem som helhet samt ventilationsanläggningen vid Fogdevreten i synnerhet. De beräkningar som har genomförts visar att tornets placering och höjd samt nyttjande medför att miljö kvalitetsnormerna för partiklar uppfylls vilket redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen. Beräkningar har inledningsvis genomförts för PM 10 då detta identifierats som den styrande parametern men har även verifierats för PM 2,5.

Liksom inom andra teknikområden fortsätter vi med vårt detaljerade arbete av anläggningens samtliga system däribland ventilationssystem inom ramen för den lösning som utarbetats för järnvägsplanen. I det fortsatta arbetet kommer vi att vidareutveckla reglering av tryckutjämningschakten samt utformning samt flätkapacitet i ventilationsanläggningen för bästa lösning och för att säkerställa att lagkrav och normer uppfylls. Vid behov kan verifierande mätningar genomföras. Landstinget följer forskningsläget och ny kunskap kommer att beaktas.

FUT kommer att fortsätta arbetet med utvecklingen av anläggningens samtliga system inom ramen för järnvägsplanen och de lösningar som den baseras på, däribland ventilationssystemet. I det fortsatta arbetet kommer FUT att vidareutveckla styrning av tryckutjämningschakten och utformningen av ventilation med avseende på spjällets placering och flätkapacitet inom anläggningen. Verifierande mätningar kommer att genomföras.

## 3.5 Skolor och övriga verksamheter

Syftet med FUTs möten med berörda verksamheter andra sakägare har varit att informera om projektets framdrift och om möjligt ta hänsyn till eventuella krav och önskemål.

### **Gustav Vasa skola**

Mötet mellan FUT och Gustav Vasa skola inleddes med en kort presentation av bakgrunden till tunnelbaneutbyggnaden. De föreslagna stationsutformningarna och entréerna i Arenastaden, Hagastaden och Odenplan visades. Under mötet diskuterades bland annat byggskedet och omgivningspåverkan.

Det som påverkar Vasa Real kommer även påverka Gustav Vasa skola eftersom elever flyttar över dit när de börjar högstadiet. Det är mycket viktigt att också utbildningsförvaltningen fortsättningsvis är involverad i planeringen.

### **Karlbergs skola**

FUT har på möte med Karlbergs skola presenterat bakgrunden till projektet och projektet som helhet, omgivningspåverkan, arbetsprocessen vid tunnelbygge och bullerprognos.

På Karlbergsskolan går idag 210 elever i år 0-3. 2018 kommer antalet elever vara något färre (190 – 200 barn). Skolan har också en lokal på Karlbergsvägen 88. FUT planerar att utföra en tillfartstunnel från Tomtebodan mot blivande station Hagastaden. Tunneln kommer att passera under skolans lokaler på cirka 30 meters djup. Arbetet med tunneln kommer att påbörjas när erforderliga tillstånd erhållits.

Tunneldrivningen kommer att orsaka stomljud i fastigheten som kan påverka undervisningen. Förvaltningen arbetar med att ta fram en prognos för hur mycket tunneldrivningen kommer att bullra under hur många veckor störningen pågår. Varaktigheten för en viss ljudnivå beror bland annat på bergets kvalitet, fastighetens grundläggning mm. Vid stomljud över 45 dB kommer det att vara svårt att bedriva undervisning och tillfälliga lokaler kan bli aktuella. På mötet beslutades att FUT kommer att kontakta utbildningsförvaltningen, fastighetsägare och ha en fortsatt kontakt med Karlbergs skola.

### **Vasa real**

På möte mellan FUT och Vasa Real har FUT presenterat utbyggnaden av tunnelbanesystemet samt övergripande om Gula linjen. Omgivningspåverkan, byggtid och tidplan diskuterades. På Vasa Real går 800 elever i årskurserna 5 till 9. Skolan ska byggas ut till årskurserna F till 9 med plats för 1200 elever. Det är önskvärt att tunnelbygget samlokaliseras med utbyggnaden av skolan och dialog med SISAB och utbildningsförvaltningen är nödvändig

### **Karolinska Institutet och Karolinska sjukhuset**

Flera möten har hållits med Karolinska Institutet (KI) och Karolinska sjukhuset (KS) där Akademiska hus deltagit som fastighetsägare. KI och KS bedriver forskning. Deras verksamheter är känsliga med avseende på instrument samt försöksdjur. Gemensamma frågor som diskuterats är störningar under bygg- och driftskede i form av stomljud och vibrationer samt elektromagnetiska fält på känsliga instrument.



Nitro Consult genomför på uppdrag av FUT redovisat inventering av känsliga verksamheter. Samordning krävs då KI/KS flyttar sina verksamheter in i nya lokaler i Hagastaden. Frågan om elektromagnetiska fält och möjliga åtgärder inom tunnelbaneanläggningen har utretts och presenterats.

## ***Bilaga 1 – Samråd 2014***

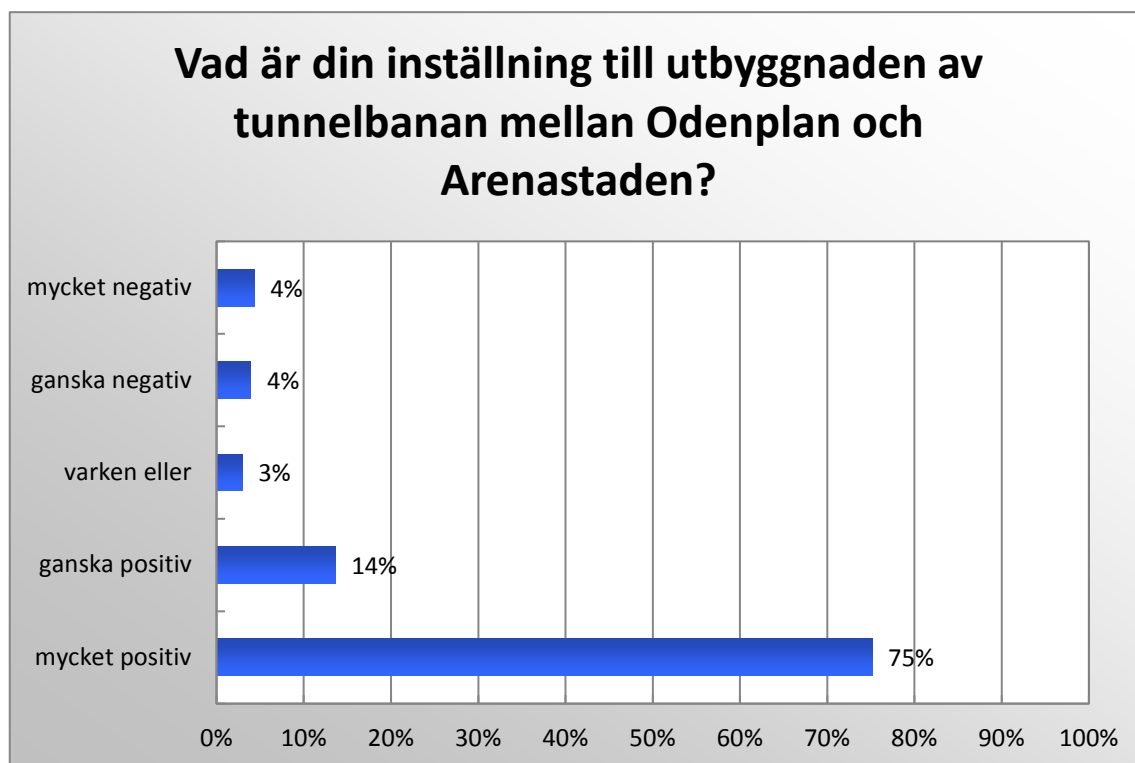
### **1.1 Samrådsprocessen - Berörda enskilda, organisationer och allmänheten**

FUT har kontinuerligt mottagit och besvarat synpunkter från allmänhet och organisationer via post, e-post, FUTs hemsida och genom telefonsamtal. En något mer detaljerad folder med information om samrådet skickades till berörda fastighetsägare. Ett femtiotal enskilda och organisationer har kommit med skriftliga synpunkter.

Inför samrådet 2014 öppnades en webbenkät på FUTs hemsida. De som besvarade webbenkäten var övervägande positiva till utbyggnaden och flertalet lämnade detaljerade synpunkter. Cirka 500 personer besvarade enkäten. Förutom persondata och synpunkter på hur man vill få information om projektet ställdes frågan vad man såg som viktigt när förvaltningen planerar och utformar tunnelbanan. De vanligaste svaren gällde placering av stationer och entréer, utformning och gestaltning av stationer samt bytesmöjligheter och möjlighet att förlänga linjen.

*”Storstockholm behöver mycket mer spårbunden kollektivtrafik för att klara den stora inflyttningen”*

Synpunkt från webbenkät



Figur 1. Allmänhetens inställning till tunnelbaneutbyggnaden mellan Odenplan och Arenastaden. Från webbenkäten som genomfördes i samband med samrådet 2014.

De som var negativa pekade på att det redan finns en spårförbindelse på samma sträcka och att kostnaderna för berörda kommuner blir hög.

Öppet hus med allmänheten anordnades på Solna bibliotek den 25 november 2014, Karolinska Institutet den 27 november 2014 och i Gustaf Vasa kyrka den 2 december 2014. Inbjudan till mötena annonserades i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet. Sammantaget besökte drygt 400 personer utställningarna, varav knappt 200 kvinnor och drygt 200 män.

Berörd allmänhet och berörda fastighetsägare fick informationsmaterial och samrådsinbjudan hemsänt till sina bostadsadresser.

Samtidigt publicerades inbjudan och informationsmaterial på FUTs hemsida. Av informationsmaterialet framgår att FUT bland annat efterfrågar synpunkter på stationernas placering.

Det 6-sidiga informationsmaterialet skickades också till ett hundratal myndigheter och organisationer samt berörda fastighetsägare. Ett hundratal myndigheter, organisationer, fastighetsägare och enskilda svarade med skrivelser.

## 1.2 Sammanfattningar av synpunkter som lämnats under samrådet

### 1.2.1 Statliga myndigheter

#### **Folkhälsomyndigheten**

Vad gäller planeringen av tunnelbanan anser Folkhälsomyndigheten att miljö, kulturmiljö och även hälsoaspekter bör beaktas. Detta inkluderar eventuell bullerstörning och generering av partiklar som kan orsaka olägenhet för boende i området både under byggprocessen och då tunnelbanan är i drift. Det bör särskilt beaktas om det finns skolor och förskolor i närområdet som påverkas av ökad trafik under byggprocessen.

Folkhälsomyndigheten önskar en nordligare placering av station Hagastaden som knyter an till Nya Karolinska Solna för att underlätta för besökare till sjukhuset att använda kollektivtrafik. Myndigheten förespråkar även en lösning som innebär direkt närhet till stationer för andra färdmedel inom kollektivtrafiken.

**Kommentar:** Placeringen av station Hagastaden anpassas till det pågående bygget av Nya Karolinska Solna (NKS). Sjukhuset har projekterats med tanke på framtida entréer och vi prövar nu att anpassa stationsläget så att planerade lägen för entréer kan bibehållas. Samråd pågår med KI och folkhälsomyndigheten. Inom dessa samråd kommer bland annat entréernas lägen och utformning att diskuteras. Omstigning till andra färdmedel ska vara möjlig men för den planeringen svarar berörda kommuner i samarbete med Trafikförvaltningen.

I den fortsatta planeringen av station Hagastaden deltar NKS, Karolinska Institutet och Folkhälsomyndigheten. Förutom planering av entréer ska plats beredas för andra anläggningar ovan mark, till exempel för ventilation. Vi kommer att i största möjliga mån minimera negativ påverkan under både byggskede och driftskede. Konsekvenser för miljö och hälsa kommer att utredas och redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen för projektet. Under byggskedet fordras samordning så att verksamheten vid KI och NKS kan fortlöpa utan större störningar.

#### **Karolinska Institutet, KI**

Karolinska Institutet, KI, ser positivt på ett snart förverkligande av den planerade nya tunnelbanelinjen. Placeringen av station Hagastaden i gränssnittet mellan Nya Karolinska sjukhuset och KI är mycket gynnsam i detta avseende. KI ser framemot att delta i fortsatt samråd kring detaljplaneringen av upp- och nedgångar till stationen. I syfte att analysera risker och förebygga störningar av KI:s verksamhet är det av största vikt att redan under planeringen upprätta kommunikation mellan projektorganisationen och bemyndigade representanter för KI.

KI avstår från att lämna synpunkter rörande övriga planerade stationer.

**Kommentar:** I den pågående projekteringen sker fortlöpande kontakter med Folkhälsomyndigheten, NKS och KI vilka behandlar bland annat placering av entréer. I den fortsatta planeringen kommer vi att fortsätta samråda med KI om bland annat byggskedet, vibrationskänslig utrustning och lokalisering av entréer.

## **LFV (tidigare Luftfartsverket)**

LFV vill informera om att kontaktledning för spårvagn/tåg samt kontaktskena för tunnelbana inte får dras närmare än 4 000 meter från flygplats på grund av störningsrisk vid gnistbildning. Det diskuterade området ligger mycket nära denna gräns varför det är viktigt att de delar av tunnelbanan som går ovan jord befinner sig mer än 4000 meter från Bromma flygplatsområde. Om någon planerad byggnad ovan jord blir högre än 20 meter ska planen remitteras till LFV.

**Kommentar:** På den aktuella sträckan kommer tunnelbanan i sin helhet att vara förlagd under jord. Ytanläggningar såsom entréer och ventilationstorn bedöms redan i detta skede bli lägre än 20 meter.

## **Naturvårdsverket**

Naturvårdsverket har deltagit i ett tidigt samrådsmöte (21 oktober 2014) avseende samtliga delprojekt i planerad tunnelbaneutbyggnad i Stockholms stad och har där framfört övergripande synpunkter på projektet. Utöver dessa har Naturvårdsverket inga synpunkter i detta skede men vill gärna hållas informerade om fortsatt arbete i projektet och ta del av mer detaljerat underlag.

**Kommentar:** Naturvårdsverket kommer att beredas tillfälle att komma med synpunkter på projektet på ett mer detaljerat material vid plansamrådet hösten 2015.

## **Polisen**

Polisen har inga synpunkter beträffande de delar som rör tunnelbanestationen vid Karolinska och dess entréer. Gällande tunnelbanestationen i Arenastaden finns en rad synpunkter. Fördelen med Stationsläge Syd är att det ger resenärerna smidigare byten mellan olika färdmedel. Stationsläge Mitt ger bättre förutsättningar för att hantera större evenemang eftersom flöden av människor fördelas mer jämt över de båda entréerna. Om det finns möjlighet är raka flöden med så kallade avbärräcken in i entréhallarna att föredra.

Polismyndigheten önskar också att sekundära ingångar för blåljuspersonal byggs som ger arbetande personal tillträde innanför spärrarna om det skulle vara stopp på grund av höga flöden. Vid en samlad bedömning där olika aspekter har vägts samman förordas alternativ Stationsläge Mitt.

**Kommentar:** Vi noterar att Polisen förordar alternativ Mitt för station Arenastaden. Möjligheten till sekundära ingångar för Arenastaden kommer att prövas i den fortsatta projekteringen i samband med att förvaltningen i samråd med räddningstjänsten lägger fast ett säkerhetskoncept. I detta skede av projekteringen säkerställer vi det fysiska utrymmet för anläggningen. I den mån avbärräcken tar extra utrymme kommer det att hanteras i järnvägsplanen.

Möjligheten till insats och tillträde på stationer är en fråga som utreds i nära samråd med bland annat räddningstjänsten. Vi noterar att polisen ser det som en särskilt viktig fråga att det finns separata ingångar vid Arenastaden. Raka flöden är något som eftersträvas generellt på stationer, åtgärder för att åstadkomma detta kommer utredas under den fortsatta projekteringen.

Avbärarräcken är främst tillfälliga räcken som kan sättas upp utanför och eventuellt inuti stationer - vid specifika event. Detta blir därför en utformningsfråga av området kring stationen gällande plats för att etablera avbärarräcken. Samråd sker därför med Solna stad som ansvarar för planeringen av ytorna utanför stationen.

### **Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut, SMHI**

SMHI ställer sig positivt till ny tunnelbanelinje i Stockholm. SMHI betonar att det är viktigt att utreda vilka konsekvenser extrem nederbörd får för tågtunneln. Tunneln bör konstrueras så att stora mängder regnvatten inte tränger in i den och orsakar översvämning. Hänsyn bör även tas till extrem nederbörd och översvämningar i framtida klimat.

Slitage av tågets bromsar och av räls genererar partiklar som kan påverka människors hälsa. I utrymmen som underjordiska stationer bör åtgärder utformas så att halter av partiklar hålls på ett minimum. Det måste också säkerställas att gällande miljö kvalitetsnormer för kvävedioxid, partiklar med mera klaras för boende i området även i byggskedet. Det måste även säkerställas att gällande riktvärden för buller klaras för boende i området även under byggskedet.

**Kommentar:** En hälsomässig miljö inom stationerna kommer att säkerställas genom utformning och god ventilation. Riktvärden för partiklar på stationer kommer att sättas av projektet. Under byggskedet tillämpas gällande riktvärden för byggsverksamhet.

Risken för översvämning till följd av intensiva och långvariga regn ökar i framtiden. Detta är något som måste tas i beaktning, bland annat genom hög beredskap, vilket inkluderas i den framtida projekteringen.

### **Strålsäkerhetsmyndigheten, SSM**

Den elektromagnetiska strålmiljön kan påverkas kring järnväg. Strålsäkerhetsmyndigheten, SSM, påpekar att det är viktigt att detta beaktas och att "Myndigheternas försiktighetsprincip om lågfrekventa elektriska och magnetiska fält" från 1996 tillämpas vid arbetet med järnvägsplanen (SSM hänvisar till Arbetsmiljöverkets broschyr ADI477).

SSM vill även tydliggöra att bergssprängning och bearbetning kan leda till att radonhalten blir hög i själva underjordsanläggningen. Det är därför viktigt att säkerställa en fungerande ventilation och att arbetstagare inte utsätts för höga radonhalter. Arbetsmiljöverkets gränsvärde för radon för underjordsarbete gäller. Gränsvärdet anges som totalexponering under ett år och får inte överstiga  $2,1 \times 10^6$  Bq/m<sup>3</sup> vid arbete under jord. Detta värde motsvarar en exponering på cirka 1300 Bq/m<sup>3</sup> vid en årsarbetstid på 1600 h.

**Kommentar:** Den miljökonsekvensbeskrivning som upprättas för projektet kommer att redovisa beräkningar av elektromagnetiska fält kring de strömförande ledningarna. Preliminära bedömningar är att fältnivåerna ligger långt under de gränsvärden för arbetsmiljö som rekommenderas internationellt. Genom att det på den aktuella sträckan är en tunnelförlagd bana som i huvudsak genererar statiska magnetfält bedöms inte boende längs med eller ovan tunnelbanesträckningen bli påverkade. Projektet säkerställer även en god arbetsmiljö för personalen som arbetar med och i tunnelbanan. En hälsomässig miljö inom stationerna kommer att säkerställas genom utformning och god ventilation.

Genom kontroll av tidigare mätningar av radonhalter i området och i liknande berggrund klarläggs förutsättningarna. Radonhalter påverkar dimensionering av ventilationen. Projektet har ambitionen att klara samma krav som ställs på bostäder för stationsmiljön i driftskedet. Under byggskedet kan radonhalterna vara högre men Arbetsmiljöverkets gränsvärden kommer att understigas genom att byggventilationen är tillräcklig.

### **Svenska kraftnät**

Svenska kraftnät har tagit del av handlingarna för rubricerat ärende och har ingenting att erinra mot upprättat förslag. Svenska kraftnät vill informera Stockholms läns landsting om att de håller på med ett kabelprojekt förlagt i en tunnel cirka 800 meter norr om det planerade stationsläget för Arenastaden. Skulle utredningsområdet för den planerade tunnelbanesträckningen ändras och placeras närmare Svenska kraftnäts befintliga kabelprojekt emotses fortsatt kontakt i ärendet. För övergripande information rörande Svenska kraftnäts framtida planer för stamnätet för el finns information i Perspektivplan 2025.

**Kommentar:** I projekteringen ingår att kartlägga alla ledningar och tunnlar. Om utredningsområdet närmar sig det pågående kabelprojektet kommer det hållas samråd om detta med Svenska kraftnät.

## 1.2.2 Kommuner och kommunala bolag

### Kyrkogårdsförvaltningen

Kyrkogårdsförvaltningen ställer sig positiv till utbyggnaden men vill försäkra sig om att gravmonument och gravvårdar inte påverkas av byggnadsarbetet.

**Kommentar:** Planering av projektets byggskede och driftskede genomförs på så sätt att det medför minsta möjliga negativa påverkan på byggnader, verksamheter och inventarier. Vi studerar nu hur vi kan minimera intrång vid Gustaf Vasa kyrka. Kyrkobyggnader, inventarier, begravningsplatser och kyrkotomt har ett särskilt skydd enligt 4 kap. kulturmiljölagen. Vi kommer därför i samråd med Kyrkogårdsförvaltningen välja lokalisering och utformning samt genomförande för att minimera påverkan på kyrkofastigheten. Speciella skyddsåtgärder under byggskedet kan behövas för att inte vibrationer ska ge skador på skyddsvärda objekt, till exempel väggmålningar i Solna kyrka.

### Norrvatten

I det aktuella planområdet ligger Norrvattens huvudvattenledning. Ledningsrätten gäller ett område om cirka 2,5 meter på ömse sidor om ledningens mitt där Norrvatten äger vissa rättigheter. Inom detta område får till exempel fastighetsägaren utan Norrvattens medgivande ej uppföra byggnad, plantera träd eller förändra marknivå. Inom samma område får fastighetsägaren utan ledningshavarens tillstånd inte anlägga vägar, ledningar eller annan åtgärd som kan försvåra ledningsrättens utövande. För arbeten inom Norrvattens ledningsrättsområde för huvudvattenledningen erfordras avtal med Norrvatten om utförandet samt ett godkännande av bygghandlingar och ritningar. När projektering påbörjas av kommande anläggningar, vägar och byggnader med mera inom eller intill ledningsrättsområdet, ska handläggare på Norrvatten kontaktas.

**Kommentar:** I projekteringen ingår att kartlägga alla kända ledningar. Samråd kommer att hållas med berörda ledningsägare.

### Rådet till skydd för Stockholms skönhet, Skönhetsrådet

Skönhetsrådet är mycket positivt till en ny tunnelbanelinje som via Hagastaden och Nya Karolinska Sjukhuset når Arenastaden i Solna. Rådet anser att de nya stationerna måste placeras i närområdet för så många boende och verksamheter som möjligt. Det rådet ser som ett stort problem med förslaget är att det i ett senare skede inte kommer vara möjligt att förlänga linjen söderut. Skönhetsrådet vill starkt förorda att stationen vid Odenplan utformas så att det i framtiden blir fullt möjligt att förlänga den Gula linjen (exempelvis över Mälarsnittet, till exempel till Liljeholmen och Röda linjen).

**Kommentar:** Avtalet från 2013 års Stockholmsförhandling anger att utbyggnaden av tunnelbanan ska ske med en trespårslösning vid Odenplan. Trespårslösningen medger både en ny linje från Arenastaden till Odenplan och genomgående trafik till/från Arenastaden, som inte negativt påverkar den Gröna linjen. Denna lösning medger dock inte en framtida förlängning söderut.

Avtalet anger även att den slutliga spårsträckningen ska avgöras i samråd med berörda parter inom ramen för planläggningsarbetet, innefattande studier och samråd även av alternativa sträckningar.

Inom ramen för avtalet utreds trespårslösningen vid Odenplan och alternativa sträckningar i det pågående planläggnings- och projekteringsarbetet.

### **Räddningstjänsterna**

Storstockholms brandförsvaret (SSBF), Södertörns brandförsvarsförbund (SBFF) och Brandkåren Attunda (BA) har inkommit med ett gemensamt yttrande.

Underlag med avseende på risk eller säkerhet har ännu inte tillhandahållits inom ramen för samråd inför framtagande av järnvägsplan för utbyggnad av tunnelbanan. Detta medför att räddningstjänsterna inte har haft något konkret att ta ställning till och således ännu inte getts möjlighet att förstå och påverka projektets inriktning. En handlingsförteckning och en tidplan för när handlingar kommer tas fram samt en förteckning över planerade samråd efterfrågas i och med detta yttrande även gemensamt utav berörda räddningstjänster i regionen.

FUT har meddelat att det finns en ambition att samråda med berörda räddningstjänster i tidiga skeden och i samband med att handlingar tas fram. Räddningstjänsterna ser positivt på denna ambition och vill gärna samråda allteftersom arbetet fortskrider med att ta fram handlingar som berör det gemensamma verksamhetsområdet. Initialt är följande handlingar, som redogjordes för på samrådsgruppens möte den 10 december 2014, av intresse:

- Säkerhetskoncept vid olycka
- Program för typstation
- Normalsektion för spårtunnlar.

Räddningstjänsterna ser med fördel på att samråd sker under arbetet med att ta fram aktuella handlingar. En förutsättning är dock att underlag med avseende på risk och säkerhet tillhandahålls och finns tillgängligt för att ta ställning till. Med hänsyn till frågornas komplexitet behöver underlaget skickas ut i god tid.

**Kommentar:** Förvaltningen har noterat de synpunkter som har förts fram och att räddningstjänsterna önskar att få ta del av handlingsförteckning, tidplan, planerade samråd etcetera för projektet. Vi arbetar för närvarande med att ta fram önskade handlingar och kommer delge dem när de är färdigställda. Vi avser att hålla kontinuerligt samråd med berörda räddningstjänster och fortlöpande informera om pågående arbete samt behandla framförda synpunkter.



## **Solna stad**

Beträffande redovisade nya stationslägen får utformningen av station Hagastaden enligt Stadsledningsförvaltningen betraktas som relativt given med hänsyn till dess placering i direkt anslutning till Nya Karolinska Solna och övriga Hagastaden. Förvaltningen ser därför ingen anledning att tillföra några synpunkter i detta avseende.

Vad gäller de alternativa stationslägena vid Arenastaden vill Solna stad i första hand förorda Stationsläge Syd (en entré mot Frösundaleden/Solna stations södra entré) eftersom det ger en bättre koppling till den befintliga bytespunkten för pendeltåg, tvärbana och buss som skulle ligga i anslutning till stationens södra entré. Solna stad vill dock att det i det fortsatta arbetet även prövas förutsättningar för en entré öster om järnvägen mot Frösunda. Om en station i framtiden skulle tillkomma mellan Hagastaden och Arenastaden skulle Solna stad föredra en placering i direkt anslutning till Hagalunds industriområde.

**Kommentar:** Förvaltningen noterar att Solna stad värdesätter kopplingar till andra trafikslag och möjlighet till stationsentré även öster om järnvägsområdet. Stationsläge Syd ger sämre förutsättningar för att finna ett optimalt läge för en framtida station i anslutning till Hagalunds industriområde. Det beror på att stationen kommer nära Arenastadens Stationsläge Syd och att spåren därifrån inte kan böja av alltför mycket utan att frångå de tekniska kraven på minsta spårradie.

## **Stockholms stad**

Stockholms stad är positiva till att en utbyggnad av tunnelbanan i enlighet med 2013 års Stockholmsförhandling sker. Staden deltar aktivt i detta arbete och anser att utbyggnaden är mycket viktig för såväl staden som regionen. Stockholm växer och Hagastaden är ett av stadens största utvecklingsområden. De första lägenheterna beräknas vara klara för inflyttning under 2017 och det är därför angeläget att tunnelbanans tidplan hålls. Staden är positiv till utredningar av ytterligare tunnelbanelinjer men vill samtidigt understryka att den nuvarande utbyggnaden inte får försenas eller att tunnelbaneavtalet enligt 2013 års Stockholmsförhandling frångås. Förslaget stationsläge vid Odenplan ska enligt staden därför ligga fast.

Stockholms stad är positiva till att en utbyggnad av tunnelbanan i enlighet med 2013 års Stockholmsförhandling sker. Staden ser positivt på de stationslägen som redovisas för Hagastaden och Odenplan, men vill dock poängtera vikten av att FUT i samråd med staden vidare utreder behovet av entréer vid Hagastaden och Odenplan.

**Kommentar:** Avtalet från 2013 års Stockholmsförhandling anger att utbyggnaden av tunnelbanan ska ske med en trespårslösning vid Odenplan. Trespårslösningen medger både en ny linje från Arenastaden till Odenplan och genomgående trafik till/från Arenastaden, som inte negativt påverkar den Gröna linjen. Denna lösning medger dock inte en framtida förlängning söderut.

Avtalet anger även att den slutliga spårsträckningen ska avgöras i samråd med berörda parter inom ramen för planlägningsarbetet, innefattande studier och samråd även av alternativa sträckningar.

Inom ramen för avtalet utreds trespårslösningen vid Odenplan och alternativa sträckningar i det pågående planläggnings- och projekteringsarbetet.

Beslut om lokalisering av stationsentréer kommer att göras i nära samverkan med Stockholms stad och Solna stad. Kommunerna har som parter en stor del i planeringen av bland annat stationernas utformning och entréer. Förvaltningens inriktning är att utforma anläggningen i enlighet med avtalet i Stockholmsförhandlingen. I enlighet med gällande lagstiftning ska lokaliseringen prövas i samråd där bland annat miljökonsekvenser och konsekvenser för boende och trafikanter analyseras.

Inom ramen för det arbetet prövas också olika byggmetoder för att få minsta möjliga negativa påverkan på omgivningen under byggskedet och driftskedet.

### **Storstockholms Brandförsvar, SSBF**

När ett ärende inkommer som remiss för första gången till SSBF utförs en övergripande riskidentifiering avseende olycksrisker inom projektets område och i dess närhet. Detta samråd är dock i ett så tidigt skede och utifrån ett så kortfattat underlag att en sådan identifiering inte har kunnat genomföras.

Eftersom inget underlag har tillhandahållits med avseende på risk och säkerhet har SSBF i detta skede inte haft möjlighet att specifikt samråda kring möjligheten till räddningsinsats. Framkomlighet, tillgänglighet, räddningspersonalens säkerhet, insatsvägar inne i objektet och tillgång till brandvatten är dock aspekter som behöver beaktas i det fortsatta planarbetet och i projekteringen för att möjliggöra räddningsinsatser.

SSBF har efterfrågat en handlingsförteckning, även en preliminär, för att kunna få en uppfattning om vilka handlingar som finns framtagna samt vilka handlingar som FUT planerar att ta fram. FUT meddelade att någon sådan förteckning inte finns framtagna i detta skede. Med bakgrund av detta samt utifrån möte den 10 december 2014 med samrådsgruppen är SSBF:s bedömning att hänsyn till risker och möjlighet till räddningsinsatser inte har beaktats i samband med val av stationsplacering och spårsträckning.

**Kommentar:** Beträffande säkerhetsfrågorna planeras ett fortlöpande samråd med räddningstjänsten. Det gäller säkerhetskoncept, utrymning, insatsvägar, säkra rum, uppställningsplatser samt hantering av brand- och släckvatten. Lösningar verifieras genom beräkningar av brandförlopp, brandgashalter och utrymningshastigheter.

Förvaltningen planerar också möten med SSBF om riskfrågor i de olika delprojekten. Risk är också en del av det underlag som lämnas till länsstyrelsen för beslut om betydande påverkan. Hur risker och säkerhetsfrågor hanterats i val av alternativ kommer att beskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen. Synpunkter som kommit fram i samrådet utgör då ett viktigt underlag.

### **Sundbybergs stad**

Sundbybergs stad anser att utformningen av stationerna inte bör förhindra en framtida förlängning av linjen i västlig riktning mot Järvastaden, Hallonbergen, Ursvik/Rinkeby eller Kymlinge/Kista. Sundbybergs stad är positiv till utbyggnaden av tunnelbanan. Samtidigt vill staden framhålla betydelsen av att genomföra projektet med minsta möjliga miljöpåverkan och vill särskilt betona avrinningen från Råstasjön mot Brunnsviken. Vidare vill Sundbybergs stad betona vikten av att Stockholms läns landsting arbetar för att koppla ihop Arenastaden med stadsdelarna Ör och Hallonbergen i Sundbyberg.

**Kommentar:** Tunnelbanans eventuella framtida förlängning norrut sker inom ramen för åtgärdsvalsstudier. I åtgärdsvalsstudien för nordostsektorn redovisas flera olika alternativ att försörja nordostsektorn med kollektivtrafik. Någon åtgärdsvalsstudie för nordvästsektorn som inbegriper Sundbyberg finns ännu inte framtagen.

## 1.2.3 Organisationer

### **Folkpartiet i Hässelby-Vällingby**

Folkpartiet i Hässelby-Vällingby betonar att den Gröna linjen idag är hårt belastad och att linjen kommer bli än mer betydelsefull i takt med att Västerort expanderar. Partiet önskar därför att det görs en konsekvensanalys av Gröna linjens västerortsgren baserad på Västerorts utbyggnad och framtida trafikbehov. Vidare föreslår partiet att avgreningen för Gröna linjen till Gula linjen ingår i denna konsekvensanalys där konsekvenserna för Västerort klart framgår.

**Kommentar:** I de studier som föregått beslutet om tunnelbanan konstaterades att kopplingar mellan Gula linjen och Gröna linjen ger lägre turtäthet på den Gröna linjen. Avtalet baseras därför på att Gula linjen i huvudsak utformas som en skyttel med byte på Odenplans station via en ny plattform parallell med den nuvarande. En koppling till Gröna linjen finns som möjliggör en genomgående trafik vid Odenplan i samband med evenemang. Utformningen medger såväl en ny linje från Arenastaden till Odenplan som genomgående trafik till/från Arenastaden, som inte negativt påverkar nuvarande Gröna linjen. Slutlig sträckning avgörs dock inom ramen för planlägningsarbetet, vilket innefattar studier och samråd även av alternativa sträckningar.

### **Naturskyddsföreningen i Solna-Sundbyberg**

Naturskyddsföreningen anser att tunnelbanestationerna ska anläggas på redan exploaterad mark och i områden där det redan finns mycket bebyggelse. Naturskyddsföreningen bedömer att Stationsläge Syd är att föredra för att skydda kvarvarande grönområden i Frösunda/Stora Frösunda från exploatering. Vid byggandet ska negativ påverkan på naturområden med hänsyn till grundvattenflöden, uppställning av byggbodas, genomfartstrafik etcetera uteslutas. Detta gäller även byggandet av Hagastadens tunnelbanestation.

**Kommentar:** Lokaliseringen av stationerna styrs till områden med mycket befintlig och/eller planerad bebyggelse för att kommunerna ska kunna uppfylla sin del av avtalet om ökat bostadsbyggande. Påverkan på naturmiljö är en av flera viktiga parametrar som ska vägas samman vid val av ovanjordsanläggningar, etableringsområden och stationslägen. I miljökonsekvensbeskrivningen redovisas naturvärden och hur de påverkas av projektet. Miljökonsekvensbeskrivningen kommer även redogöra för de avvägningar som gjorts vid val av lokalisering och utformning samt konsekvenserna av dessa val.

### **Nätverket Odenplansgruppen**

Odenplansgruppen förespråkar en lösning där den Gula linjen kan förlängas söderut samt betonar vikten av att almarna vid Gustaf Vasakyrkan bevaras. Nätverket ställer sig kritiskt till den nuvarande placeringen av Odenplans tunnelbanestation och anser att Gul linjes station istället bör förläggas i ett djupläge under station Odenplan vilket ger möjlighet att förlänga linjen både söderut och norrut. Ett annat alternativ är att förlägga stationen under Sankt Eriksgatan mellan Karlbergsvägen och Vanadisplan alternativt under Karlbergsvägen från Västmannagatan och västerut.

**Kommentar:** Förvaltningen och Odenplansgruppen har påbörjat en dialog och denna kommer att fortlöpa. Odenplansgruppens förslag har studerats översiktligt.

Ett stationsläge under Sankt Eriksgatan går inte att förena med det planerade stationsläget vid Nya Karolinska Sjukhuset med de krav på spårgeometri som gäller för anläggningen. Det skulle också resultera i upp till 200 meter långa gångförbindelser under mark för att nå befintliga stationer på Citybanan respektive Grön linje. Alternativet att förlägga stationen under Karlbergsvägen, som innebär en flyttning västerut av Odenplans plattform, skulle leda till att den Gula linjen ligger för högt för att kunna korsa den Gröna linjen som svänger av söderut när den Gula linjen svänger norrut.

Avtalet från 2013 års Stockholmsförhandling anger att utbyggnaden av tunnelbanan ska ske med en trespårslösning vid Odenplan. Trespårslösningen medger både en ny linje från Arenastaden till Odenplan och genomgående trafik till/från Arenastaden, som inte negativt påverkar den Gröna linjen. Denna lösning medger dock inte en framtida förlängning söderut. Den innebär också att almen på kyrkotomten påverkas.

Avtalet anger även att den slutliga spårsträckningen ska avgöras i samråd med berörda parter inom ramen för planlägningsarbetet, innefattande studier och samråd även av alternativa sträckningar.

Inom ramen för avtalet utreds trespårslösningen vid Odenplan och alternativa sträckningar i det pågående planlägnings- och projekteringsarbetet. Något som studeras är bland annat placering av tunnel på olika djup, vilket möjliggör nya stationslägen vid Odenplan och förlängning av Gula linjen söderut.

## Nätverket Rädda Råstasjön

Nätverket gör bedömningen att Råstasjön troligen inte berörs i någon högre grad utifrån strandskydds- respektive artskyddsperspektiv. Nätverket vill ändå framhålla att en exploatering av grönområden eller avverkning av träd för att anlägga stationsentréerna ses som uteslutet. Hela området är kraftigt påverkat och någon ytterligare negativ påverkan på grönområden, träd eller eventuella spridningskorridorer får därför inte ske, vare sig man till slut väljer Stationsläge Syd eller Mitt.

**Kommentar:** Förvaltningen delar bedömningen att Råstasjön inte kommer att påverkas i någon högre grad. Påverkan på naturmiljö är en av flera viktiga parametrar som ska vägas samman vid val av ovanjordsanläggningar, etableringsområden och stationslägen. I miljökonsekvensbeskrivningen redovisas naturvärden och hur de påverkas av projektet. Miljökonsekvensbeskrivningen kommer även redogöra för de avvägningar som gjorts samt konsekvenserna av dessa. Ambitionen är att minimera intrång i och negativ påverkan på grönområden samt att spara träd.

## Stockholms Handelskammare

Stockholms Handelskammare anser det viktigt att möjliggöra en förlängning av tunnelbanelinjen för att inte förhindra en framtida utveckling av tunnelbanan. Handelskammaren förespråkar en förlängning till Marieberg och Liljeholmen. En förlängning av den Gula linjen söderut gör också en koppling norrut mot Danderyd och Täby mer intressant ur ett resenärsperspektiv. Handelskammaren förordar därför att en ny station för den Gula linjen byggs under Citybanan vid Odenplan eftersom det ger full frihet att dra linjen vidare söderut. Det ger också betydligt mindre påverkan på området runt Odenplan under byggskedet eftersom hela arbetet kan göras under jord. Handelskammaren förespråkar att den Gula linjen får en helt egen station eftersom det skulle leda till att både Gul och Grön linje kan hålla en hög kapacitet. Den Gula linjen kan också utformas med helt ny teknik och förarlöst system eftersom den inte kommer att vara hopkopplad med den Gröna linjen. Genom att dra tunneln vidare till Fridhemsplan kan en koppling till den Blå linjens depåer åstadkommas.

Handelskammaren anser även att det är viktigare att en tunnelbaneentré får bra anslutning till Friends Arena än till Solna Station och Tvärbanan och menar på att resenärer som ska byta mellan tunnelbana och pendeltåg kommer att kunna göra det vid Odenplan.

**Kommentar:** Avtalet från 2013 års Stockholmsförhandling anger att utbyggnaden av tunnelbanan ska ske med en trespårslösning vid Odenplan. Trespårslösningen medger både en ny linje från Arenastaden till Odenplan och genomgående trafik till/från Arenastaden, som inte negativt påverkar den Gröna linjen. Denna lösning medger dock inte en framtida förlängning söderut.

Avtalet anger även att den slutliga spårsträckningen ska avgöras i samråd med berörda parter inom ramen för planläggningsarbetet, innefattande studier och samråd även av alternativa sträckningar.

Inom ramen för avtalet utreds trespårslösningen vid Odenplan och alternativa sträckningar i det pågående planläggnings- och projekteringsarbetet. Något som studeras är bland annat placering av tunnel på olika djup, vilket möjliggör nya stationslägen vid Odenplan och förlängning av Gula linjen söderut.

Förvaltningen tolkar yttrandet från Stockholms handelskammare som att alternativ Mitt förordas för station Arenastaden.

### **Sveriges pensionärsförbund**

Alternativet med en entré vid Solna station och en vid Hagalund är det stationsalternativ som vunnit mest sympati inom Sveriges pensionärsförbund. Organisationen kommer att följa projektet i dess framskridande och önskar vara informerad när olika planeringsetapper kommer att presenteras.

**Kommentar:** Förvaltningen noterar att alternativ Syd förordas för station Arenastaden.

### **Yes In My Backyard, YIMBY**

YIMBY ställer sig mycket positiva till att Stockholms tunnelbana byggs ut. Nätverket har dock vissa synpunkter på det föreslagna alternativet och anser framför allt att en draging via Solna centrum vore att föredra framför det nu föreslagna alternativet. YIMBY ser en stor nytta av sammankoppling/bytesmöjligheter med Blå linje i Solna centrum med tanke på de många arbetsplatserna och kopplingen norrut till Kista. Att endast dra en tunnelbana parallellt mellan de två pendeltågsstationerna Odenplan och Solna station med en mellanliggande station vid Karolinska sjukhuset/Hagastan skulle skapa alltför lite nytta för pengarna. Möjligheten att ansluta både Solna centrum och Arenastaden och en ytterligare station vid Ingenting/Solnavägen bör därför utredas.

Den föreslagna bytesstationen vid Solna centrum skulle bli parallell med den befintliga stationen, och stationernas inbördes höjdförhållande kan då optimeras för bekvämare möjliga gångpassage. Avståndet i längdled mellan stationerna kan göras litet, ner till 30 meter, vilket gör bytena bekväma.

Avståndet från plattform till Solnavägen är cirka 100 meter och en nedgång kan därför placeras där. YIMBY förespråkar även en avgrening söderut vid Hagastaden, som förbereds med dubbelplattform som försvarsarbete.

Stationen vid Arenastaden bör förses med entréer på båda sidor om järnvägen och idealiskt även kunna tjäna som gång- och cykelpassage, vilket förutsätter ett relativt yttligt läge. YIMBY förordar att Solna järnvägsstation förses med en nordlig utgång för att korta gångvägarna.

Nätverket föreslår även en alternativ lösning där Gul linje inte är en förlängning av den Gröna linjen utan en separat linje.

Gällande prestanda anser YIMBY att utbyggnaden bör ha inglasade perronger för luftens, ljudmiljöns och säkerhetens skull. Nätverket förutsätter att risker för eventuella kapacitetsminskningar på den Gröna linjen kompenseras och hanteras på ett fullgott sätt.

**Kommentar:** Alternativ med koppling till den Blå linjen studeras översiktligt i projektets lokaliseringstudering. Förslaget har fördelar i ett resenärsperspektiv speciellt ifall tunnelbanan förlängs norrut. Att ansluta Gul linje till Blå linje innebär dock en längre resväg för resenärerna, vilket minskar samhällsnyttan. Förslaget är också dyrare att genomföra eftersom spårtunneln blir längre. Vidare omfattar inte avtalet ett färdigställande av ytterligare en station utan enbart förberedelser för en eventuell station. Alternativet saknar därför finansiering.

Avgreningar studeras eftersom den Gula linjen behöver kunna nå depåer. Avgrening behöver i sig inte betyda att man behöver dubbla plattformar (jämför Östermalmstorg och Gullmarsplan), utan bedöms efter kapacitetsbehov. Vi bedömer att en bytespunkt vid Odenplan är att föredra framför station Hagastaden eftersom det är väsentligt fler resenärer som passerar Odenplan.

Avtalet från 2013 års Stockholmsförhandling anger att utbyggnaden av tunnelbanan ska ske med en trespårslösning vid Odenplan. Trespårslösningen medger både en ny linje från Arenastaden till Odenplan och genomgående trafik till/från Arenastaden, som inte negativt påverkar den Gröna linjen. Denna lösning medger dock inte en framtida förlängning söderut.

Avtalet anger även att den slutliga spårsträckningen ska avgöras i samråd med berörda parter inom ramen för planläggningsarbetet, innefattande studier och samråd även av alternativa sträckningar. Trespårslösningen innebär att Gula linjen i huvudsak är en skyttelbana som inte påverkar kapaciteten på den Gröna linjen. Projekteringen bedrivs nu med den inriktningen. Vid evenemang kan trafikupplägget ändras så att tåg länkas av mot Arenastaden.

Förvaltningen studerar inglasade plattformar men slutlig utformning av stationerna är inte klar. En hälsomässigt godtagbar miljö inom stationerna kommer att säkerställas genom utformning och god ventilation.

Arenastaden byggs i ett djupt läge för att kunna spränga ut stationen i berg och är därmed inte passande som gång- och cykelpassage på grund av dess nivåskillnader.

## 1.2.4 Företag, fastighetsägare och andra särskilt berörda

### **Bombardier (tåg- och flygplanstillverkare)**

Bombardier bistår gärna Stockholms läns landsting i det fortsatta arbetet med stöd och erfarenheter från likartade projekt företaget medverkat i på andra håll.

Företaget vill betona vikten av att planera för mycket hög kapacitet på Gula linjen, inte minst med tanke på en tänkt framtida utbyggnad norrut. Erfarenheterna från andra städer där Bombardier är verksamt visar hur förbättrad trafikkapacitet tenderar att snabbt generera ytterligare resenärströmmar. Säkra och trygga lösningar bör väljas för att undvika driftstörningar när Gula linjen ska integreras med Grön linje. Bombardier finner det sannolikt att det tryggaste alternativet är att planera linjen som en fristående sträcka.

**Kommentar:** I avtalet från Stockholmsförhandlingen utgör Gula linjen såväl en ny linje från Arenastaden till Odenplan som genomgående trafik till/från Arenastaden, som inte negativt påverkar nuvarande Gröna linjen. Slutlig sträckning avgörs dock inom ramen för planlägningsarbetet, vilket innefattar studier och samråd även av alternativa sträckningar. Det innebär att Gula linjen i huvudsak är en skyttelbana som inte påverkar kapaciteten på den Gröna linjen. Projekteringen bedrivs nu med den inriktningen. Vid evenemang kan trafikupplägget ändras så att tåg länkas av mot Arenastaden.

### **Skanova (nätägare)**

Skanova har flera markförlagda teleanläggningar inom utredningsområdet. Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Denna ståndpunkt ska noteras i planhandlingarna. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den. Om så önskas kan ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infogas på plankartan.

**Kommentar:** I projektet ingår att samråda med berörda ledningsägare. I de fallen att ledningar behöver flyttas tecknas särskilda överenskommelser om detta.

**Tele Danmark Communications, TDC (operatör och systemintegratör)**  
TDC vill meddela att företaget har kanalisation i närheten av det berörda området (karta bifogades).

**Kommentar:** I projektet ingår att samråda med berörda ledningsägare. I de fallen att ledningar behöver flyttas tecknas särskilda överenskommelser om detta.

### **Skandinaviska Enskilda Banken, SEB, Vattenfall och TeliaSonera**

SEB, Vattenfall och TeliaSonera har inkommit med ett samlat svar. Företagen representerar tillsammans cirka 10 000 arbetstillfällen i Arenastaden. SEB, Vattenfall och TeliaSonera framhäver att det för dem är angeläget att den nya tunnelbanelinjen kan öppnas så snart som möjligt. Det är även viktigt att understryka att byggandet av tunnelbanan i så stor utsträckning som möjligt kan genomföras så att störningar och risker minimeras. Företagen ser det lämpligt att etablering och arbeten i så stor utsträckning som möjligt förläggs norr om Trafikverkets spårområde.



Företagen förordar en placering av tunnelbanestationen med entréer på båda sidor om spårområdet. Förespråkar att den norra entrén placeras nära, eller helst byggs ihop med, pendeltågsstationen. Den södra entrén bör öka tillgängligheten till Stjärntorget och Evenemangsgatan men även övriga delar av Arenastaden och närliggande bostadsområden. SEB, Vattenfall och TeliaSonera ser framemot en aktiv dialog i frågan.

**Kommentar:** Förvaltningen studerar flera olika alternativ tillsammans med Solna stad, berörda fastighetsägare och övriga berörda såsom Trafikverket.

### **Brf Blåklinten**

Förespråkar en lösning där den Gula linjen kan förlängas söderut samt betonar vikten av att almarna vid Gustaf Vasakyrkan bevaras. Ställer sig kritisk till den nuvarande placeringen av Odenplans tunnelbanestation. Bostadsrättsföreningen anser att Gul linjes station bör förläggas i ett djupläge under station Odenplan vilket ger möjlighet att förlänga linjen både söderut och norrut. Ett annat alternativ är att förlägga stationen under Sankt Eriksgatan mellan Karlbergsvägen och Vanadisplan alternativt under Karlbergsvägen från Västmannagatan och västerut.

**Kommentar:** Se svar givet till *Nätverket Odenplansgruppen* i avsnittet *Organisationer*, avsnitt 1.2.3 i Bilaga 1.

### **Brf Kejsarkronan 6**

Förespråkar en lösning där den Gula linjen kan förlängas söderut samt betonar vikten av att almarna vid Gustaf Vasakyrkan bevaras. Ställer sig kritisk till den nuvarande placeringen av Odenplans tunnelbanestation. Bostadsrättsföreningen anser att Gul linjes station bör förläggas i ett djupläge under station Odenplan vilket ger möjlighet att förlänga linjen både söderut och norrut. Ett annat alternativ är att förlägga stationen under Sankt Eriksgatan mellan Karlbergsvägen och Vanadisplan alternativt under Karlbergsvägen från Västmannagatan och västerut.

**Kommentar:** Se svar givet till *Nätverket Odenplansgruppen* i avsnittet *Organisationer*, avsnitt 1.2.3 i Bilaga 1.

### **Brf Pionen 3**

Bostadsrättsföreningen besökte utställningen i Gustaf Vasa kyrka och noterade att den nya Gula tunnelbanelinjen mellan Odenplan och Arenastaden kommer att sprängas in under kvarteret Pionen 3 (Karlbergsvägen 38 och Frejgatan 101).

Bostadsrättsföreningen befinner sig återigen i influensområdet och är oroade över de kommande årens nya sprängningar och konsekvenser. Föreningen påpekar att Stadsmuseet har bedömt Karlbergsvägen 38 som "särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt" och Frejgatan 101 "vara av positiv betydelse för stadsbilden och/eller av visst kulturhistoriskt värde".

Bortsett från oron för att diverse skönhetsvärden ska förstöras finns även oro för vad byggnationen innebär för Gröna linjen, som redan idag är maximalt utnyttjad. Föreningen befarar att långa avstängningar för diverse anslutningar för den nya linjen kommer att resultera i stora problem för trafiken.

Bostadsrättsföreningen Pionen 3 önskar att andra alternativ ska utredas, som skulle kunna avlasta Odenplan och dess närområden.

**Kommentar:** I projekterings- och planeringsprocessen utreds olika alternativ för bland annat lokaliseringar och byggmetoder. De fastigheter som kommer att beröras av sprängningar blir föremål för omfattande inventeringar innan arbetena påbörjas. Metoderna anpassas för att minimera störningar och negativ påverkan på fastigheter eller känslig inredning och utrustning.

Gula linjen utgör såväl en ny linje från Arenastaden till Odenplan som genomgående trafik till/från Arenastaden, som inte negativt påverkar nuvarande Gröna linjen. Slutlig sträckning avgörs dock inom ramen för planläggningsarbetet, vilket innefattar studier och samråd även av alternativa sträckningar.

### **Brf Ryttaren 1**

Bostadsrättsföreningen är positiv till byggnationen men understryker att deras fastigheter är gamla och lätt kan skadas vid byggnation. Eftersom både fastigheterna och området runt Stråket i gamla Råsunda är byggt runt sekelskiftet och redan har den Blå tunnelbanelinjen, vilken redan idag påverkar marken, så ställer sig föreningen frågan om det kommer att gå friktionsfritt med ännu en tunnelbanelinje.

Om eventuella kostnader för reparation uppstår i Ryttaren 1 eller runt fastigheten eller att hyresgästerna måste lämna fastigheten så ställer föreningen projektet direkt ansvarigt att stå för alla reparationskostnader och/eller all annan eventuell skada/ekonomisk kostnad relaterad till tunnelbanebyggnationen. Föreningen förutsätter att projektet gör en teknisk inspektion av fastigheten och marken innan all byggverksamhet påbörjas och att det kommuniceras med ägarna.

**Kommentar:** I projekterings- och planeringsprocessen utreds olika alternativ för bland annat lokaliseringar och byggmetoder. De fastigheter som kommer att beröras av sprängningar blir föremål för omfattande inventeringar innan arbetena påbörjas. Metoderna anpassas för att minimera störningar och negativ påverkan på fastigheter, känslig inredning och utrustning.

De byggnader som ligger inom ett visst avstånd från tunnelbanebyggnationen kommer att besiktigas av projektet före och efter avslutade arbeten.

Projektet ersätter de eventuella skador som orsakats av byggnationen av tunnelbanan i enlighet med den lagstiftning som finns inom området.

### **Enskild boende i Brf Tomtebodan 1**

Den *enskilde* önskar att projektet säkerställer att inte några luftintag och/eller luftutsläpp med farliga partiklar och störande buller planeras i närheten av bostäderna i bostadsrättsföreningen Tomtebodan 1 och att dragningen av tunnelbanesträckan inte går exakt under bostadsområdet för att undvika vibrationer från tunnelbanan.

**Kommentar:** Exakt vilka fastigheter som kommer att beröras kan inte fastställas idag. Vid nästa samråd ska en sakägarförteckning ha tagits fram för att klargöra detta.

Olika lokaliseringar och byggmetoder prövas för närvarande. Tekniska lösningar kommer att användas för att säkerställa att riktvärden för vibrationer och stomljud inte överskrids i fastigheter ovanför tunnelbanan.

Anläggningar ovan mark som till exempel ventilationstorn kommer att placeras och utformas med hänsyn till omgivningen. Riktvärden för buller och miljö kvalitetsnormer ska klaras.

### **Fabege (fastighetsbolag)**

Fabege förordar fortsatt studie av alternativ Stationsläge Mitt eftersom det ger bra tillgänglighet både till Arenastaden samt mot Frösunda och Ritorp. Fabege ser även möjligheter med att placera en entré i markplan inom kvarteret Farao för vardagens flöden. Vid evenemang medför detta att gångflöden leds i två riktningar dels mot övre nivån mot Mälbron och pendeltåg dels mot gatunivå och tunnelbana.

För att underlätta för den tunga trafik som ska angöra arbetstunneln förordar Fabege en placering mot Kolonnvägen med direkt tillgänglighet till den nya anslutningen mot Enköpingsvägen. Trafiksituationen på Dalvägen och Råsta strandväg kommer att vara betydligt mer ansträngd 2016-2018 när tunnelbanan byggs än den är idag. Planering av borttransport av bergmassor kan även styras till tider på dygnet när kontorsområdet har låg trafikbelastning för att optimera de olika trafikslagens framkomlighet. För att tydliggöra omfattningen av transporter till och från arbetstunneln föreslår Fabege ett samarbete kring en trafikutredning. Vidare vill Fabege påtala vikten av att grundvattenfrågor belyses i det fortsatta arbetet och att dialog kring grundläggningsförhållandena upprätthålls.

**Kommentar:** Arbeta pågår med att finna lämpliga lägen för entréer.

I det fortsatta arbetet kommer lägen för arbetstunnlar att bestämmas. Vi får då också kunskap om hur mycket transporter som kommer att behövas. Utgångspunkten är att de tunga transporter snabbt ska kunna nå ut på huvudvägnätet. Omfattningen av dessa avgör behovet av en trafikutredning. Konsekvenserna av transporter redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Grundvattenfrågorna kommer att behandlas detaljerat i förvaltningens ansökan till Mark- och miljödomstolen om tillstånd för vattenverksamhet. I den processen kallas berörda till samråd. Vår utgångspunkt är att projektet under hela bygg- och driftskedet har kontroll på grundvattennivåerna så att det inte uppstår skador. Därför görs en omfattande inventering av berörda fastigheters grundläggning och en kartläggning av grundvattennivåer och grundvattenrörelser. Påverkan minimeras genom att tunneln tätas och genom att projektera aktiva åtgärder för att undvika att grundvattenflöden hindras och för att infiltrera grundvatten. Vi ser fram emot en fortsatt dialog med Fabege.

## **Föreningen Vi i Frösunda**

Medlemmar i föreningen är 19 av 20 bostadsrättsföreningar som finns i området Frösunda. Tillsammans har dessa bostadsrättsföreningar drygt 2100 hushåll och kan därmed sägas representera cirka 6000 invånare.

Alternativ Mitt är att föredra eftersom det ger en stationsentré på östra sidan av Ostkustbanan, närhet till den simhall som kommer att byggas i Norra delen av Frösunda och samtidigt underlätta arbetspendling till de arbetsplatser som är belägna i Frösunda. Den generella inställningen till en station mellan Hagastaden och Arenastaden är positiv.

Vid utställningen i Solna bibliotek framkom att föreningsmedlemmar umgås med vissa tankar på ett stationsläge som är sydligt och som har entréer på båda sidor av järnvägen. Att döma av de svar som inkommit från bostadsrättsföreningarna skulle ett sådant alternativ (om det hade presenterats i samrådsfoldern) fått ett massivt stöd från Frösundas bostadsrättsföreningar. I övrigt förordas Stationsläge Mitt av samtliga bostadsrättsföreningar utom en (16 av 17).

**Kommentar:** Förvaltningen noterar att boende i Frösunda vill ha en entré till tunnelbanestationen öster om spårområdet.

## **Humlegården och Prästlönetillgångar**

Humlegården Holding III AB är ett fastighetsbolag inom Länsförsäkringsgruppen som förvärvar, förädlar och förvaltar fastigheter i Hagalunds arbetsplatsområde. Prästlönetillgångar i Stockholm Stift (Prästlönetillgångar) är fastighetsägare och upplåtare av tomträtter i Hagalunds arbetsplatsområde.

Humlegården och Prästlönetillgångar önskar en station i Hagalunds arbetsplatsområde vilket skulle innebära ett stort upptagningsområde och en större utvecklingspotential. Linje Gul bör planeras under Hagalund så att möjlighet finns att bygga en station vid Hagalunds arbetsplatsområde.

Humlegården och Prästlönetillgångar välkomnar en fortsatt dialog i frågan.

**Kommentar:** I vårt uppdrag ingår att lokalisera linjen och att utforma tunnelbanan med stationer vid Odenplan, Hagastaden och Arenastaden samt med förberedelse för en eventuell tredje station mellan Hagastaden och Arenastaden. En viktig parameter är hur många resande som beräknas använda stationen inklusive tillkommande/framtida bebyggelse.

## **Svenska kyrkan**

Svenska kyrkan vill betona att samtliga av Svenska kyrkans kyrkor längs med den planerade sträckningen äger ett särskilt skydd i lagstiftningen, nämligen att de är skyddade enligt kulturmiljölagen (1988:950) 4 kap. kyrkliga kulturminnen samt begravningslagen (1990:1144). Detta gäller Gustaf Vasa, S:t Matteus och Solna kyrkor samt Mikaelskapellet.

Svenska kyrkan framför att inga skador får ske på kyrkorna i samband med byggnationen av ny tunnelbana. Svenska kyrkans verksamhet ska kunna bedrivas under byggskedet utan bullerstörningar och den nya tunnelbanan får inte heller under drift ge några störningar i verksamheten.

Svenska kyrkan vill att en formell samrådsprocess upprättas mellan Svenska kyrkan och FUT, där Svenska kyrkan ska få insyn i projektet samt få information gällande de insatser och eventuella störningar som kan uppkomma.

Program för riskanalys, syneförrättning, övervakning och kontroll av kulturmiljön under byggnationen av tunnelbanan ska utformas i samråd med Svenska kyrkan och länsstyrelsen i Stockholms län. Svensk standards besiktningsverktyg godtas inte gällande detta och inte heller rörande mätningar av gräns- och larmvärden. Därför behöver ett program skapas för att kontrollera anläggandets påverkan, likvärdigt det program som upprättades i samband med byggnationen av Citybanan.

För Solna kyrka och Gustaf Vasa kyrka uppmanas till ändring av planerad bansträckning. Den planerade sträckningen under Solna kyrka skulle innebära stora risker för en kyrka från 1180-talet. Gällande Gustaf Vasa kyrka kommer den nya tunnelbaneperrongen utgöra en stor påfrestning på kyrkobyggnaden och det värdefulla altaret.

Gustaf Vasa församling uppmanar därför till en utredning av möjligheterna till en annan förläggning av perrongen. Alternativt att föredra är norr om den befintliga eller på ett annat djup, fördelaktigt under Citybanans perrong. Om perrongen förläggs som planerat kräver församlingen att den byggs underifrån, utan öppet schakt på kyrkoplanen.

Solna församling uppmanar till en vidare utredning av en annan förläggning av spåret än i Solna kyrkas omedelbara närhet. Innan slutgiltigt beslut fattas behövs en genomgripande analys av både kort- och långsiktiga konsekvenser.

**Kommentar:** Kyrkor har ett särskilt skydd enligt kulturmiljölagen. Vi undersöker därför hur tunnelbanan kan lokaliseras, utformas och byggas så att värdena i de kyrkliga kulturminnena inte riskeras. För Gustaf Vasa kyrka finns erfarenheter från Citybanan som vi kan dra nytta av i vårt projekt.

I det fortsatta samrådet med Svenska kyrkan kommer projektet fortlöpande att rapportera vilka lösningar som prövas. Oavsett vilken sträckning som väljs kommer byggmetoderna att anpassas så att skador i omgivande byggnader undviks. Detta blir extra viktigt i närheten av byggnader med högt kulturhistoriskt värde.

För att minska vibrationer och stomljud i driftskedet finns tekniska lösningar som innebär att ljud och vibrationer dämpas. Dessa dimensioneras med utgångspunkt från de krav som ställs av de verksamheter som pågår i berörda fastigheter.

### **Vasakronan (fastighetsbolag)**

Vasakronan äger fastigheter vid korsningen Solnavägen/Sundbybergsvägen. Vasakronan förespråkar en tunnelbanestation mellan Hagastaden och Arenastaden som skulle kunna betjäna arbetsområdena i Albydal och kring Tomtebodaterminalen. Den skulle då också ingå som en del av förtätningen längs Solnavägen. Stationsläget vid Solnavägen förutsätter en mer västlig korridor jämfört med vad som presenterades i samrådsmaterialet. Vasakronan förespråkar att projektet utökas så att den föreslagna mellanliggande stationen byggs samtidigt som de stationer som ingår i överenskommelsen.

Vasakronan förordar Stationsläge Mitt för Arenastaden som ger ett bra upptagningsområde i Frösunda.

**Kommentar:** Arbete pågår med att undersöka olika sträckningar mellan station Hagastaden och station Arenastaden. Placeringen av entréer görs i samråd med Stockholms stad och Solna stad. Avtalet omfattar inte färdigställande av en station utan enbart förberedelser för en eventuell framtida mellanliggande station.

### **Fortum Distribution AB**

Fortums verksamhet omfattar produktion, distribution och försäljning av el och värme samt tjänster inom energibranschen. Åtgärder i Fortum Distribution AB:s befintliga anläggningar utförs efter beställning till Fortum Distribution AB samt bekostas av byggherren. I övrigt har Fortum ingen erinran vad gäller distributionsanläggningar för el.

**Kommentar:** I projektet ingår att kontakta alla berörda ledningsägare. I de fallen att ledningar behöver flyttas kommer särskilda överenskommelser att tecknas.

### **Skolfastigheter i Stockholm AB, SISAB**

SISAB kommer att med start 2016 bygga till Vasa Reals skola och kommer därför att utföra sprängningsarbeten i den södra delen av fastigheten. SISAB kommer företrädesvis utföra transporter till och från fastigheten söderifrån via Odengatan in på Hälsingegatan. Dock kommer en del långa materialtransporter att behöva gå via Karlbergsvägen. SISAB kommer att under vintern/våren 2015 starta projekteringsarbetet för skolan och ser framemot att få samarbeta med Stockholms läns landsting med frågorna runt skolfastigheten och respektive projekt.

**Kommentar:** Vår ambition är att minimera störningar och negativ påverkan i största möjliga mån. Utformningen av lösningarna sker i dialog med fastighetsägaren. Vi samverkar gärna med SISAB vid genomförande av de två byggprojekten.

## **1.2.5 Tillfrågade som ej besvarat förfrågan**

Ett femtiotal av de organisationer och myndigheter som tillskickades materialet avstod från att svara.

## **1.2.6 Tillfrågade som avstår från att yttra sig i ärendet**

### **Bergsstaten**

Bergmästaren kungör att det inte finns några mineralrättigheter i det berörda området och har därför ingenting att erinra.

### **E.ON (energiproducent och leverantör)**

E.ON har inget att erinra, ärendet ligger ej inom E.ON Elnäts koncessionsområde.

### **Försvarsmakten**

Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

### **Havs- och vattenmyndigheten**

Havs- och vattenmyndigheten avstår från att yttra sig i rubricerat ärende.

### **Kemikalieinspektionen**

Kemikalieinspektionen avstår från att delta i detta samråd.

**Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB**

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap avstår från att yttra sig i ärendet.

**Statens geotekniska institut, SGI**

SGI har inga synpunkter från geoteknisk och miljögeoteknisk synpunkt på det översiktliga underlagsmaterialet.

**Transportstyrelsen**

Transportstyrelsen tackar för möjligheten att kommentera men lämnar inga synpunkter i ärendet.

## 1.3 Synpunkter från allmänheten

Synpunkter har inkommit dels genom webbenkäten dels genom skrivelser. I denna sammanställning är synpunkterna tematiskt ordnade. Med få undantag är de som svarat via webbenkäten privatpersoner men där finns även de som uppger att de representerar företag eller organisationer. De tas här upp som privatpersoner eftersom det inte går att verifiera att de representerar sitt företag eller organisation.

### 1.3.1 Synpunkter på genomförande av samrådet

Det är viktigt med samordning och medborgarinflytande, vilket framförs av en *enskild*. Denne anser att projektet bör inkludera olika typer av intresseorganisationer och resenärsgupper som exempelvis rörelsehindrade, pensionärsorganisationer och supporterföreningar. Detta krävs för att kunna utforma en tunnelbanelinje som alla resenärer finner tilltalande.

Att medborgarnas åsikter är viktiga framhålls av en *enskild*. Denne menar att enkäten inte enbart borde finnas tillgänglig på landstingets hemsida, SLL.se, utan även tillgängliggöras på fler sätt samt att medborgare borde kontaktas mer aktivt för insamling av samrådssynpunkter.

En *enskild* ställer sig frågande till varför bara specifika synpunkter för station Arenastaden efterfrågas när detta inte efterfrågas för resten av tunnelbanelinjen.

En *enskild* önskar tydligare kommunikation om vidare steg och hur utvecklingen är tänkt att se ut även ur en tidsaspekt som är bortom färdigställandet av den aktuella sträckningen för detta formulär/samråd.

**Kommentar:** Samråd hålls med flera intresseorganisationer och förvaltningen ser kontinuerligt över samrådslistan. Möten har hållits på tre platser och kungjorts i annonser. De som besökt möten har också kunnat svara på webbenkäten.

Av samrådsmaterialet och av enkäten framgår att det är möjligt att lämna synpunkter på alla aspekter. Till exempel har många tagit upp tunnelbanans förlängning.

### 1.3.2 För och emot en utbyggnad av tunnelbana

Smidighet och enkelhet att åka via stan samt att ta sig till ytterområden utan bil är viktigt, påpekar en *enskild*. Denne betonar även att det är betydande att tänka på flexibla anslutningar och möjlighet till utbyggnad i framtiden.

Flera *enskilda* önskar att byggnationen av tunnelbanelinjen ska ske fortast möjligt. Många *enskilda* önskar ett mer omfattande tunnelbanesystem och ställer sig därför mycket positiva till utbyggnaden. De anser att tunnelbana är ett effektivt och miljövänligt sätt att färdas genom en storstad. Det innebär stora initiala kostnader, men i längden är det en väldigt bra investering för medborgarna.

En *enskild* är mycket positiv till projektet men önskar ökad framkomlighet under högrafik.

En *enskild* framhäver att det är viktigt att vara mån om naturen samt att ta hänsyn till synpunkter från de boende. Denne undrar även om en tunnelbana är den mest optimala lösningen eftersom det är en kort linjesträckning, som eventuellt skulle kunna trafikeras



med miljöbussar istället. En annan *enskild* menar att det vore bättre att investera i spårvagnar eller bussar.

Enligt en *enskild* borde pengar investeras i sjukvård istället för en ny tunnelbanelinje. Ytterligare en *enskild* menar att den Gula tunnelbanelinjen inte är nödvändig.

En *enskild* menar att det kommer gå fortare att resa till Friends Arena från innerstaden med Citybanan än med den nya tunnelbanan och anser att Solna och Vasastan bör bindas samman med spårväg.

Ytterligare en *enskild* ser ingen tidsvinst med att anlägga tunnelbana mellan Hagastaden och Solna station jämfört med järnväg och anser följaktligen att det inte finns något behov av en sådan linjesträckning. Denne föreslår en lokal järnvägsförbindelse mellan Råstahem och Frösunda.

En *enskild* betonar att det för ett betydande antal spårresenärer krävs två byten för att ta sig till Hagastaden och att inte minst kopplingen till den Röda tunnelbanelinjen kan uppfattas som svag. Denne menar att linje Gul kan vara den första linje som inte uttalat byggs för att underlätta arbetsresandet till primärt centrala Stockholm utan snarare i motsatt riktning. Många innerstadsbor är redan dagliga kollektivresenärer (och äger ofta inte bil), varför linjen kan befaras bli ganska ineffektiv när det gäller att ta andelar från den befintliga biltrafiken.

En spårvägslinje istället för tunnelbana förespråkas av en *enskild*, som menar att det till Arenastaden redan finns goda förbindelser med pendeltåg och därmed behövs inte tunnelbana.

Ekonomiska aspekter framhävs av en *enskild*, som anser att Solna redan har dragit på sig åtaganden i samband med Friends Arena som skattebetalare nu får betala. Knappt halva Solnas åtagande för tunnelbanan är i hamn och denne undrar därför om byggnationen kommer startas oavsett om Solna har sin finansiering klar eller ej.

**Kommentar:** Förvaltningen konstaterar att många uttrycker sig positivt om tunnelbanans utbyggnad och tillsammans med berörda kommuner arbetar vi nu enligt den tidplan som enligt avtalet innebär byggstart senast 2016. Det pågående arbetet med järnvägsplanerna för tunnelbanan har föregåtts av ett antal studier som sett på olika sätt att lösa regionens trafikförsörjning. Åtgärdsvalsstudier samlar olika aktörer för att gemensamt analysera olika förslag till spårförbindelser. Den järnvägsplan som vi nu arbetar med är resultatet av sådana dialoger mellan aktörer där också allmänheten har beretts möjlighet att komma med synpunkter. Kunskapsunderlaget har legat till grund för Stockholmsförhandlingen. Det utesluter dock inte att det i den formella planeringsprocessen kan ske en omprövning av prioriteringar i samband med att kunskapsunderlaget förbättras och samrådsprocessen fortlöper. Avtalet från 2013 års Stockholmsförhandling anger att den slutliga spårsträckningen ska avgöras i samråd med berörda parter inom ramen för planlägningsarbetet, innefattande studier och samråd även av alternativa sträckningar.

För en del resenärers reserelationer är järnvägen ett bättre alternativ än tunnelbanans Gula linje. Järnvägen saknar dock koppling till Hagastaden och kan inte förlängas norrut på samma sätt som tunnelbanan. I järnvägsplanen ingår också att förbereda för en station mellan Hagastaden och Arenastaden.

När järnvägsplanen ställs ut för granskning redovisas även de alternativ som valts bort och motiven för bortval. Där beskrivs också den förväntade nyttan på kort och på längre sikt.

Genom upprättande av avtal är finansieringen klarlagd mellan de olika parterna.

### 1.3.3 Vill prioritera andra utbyggnader

En *enskild* anser att förlängningen Hagsätra – Älvsjö borde prioriteras före Gula linjen. En sådan förlängning (cirka två kilometer) kan ge mycket stora vinster, bland annat när trafikavbrott sker på de centrala delarna av pendeltågsnätet mellan Älvsjö och Karlberg/Odenplan.

En *enskild* anser att Hagsätra – Älvsjö station bör byggas ut och att den Gula linjen ska förlängas till Älvsjö på grund av att det ofta uppstår problem i pendeltågstrafiken som påverkar både pendeltågsresenärer och resenärer i Älvsjös närområde negativt. Denne har även förslag på andra tunnelbanelinjer som exempelvis Odenplan – Tekniska högskolan-Ropsten. Förespråkar även många tvärförbindelser i stadens tunnelbanenät.

Utbyggnad av tunnelbanan mellan de södra förorterna som nu ligger på olika tunnelbanelinjer förespråkas av en *enskild*. Denne menar att tunnelbanelinjer till Stockholms förorter bör prioriteras högre.

En *enskild* förordar linjedragningar som ökar tillgängligheten till Frihamnen.

Ett annat alternativ som presenteras av en *enskild* är att Roslagsbanan kan dras enligt U-form från Albano vidare till Odenplan, Karolinska och Arenastaden istället för ny tunnelbanelinje.

En annan *enskild* anser att det vore mer fördelaktigt att bygga ut Roslagsbanan istället för linje Gul.

Roslagsbanans ändhållplats borde enligt en *enskild* flyttas till Odenplan, vilket skulle ge helt andra bytesmöjligheter och frigöra mark för byggnation vid Tekniska högskolan.

Flera *enskilda* anser att det är mindre nödvändigt att dra tunnelbanan från Odenplan till Arenastaden eftersom det framöver kommer att vara möjligt att nyttja pendeltåget nästan samma sträcka. Flera redovisar förslag på alternativ till den Gula linjen.

En *enskild* föreslår en linjedragning från Kungsträdgården mot Friends Arena/Arenastaden via Östermalms torg, Rådmansgatan, Sveaplan, Karolinska Institutet och Hagalund.

En ringlinje som förbinder pendellinjerna efterfrågas av två *enskilda*. Exempel på en sådan linje kan dras mellan Upplands Väsby och Jakobsberg eller Kallhäll. En av de *enskilda* menar att det inte är acceptabelt att behöva åka till Karlberg och byta för att till exempel åka från Upplands Väsby till Barkarby och att de busslinjer som finns inte är tillförlitliga. Både denna satsning och även förlängningarna till Nacka och Barkarby måste därför följas av en ringlinje eller annan smidig tvärförbindelse - bussar och Tvärbanan är inte tillräckliga.

**Kommentar:** I åtgärdsvalsstudien för nordostsektorn redovisas flera olika möjligheter för att försörja denna del av regionen med spårtrafik. Användning av Värtabanan för persontrafik med koppling mot Hagastaden avförs av flera skäl, bland annat tekniska och juridiska. Spårvidd och elkraftsystem skiljer sig och Nationalstadsparken är skyddad enligt lag, vilket innebär att nybyggnation och andra insatser enbart kan genomföras under mycket begränsade förutsättningar. Det är därför svårt att ta mark i anspråk för utbyggnad av spårtrafik inom området.

Ytterligare utbyggnad av tunnelbanan med statligt stöd utöver vad som redan beslutats hanteras inom ramen av den så kallade Sverigeförhandlingen.

I den regionala utvecklingsplanen framhålls behovet av tvärförbindelser med kollektivtrafik. Resandeströmmarna är dock inte alltid tillräckligt stora för att motivera spårförbindelser. Frågorna behandlas vidare inom regionplaneringen.

### 1.3.4 Vill att projektet ska utökas

#### **Förlängning av tunnelbanan söderut**

Många *enskilda* betonar vikten av att kunna förlänga den Gula linjen söderut. Flera *enskilda* förordar att möjligheterna kring att sammankoppla den Gula linjen med den Gröna ska utredas i syfte att undvika att Odenplan blir en slutstation. Många *enskilda* menar att en linjedragning söderut är en självklarhet och det mest fördelaktiga speciellt utifrån ett mer långsiktigt perspektiv. En majoritet av dessa förespråkar en förlängning till Fridhemsplan, Liljeholmen och Älvsjö men förlängning önskas bland annat även till Hornstull, Fruängen, Norra Bantorget, Rådhuset, Södermalm, Zinkensdamm, Södra station, T-centralen, Årsta och Älvsjö.

Många *enskilda* betonar även betydelsen av att avlasta T-centralen, bland annat genom att förlänga linje Gul mot Fridhemsplan och Liljeholmen. För att detta ska vara genomförbart anser en del *enskilda* att det är lämpligast att linje Gul får en fristående plattform vid Odenplan.

En *enskild* förespråkar att Gul linje bör få en egen plattform vid Odenplan i nord-sydlig riktning för att kunna fortsätta söderut mot Marieberg och Hornstull (via Rådhuset eller Fridhemsplan). En sådan linje kan också få en station där bangården överdäckas.

Den Gula linjen skulle enligt en *enskild* kunna vara den första etappen på en tunnelbanelinje mellan Liljeholmen, Hornstull, Rådhuset och Odenplan för att avlasta Gröna linjen genom centrala Stockholm.

En *enskild* påpekar att Gul linje bör dras från Odenplan eller Sankt Eriksplan och vidare mot sydväst för att ge anknäring till den Röda linjen vid Hornstull och/eller Liljeholmen samt den Blå linjen vid Fridhemsplan.

En förlängning söderut mot Fridhemsplan och Hornstull för möjlighet till linjebyte, föreslås av en *enskild*. Förlängningen skulle enligt denne redan från början kunna möjliggöras på två sätt. Det första är att från dubbelspåret spränga en dubbelspårig tunnel söderut i en högerböj några tiotal meter in i berget (då kan man spränga från andra hållet fram till denna blindtunnel utan att behöva stänga av trafiken till och från Hagastaden utom för att lägga in två växlar). Den effektivare och mer kostsamma lösningen är att spränga

enkelspårstunnlar där det avgrenande spåret korsar spåret planskilt för att på så sätt undvika ett växelkryss som kräver underhåll.

Ett alternativ som lyfts fram av en *enskild* är en dragning av linjen till Lindhagen.

Flera *enskilda* menar att det kan vara aktuellt att alternativt bygga flera perronger i Hagastaden för att kunna grena av mot Sankt Eriksplan och sedan vidare söderut i framtiden.

Två *enskilda* anser att den Gula linjen bör dras vidare söderut och att anslutningen till Gröna linjen därför bör ske endast i en enkelspårig tunnel till dess den nya station Odenplan har blivit färdigbyggd. Ett byte vid Odenplan bör vara temporärt till dess att Gula linjen har blivit färdigställd söderut mot Årsta och Älvsjö.

En *enskild* förordar en utredning av möjligheterna att bygga station Hagastaden som en trespårsstation med två plattformar för att i framtiden fortsätta i en dragning mot Fridhemsplan vidare mot västra Södermalm och söderut mot förslagsvis Älvsjö. I framtiden kan då en gren söderifrån och en gren från Odenplan kopplas samman till en fristående linje.

Värtahamnen bör enligt en *enskild* kunna nyttjas för persontrafik i samband med invigningen av Norviks hamn. Denne menar att om Gula linjen svänger ut på Värtabanan efter Hagastaden kan hållplatser byggas vid Karolinska, Universitet (byte med Roslagsbanan) och Norra Djurgårdsstaden.

En annan *enskild* ser fördelar med att den Gula linjen till Karolinska sjukhuset ska kopplas samman med den röda linjen som passerar Tekniska högskolan, Universitetet och Danderyds sjukhus.

En *enskild* föreslår en järnvägsstation på bron mellan Söder Mälarstrand och Gamla stan, eftersom det ger möjlighet till ett bekvämt byte mellan tunnelbana och pendeltåg.

Projektera en ny station för Arlanda Express i Solna och anslut den till Arenastaden, uppmanar en *enskild*.

En annan *enskild* önskar en utbyggnad av den tänkta Blåa linjen från Hagsätra till Älvsjö för att koppla samman pendeltåg och tunnelbana.

En *enskild* ser fram emot den tidigare föreslagna förlängningen av Tvärbanan från Solna via Bergshamra och Universitetet till Ropsten.

**Kommentar:** Avtalet från 2013 års Stockholmsförhandling anger att utbyggnaden av tunnelbanan ska ske med en trespårslösning vid Odenplan. Trespårslösningen medger både en ny linje från Arenastaden till Odenplan och genomgående trafik till/från Arenastaden, som inte negativt påverkar den Gröna linjen. Denna lösning medger dock inte en framtida förlängning söderut. Det finns därför inga planer på att Gula linjen skulle utgöra en gren av den Gröna linjen eftersom det ger lägre turtäthet på den Gröna linjen.

I det pågående utredningsarbetet ingår däremot att se på kopplingar mot den Gröna linjen eller eventuellt den Blå linjen för att kunna nå depåer som underhåller vagnarna.

Förvaltningen konstaterar samtidigt att flera *enskilda* lagt ner ett stort engagemang i att hitta kostnadseffektiva lösningar för den framtida kollektivtrafiken. Vi ser också behovet av tvärförbindelser som avlastar T-centralen. Inom ramen för detta projekt finns inte möjlighet att bearbeta och analysera de kollektivtrafiklösningar som föreslagits eftersom det ligger utanför arbetet med järnvägsplanen. Ytterligare utbyggnad av tunnelbanan med statligt stöd utöver vad som redan beslutats hanteras inom ramen av den så kallade Sverigeförhandlingen. Förvaltningen kommer därför att vidarebefordra skrivelserna till landstingsstyrelsen och funktionsområdet tillväxt, miljö och regional planering som ansvarar för de långsiktiga regionplanerna.

För att kunna förlänga den Gula linjen söderut föreslår många en avgrening mellan Odenplan och Hagastaden. En annan möjlighet är att lägga Odenplans station djupt så att linjen kan fortsätta söderut.

Avtalet från 2013 års Stockholmsförhandling anger att den slutliga spårsträckningen ska avgöras i samråd med berörda parter inom ramen för planlägningsarbetet, innefattande studier och samråd även av alternativa sträckningar. Inom ramen för avtalet utreds trespårslösningen vid Odenplan och alternativa sträckningar i det pågående planlägnings- och projekteringsarbetet. I det arbetet studeras även djupare alternativ som medger förlängning söderut.

Bytesmöjligheter skapas vid Arenastaden, Odenplan och i Barkarby. Utbyggnad inom riksintresset Stockholms innerstad är inte aktuellt.

Arlanda Express är ett eget bolag utanför landstingets ansvarsområde. Vi kommer dock att samråda med bolaget.

Separat samråd hålls för utbyggnad av den Blå linjen på motsvarande sätt som för denna linjedragning.

Tvårspårvägen och en eventuell förlängning av Tvärbanan ligger utanför detta projekt.

### **Förlängning av tunnelbanan norrut**

Många *enskilda* förordar att tunnelbanan ska förlängas norrut, i huvudsak mot Järvastaden men även mot Bergshamra, Danderyds sjukhus och vidare mot Täby. En *enskild* framför att en entré vid Järvastaden kan placeras nära korsningen Järva Skjutbaneväg/Fridensborgsvägen. Från Järvastaden finns sedan fler alternativ till vidare sträckningar. Ett förslag är att förlänga via Järvastaden och Ulriksdal samt sammankoppla pendeltåg, tunnelbana och busstrafik.

Andra förslag på förlängning är att ansluta till Blå linje vid Hallonbergen samt att förlänga till Bergshamra, Mörby, Sollentuna, Bagartorp, Annedal, Gamla Ursvik, Nya Ursvik, Rissne och Norrtälje.

Ett fåtal *enskilda* anser att tunnelbanelinjen borde förlängas vidare från Odenplan till Tekniska högskolan, för att knyta ihop Gula linjen med Röda linjen och Roslagsbanan samt för att avlasta T-centralen. En *enskild* önskar en station vid Roslagstull/Tekniska högskolans västra entré.

En *enskild* påpekar att Tvärbanan bör förlängas till arenaområdet så att även den ansluter till både tunnelbana och pendeltåg (och så småningom rimligen även till Danderyd). Därför är det inte rimligt att anlägga tunnelbanestationen utifrån var det går busslinjer år 2014 utan mer långsiktig planering är att föredra.

**Kommentar:** Förvaltningen kommer inte i denna järnvägsplan att ta ställning till framtida förlängningar norrut eftersom en sådan utredning inte omfattas av projektet. Detta behandlas istället i åtgärdsvalsstudien för nordostsektorn där förvaltningen är en av flera aktörer.

Lokaliseringen och orienteringen av station Arenastaden styrs även av andra faktorer utöver möjligheten att förlänga norrut i framtiden. Lösningarna får dock inte utformas så att det blir svårt eller omöjligt att förlänga tunnelbanan norrut.

Det är tekniskt mycket svårt att förlänga Gula linjen från Odenplan till Tekniska högskolan med en trespårslösning vid Odenplan eftersom den måste korsa den Gröna linjen vid Spelbomskans torg. Det skulle även innebära att spårdragningen måste gå genom en huskällare vilket inte är genomförbart. Avtalet från 2013 års Stockholmsförhandling anger dock att den slutliga spårsträckningen ska avgöras i samråd med berörda parter inom ramen för planlägningsarbetet, innefattande studier och samråd även av alternativa sträckningar. I det arbetet studeras också ett djupare läge.

### 1.3.5 Gul linje kopplas till Blå linje

Många *enskilda* önskar att en mellanstation längs den Gula linjen ska anläggas via Solna centrum, främst i syfte att koppla ihop den Gula linjen med den Blå och på så sätt skapa fler bytespunkter och därmed avlasta T-centralen.

Ett alternativ skulle enligt en *enskild* vara att dela Blå linje vid Västra Skogen och låta Hjulstalinjen gå under Tomtebodan och vidare till Hagastaden.

Många *enskilda* förespråkar att Gul och Blå linje länkas samman för att skapa ett flöde i nordostlig riktning vilket kan avlasta Grön linje.

Samordning av säkerhetssystemet mellan tunnelbanegrenarna förespråkas av en *enskild* som pekar på att det då blir möjligt för vissa tåg på den Gula linjen att fortsätta på "Blå linje"; Solna C – Hallonbergen – Rissne – Barkarby.

En *enskild* önskar att linje Gul ska förlängas till Hallonbergen, Akalla och/eller Hjulsta eftersom det skulle innebära ökad tillgänglighet till Karolinska Institutet och Friends Arena för invånare i nordvästra Stockholm.

En *enskild* förespråkar en förlängning så att ändhållplatsen ansluts till den Blå linjen i Råsunda. Det skulle ge smidigare färdväg till Karolinska sjukhuset för boende längs med linje 11 och vidare utåt längs pendeltåget mot Bålsta.

En *enskild* föreslår en linjedragning från Kungsträdgården mot Friends Arena/Arenastaden via Östermalmstorg, Rådmanstorg, Sveaplan, Karolinska Institutet och Hagalund.

En annan *enskild* undrar varför Arenastadslinjen ska kopplas ihop med den redan hårt belastade Gröna linjen istället för att koppla ihop den med den nya linjen från

Fridhemsplan till Nacka. Denne menar att den Gröna linjen riskerar att bli än mer överbelastad i samband med att den kopplas ihop med den Gula linjen eftersom resenärer på den Gula linjen kommer byta till den Gröna linjen för att resa vidare. En koppling till den nya Nackalinjen skulle enligt den *enskilde* istället kunna avlasta den Gröna linjen.

**Kommentar:** I den pågående lokaliseringsstudien ingår att se på kopplingar mot den Gröna linjen eller eventuellt den Blå linjen för att kunna nå depåer som underhåller vagnarna. Det finns dock inga planer att Gula linjen skulle utgöra en gren av en annan tunnelbanelinje. Det är främst kapacitetsskäl som talar mot detta.

Arenastadslinjen är en egen linje. Den kommer att vara ihopkopplad med Grön linje så att det är möjligt att köra tåg till Grön linjes depå (där de kan stå uppställda nattetid och underhållas), men trafiken ska inte in på Grön linjes spår. Spåren ska dock vara ihopkopplade för att kunna komma till depå och för att det ska vara möjligt att (vid enstaka tillfällen) ha genomgående trafik och köra vidare på Grön linje. Det avtal som ligger till grund för projektet Tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden anger att vi ska utgå från Odenplan och ansluta i en trespårslösning. En annan sträckning skulle innebära en omförhandling av avtalet.

Att ansluta Gul linje till Blå linje innebär en längre resväg för resenärerna, vilket minskar samhällsnyttan. Förslaget innebär även en mer kostsam byggnation. Vidare omfattar inte avtalet ett färdigställande av ytterligare en station utan enbart förberedelser för en sådan.

Förvaltningen är också av den åsikten att Grön linje är hårt belastad och att Blå linje är mindre hårt belastad. Fördelen med att den Gula linjen går till Odenplan är att det blir möjligt att avlasta den hårt belastade T-centralen eftersom pendeltågsresenärer istället kommer att kunna byta färdmedel vid Odenplan.

### 1.3.6 Gul linje kopplas till Grön linje

Ett fåtal *enskilda* anser att den Gula linjen bör utgöra en förlängning av den Gröna linjen mot Farsta istället för att vara separat. En av dessa *enskilda* påpekar att det inte är fördelaktigt att en större knutpunkt även blir en slutstation. Denne menar att hela sträckan Hässelby-Skarpnäck kan trafikeras tätare med det lediga trafikutrymmet i samband med att Hagsätralinjen blir en del av de Blå linjerna.

Flera *enskilda* anser att om det inte är tänkt att den nya linjen ska byggas ut varken från Odenplan eller Arenastaden så bör den bli en del av den Gröna linjen. På så sätt skapas en bättre kommunikation söderut, vilket enligt en *enskild* kan leda till att det finns tågsätt som kör till exempel Gullmarsplan-Arenastaden eller Alvik-Arenastaden.

En annan *enskild* har föreslag på hur det är möjligt att köra 4-minuterstrafik till Hagastaden/Karolinska sjukhuset med koppling till Gröna linjen. Västerut körs då 22,5 tåg/timme jämfört med nuvarande 24. Kan antalet tåg per timme utökas till 32 jämfört med nuvarande 30 så blir det fortsatt 24 tåg/timme västerut och 8 tåg/timme mot Hagastaden/Karolinska sjukhuset (3:45-minuterstrafik).

En *enskild* påpekar att ett av tre tunnelbanetåg i dagens läge vänder söderifrån vid Odenplan och föreslår därför att vart tredje tåg istället kan fortsätta som Gula linjen. Det

skulle innebära att Odenplans station inte behöver byggas om. Ett alternativ är annars att dela linjerna vid station Rådmansgatan och "Gula linjen" kan byggas under Sveavägen vilket ur ekonomisk synpunkt är ett mer fördelaktigt alternativ.

Många *enskilda* menar att det är fördelaktigt om Gula linjen anknys till Gröna linjen istället för att vara fristående.

En *enskild* anser att det är mycket viktigt att byten mellan tunnelbana, pendeltåg och buss kan ske smidigt vid Odenplan. Ett förslag är att lägga om Grön linje till Alvik mot Arenastaden istället, vilket förenklar upplägg av linjefärger. Denne påpekar att alla andra linjer dessutom redan har delade slutstationer geografiskt.

En *enskild* menar att det vid Odenplan är förberett för en grenlinje med sträckning förbi Karolinska och vidare norrut och undrar följaktligen varför detta alternativ inte är aktuellt.

Två *enskilda* menar att om den Gula linjen skulle byggas ut från exempelvis Alvik skulle det problematisera resan för resenärer mellan Hässelby strand och Odenplan för att dessa resenärer skulle tvingas byta linje för att ta sig vidare.

En *enskild* ställer sig negativ till att den Gula linjen skulle utgöra en förlängning av den Gröna linjen och motiverar detta med att det ger en ryckighet för Gröna linjens trafik västerut men framförallt en förvirring och ett fullständigt avsteg från principen om skilda färger för de olika bansystemen. Det förvirrar både vana resenärer såväl som turister. Enligt den *enskilde* kan den inskränkning i bekvämligheten som ett byte innebär kompensera det kaos som kombinationstrafiken skulle innebära med feläkningar som följd och irritationsmoment över att befinna sig på fel tåg. Denne pekar på att ett byte vid Odenplan enbart berör dem som ska ta Gula linjen medan kombinationstrafiken berör samtliga resenärer på både Gröna och Gula linjen. Med det nya mellanplanet som byggs för framförallt byte mellan tunnelbana och pendeltåg så anser den *enskilde* även att det kan bli riktigt bekvämt att byta mellan de två tunnelbanesystemen. Kombinationstrafik skulle möjligtvis kunna förekomma vid speciella arrangemang på Friends Arena.

**Kommentar:** Grön linje är idag hårt belastad vilket gör att även små fel snabbt leder till stora förseningar. Genom ett annat projekt som utgör ett delprojekt i utbyggnaden av Stockholms tunnelbanesystem (där Hagsätragrenen kopplas till den Blå linjen vid station Kungsträdgården), kommer trafiken att bli mer robust.

Erfarenheterna visar att tunnel i berg är billigare än att lägga den under gata. Det beror på att en grundare förläggning kräver tunga betongkonstruktioner och dyrbar stabilisering av schaktväggar. I gator ligger också många ledningar som måste flyttas. Det är därför inte aktuellt att förlägga tunnelbanan under Sveavägen.

Det finns olika uppfattningar om ifall den Gula linjen ska vara separerad från den Gröna linjen. Avtalet från 2013 års Stockholmsförhandling anger att utbyggnaden av tunnelbanan ska ske med en trespårslösning vid Odenplan. Trespårslösningen medger både en ny linje från Arenastaden till Odenplan och genomgående trafik till/från Arenastaden, som inte negativt påverkar den Gröna linjen. Det innebär att det till exempel kan bli aktuellt med en koppling i samband med evenemang på Friends Arena.

Att bygga ut den Gula linjen från Alvik är inte en lösning som ryms inom avtalet.



### 1.3.7 Station Odenplan

Ett fåtal *enskilda* anser att Sankt Eriksplan vore en bättre bytesstation, delvis eftersom möjlighet till byte till pendeltåg i framtiden kan arrangeras i Solna och eventuellt Älvsjö.

Några *enskilda* uppmanar till övervägning av att nyttja Sankt Eriksplan istället för Odenplan för att kunna förlänga Gula linjen mot Fridhemsplan och Liljeholmen och på så sätt avlasta T-centralen.

En annan *enskild* menar att det inte borde anläggas flera plattformar vid Odenplan och hänvisar till att andra linjer grenar sig i staden utan att flera plattformar är nödvändiga.

Flera *enskilda* menar att stationen till Gula linjen bör förläggas i ett djupläge under station Odenplan för att på så sätt skapa förutsättningar till förlängning söderut.

Många *enskilda* ställer sig kritiska till nuvarande förslag då byggnationen kommer ha negativ påverkan på Odenplan och dess närområde. De är därför av åsikten att Gul linjes station istället bör förläggas under Sankt Eriksgatan mellan Karlbergsvägen och Vanadisplan eftersom att södra änden av plattformen då kan anknytas till Grön linje vid Sankt Eriksplans norra stationsentré och norra änden av plattformen kan anknytas till Citybanans entréhall vid Dalagatan. Det ger möjlighet att senare bygga vidare på Gul linje söderut mot Fridhemsplan/Rådhuset. Ett annat förslag är att förlägga Gul linjes station i ett djupläge under station Odenplan. Det underlättar en fortsatt utbyggnad i sydvästlig riktning. Med en sådan lösning finns även potential för förlängningar både söderut och norrut. Ett annat alternativ som förespråkas är att förlägga stationen under Karlbergsvägen från Västmannagatan och västerut.

Bredvid området där "vändstickspåret" befinner sig idag (väster om Odenplan) skulle en plattform kunna byggas, enligt en *enskild*. Då kan det ena gröna spåret flyttas norrut för att bereda plats till den Gula linjen. Ett alternativ är att anlägga den Gula linjen under den Gröna linjen. Den Gula linjen skulle då först gå mellan den Gröna linjen och pendeltåget, för att sedan gå ner djupare under stadsdelen norrut mot Hagastaden. En sådan lösning skulle enligt den *enskilde* innebära att Odenplan och andra områden inte skulle behöva grävas upp.

En *enskild* förordar förberedelser för framtida egen dragning av den nya linjen under station Odenplan och helt frikoppla den från Gröna linjen genom nischer i bergväggen som behöver sprängas.

På ett informationsmöte nämndes för en *enskild* att det vid Odenplan bara ska finnas ett spår för den Gula linjen. Den *enskilde* ställer sig kritisk till detta, bland annat eftersom alla andra slutstationer har två spår. Om det planeras för ett spår anser denne att det kommer vara otillräckligt och i framtiden skapa framkomlighetsproblem. Om trafiken framöver blir mer intensiv måste då tågen korsa den Gröna linjens spår.

**Kommentar:** Vi har undersökt västligare alternativ. Den Gula linjen som svänger norrut från Odenplan ska korsa såväl den Gröna linjen som svänger söderut som Citybanan som fortsätter västerut. Flyttas stationen västerut kan inte det göras med annat än att den Gula linjen får en linjeföring som ger låg hastighet och dålig komfort samt ökat slitage på spår och vagnar. Motsvarande gäller ifall tunnelbanan ska kopplas mot plattformen vid Sankt Eriksplan.

Inom ramen för avtalet utreds trespårslösningen vid Odenplan och alternativa sträckningar i det pågående planläggnings- och projekteringsarbetet. Avtalet från 2013 års Stockholmsförhandling anger att den slutliga spårsträckningen ska avgöras i samråd med berörda parter inom ramen för planläggningsarbetet, innefattande studier och samråd även av alternativa sträckningar. Ifall avtalet frångås för att Gul linje ska kunna fortsätta söderut förändras förutsättningarna och det kan då bli aktuellt att studera de föreslagna sträckningarna. Med gällande förutsättningar utformas station Odenplan med tre spår och två plattformar. Kapaciteten är då tillräcklig för den planerade utbyggnaden av Gula linjen.

En tunnelbanestation är kortare än en pendeltågstation. En station under Sankt Eriksgatan (enligt Odenplansgruppens förslag) måste därför knytas samman med underjordiska gångar som blir 100-200 meter långa. Det går inte heller att kombinera med det förberedda läget vid Nya Karolinska eftersom spåret då måste svänga kraftigt på en mycket kort sträcka. Se även kommentarerna för Odenplansgruppens synpunkter i kapitlet *Sammanfattningar av synpunkter som lämnats under samrådet* under rubriken *Organisationer*, avsnitt 1.2.3 i Bilaga 1.

### 1.3.8 Station Hagastaden

Flera *enskilda* önskar en station vid Hagastaden.

En *enskild* anser att föreslagna stationslägen i Hagastaden är tillfredsställande.

Två *enskilda* önskar förbättrad tillgänglighet från Solna till Karolinska sjukhuset och påpekar att det idag är svårt att ta sig till flera stora sjukhus i regionen med kollektivtrafik.

Två *enskilda* framhäver att kommunikationerna till Karolinska sjukhuset behöver vara goda även för funktionshindrade. Ett alternativ är välplanerade gångpassager med rullband så att exempelvis rörelsehindrade får en mer oproblematiske väg till sjukhuset.

Särskilt stationsentré vid Karolinska sjukhuset anses vara mycket betydande, bland annat för att minska antalet fordon i rörelse i anslutning till sjukhusentréer. Flera *enskilda* anser att en entré i nära anslutning till sjukhusets huvudentré vore att föredra och att det är viktigt med ett rimligt gångavstånd för personal, patienter och anhöriga. En *enskild* upplever att de allmänna kommunikationerna från söderförort till Karolinska sjukhuset är djupt otillfredsställande och ser därför framemot utbyggnaden av både pendeltåg och tunnelbana.

En annan *enskild* framför att det planerade alternativet inte täcker det nya bostadsområdet tillräckligt effektivt och föreslår därför ett mer ostligt alternativ mer centralt i Hagastaden.

En *enskild* menar att det mellan Odenplan och Hagastaden bör (precis som man förberedde Odenplan för framtida grenar) sprängas ut för framtida egen dragning genom staden från Hagastaden. I tidigare samråd har den *enskilde* visat på karta hur det är möjligt att göra en s-kurva med stora radier och ändå komma under nuvarande station Odenplan.

Entréer på båda sidor om Solnavägen förespråkas av flera *enskilda*, särskilt i syfte att förebygga att ett stort antal resenärer ska ta sig hem till bostad och arbetsplatser i Hagastaden genom att vara tvungna att i ytläge korsa den vältrafikerade Solnavägen.

Ett fåtal *enskilda* föreslår en station vid Torsplan.

Flera *enskilda* förordar en tunnelbaneentré dels vid Torsplan och dels mot Karolinska aulan, främst eftersom det är många som passerar längs Solnavägen på väg till Karolinska sjukhuset. Entrén skulle vara lämpligt placerad mittemellan sjukhuset och Institutet och därmed tillgängliggöra dessa på ett effektivt sätt.

**Kommentar:** En placering mer centralt i Hagastaden är svår att förena med avtalet som förutsätter en koppling till Odenplans plattformssystem. Det nuvarande förslaget lämpar sig - främst utifrån tekniska aspekter - bättre för att skapa anslutningar till Odenplans plattformar. I höjddled måste den placeras över Värtabanan och Norra länken men under husen.

Arbetet pågår med utformning av entréer, vilket i stor utsträckning styrs av det pågående bygget av Nya Karolinska sjukhuset. Station Hagastaden har funnits med i planeringen av sjukhuset och ger en väsentligt förbättrad tillgänglighet. Sjukhusområdet är omfattande men vi bedömer att det planerade läget är lämpligt bland annat för att det kommer att medge kopplingar till mer lokala busslinjer inklusive de som försörjer sjukhusområdet.

Från station Hagastaden ska det vara enkelt att nå Nya Karolinska och Hagastaden. Den norra entrén planeras nära NKS och den södra entrén nära Torsplan.

Alla stationer i den utbyggda tunnelbanan utformas så att de blir funktionella och tillgängliga för samtliga resenärsgupper.

### 1.3.9 Station Arenastaden

Många *enskilda* framhäver att det är viktigt att stationen vid Arenastaden ska kunna hantera en stor mängd människor (cirka 50 000) vid evenemang. Därför ges bland annat förslag på många spärrar, flera rulltrappor, bredare gångar och att använda öppen spärrlinje. Följaktligen blir även en entré i nära anslutning till Friends Arena av mycket stor betydelse för många *enskilda*.

En *enskild* belyser att det är viktigt att det är lätt att hitta till Friends Arena från tunnelbanan, vilket bland annat fordrar god skyltning.

Möjlighet till att sätta in extrainsatta tåg efter evenemang vore fördelaktigt, anser en *enskild*.

Entréerna för Arenastaden borde läggas mer norrut, enligt en *enskild*. Denne anser det lämpligt att plattformens norra del mynnar ut mot Ulriksdals station och att den södra delen mynnar ut vid Friends Arena och Frösundavik. En entré vid Ulriksdals station skulle avlasta Solna station betydligt, inte minst vid evenemang.

Några *enskilda* påpekar att de, om det norra alternativet hade funnits kvar, hade valt det som stationsläge i Arenastaden.

Flera *enskilda* anser att entréerna bör utformas så att de är tillgängliga för boende i norra Frösunda, Ritorp och Järvastaden.

En *enskild* föreslår ett stationsläge enligt SLL:s förslag från den 5 juni 2013 där plattformen ligger under järnvägen med en entré mot Arenastaden i knutpunkten mellan målbrons

västra landfäste och entrén till Mall of Scandinavia. Vidare anses att den andra entrén bör ledas öster om järnvägen mot Frösunda.

Anlägg en stationsentré inne i Mall of Scandinavia, uppmanar en *enskild*.

En annan *enskild* önskar att tillgängligheten till Mall of Scandinavia ska bli god även för besökare utan bil.

En *enskild* önskar att den nordligaste stationsentrén placeras närmare Friends Arena (och den nordligare sidan av Mall of Scandinavia) mot Evenemangsgatan/Vintergatan. I de nuvarande förslagen är det långa avstånd till kollektivtrafik från bostäderna som byggs på Evenemangsgatan.

En *enskild* önskar en kombination av de två alternativen för stationsentréer: Alternativ Mitt men med en tunnel till Frösundaleden.

En annan *enskild* förordar en entré med utgång på kullen i Hagalund. I dagsläget behöver resenärer gå uppför en trappa för att komma till Tvärbanan och det skulle enligt den *enskilde* därför behövas ett smidigare sätt att ta sig upp för höjden i Hagalund när tunnelbanan är färdigbyggd.

En *enskild* menar att när det väl byggs en station under järnvägen vore det tacksamt att även uppföra en gång under järnvägen för att på så sätt öka flödet mellan Frösunda och Arenastaden.

**Kommentar:** Det finns många olika förslag på att förlänga tunnelbanan norrut bland annat för att försörja ny bebyggelse i Ulriksdal. Dessa förlängningar får beredas i den fortsatta planeringsprocessen som möjliga framtida utbyggnader. Vi har samrått med exempelvis polisen om hur stationsentréerna ska planeras bland annat för att klara gåendeströmmar vid stora evenemang. Ur säkerhetssynpunkt är det inte fördelaktigt att förlägga en station med alltför kort avstånd till Friends Arena. Mycket talar därför för att inte ha en entré alltför långt norrut.

Många ger uttryck för att det ska finnas entréer på vardera sidan om järnvägsspåren. I första hand avser vi att pröva sådana lösningar men de förutsätter överenskommelser med berörda fastighetsägare.

Förvaltningen delar åsikten att skyltningen på området är viktig. Skyltningen och gångvägarna utanför stationerna omfattas inte av projektet utan är Solna stads ansvarsområde. Vi tar med oss frågan vid utformningen av stationerna och för den även vidare till Solna stad.

Det ligger inte inom projektet att hantera tågens turtäthet. Extrainsatta tåg är dock en fråga som förvaltningen tar med sig i dialogen med Trafikförvaltningen.

### 1.3.10 Vill ha stationsläge Arenastaden Mitt

En klar majoritet av de *enskilda* som valt att förespråka ett stationsläge har valt Stationsläge Mitt, främst med motiveringen att Frösunda tillgängliggörs på ett lämpligare sätt vilket är viktigt med tanke på hur området har expanderat med bland annat bostäder och arbetsplatser. Ett annat argument som framförts är att Stationsläge Mitt anses beröra fler invånare och arbetare som inte har tillgång till tunnelbana i Solna.

En *enskild* önskar att fyra entréer övervägs i Arenastaden - Stjärntorget och Kolonnvägen i norr samt Dalvägen och Förvaltarvägen i söder.

Flera *enskilda* föredrar Stationsläge Mitt med en entré vid pendeltägsstations norra ingång samt en entré i Frösunda eftersom det ger ett bekvämt byte till pendeltågen och gångavstånd till Arenastaden.

Flera *enskilda* anser att den norra stationsentrén i Solna bör ansluta till Friends Arena samt att en entré även bör öka tillgängligheten till Frösunda.

En *enskild* önskar mer information gällande placeringen av Stationsläge Mitt, men förordar en placering närmare järnvägen på nuvarande grusparkering ("Vattenfallsparkeringen"). Denne ställer sig negativ till en placering mellan förskolan Kullen och fotbollsplanen i slutet av Signe Tillischgatan med tanke på rekreations- och säkerhetsaspekter.

Några *enskilda* menar även att en fördel med Stationsläge Mitt är att det ökar tillgängligheten till den nya simhall som kommer att anläggas vid Ritorp.

Om mellanalternativet väljs önskar en *enskild* bli informerad om hur det är tänkt att entréer ska integreras i miljön.

En annan *enskild* framhäver att om en resenär vill åka från Odenplan till Solna station 2020 går det fortare att åka pendeltåget som har precis samma sträckning. Då känns det onödigt att göra en stor investering i ny tunnelbana om stationerna för pendeltåg och tunnelbana placeras i exakt samma läge. Enligt denne är därför alternativ Mitt att föredra.

En *enskild* som representerar Diligentia menar att företaget ställer sig positiva till och förordar Stationsläge Mitt för Arenastadens tunnelbanestation.

**Kommentar:** Många ställer sig positiva till att ha entréer på båda sidor om järnvägen. Sedan finns många uppfattningar om exakt var dessa ska placeras och utformas. Vi kommer i samverkan med Solna stad samt övriga berörda/intressenter ha en fortsatt dialog om lokalisering av stationen.

Oavsett vilket stationsläge som väljs kommer samrådshandlingen att redogöra bland annat för hur stationsentréer ska integreras i miljön.

### 1.3.11 Vill ha stationsläge Arenastaden Syd

En del *enskilda* anser att det behövs en entré mot Arenastaden men för byte mellan olika trafikslag och majoriteten av de boende är det mer fördelaktigt att bygga en entré i sydligt läge. En annan motivering är att det kan bli stökigt vid stationsentréer i samband med evenemang på Friends Arena, varför en entré i Frösunda inte är att eftertrakta.

Flera *enskilda* anser att Stationsläge Syd är lämpligast med tanke på anslutning till Tvärbanan, pendeltåg och bussar samt eftersom boende i Frösunda får relativt nära till Arenastadens redan planerade entré.

Stationsläge Syd är mer strategiskt för att utnyttja tvärbanestationens fulla potential, enligt en *enskild*. Detta kan på sikt möjliggöra Solna stationsområde som ett framtida tillväxtområde. Att tvinga bytande från Tvärbanan till Gula linjen att gå så pass långt som Stationsläge Mitt medför vore enligt denne en stadsplaneringsmässig miss. Frösundas kollektivtrafikförsörjning kan istället förbättras med välplanerade gång- och cykelvägar samt busstrafik.

Ytterligare en anledning till att förorda Stationsläge Syd är enligt en *enskild* att resenärsunderlaget skiljer sig mellan de två alternativen. I Frösunda bor invånare som i hög grad använder bil och kommer att fortsätta göra det, men som gärna vill ha en tunnelbanestation. I Hagalund bor i större utsträckning människor som är beroende av tunnelbana.

**Kommentar:** De som förespråkar läge Syd lyfter fram möjligheterna att få bekväma byten till tunnelbana från andra trafikslag och att det finns ett stort resenärsunderlag söderut. Oavsett om Stationsläge Mitt eller Syd anläggs kommer det vid stationen vara möjligt och naturligt att byta till andra färdmedel.

Byte från pendeltåg kommer att kunna göras vid Odenplan när Citybanan öppnas för trafik och resenärer på Tvärbanan kan redan idag byta vid Solna centrum. I beslutsunderlaget ingår resandeprognoser som visar vilka som kommer att utnyttja tunnelbanan vid olika stationsplaceringar och alternativ för utformning.

### 1.3.12 Synpunkter på stationsläge mellan Hagastaden och Arenastaden

En mellanstation vid Solna centrum förespråkas av många *enskilda*, som anser att det är viktigt med en bytespunkt till Blå linje. Det är även viktigt med flera bytespunkter i tunnelbanenätet för att avlasta T-centralen och skapa snabbare/enklare byten. Att tillåta smidigt byte vid Solna centrum skapar även ett mer robust tunnelbanenät där resande kan välja andra vägar vid eventuella stopp i trafiken. Linjesträckningen blir då mer öst-västlig vid Arenastaden, vilket borde vara lämpligt vid en eventuell förlängning till Danderyds sjukhus och Mörby centrum i framtiden. Vidare skulle det innebära goda knutpunkter, i synnerhet när linjen vid Solna centrum förlängs till Barkarby.

Flera *enskilda* önskar en tunnelbanestation mellan Hagastaden och Arenastaden. Många *enskilda* önskar en station vid Hagalunds industriområde som ligger i södra delen av Hagalund. Området kan förväntas omvandlas till bostadsområde i framtiden. En entré i detta område vore till nytta för arbetsplatser i industriområdet, boende i Hagalund samt besökare till kyrkogården och Hagaparken. En *enskild* förordar att det vid Hagalunds industriområde (Industrivägen) anläggs en bytesstation mellan Gula linjen och pendeltåget. Två *enskilda* vill se en station i Hagalund baserat på områdets upptagningsförmåga samt att avstånden mellan övriga stationer annars blir långa.

Flera *enskilda* förordar en station vid Hagalund, i höjd med Solna centrum eller vid Blåkulla. En motivering är att Hagalund länge har haft bristande kollektivtrafik och därför

behöver en tunnelbanestation. En av dessa *enskilda* önskar dels en entré nära Hagalund, dels att projektet också förbättrar tillgängligheten till Hagalund väsentligt jämfört med idag. Denne skulle även vilja ha en nergång med gångtunnel under jord från Hagalunds centrum.

Utredning av ytterligare en station och ny bebyggelse mellan Arenastaden och Hagastaden förespråkas av många *enskilda*. En *enskild* anser att det bör byggas minst en station mellan Nya Karolinska och Solna station, förslagsvis vid Industrivägen/Åldermansvägen.

En *enskild* anser att det bör börjas förberedas för en ny stadsdel med pendeltågsstation för båda grenarna på spårområdet vid Hagalund.

En *enskild* anser att den nya linjen behöver fler stationer och föreslår en tunnelbanestation vid Norra stationsgatan (Norra station).

Två *enskilda* undrar om det finns underlag för en till station mellan Odenplan och Arenastaden, speciellt med tanke på att sträckan mellan dessa stationer är förhållandevis lång. Ytterligare en *enskild* undrar om det finns möjlighet till att bygga en station mellan Hagastaden och Arenastaden.

En *enskild* anser att om en framtida station även planeras mellan Hagastaden och Arenastaden så är en entré på vardera sidan järnvägen önskvärt, till exempel en entré vid Industrivägen och en vid det nya området Ingenting. En sådan lösning skulle förutom åtkomst till tunnelbanan även kunna fungera som passage till andra sidan järnvägen för gång- och eventuellt cykeltrafik.

Vidare påpekas av en *enskild* att det bör byggas för hög kapacitet eftersom att beläggningen på längre sikt kommer att öka. Därför bör även mellanstationen byggas från början.

**Kommentar:** Lokaliseringen av en eventuell framtida station mellan Hagastaden och Arenastaden görs i samverkan med Solna stad. Viktiga faktorer är resandeunderlaget, möjligheterna att bygga nya bostäder och byggtekniska faktorer.

De berörda kommunerna har som parter en stor del i planeringen av bland annat stationernas utformning och entréer. Förvaltningens inriktning är att utforma anläggningarna i enlighet med avtalet i Stockholmsförhandlingen. I enlighet med gällande lagstiftning ska lokaliseringen prövas i samråd där bland annat miljökonsekvenser och konsekvenser för boende och trafikanter analyseras.

Befintlig järnväg är idag en barriär och några föreslår att stationen skulle kunna minska barriärverkan genom en smart placering av stationsentréer. Vi för detta vidare i vår dialog med staden.

Många förespråkar en bytespunkt vid Solna station. Att ansluta Gul linje till Blå linje innebär en längre resväg för resenärerna, vilket minskar samhällsnyttan. Förslaget innebär även en mer kostsam byggnation eftersom det behövs en längre tunnel. Tunnelbanan blir då också en spårvägsförbindelse som löper parallellt med Tvärbanan mellan Solna centrum och Arenastaden. Vidare omfattar inte avtalet ett färdigställande av ytterligare en station utan enbart förberedelser för en sådan.

Det finns idag ingen finansiering för att bygga ytterligare en station på sträckan. Det finns inte heller utbyggnadsplaner på ny exploatering som skulle finansiera en utbyggnad.

### 1.3.13 Synpunkter på stationsutformning

En *enskild* uppmanar till att tänka långsiktigt och anpassa stationerna efter en kapacitetshöjning som följer vid en eventuell vidare utbyggnad av tunnelbanan. Ett exempel är att längre tåg kräver längre plattformar, vilket bör beaktas i ett tidigt stadie. Denne förespråkar dubbla plattformar i city, en för påstigning och en för avstigning (på samma sätt som i München).

Några *enskilda* önskar att alla upp- och nedgångar blir ordentligt upplysta likväl som gång- och cykelvägarna till och från tunnelbanan. En av dessa *enskilda* skulle uppskatta bättre belysning mellan Solna station och tvärbanestationen som är i anslutning.

En annan *enskild* framhäver att det är viktigt att ha synskadade i åtanke vid utformningen av tunnelbanestationerna. Därför föredras bland annat ljusa trappor med markering av respektive trappsteg.

Flera *enskilda* önskar breda och rymliga plattformar. Det är även viktigt att plattformarna vid de nya stationerna är anpassade för funktionshindrade framhäver några *enskilda*. En aspekt av detta är exempelvis att plattformen/plattformarna vid Friends Arena/Arenastaden är rymliga så att det finns gott om plats för resenärer.

En del *enskilda* förespråkar breda plattformar och plattformsdörrar utifrån ett säkerhetsperspektiv.

En artikel om järnvägsplattformar har skrivits av en *enskild* och publicerats i tidningen Tåg. Artikeln behandlar plattformshöjder och vagnlösningar som underlättar för rörelsehindrade.

Storstockholms bytespunkter är, enligt en *enskild*, under all kritik. Bytespunkter i andra delar av Sverige och i andra länder som till exempel Tyskland, Nederländerna och Storbritannien är mycket mer genomtänkta. Det finns flera exempel på att det är möjligt att byta mellan metro och regionaltåg vid samma plattform. Det har nämnts att vissa tåg vid större arrangemang på Friends Arena kan komma att fortsätta söderut utan byte och den *enskilde* undrar hur detta ska arrangeras eftersom att utformningen av stationen kommer att styra trafikeringsmöjligheterna. En lösning som finns i flera länder är att ha två plattformar (A och B) och tre spår (1, 2 och 3) vilket ger 1, A, 2, B och 3. På Odenplan kan då spår 1 användas mot Hässelby, spår 2 till/från Arenastaden och söderut samt spår 3 söderut. Resenärerna kan då byta till plattform till/från Arenastaden och vid behov trafikera Arenastaden-Odenplan-söderut.

En *enskild* föreslår att Arenastaden kan förses med rullband för att förkorta avstånden från pendeltågstation och Tvärbanan (likt flygplatser, färjeterminaler, eller blå gången i tunnelbanan i T-centralen).

Tunnelbanestationerna bör enligt en *enskild* placeras så nära under marken som möjligt.



En *enskild* anser att det är klokt att nyttja de entréer som redan finns vid Odenplan, vilket är en smidig lösning som dessutom är ekonomiskt besparande. Det är även av stor betydelse att utforma stationsentréerna på så sätt att känslor av otrygghet kan förebyggas.

En *enskild* uppmanar till att inkludera även estetiska värden i tunnelbaneprojektet och inte enbart fokusera på funktion. Denne har synpunkter på den nya Odenplans station vad gäller konstruktioner, former och känsla för proportioner, material och färger.

En annan *enskild* anser att projektet bör undvika konstruktioner i betongfärg, utan istället satsa på mer livliga färger än betonggrått.

Två *enskilda* önskar att tunnelbanestationerna ska utformas så att de är varma och trivsamma.

Eftersom denna linje är förhållandevis kort anser en *enskild* att detta är ett fördelaktigt tillfälle att testa att införa toaletter vid tunnelbanestationerna. Tillgången till toaletterna kan med fördel kontrolleras antingen genom att de placeras innanför spärrarna alternativt att de kräver ett giltigt accesskort för att nyttjas. Den *enskilde* anser att toaletter på tunnelbanestationer borde vara en naturlig del av en modern stad och kollektivtrafik. Om systemet fungerar vid dessa tre tunnelbanestationer är det sedermera möjligt att expandera till andra stationer.

**Kommentar:** Många synpunkter avser stationernas funktion. Generellt gäller att stationerna i många fall kommer att motsvara högre krav än de som gällde när dagens stationer byggdes. Det gäller till exempel luftkvalitet, belysning, utrymmesbehov och tillgänglighet för funktionshindrade. Avseende resenärsbehov, till exempel toaletter, förs en dialog med landstingets trafikförvaltning som kommer att ta över anläggningen och dess drift när den är klar.

Förutsättningarna för plattformsavskiljande dörrar på stationerna längs linjen är i dagsläget under utredning.

### 1.3.14 Synpunkter på konst i tunnelbanan

Stockholms tunnelbana är världsberömd för sin konst, menar flera *enskilda*. En av dessa anser att det goda ryktet måste bevaras och utvecklas för de nya stationerna genom samtida konst, med en helhetssyn på stationernas konstnärliga gestaltning i likhet med konsten som utsmyckar den Blå linjen och även den nyaste tunnelbanestationen Skarpnäck. En annan *enskild* menar att estetiken i Kungsträdgårdens tunnelbanestation är ett föredöme.

Solna centrum har en väggdekoration med ett tema, vilken uppmärksammas av en *enskild* som finner stationen tilltalande. Denne föreslår att Arenastaden skulle kunna ha ett tema som inkluderar att berätta intressanta och viktiga budskap för besökarna om Sveriges/Solnas historia.

Tema naturen förespråkas av en *enskild*, som hänvisar till relevansen i och med Gula linjens närhet till Hagaparken.

Även en annan *enskild* efterfrågar ett speciellt tema vid Gula linjens tunnelbanestationer. Ett exempel är en mer modern och ren inredning inspirerad av New York, med kakel, pelare och sidoplattformar (med spåren i mitten, som vid Johannelunds tunnelbanestation). Ett annat alternativ är att inspireras av omgivningen. Det skulle kunna

leda till att Odenplans station får en utstyrelse som är mer innerstadslig, att Hagastaden blir en väldigt modern station och kanske att Arenastaden inspireras av närheten till Friends Arena (exempelvis med musiktema).

Tunnelbanestationernas estetiska utformning betonas även av en annan *enskild*. Denne anser att konsten på någon av de nya stationerna borde målas av konstnären Carolina Falkholt, vars verk anses vara vackra och även lämpliga för större ytor som tunnelbanestationer. Det påpekas även att det kan vara fördelaktigt att utjämna könsfördelningen gällande tunnelbanekonströrer.

**Kommentar:** Det finns ett stort intresse kring hur stationerna kommer att gestaltas, inte minst kring den konstnärliga utsmyckningen. I likhet med andra större infrastrukturprojekt kommer konstnärer att knytas till projektet för att tidigt kunna ge idéer till arkitekterna. Tanken är att en konstnär per station knyts till projektet.

### 1.3.15 Synpunkter på entréer

En *enskild* önskar goda förutsättningar för parkering både för motorfordon och cyklar i nära anslutning till tunnelbanestationerna.

Parkeringsmöjligheter uppmärksammas även av en annan *enskild* som menar att det är viktigt att tillgängliggöra tunnelbanestationerna för fotgängare och cyklister samt att uppföra goda möjligheter att bekvämt och säkert parkera cyklar intill stationerna. Tillgängligheten är även betydelsefull för andra resenärer så som de med barnvagnar, rullatorer och rullstolar, vilket bör beaktas bland annat vid utformningen av stationernas entréer och plattformar.

Vidare menar en annan *enskild* att utformningen av stationerna måste vara av hög kvalitet, speciellt bör nämnas in- och utgångar.

Flertalet *enskilda* framhäver att det är viktigt att se till att det blir enkelt att byta mellan pendeltåg, tunnelbanelinjer och bussar samt att de olika stationerna behöver utformas så att de är så tillgängliga som möjligt. En av dessa *enskilda* önskar tunnelbaneentréer i mycket nära anslutning till busslinjer (gärna tvärgående bussar) samt eventuellt spårvägar. En annan *enskild* förespråkar att pendeltåget, tunnelbanan (från Odenplan) och Tvärbanan smidigt binds samman så att bytestiden förminskas. Flera *enskilda* efterfrågar spridd placering av stationsentréer för att på så sätt öka tillgängligheten för så många resenärer som möjligt.

**Kommentar:** Förvaltningen delar synsättet att det är hela resan som är viktig. För många resenärer blir resan på Gul linje bara en delresa. I arbetet med stationerna ser vi, i samverkan med berörda kommuner som parter, därför till att de också blir bra bytespunkter för de som kommer med buss, spårväg, pendeltåg, tunnelbana och för de som cyklar.

Generellt gäller att stationerna i många fall kommer att motsvara högre krav än de som gällde när dagens stationer byggdes. Det gäller till exempel luftkvalitet, belysning, utrymmesbehov och tillgänglighet för funktionshindrade.

### 1.3.16 Synpunkter på övriga anläggningar ovan jord

En *enskild* önskar att placering och utformning av ventilationsanläggningar tas i beaktning i relation till bullergenerering och luftkvalitet.

**Kommentar:** För luftkvalitet finns miljö kvalitetsnormer som måste uppfyllas vid ventilationsanläggningarna. Placeringen av ventilationsschakt kommer att ta hänsyn till riktvärden för utomhusbuller.

### 1.3.17 Synpunkter på störningar och intrång i driftskedet

Genom att gräva ner tunnelbanan mellan kyrkogårdens östra kant och Hagalunds industriområde där det tidigare gått tåg menar en *enskild* att viktiga kulturområden och kyrkogårdens griftefrid i högre utsträckning kan respekteras.

En *enskild* betonar att det är viktigt att ta hänsyn till gamla byggnader som till exempel kyrkor, som befinner sig nära tunnelbanans kommande dragning. Denne förespråkar att byggnationen så långt det är möjligt ska undvika att lägga tunnelbanans dragning rakt under Solna kyrka.

Att inte bebygga så att Råstasjöns djur och växtliv hotas är viktigt, påpekas av en *enskild*. Att bygga tunnelbana bjuder in till ökad bebyggelse så att naturvärden förstörs vilket behöver uppmärksammas vid byggnation och även efter byggskedet. En annan *enskild* framhäver att projektet bör ta hänsyn till och bevara de grönområden som finns i närheten av de olika stationslägena och om möjligt skapa fler grönområden.

Enligt en *enskild* bör planeringen av bansträckningen ske parallellt med Citybanan snarare än parallellt med nuvarande tunnelbana under Karlbergsvägen.

En annan *enskild* upplever idag mycket bullerstörningar från Tomtebodajärnvägen och önskar att Gula linjen inte förläggs direkt under fastigheterna i Fogdevreten nära Tomteboda Gård eftersom det skulle generera än mer buller för de boende i området.

En *enskild* önskar att tunnelbanan ska utformas så att den är både tystgående och smidig.

Byggnationen skapar större människoflöden samt möjliggör vidare exploatering, vilket en *enskild* ställer sig negativ till på grund av att det skapar störningar, försämrar utsikten och ökar insynen till befintliga bostäder.

**Kommentar:** Den miljökonsekvensbeskrivning som kommer att upprättas av projektet och som ska godkännas av länsstyrelsen kommer bland annat att omfatta inventeringar av natur- och kulturmiljö, beskriva konsekvenser under byggskedet och rekommendera skadeförebyggande åtgärder.

Olika lokaliseringar och byggmetoder prövas. De fastigheter som kommer att beröras av sprängningar blir föremål för omfattande inventeringar innan arbetena påbörjas. Besiktningar genomförs både före och efter byggnation. Kyrkobyggnader, inventarier, begravningsplatser och kyrkotomt har ett särskilt skydd enligt 4 kap. kulturmiljölagen. Vi kommer därför i samråd med Kyrkogårdsförvaltningen välja lokalisering och utformning samt genomförande för att minimera påverkan på kyrkofastigheten. Speciella skyddsåtgärder under byggskedet kan behövas för att inte vibrationer ska ge skador på skyddsvärda objekt, till exempel väggmålningar i Solna kyrka.

Det ingår i järnvägsplanen att väga enskildas intresse mot allmänna intressen.

### 1.3.18 Synpunkter på störningar för boende under byggskedet

En *enskild* anser att projektet bör visa respekt och hänsyn till boende vid Odenplan som redan fått utstå flera år av byggnationsproblematik. Byggnationen får även konsekvenser för annan trafik så som avstängning av Gröna linjen, Citybanan (vilket medför extra stor belastning på vägnätet i form av ersättningsbussar), biltrafik och bussar samt för resenärer vid Odenplan.

En *enskild* anser att det är mycket tråkigt att byggnationen inte kunnat samordnas med bygget som pågår vid Odenplan idag. Enligt denne och en annan *enskild* saknas information där det förtydligas att beslut om stationslägen och sträckning för tunnelbanan ska ta hänsyn till samt väga in negativa konsekvenser för boende i de berörda områdena.

Två andra *enskilda* anser att beslut om byggnationen borde kommit tidigare så att allt hade kunnat sprängas i samband med pendeltunneln. Dessa hoppas att det vid byggandet av Citybanan också förbereddes för en kommande Gul linje.

Flera *enskilda* önskar att störningar under byggskedet vid Odenplan ska minimeras.

En *enskild* önskar att spåren ska läggas tillräckligt djupt ner i marken för att undvika att vibrationer påverkar de som vistas i sträckningens närområde.

God planering och information krävs för att minimera olägenheterna för boende och företag i området kring Arenastaden, menar en *enskild*.

Många *enskilda* betonar vikten av att almarna vid Gustaf Vasakyrkan bevaras.

En *enskild* ser gärna att projektet använder ett annat besiktningsbolag än Nitrokonsult.

**Kommentar:** Tunnelbanan kommer att byggas i berg vilket ger stor frihet i lokaliseringen och mycket små störningar för boende. Undantaget är kopplingen vid Odenplan. Där studeras flera olika lösningar, dels hur anslutningen ska göras och dels hur det kan byggas för att minimera negativ påverkan på omgivningen. En ambition är också att de intrång som görs i fastigheter inte ska behöva resultera i stora störningar.

Det är beklagligt att det inte varit möjligt att samordna Citybanans byggande med utbyggnaden av tunnelbanan. Samordning av projekten hade sannolikt orsakat mindre störningar för de boende. Samtidigt har byggandet av Citybanan gett oss mycket kunskap som vi har möjlighet att ta med oss i vårt projekt, bland annat vikten av tidig och omfattande information.

Kyrkotomter skyddas i kulturmiljölagen. En fällning av en alm på kyrkotomt kan göras först efter att länsstyrelsen prövat om det är en nödvändig åtgärd. Vi undersöker nu hur vi kan undvika att fälla almen och hur den skulle kunna ersättas.

Förvaltningen upphandlar konsulter enligt gällande regelverk.

### 1.3.19 Synpunkter på störningar för trafikanter under byggskedet

En *enskild* upplever att trängseln i bussarna till och från Karolinska sjukhuset idag utgör ett stort problem och betonar vikten av att säkerställa framkomligheten till sjukhuset även under tunnelbanans byggskede.

Några *enskilda* uppmuntrar projektet att tillvarata alla misstag som gjordes i samband med bygget av Friends Arena, som anses ha byggts utan vidare eftertanke (bland annat gällande kommunikationer till och från arenan som kommer i efterhand).

En *enskild* menar att det går att dra stora fördelar av att samordna anläggandet med upprustningen av Hagalund och området runt Solna station som kommunen utlovat. Det är enligt denne flest människor som bor i närområdet kring Arenastaden, även inräknat de nya bostäderna, och därför borde området vara prioriterat även för Stockholms läns landsting, SLL.

**Kommentar:** Projektet samråder kontinuerligt med Solna stad om bland annat samordningsfrågor. Upprättande av nya eller ändring av befintliga busslinjer och andra relaterade frågor kring busstrafik omfattas inte av detta projekt. Vi kommer dock utforma byggskedet på så sätt att störningar minimeras. Ett av inslagen kan vara att göra särskilda åtgärder som bland annat underlättar transporter med gång-, cykel- och kollektivtrafik.

### 1.3.20 Synpunkter på det fortsatta arbetet

En *enskild* påpekar att tunnelbanestationernas namn är något långa och menar att exempelvis "Haga" eller "Karolinska" skulle vara mer lämpliga. Detsamma gäller för Arenastaden där "Solna station" och nya namn som "Råsta" skulle vara att föredra.

Ytterligare en *enskild* är skeptisk mot namn innehållandes "staden". Den *enskilde* menar att både Råstasjön och Frösundaområdet skulle kunna fungera som inspiration för ett mer harmoniskt namnval, även om denne anser att kopplingen till Solna station måste beaktas.

**Kommentar:** För namnsättning av stationer finns utarbetade rutiner som säkerställer att kommuner och fastighetsägare samt kulturhistorisk expertis har möjlighet att kommentera förslagen.

Rusta upp och renovera Solna stations södra entré, anser en *enskild*. Denne anser även att biltrafiken på Frösundaleden bör minska, bland annat genom att göra leden till en boulevard med mer gröna inslag och mindre bullerpåverkan. Vidare anses kontorsområdet mellan Solnavägen och Kolonnvägen med fördel kunna göras om till bostadsområde.

Även en annan *enskild* är av åsikten att Solna stations södra del med sin potential till att bli en trafikknutpunkt av större modell bör byggas om/fräschas upp och inhysa ett bättre serviceutbud jämfört med i dag.

**Kommentar:** Kring befintliga tunnelbanestationer finns behov av kompletteringar och upprustningar av befintliga miljöer. Detta ingår inte i järnvägsplanen utan genomförs av berörd kommun.

När det ändå byggs önskar en *enskild* att även cykelvägarna ska förbättras.

Det önskas av en *enskild* att det ska vara möjligt att ta med sig cykeln på tåget. Denne uppmanar till en jämförelse med tillvägagångssättet i Köpenhamn.

**Kommentar:** Inköp och kravställning av tunnelbanevagnar ingår i avtalet men utformning av vagnar definieras inte i detta skede/järnvägsplanen. Utformning av cykelvägar är en kommunal fråga som inte omfattas av detta projekt.

Enligt en *enskild* finns en problematik vid övergångsstället där Norrtullsgatan korsar Odenplan. De två övergångsställen som finns idag över Karlbergsvägen och Odengatan borde ges en annan lösning, inte minst eftersom olika trafikslag möts i området. Idag finns en speciallösning för busspassagen, vilket leder till att gång- och cykeltrafikanter trängs ihop på en minimal gemensam refug. Samtidigt är övergångsstället vid Karlbergsvägen (vid Burestads skoaffär) dåligt upplyst vilket ökar risken för olyckor. Den *enskilde* undrar därför hur projektet planerar att hantera och lösa denna problematik.

**Kommentar:** I samband med anläggande av nya stationer så blir det också förändringar runt omkring stationerna. Förändringarna omfattas inte av avtalet men projektet kan dock ge nya förutsättningar för dem. Alternativa förändringar diskuteras med ansvariga kommuner, Solna stad och Stockholms stad. Utbyggnaden av tunnelbanan kommer dock inte att finansiera lösningen av befintliga problem inom till exempel trafiksäkerhet, framkomlighet, parkering, buller och stadsmiljö.

Upplandsgatan framför kyrkan bör enligt en *enskild* stängas av för att få ett större torg och piazzakänsla. En sådan åtgärd skulle även minska utsläppen och skapa en mer harmonisk plats.

**Kommentar:** Stadsbyggnadsfrågorna hanteras i samråd med Stockholms stad.

En *enskild* påpekar att delar av området vid Solna kyrka utgörs av gammal sjöbotten och undrar i relation till detta hur långt ner det är till berg.

**Kommentar:** Sonderingar kommer att göras för att bestämma de geotekniska förutsättningarna till grund för planeringen/projekteringen.

Det vore, enligt en *enskild*, intressant att testa förarlösa tåg på denna linje, exempelvis som metron i Köpenhamn.

**Kommentar:** Möjligheten att ha förarlösa tåg på sträckningen står i direkt relation till linjens signalsystem. Vi utreder just nu vilket signalsystem den Gula linjen ska utrustas med.

Antalet sittplatser i tunnelbanevagnarna behöver vara tillräckligt. Därför bör inte antalet platser minskas i relation till dagens standard, enligt en *enskild*.

**Kommentar:** Inköp och kravställning av tunnelbanevagnar ingår i avtalet men utformning av vagnar definieras inte i detta skede/järnvägsplanen.

En *enskild* anser att Spårväg City inte kommer att räckta till för alla resande mot Värtahamnsområdet och föreslår därför att Värtabanan ska öppnas för persontrafik.

**Kommentar:** Den åtgärdsvalsstudie som gjorts för nordostsektorn visar att det inte är aktuellt att försörja Hagastaden via Värtabanan. Den planering för Värtahamnsområdet som Stockholms stad gör förutsätter en kapacitetsstark kollektivtrafikförsörjning.

Det påpekas även av en *enskild* att det bör vara enkelt att ta sig till stationsentréer till fots och inte enbart med motordrivna fordon.

**Kommentar:** Stationsentréer och gångar planeras så att de ska vara lättillgängliga. Synpunkten noteras.

En *enskild* uppmanar till att vara noga med att lägga stor vikt vid kravuppfyllnad och kvalitet i upphandlingen av byggnationen och inte enbart basera upphandlingen på ekonomiska faktorer. Det kan leda till mer efterhållna tidplaner samt lägre extrakostnader.

**Kommentar:** Synpunkten noteras.

Ett fåtal *enskilda* är oroade över projektets kostnader och önskar att kostnaderna så långt det är möjligt ska hållas till ett minimum.

**Kommentar:** Utbyggnaden ska ske så att samhällets resurser används kostnadseffektivt. Projektet har också ansvaret att se till att budgeten inte överskrids.

En *enskild* vill betona vikten av ordentliga reseundersökningar och samhällsekonomiska analyser.

**Kommentar:** Som stöd i valet av stationslägen gör vi prognoser av antalet resenärer.

## 1.4 Sändlista för samråd 2014

AB Stockholms Spårvägar  
AB Storstockholms lokaltrafik  
AIK Fotboll  
Arbetsmiljöverket  
Arriva  
Barnombudsmannen  
Bergsstaten  
Bombardier Transportation Sweden AB  
Boverket  
CityNet  
Colt  
Cykelfrämjandet  
DHR Stockholms läns distrikt  
E:on elnät  
Elsäkerhetsverket  
Energimyndigheten  
Eon Värme  
Fastighetsägarna Stockholm  
Fjärrvärmebyrån FVB  
Folkhälsomyndigheten  
Fortifikationsverket  
Fortum  
Friluftsförbundet Stockholm (lokalavdelning)  
Friluftsförbundets avd. i Solna  
Fältbiologerna Rikskansliet  
Fältbiologerna Stockholm-Uppland-Gotland  
Företagarna Stockholms Stad  
Försvarmakten  
Handikappföreningarnas samarbetsorgan (HSO)  
i Stockholms län  
Havs- och vattenmyndigheten  
Hyresgästföreningen region Stockholm  
IP-only  
Karolinska Institutet  
Karoliska sjukhuset, verksamheter  
Kemikalieinspektionen  
Keolis Sverige AB  
Kollektivtrafikant Stockholm  
Konsumentföreningen Stockholm  
Lantmäteriet  
Luftfartsverket  
Länsstyrelsen i Stockholms län  
Mall of Scandinavia  
MTR Stockholm AB  
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap  
Naturskyddsföreningen  
Naturskyddsföreningen Solna-Sundbyberg  
Naturvårdsverket  
Norrvatten  
NTF, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens  
främjande  
Nya Karolinska Solna  
Odenplansgruppen  
Pensionärernas Riksorganisation, PRO  
Stockholms län  
Polisen Stockholm  
Post- och telestyrelsen  
Riksantikvarieämbetet  
Riksförbundet Pensionärs gemenskap, Distriktet  
Stockholm-Gotland  
Rädda Råstasjön  
Samfundet S:t Erik  
Skanova  
SLL, Trafikförvaltningen  
SMHI  
Socialstyrelsen  
Solna centrum  
Solna hembygdsförening  
Solna stad, Kommunstyrelsen  
Solna Vatten AB  
Stadsbiblioteket  
Stadsmuseet (Stockholm)  
Statens folkhälsoinstitut  
Statens geotekniska institut  
Stockholm Gas AB  
Stockholm parkering  
Stockholm Vatten AB  
Stockholms Handelskammare  
Stockholms läns landsting  
Stockholms Naturskyddsförening  
Stockholms ornitologiska förening (StOF)  
Stockholms Spårvagnar AB  
Stockholms stad, Kommunstyrelsen  
Stockholmståg  
Stokab  
Storstockholms brandförsvaret  
Strålsäkerhetsmyndigheten  
Studentbostäder Tegnergården  
Svensk handel  
Svensk kollektivtrafik  
Svenska Fotbolls förbundet  
Svenska Kommunal Pensionärs förbund, SKPF  
Svenska Kraftnät  
Svenska kyrkan  
Svenska spårvägs sällskapet  
Svenskt Näringsliv  
Sveriges geologiska undersökning  
Sveriges Pensionärs Riksförbund, SPRF  
Stockholmsdistriktet  
Sveriges Pensionärsförbund, SPF  
Stockholmsdistriktet  
Synskadades Riksförbund, SRF Stockholms och  
Gotlands län  
TDC  
Tele2  
Telenor  
TeliaSonera AB  
Tillväxtverket  
Trafikverket  
Transportstyrelsen  
Vattenfall AB  
Vattenfall Eldistribution AB  
Vattenmyndigheten Norra östersjöns  
vattendistrikt  
Vi i Frösunda  
Vi resenärer  
Yimby



# ***Bilaga 2 – Samråd 2015/2016***

## **1.1 Samrådsprocessen - Berörda enskilda, organisationer och allmänheten**

Inbjudan till samrådet och information om projektet har skickats till myndigheter, organisationer och intressenter inför respektive samrådsperiod med allmänheten. FUT har kontinuerligt mottagit och besvarat synpunkter via post, e-post, FUTs hemsida och genom telefonsamtal. Ett nyhetsbrev skickades ut till 60 000 hushåll boende längs med sträckningen inom Solna stad och Stockholms stad. Ungefär 180 organisationer och enskilda inkom med synpunkter.

Samrådshandlingen inklusive fastighetsförteckningar för järnvägsplanen samt tillståndsansökan har även funnits tillgängliga under samrådsperioden i följande lokaler:

- Solna bibliotek, Solna centrum
- Solna stadshus, Solna centrum
- Bergshamra bibliotek, Solna
- Karolinska institutet, Solna
- Tekniska nämndhuset, Stockholm
- Förvaltning för utbyggd tunnelbana, Stockholm
- Norrmalms stadsdelsförvaltning, Stockholm
- Stadsbiblioteket, Stockholm

Öppet hus med allmänheten anordnades den 9 december 2015 i Solna bibliotek och den 10 december 2015 i lokal 7A Odenplan, Norrtullsgatan 6. Information om samråd och öppet hus har skickats ut i form av nyhetsbrev till 60 000 hushåll i Solna och Stockholms innerstad. Inbjudan till samrådet och informationsmaterial har även publicerats på FUTs hemsida. Information om samrådet har spridits genom kungörelse och annons i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet, annons i lokaltidningar, Metro och Hallå stockholmare. Informationsmaterial har även funnits tillgängligt på FUTs hemsida samt via berörda kommuners informationskanaler.

Sammanlagt deltog cirka 300 personer på de öppna husen. Utställningen i de öppna husen visade bland annat hur stationerna Odenplan, Hagastaden och Arenastaden är tänkta att se ut, vad som ska hända under byggtiden och hur trafiken kommer att påverkas.

Fyra filmer har tagits fram som visades på samrådets öppna hus samt har funnits tillgängliga på nätet:

- Allt om tunnelbanan på tre minuter
- Nya tunnelbanan – Byggtiden
- Gula linjens stationer
- Så bygger man tunnlar

Inför samrådet öppnades en webbenkät på FUTs hemsida. Enkäten var öppen från 2 december 2015 till och med den 15 januari 2016. Totalt inkom ungefär 100 personer med synpunkter via webbenkäten. I enkäten efterfrågades bland annat synpunkter på byggskedet och utformningen av Gula linjens anläggningar. Bland de mest frekventa svaren förekom synpunkter gällande störningar för boende under byggskedet, att förlägga station Odenplan i djupt läge samt möjligheten att förlänga linjen söderut. De positiva synpunkterna betonar bland annat behovet av ett utökat kollektivtrafiksystem i en växande stad. De som var negativa ansåg att nyttan med Gula linjen blir närmast obefintlig om inte möjligheten finns att förlänga linjen söderut.

### 1.1.1 Trygghetsundersökning i samband med öppet hus

I samband med genomförandet av öppna hus för utbyggnaden av Gul linje mellan Odenplan och Arenastaden via Hagastaden genomfördes en mindre trygghetsundersökning med de besökande. Trygghetsundersökningen är en del i arbetet med social hållbarhet, där syftet är att samla in synpunkter om att resa med tunnelbanan för att därefter kunna planera för en tunnelbana som upplevs så trygg, tillgänglig och attraktiv som möjligt både under byggskedet och driftskedet.

Av deltagarna på de öppna husen fick de som ville besvara tre frågor:

- Kommer byggskedet att påverka dig?
- Vad gör en station trygg och otrygg?
- Använder du någon strategi eller knep för att öka din trygghet när du åker tunnelbana?

Målsättningen var en jämn fördelning mellan män och kvinnor samt en så god spridning i ålder som möjligt. Det innebar att om en man tillfrågats var ambitionen att nästa gång tillfråga en kvinna.

Av de som besökte de öppna husen var majoriteten äldre även om några småbarnsföräldrar också kom förbi samt några yngre barn. Totalt sett var det 10 personer som besvarade frågorna, sex män och fyra kvinnor, under det öppna huset i Solna och 16 som besvarade frågorna, åtta män och åtta kvinnor, på det öppna huset vid Odenplan.

Vad gäller byggskedet var det bland annat oro för buller (stomljud) samt tillgängligheten kring etableringsytorna som de tillfrågade gav uttryck för. Flera har nyligen genomlevt längre byggskedet både i Solna (Tvärbanan) och vid Odenplan (Citybanan). De som cykelpendlar är oroliga för hur framkomligheten kommer bli samt hur skyltningen kommer fungera. Boende i Hagalund oroar sig för att den redan dåliga tillgängligheten till Solna station kommer försämrats ytterligare. Det som skiljer sig mellan Solna och Odenplan är främst att boende vid Odenplan i större utsträckning är oroliga för buller. Flera menade att deras vardagsliv påverkades i stor utsträckning bland annat att sprängningen vid 21:30 i samband med byggskedet för Citybanan gjorde att barnen ofta somnade sent, vilket fick följdverkningar dagen efter. En del är också oroliga för hur värdet på bostäder kommer att påverkas av byggskedet men även av den färdiga anläggningen (nya entrén vid Västmannagatan). Väktare och övervakning skapar också trygghet.

Flera svarade att de inte åker med tunnelbanan särskilt ofta. Flera svarade också att de känner sig trygga i tunnelbanan. Vad vissa gav uttryck för var att man känner sig otrygg under kvällstid och om det är dåligt belyst. En del menade att en luftig utformning och att

undvika grått och andra dova färger skapar trivsel i samband med resan. En annan faktor som ökar trygghetskänslan är att stationen är bemannad. Flera påpekade att vägarna till och från tunnelbanan skapar otrygghet.

Vad gäller strategier för att öka tryggheten var en vanlig strategi att undvika att vara ute sent. Några menade att de hellre åker buss kvällstid. En svarade att den undviker vissa stationer.

## 1.2 Sammanfattningar av synpunkter som lämnats under samrådet

I detta avsnitt presenteras de synpunkter som har inkommit under samrådet i sammanfattad form. Synpunkterna presenteras dels efter vem som har lämnat dem, dels efter vilket ämne och geografiskt område som berörs. Synpunkter från statliga myndigheter, kommuner, organisationer och särskilt berörda (företag/fastighetsägare) återges i *Sammanfattningar av synpunkter som lämnats under samrådet*, avsnitt 1.2.1 i. Synpunkter från enskilda refereras i *Synpunkter från allmänheten*, avsnitt 1.3.1 i. Eftersom samrådet varit gemensamt för både järnvägsplanen och tillståndsansökan för vattenverksamhet har synpunkter även sorterats efter om de gäller allmänna synpunkter om järnvägsplanen eller om de mer specifikt rör tillståndsansökan för vattenverksamhet. Under varje avsnitt finns därmed en rubrik som redogör för vilka synpunkter som specifikt har med tillståndsansökan för vattenverksamhet att göra.

Eftersom många enskilda har synpunkter i samma fråga likartade – eller motstridiga – har kommentarerna från FUT ordnats tematiskt. Vår ambition är att alla som lämnat en synpunkt ska hitta igen denna och känna att den blir omhändertagen. Samtliga inkomna synpunkter, yttranden och remissvar samt anteckningar och protokoll från samrådsmöten 2015/2016 finns diarieförda på förvaltningen under ärendenummer FUT 1509-0132.

### 1.2.1 Statliga myndigheters allmänna synpunkter

#### **Folkhälsomyndigheten**

Folkhälsomyndigheten saknar i bedömningen information om beräknade partikelhalter från de ventilationstorn som ligger intill bostadshus. Särskilt viktigt är det för den period på två till tre månader då extra höga partikelhalter förväntas. Av underlaget framgår det inte heller hur mycket exponeringen för partiklar ökar jämfört med nollalternativet varpå det är svårt att bedöma hälsokonsekvenserna för de boende i områdena. Folkhälsomyndigheten har inte ytterligare synpunkter utöver de som står i tidigare remissvar i samrådsprocessen.

**Kommentar:** De ventilationstorn som kommer vädra ut partiklar från tunneln utformas med hänsyn tagen till påverkan på omgivningsluften. Spridningsberäkningar genomförs och fördjupas för att uppnå en situation där emissionen av partiklar inte medför ett överskridande av miljökvalitetsnormen för PM10. Påverkan på omgivningsluften av den slutgiltiga anläggningen, jämfört med nollalternativet, kommer att redovisas i den miljökonsekvensbeskrivning som lämnas till länsstyrelsen för godkännande.

## **Lantmäteriet**

Lantmäteriet får uppdraget att fastighetsreglera/avstycka markområden samt skapa servitut/nyttjanderätter som är nödvändiga för dragningen av tunnelbanan när järnvägsplanen vunnit laga kraft. För att förbättra delar av planen föreslås att permanenta konstruktioner under jord i plankartan redovisas med förstoringar och med annan färg än grå för att bli tydligare. Lantmäteriet ställer också frågan om utbredningen på skyddszonen är tillräckligt stor eller om den är onödigt tilltagen. Vad gäller planbeskrivningen anser Lantmäteriet att det är svårt att få en tydlig uppfattning om hur markåtkomsten ska ske och att detta bör beskrivas mer detaljerat. Skrivningen om frivilliga avtal bör beskrivas i en mer nyanserad bild där det framgår att det antingen är frivilliga avtal som kan ligga till grund för markåtkomsten i en lantmäteriförrättning eller att det sker en tvångssituation där Lantmäteriet gör en officialvärdering i förrättningen som utgår från 4 kap. Expropriationslagen.

Vidare anser Lantmäteriet att det bör förklaras närmare att tunnelbanan inskränker på fastigheter och att inskränkningens storlek behöver värderas och utredas vidare. Inskränkningar i fastigheter kan också gälla möjlighet till bergvärme, garage under jord med mera vilket bör beskrivas mycket tydligare i planbeskrivningen.

Lantmäteriet påpekar också att datum på grundkartan saknas och att en fastighetsförteckning saknas.

**Kommentar:** Förvaltningen har i samråd med berörda kommuner nu bestämt sig för hur markåtkomsten ska formaliseras i järnvägsplanen och i detaljplanen och det kommer nu att tydliggöras i handlingarna. Plankartorna kommer i sin slutliga utformning inför granskning kompletteras med tvärsektioner samt mer information om anläggningen samt efterfrågade dokument. Förvaltningen noterar önskemålen om tydligare redovisning.

Fastighetsförteckningen har funnits tillgänglig i tryckt form i samrådslokalerna samt vid de öppna husen. Uppgifter ur fastighetsförteckningen över specifika fastigheter har skickats digitalt vid förfrågan.

## **LFV (Tidigare Luftfartsverket)**

Sträckningen ligger inom skyddsområdet för LFVs radarstation i Bällsta där begränsningar i byggnadshöjd råder enligt ICAO DOC 015 som har verkan som lag i Sverige genom EU-förordningar.

Samtliga byggnadsobjekt relaterade till utbyggnaden som är högre än 20 meter över mark skall remitteras till LFV innan de uppförs.

I övrigt har LFV inget att erinra mot tunnelbaneutbyggnaden.

**Kommentar:** Inga av de byggnadsobjekt som ingår, entréer, ventilationstorn med flera är högre än 20 meter.

## **Post - och telestyrelsen (PTS)**

PTS är central förvaltningsmyndighet med ett samlat ansvar inom områdena post och elektronisk kommunikation.

Om planen innebär uppförande av vindkraftverk, kan dessa i vissa fall påverka mottagningen av radiosignaler på ett negativt sätt, speciellt gäller detta för radiolänkförbindelser. PTS rekommenderar därför att ett samrådsförfarande genomförs mellan vindkraftsbolag och de radiolänkoperatörer som blir berörda av vindkraftsetableringen för respektive område för att minimera störningsriskerna. Inför ett sådant samråd kan PTS bidra med information om vilka de berörda radiolänkoperatörerna är.

**Kommentar:** Förvaltningen bedömer inte att anläggningen kommer att störa radiolänkförbindelser.

### **Statens fastighetsverk (SFV)**

Statens fastighetsverk äger fastigheten Haga 4.30 i Solna stad. På fastigheten ligger Nobelstiftelsens hus, Nobelforum ritat av arkitekten Johan Celsing år 1993. Lokalerna används av Nobelkommittén och har ett högt arkitektoniskt värde. Byggnaden är grundlagd på berg och pålar och både stomme och fasad består av tegel. Omkring 2010 uppstod omfattande skador i byggnaden som kan ha orsakats av bygg- och anläggningsarbeten kring Haga Norra. Detta visar på att byggnaden är särskilt känslig för yttre påverkan. Statens fastighetsverk ser därmed med stor oro på riskerna för skador på Nobelstiftelsens hus i samband med tunnelbaneprojektet.

Den föreslagna sträckningen innebär att en arbetstunnel kommer att drivas rakt under byggnaden vilket riskerar orsaka stor skada. SFV förutsätter att SLL tar fullständigt ansvar för nödvändiga byggnadsundersökningar, riskanalyser, besiktningar och kontroller. Då verksamheten kommer att tvingas evakueras under anläggningsskedet begärs ersättning för detta. Risken för störande stomljud under driftskedet är också överhängande vilket måste elimineras. SFV anser vidare att den entrébyggnad som föreslagits tio meter från Nobelforum inte får störa deras verksamhet och att den behöver gestaltas för att bevara byggnadens särart. SFV avser komma med kompletterande information om byggnaden och verksamhetens krav och önskar även etablera en kontakt med SL för att minimera riskerna för ytterligare skador på byggnaden.

**Kommentar:** Förvaltningen kommer att kontakta SFV för att se vilka preventiva åtgärder som kan behövas för att undvika att det uppstår skador på byggnaden. Särskilt kontrollprogram kan också behöva upprättas. Under byggskedet kan det tidvis uppstå störningar som innebär att det inte går att bedriva verksamhet i byggnaden. Ersättning betalas då i enlighet med gällande lagstiftning. Anläggningen förses med dämpare för att undvika att stomljud i angränsande byggnader överskrider satta riktvärden i driftskedet.

### **Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM)**

Strålsäkerhetsmyndigheten meddelar att den elektromagnetiska strålmiljön kan påverkas kring kraftledning, transformatorstationer och järnvägsnät. Det är viktigt att detta beaktas och att "Myndigheternas försiktighetsprincip om lågfrekventa elektriska och magnetiska fält" från 1996 tillämpas vid planering av nya bostäder och infrastruktur. Strålsäkerhetsmyndigheten hänvisar till Arbetsmiljöverkets broschyr ADI 447 och påpekar att det inte är samma försiktighetsprincip som avses i miljöbalken. Strålsäkerhetsmyndigheten hänvisar även till en webbaserad kurs de utvecklat som ger information om kunskapsläget kring elektromagnetiska fält och hälsorisker. I övrigt har myndigheten inga synpunkter på remissen.

**Kommentar:** Beräkningar av elektromagnetiska fält har gjorts för att säkerställa att det inte uppstår risker för människor i anläggningens närhet. En inventering pågår av verksamheter och instrument som är känsliga för elektromagnetiska fält.

## Trafikverket

Trafikverket yttrar sig i egenskap av, dels infrastrukturhållare för de till planförslaget närliggande riksintressena Citybanan, Ostkustbanan, Värtabanen och E4/E20, dels ansvarig för den trafikövergripande och långsiktiga planeringen av det samlade transportsystemet i Sverige.

Trafikverket anser att detaljeringsgraden i underlaget behöver bli större för att genomförbarheten ska kunna bedömas. Ritningarna behöver kompletteras med de olika anläggningarnas relation till varandra och fastighetsgränser och markanspråk behöver förtydligas. Bedömda behov av intrång och fastighetsreglering måste framgå tydligare eftersom järnvägsplanen kommer ligga till grund för framtida fastighetsregleringar. Vidare anser Trafikverket att utredningsunderlag och bedömningar behövs för vilka skyddsåtgärder och förstärkningsarbeten som kan komma att krävas på Trafikverkets anläggningar. Att tunnelbanan kan byggas utan oacceptabla störningar på väg- och järnvägstrafiken behöver också säkerställas av FUT. Risk för trafikpåverkan saknas i MKB samt i planbeskrivningen, avsnitt 4.6.3. Vidare påpekar Trafikverket att tunnelbanan måste planeras, byggas och drivas på ett sådant sätt att dess omgivningspåverkan inte försvårar Trafikverkets möjligheter att leva upp till villkor och att följa andra regelverk. Det innebär att FUT måste förebygga och/eller vidta åtgärder så att buller och vibrationer från tunnelbanans drift inte adderas till buller och vibrationer från exempelvis Citybanan på ett sådant sätt att riktvärden överskrids.

Alla delar där det föreligger risk för Trafikverkets anläggningar ska omfattas och regleras i särskilt avtal mellan FUT och Trafikverket i god tid före byggstart. Nyttjandet av de ytor som anges som tillfälliga markanspråk i planen och som ligger på Trafikverkets mark ska regleras i ett genomförandeavtal.

Utrymningsvägar och vägar för räddningsfordon får under inga omständigheter begränsas. På Trafikverkets anläggningar behöver det säkerställas att personal och räddningstjänst har tillträde till anläggningarna och tillhörande byggnader under tunnelbanans bygg- såväl som driftskede.

Vidare påpekas det att Trafikverkets föreskrifter, handböcker och standards (dokument med beteckningen TDOK) ska följas i samtliga fall där Trafikverkets anläggningar berörs. Vid sprängningar som utsätter Trafikverkets anläggningar för risk ska Trafikverkets regelverk för vibrationer, SoS-planering, följas.

### *Synpunkter på riksintressen*

Förutom de allmänna synpunkter som redogjort för ovan har Trafikverket även ett par mer specifika synpunkter på hur riksintressena berörs. Det är av stor vikt att riksintressena beaktas i planeringen av tunnelbanan. När det gäller Ostkustbanan påpekas det att samrådshandlingen inte redovisar hur hänsyn har tagits till riksintresset Ostkustbanans framtida utbyggnadsmöjligheter vilket behöver kompletteras både i text och på ritningar. I planförslaget redovisas dessutom öppna schakt vid Frösundaleden-Råsundavägen vilket inte anses lämpligt på grund av risker för vibrationer och ras för järnvägsanläggningen

samt intrång på Trafikverkets fastigheter. Vad gäller elsäkerhet bedömer Trafikverket att minimikraven kan klaras. Starkströmsföreskrifterna måste beaktas så att kraven kan uppnås även då utbyggnaden av Ostkustbanan blir aktuell.

Vad gäller Citybanan konstaterar Trafikverket att tunnelbanan enligt samrådshandlingarna gör intrång i Citybanans skyddszon på flera ställen vilket inte är acceptabelt. Flera kompletteringar i handlingarna behöver göras. Dels saknas både Citybanans och tunnelbanans skydds zoner på flera ritningar. Korsningen mellan Citybanans spår- och servicetunnlar och Tillfartstunnel Hagastaden måste redovisas. Avgränsningen för tunnelbanans markanspråk, både preliminära och permanenta, behöver förtydligas på plankartan. Vidare påpekas det att Citybanans fastighetsgränser är markerade på plankartan men att det behöver framgå hur fastigheterna Vasa 3:1 och Haga 6:1 berörs av tunnelbanan. Det framgår inte heller av plan- eller profilritning hur Citybanans ventilationsanläggning, inklusive Vasa Real, påverkas vilket behöver redogöras. Vidare påpekas att tunnelbaneutbyggnaden inte får försvåra den kommande utbyggnaden av Citybanans etapp 2 och att den kommande etappen bör redovisas i handlingarna.

Angående riksintresset E4-länken bedömer Trafikverket att det inte föreligger någon konflikt med tunnelbanan.

Vad gäller riksintressena Värtabanen och E4/E20 påpekar Trafikverket att det saknas redovisning av relationer mellan befintliga konstruktioner och tunnelbanan samt verifiering att lösningarna inte påverkar Trafikverkets anläggningar. Under Norra länken finns en vattenledning som delvis kan hamna inom tunnelbanans skydds zon vilket inte får ske. Tunnlarna i området är delvis pålade och noggranna riskanalyser och sprickinventering måste göras innan och efter tunneldrivning. Det behöver även säkerställas att det inte sker förskjutningar eller stödsättningar under tunnelbanans utbyggnad.

**Kommentar:** Trafikverket yttrar sig dels som berörd fastighetsägare, dels som myndighet.

Förvaltningen avser att planera, projektera och bygga anläggningen på ett sätt som säkerställer att det inte uppstår skador på berörda fastigheter. Omfattningen av trafikavstängningar på Citybanan bedöms bli liten och begränsas till sprängningstiderna under de månader bergarbeten utförs i närheten av Citybanan.

Förvaltningen bedömer det möjligt att genomföra byggandet av stationen i Arenastaden utan att riskera skador på riksintresset Ostkustbanan. Planen beaktar också möjligheterna att utföra så kallade försvarsarbeten för att underlätta en framtida utbyggnad av spår.

I de slutliga handlingarna kommer gränserna för tunnelbanans markanspråk tydligt redovisas. Det kommer att finnas områden där skyddszonerna för Citybanan och tunnelbanan överlappar. Där är avsikten att tunnelbanan försäkras sig om ett servitut i Citybanans fastighet. Gränserna kommer att tydliggöras i de tvärsnitt som hör till de plankartor som fastställs. Dessa kommer att också redovisa korsningar med Citybanans servicetunnlar.

Trafikverket pekar på några av de risker som finns att byggandet av tunnelbanan orsakar skador på Trafikverkets anläggningar. Förvaltningen delar uppfattningen att arbetena måste föregås av omsorgsfulla analyser, metodval och bestämmande av kontrollprogram så att det inte uppstår skador på befintliga anläggningar. Ett viktigt kunskapsunderlag är där den erfarenhet som erhållits från arbetet med Citybanan. Förvaltningen välkomnar därför att Trafikverket engagerar sig i de tekniska utmaningarna i utbyggnaden av tunnelbanan.

## 1.2.2 Statliga myndigheters synpunkter på vattenverksamhet

### **Statens geotekniska institut (SGI)**

SGI anser att de hydrologiska förutsättningarna för skedet är väl beskrivna och ser positivt på att det ges en beskrivning av de antaganden som ligger till grund för influensområdets storlek. Att områden som är känsliga för grundvattensänkning har identifierats och att det planeras mätning med avstämning mot fastslagna åtgärdsnivåer ses också som positivt.

Vidare vill SGI förtydliga att projektets grundvattenpåverkan samt skyddsåtgärder enligt handlingarna kommer beskrivas ytterligare i ansökan om vattenverksamhet. Vad gäller omgivningspåverkan och ansvar påpekar SGI att det är flera stora tunnelprojekt under planering i Stockholm vilket kan göra det svårt att knyta eventuell påverkan till ett enskilt projekt. Av den anledningen behöver ansvarsfördelningen mellan olika projekt klargöras innan byggskedet.

**Kommentar:** Förvaltningen instämmer i att skyddsåtgärder med mera kommer att tydliggöras i tillståndsansökan. De inventeringar som görs omfattar också andra tunnlar. Samverkansavtal med andra verksamhetsutövare är under upprättande. Syftet med samverkansavtalen är att utbyta information och erfarenheter mellan projekten.

### **Trafikverket**

Trafikverket påpekar att marken i Arenastaden, Solna station och Hagalunds bangård till mycket stor del består av sättningsbenägen lera vilket gör att området är känsligt för grundvattensänkning. Grundvattenytorna i området har varierat under åren till viss del beroende på aktiviteter utanför spårområdet. Vissa av Trafikverkets anläggningar är pålade medan spår och äldre konstruktioner delvis är lagda på så kallad rustbädd vilket gör dessa känsliga för grundvattensänkningar som kan uppkomma vid sprängningar och schaktarbeten för tunnelbanan. Risker för spårsättningsarbeten behöver hanteras så tidigt som möjligt i samråd med Trafikverket och innefattar både placering av tunnelbaneanläggning och arbetsmetoder. En otillräcklig riskhantering kan få katastrofala konsekvenser för tågtrafiken i Sverige då de berörda spåranslagningarna är en del av Ostkustbanan. Vidare har Trafikverket en kulvert i höjd med Solna station från plattformen och västerut där det finns risk för kollaps vid oförsiktiga arbeten med tunnelbanan.

I domar och tillstånd för Citybanan finns juridiskt bindande krav, dels för hur mycket grundvatten som får läcka in i tunnelsystemet, dels att grundvattennivåer inte får avsänkas till nivåer som kan skada byggnader. I de fall utbyggnaden av tunnelbanan ändrar förutsättningarna för trafikverket att leva upp till dessa krav på Citybanan åligger det FUT att vidta och bekosta åtgärder som krävs.



**Kommentar:** Förvaltningen har identifierat området kring Arenastadens station som känsligt för grundvattensänkningar och avser därför att kontrollera grundvattennivåer och sättningar under byggskedet och driftskedet. Hur jordschakt kommer att bedrivas och hur konstruktionerna tätas kommer generellt att beskrivas i ansökan till mark- och miljödomstolen.

Influensområdet för grundvatten för nya tunnelbanan överlappar Citybanans influensområde. Med anledning av detta finns avtal om informationsutbyte rörande grundvattenkänsliga objekt och mätningar inom kontrollprogram. Förvaltningen har en kontinuerlig dialog med Trafikverkets projekt Citybanan rörande grundvattenpåverkan och eventuella skyddsåtgärder.

### 1.2.3 Kommuner och kommunala bolags allmänna synpunkter

#### **Lantmäterimyndigheten i Stockholms kommun**

Lantmäterimyndigheten i Stockholms kommun har inte mycket att yttra sig om då de fastighetsrättsliga delarna är så allmänt hållna i detta läge.

I ett senare e-postmeddelande lämnades synpunkter på planbeskrivningen. Lantmäterimyndigheten i Stockholms kommun anser att det är oklart vad som vill sägas med stycke 7.5.2 i planbeskrivningen och påpekar att inlösen aldrig är förknippat med avtal/överenskommelse. Lantmäterimyndigheten väljer därför att bistå med en kort utredningen kring de varianter som finns i inlösenfrågan. Inlösen kan betyda två saker. Det kan antingen göras en tvångsvis fastighetsreglering då inlösenfrågan är ett led i fastighetsbildningen/fastighetsregleringen. Det andra exemplet är att kommunen enligt PBL har olika rätt/skyldighet att lösa in mark för allmän plats och kan lösa in mark som planlagts som kvartersmark för allmänt ändamål. Detta sker inte genom lantmäteriförrättning utan genom förfarande i domstol. Lantmäteriförrättning kan dock senare bli aktuellt för att "reglera ihop" de inlösta delarna/lotterna.

**Kommentar:** En överenskommelse har nåtts med Stockholm stad om hur de fastighetsrättsliga frågorna ska hanteras. Det gör att Förvaltningen nu kan förtydliga detta avsnitt i beskrivningen.

#### **Norrenergi AB**

Norrenergi har befintliga värme- och kylledningar inom de aktuella områdena och förutsätter att de beaktas i planeringsarbetet. Om befintliga ledningar behöver flyttas för att möjliggöra byggnation utgår Norrenergi AB från att det bekostas av exploitören. Vid en eventuell omläggning ska temperaturförhållanden och urkopplingstider beaktas så att kringliggande värme- och kylkunder inte drabbas mer än nödvändigt.

**Kommentar:** Särskilda möten hålls med alla större ledningsägare. Flyttning av ledningar hanteras enligt gängse praxis.

## Skolfastigheter i Stockholm AB (SISAB)

SISAB är ägare till fastigheten Gustav Vasa skola samt Vasa Real skola som är belägna på var sin sida av Karlbergsvägen. Tunnelbanans södra spår kommer att gå under Vasa Real skola och en utrymningsväg kommer att byggas under skolgården för att mynna ut på skolgården i en egen byggnad.

SISAB önskar en tydligare redovisning av tunnlar och deras skydds-zoner med höjder för att kunna ta ställning till påverkan på fastigheten. Nivån för utrymningstunneln ser ut att ligga nära markytan vilket därmed kan påverka SISABs tillbyggnad. Vidare påpekar SISAB att det kommer vara stomljuds-nivåer på över 45 dB(A) under byggnationen på båda skolor samt att vibrationer från sprängning och spontning kommer att påverka fastigheterna. SISAB har, som tidigare meddelat, planer på att bygga ut Vasa Real skola. Då SLL kommer att genomföra en inventering av byggnader inom lerområden vill SISAB ta del av den gällande deras fastigheter. SISAB vill även ta del av riskanalysen för byggnaderna avseende vibrationer vid sprängning och spontning samt närvara vid förbesiktningen av fastigheterna. Vidare förutsätter SISAB att nödvändiga åtgärder vidtas för att undvika skador på fastigheterna och att full gottgörelse erhålls om skador skulle uppstå.

Vidare motsätter sig SISAB SLLs förslag om att byggnaden för utrymningstunneln ska placeras i skolans tillbyggnad då det inkräktar på deras planlösning och då tidplanen sätter hinder för det. Istället föreslås att byggnaden flyttas söderut mot fastighetsgränsen. SISAB påpekar även att utrymningstunnelns läge i förhållande till deras grundläggning för tillbyggnaden behöver samordnas och troligen justeras.

**Kommentar:** Förvaltningen är väl medveten om att den föreslagna planen innebär intrång i skolfastigheten och att verksamheten kommer att störas under delar av byggtiden. Bedömningen är att de av SISAB påpekade problemen är möjliga att lösa i den fortsatta projekteringen i samråd med fastighetsägaren.

Undersökningar och utredningar pågår inom ett inventeringsområde för vibrationer för att klargöra vilka objekt som kan vara känsliga för vibrationer. Resultaten ligger till grund för en riskbedömning. Baserat på riskbedömningen kan vi föreslå preventiva åtgärder och omfattningen i ett kontrollprogram.

Under byggskedet kan det tidvis uppstå störningar som innebär att det inte går att bedriva verksamhet i byggnaden. Ersättning betalas då i enlighet med gällande lagstiftning.

## Solna stad

Stadsledningsförvaltningen, som tillsammans med miljö- och byggnadsförvaltningen löpande arbetar inom ramen för tunnelbaneprojektet, kan konstatera att järnvägsplanen utformats med hänsyn till de synpunkter som staden framförde vid det tidiga samrådet i november 2014 (2014-12-01, § 158). Stationen i Arenastaden är utformad enligt alternativet Stationsläge Syd, som staden förordade, och järnvägsplanen redovisar även en viss förberedelse för en station i anslutning till Hagalunds industriområde. Med hänvisning till ovanstående tillstyrker stadsledningsförvaltningen samrådsförslaget.

**Kommentar:** Förvaltningen kommer att fortsatt samråda med Solna stad om anläggningens lokalisering och utformning.

## Solna Vatten

Solna Vatten anger att släckvatten vid brand, smältvatten, kondensvatten, avloppsvatten från tvättning av tunnel med mera ska renas i nämnd va-station innan utgående vatten kan ledas till Solna Vattens dagvattenanläggning. Den enda förbindelsepunkten till Solna Vattens anläggning är belägen på fastigheten Albydal 3 vilket visas på en bifogad kartbild. Solna Vatten påpekar även att vattnet ska renas i den omfattning som är nödvändig för att miljö kvalitetsnormerna i Ulvsundasjön ska uppnås, att reningsmetoden ska godkännas av Solna stad samt att påverkan på miljö kvalitetsnormerna för vatten ska redovisas.

Solna Vatten ifrågasätter även FUTs krav på klimatanpassning enligt sidan 81 i MKBn. Då förväntade nivåer inte kan bedömas lokalt påpekas att de ska beräknas i samråd med Solna Vatten som tagit fram övergripande översvämninganalyser.

Vidare framför Solna Vatten att det är oklart vad som menas med skrivningen i stycke 4.3.7 "med ett tillräckligt kapacitetsstarkt dagvattensystem, som kan hantera nederbörds mängden av ett 100-års regn, medför planförslaget inga negativa konsekvenser jämfört med nollalternativet".

Avseende länshållningsvatten som ska avledas under byggskedet så är det Solna stads miljö- och byggnadsförvaltning som tillsynsmyndighet som avgör om länshållningsvattnet kan avledas till Ulvsundasjön eller till spillvattenanläggningen. Avtal krävs för att leda länshållningsvatten via oljeavskiljare till Solna Vattens va-anläggning med hänvisning till sista stycket 4.6.2 på sidan 82. Slutligen påpekar Solna Vatten att de har tunnlar nära områden där tunnelbanans anläggning ska drivas fram. Omfattningen på besiktningar och installation av vibrationsmätare samt skyddsavstånd ska därför kommas överens om med Solna Vatten.

**Kommentar:** Förvaltningen samråder kontinuerligt med ledningsägare om påverkan på befintliga ledningar. Med Solna Vatten kommer avtal att upprättas om inkoppling på VA-nätet av den projekterade anläggningen. Vatten i tunneln leds till en VA-station där det omhändertas och renas innan det skickas vidare till anslutningspunkten. Släckvatten ska kunna hanteras separat.

Länshållningsvattnet kommer under byggtiden i huvudsak att avledas till spillvattennätet och behandlas i reningsverk. Rening av länshållningsvatten och dränvatten kommer att ske i enlighet med de riktvärden som fastställs i överenskommelse med Stockholm Vatten under byggtiden och Solna stad under bygg- och drifttiden gällande utsläpp till recipient.

Förvaltningen tar gärna del av de översvämninganalyser som är gjorda men har också ett eget ansvar att se till att anläggningen och dess användare inte riskerar att skadas genom översvämning. I den riskanalysen behövs uppgifter om dagvattennätets kapacitet vilket understryker behovet av en fortsatt dialog i ärendet. Avsnitt 4.3.7 kommer att formuleras om när anpassningarna har lagts fast.

## Stockholms stad

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, fastighetskontoret, miljöförvaltningen, kulturförvaltningen, kyrkogårdsförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, utbildningsförvaltningen och Norrmalms stadsdelsförvaltning i Stockholms stad har inkommit med ett gemensamt kontorsyttrande. Förvaltningarna är positiva till att en utbyggnad av tunnelbanan enligt 2013 års Stockholmsförhandling sker. Då FUT har genomfört kontinuerliga samråd med kontoren har staden kunnat lämna synpunkter under projektets gång.

I remissvaret vill kontoren särskilt lyfta fram att markåtkomst/markupplåtelser ska ske med servitut i enlighet med det genomförandeavtal som nu är under framtagande för den aktuella sträckan. Eventuellt bör även så kallade fastighetsindelningsbestämmelser (fib) användas för att tunnelbanan ska kunna nyttjas för sitt ändamål.

Kontoren anser att järnvägsplanens planbeskrivning, plankarta, gestaltungsprogrammet och övrigt underlag innehållsmässigt behöver ses över och kompletteras. Detta för att de flesta åtgärder rörande byggnader ovan och under mark kräver byggrätt och är bygglovs- respektive anmälningspliktiga enligt PBL-systemet. Vad gäller skyddszonen menar kontoren att den ska vara så begränsad som möjligt och inte inskränka stadens dispositionsrätt och förfogandemöjligheter över fastigheter och tomträtter. Kontoren ser även en konflikt mellan de markanspråk som finns redovisade i järnvägsplanen och andra markanspråk vid Hagastaden och vid en planerad gångrörelse vid Odenplan.

Vidare understryks vikten av att minimera olägenheterna för de boende och de berörda skolorna och förskolorna i området samt säkra framkomligheten för alla trafikslag. När Citybanan tas i drift kommer Odenplans attraktivitet öka ytterligare för resande varpå hänsyn måste ges till hur platsen används. Det är viktigt att Odenplan även fortsättningsvis uppfattas som en trygg, säker och lättorienterad plats.

Vidare anser kontoren att förskolor bör nämnas som en verksamhet på sidan 26 i Beskrivning till järnvägsplan samt att Hagastadens planerade förskolor bör märkas ut på kartan i figur 17 i dokumentet Byggskedets påverkan, effekter och konsekvenser.

Det poängteras också att de träd som tas ned ska återplanteras och att klimatanpassning både bör göras med hänsyn till extrema regn och förutsättningar för att utveckla ekosystemtjänster. Vikten av att bevara kulturvärden understryks också.

Kontoren förordar att arbetstunnel enligt alternativ 2 anläggs för station Hagalund då alternativ 1 påverkar Stockholms stads fastighet Haga 3:1 i Solna och anses vara en olämplig placering. Norra begravningsplatsen utgör ett riksintresse för kulturmiljövärden och omfattas också av KML. En placering enligt alternativ 1 anses påverka och riskera skador på kulturmiljön och generera olägenheter för besökare och anhöriga.

**Kommentar:** Stockholms stad ansvarar för att ta fram de detaljplaner som möjliggör byggandet av tunnelbanan. De synpunkter som framförs är föremål för diskussioner i det kontinuerliga samrådet som sker med staden. De principer för markanspråk som redovisas i yttrandet är också de som förvaltningen följer. Inför granskningshandlingen kommer frågorna om markanspråk i järnvägsplanen ha tydliggjorts enligt de riktlinjer som gäller för plankartor som ska fastställas av Trafikverket.

Genom att anläggningen till övervägande del förläggs i berg under marken blir störningarna i driftskedet begränsade i förhållande till projektets omfattning. De störningar som skulle kunna uppstå är framförallt stomljud. Behov av stomljudsdämpande åtgärder kommer att utredas och eventuella dämpningsåtgärder kommer att fastställas som skyddsåtgärd.

Under byggskedet blir det störningar från framförallt schakt- och sprängningsarbeten. Vid Odenplan byggs stationen intill den befintliga och det innebär att Karlbergsvägen delvis schaktas ur vilket får negativa konsekvenser för trafik och boende. De negativa konsekvenserna av schaktarbetena i form av buller, vibrationer, försämrad tillgänglighet och ingrepp i stadsmiljön kan begränsas genom god planering, utformning och metodval och förvaltningen kommer därför fortsatt samråda med staden om dessa frågor.

Förvaltningen kommer att med stöd av underlag från Stockholms stad inkludera förskolor i beskrivningen till järnvägsplanen. För träd som behöver tas ned vid Gustaf Vasa kyrka sker en särskild prövning hos länsstyrelsen. Konsekvenser av extrema regn utreds i pågående arbete. En arbetstunnel enligt alternativ 1 är genom vidare utredning och synpunkter inte längre aktuell.

## **Stockholm Vatten AB**

Järnvägsplanen berör en stor del av Stockholm Vattens VA-system inom aktuellt planområde och VA-funktion inom angränsande områden. Genom planområdet går bland annat två huvudvattenledningar som försörjer stora områden med dricksvatten och ett antal avloppsledningar. Vid genomförande av arbeten är det därmed viktigt att minimera risken för oplanerade avbrott på dessa ledningar. Stockholm Vatten påpekar också att det befintliga VA-systemet måste vara i funktion/drift under byggandet av tunnelbanan.

Vad gäller översvämningsrisker anser Stockholm vatten att hänsyn måste tas till klimatförändringar och kraftigare regn och att den färdiga lösningen av tunnelbanan och detaljplaner måste innebära en minskad risk för översvämningsrisker. Förväntade översvämningsnivåer i både byggskede och driftskede ska beräknas i samråd med Stockholm vatten och Stockholms stad som har tagit fram övergripande översvämningsanalyser. Stockholms vatten förutsätter att mark- och grundläggningsnivåer utgår från Länsstyrelsens rekommendation.

Vidare ställer sig Stockholm Vatten frågande till vad som menas med att "med ett tillräckligt kapacitetsstarkt dagvattensystem, som kan hantera nederbördsmängden av ett 100-årsregn, medför planförslaget inga negativa konsekvenser jämfört med nollalternativet", i avsnitt 4.3.7 och i miljökonsekvensbeskrivningen avsnitt 4.7.7. Dagvattenledningsnätet från planområdet, Odenplan till Hagastaden, avleder dagvatten till Mälaren och Brunnsviken och inget av dessa dagvattensystem klarar att avleda ett 100-årsregn + klimatkoefficient utan översvämningsrisker av markområden eller källare. Dagvattenhanteringen ska utföras så att den följer Stockholms dagvattenstrategi och Stockholm Vatten måste kontaktas vid planering och utformning av dagvattenhanteringen.

Vidare uppmanar Stockholm Vatten FUT till att se deras bestämmelser och anvisningar på deras hemsida. Stockholm Vatten understryker också att de kontinuerligt ska kontaktas avseende dagvattenhantering, länshållningsvatten och frågor som berör VA. Det är en

avgörande förutsättning att VA-frågorna vägs in i ett tidigt skede och att det finns en kontinuerlig kontakt under den fortsatta planeringen.

**Kommentar:** Samråd sker med alla ledningsägare. Förvaltningen delar Stockholm Vattens synpunkter om vikten av noggrann planering för att minimera risken för oplanerade ledningsavbrott.

Effekterna av extrema regn studeras i en pågående utredning som utgår från bland annat Stockholms stads översvämningsanalyser. Syftet med utredningen är att säkerställa att konsekvenserna för anläggningen är hanterbara. Därför beräknas risken för höga vattennivåer i lågpunkter och det är då en förutsättning för hur öppningar som entréer och luftschakt utformas.

Stockholm Vatten är en viktig avtalspart i genomförandet av järnvägsplanen dels som ledningsägare som berörs av planen, dels för att tillhandahålla vatten för och omhändertagande av vatten från anläggningen. Därför sker fortsatt regelbundna avstämningar av föreslagna lösningar.

### **Storstockholms brandförsvaret (SSBF)**

Storstockholms brandförsvaret anser att problematiken med utrymning och samtidig insats måste belysas ytterligare. Vid tunneln mellan station Odenplan och Hagastaden kommer det exempelvis finnas utrymningsschakt som används både vid utrymning och vid insats. Enligt uppgifter från FUT kommer bredden på utrymningsvägarna i schakten vara cirka 1,7 meter. SSBF önskar ta del av den utredning och bedömningsargument till varför denna bredd anses vara tillräcklig. Underlag gällande utformningen och mått för utrymningsvägarna bör redovisas innan järnvägsplanen antas eftersom storlek på utrymningsschakten då fastställs. SSBF ställer sig också frågande till att det i MKBn står att utrymning kan ske via servicetunneln i nödfall då det innebär att räddningstjänsten kan få problem med framkomlighet och ha svårt att komma till plattformen med brandvatten.

Vidare förespråkar SSBF plattformsavskiljande väggar för att hålla nere olycksstatistiken och antalet omkomna i moderna tunnelbanesystem och påpekar att det finns lösningar som fungerar oberoende av tågenhetens längd och tågdörrarnas placering, vilket tidigare varit FUTs argument mot plattformsavskiljande dörrar. SSBF anser vidare att de säkerhetsmål som är uppsatta för tunnelbanan är otydliga. Det är därför tveksamt om aktuella mål kan anses utgöra ett underlag som ger samrådande parter en möjlighet att förstå och påverka projektets inriktning med avseende på risk och säkerhet. SSBF är även kritiska till att horisontåret 2030 valts i både MKB och beskrivning till järnvägsplan det ligger för snart i framtiden och endast är åtta år efter det att tunnelbanan tas i drift.

Vidare påpekar SSBF att FUT planerar för 300 meter mellan insatsvägar i servicetunneln trots att räddningstjänsten förordar 150 meter mellan två insatsvägar i tunnel. Rökdykning i tät rök är mycket tidskrävande och svårt vid längre sträckor än 75 meter. I tidigare yttranden som SSBF skrivit för bland annat insatskonceptet och principer för brandskydd (dnr: 305-48/2015) har räddningstjänsten påtalat sin bedömning av insatsförmåga i förhållande till avståndet för rökdykning. SSBF har tidigare även påpekat att alla som vistas inom anläggningen ska kunna utrymma vid olycka, även personer med funktionsnedsättning vilket inte kommer vara möjligt i nuvarande förslag.

Vad gäller underlagsrapporten om olycksrisker menar SSBF att motiveringen till sannolikhet och konsekvens bör förtydligas för flera av de identifierade olycksriskerna. Vid val av placering av brandgas- och frånluftsschakt är SSBF frågande om FUT analyserat lämpligheten med avseende på brand- och brandgasspridning till byggnad. Detta gäller samtliga placeringsalternativ av brandgas- och frånluftsschakt men främst vid Odenplan där det utifrån underlagen verkar som att dessa är placerade i närhet av annan bebyggelse.

SSBF ser det som positivt att det i underlagen har tagits hänsyn till att räddningstjänstens framkomlighet och insatsmöjlighet inte kommer påverkas negativt under byggtiden. SSBF förutsätter därmed att fortsatt hänsyn tas till framkomligheten och åtkomlighet för befintlig bebyggelse samt ny bebyggelse.

**Kommentar:** Säkerhetskonceptet beskriver bland annat hur utrymning och insatser sker vid brand eller olycka och ligger till grund för utformningen. Säkerhetskonceptet innebär att det framförallt är vid stationer som utrymning sker. Utrymning sker via de vanliga uppgångarna och entréerna. Insatser kan ske på stationerna samtidigt som utrymning pågår. För Hagastaden och Arenastaden gäller att insatser kan göras via servicetunneln. Utrymningstunnlarna är minst 3,6 meter men 1,7 meter gäller i trappschakten, det vill säga två personer kan med marginal mötas i trappan. Måttet 1,7 meter är baserat på ett amerikanskt regelverk för utrymning av höga hus.

Järnvägsplanen medger utrymme för barriärer som förhindrar att människor tar sig ner på spåret och konstruktionerna är förberedda för detta. Barriärer inryms inte i projektet men kan byggas senare med annan finansiering.

De beräkningar som gjorts för olika utrymningsscenarion är inte kopplade till något horisontår utan bygger på att plattform och två fulla tåg ska utrymmas.

Tomrörsledning anordnas med intag vid stationsentré och uttag vid utrymningsplatsen på plattform.

På sträckan Odenplan till Hagastaden finns ingen parallell servicetunnel utan utrymning sker till marknivå. Utgångspunkten har varit analyser av utrymningsscenarion när avståndet 300 meter bestämts. Där det finns servicetunnel kan avstånden göras tätare men förvaltningen gör en annan avvägning av nyttan mot bakgrund av att insatser med rökdykning kommer att vara få under tunnelns livslängd.

SSBF har också synpunkter på möjligheterna för personer med funktionsnedsättning att utrymma tunneln. Gångbanorna är 1,2 meter breda vilket medger utrymme för en rullstol men konceptet förutsätter att personer hjälper varandra vid en utrymning.

För brandgaserna är det inte möjligt att finna platser i staden där inte människor vistas. En möjlighet är att bygga höga torn vilket får oönskade effekter på stadsbilden. Brandgaserna späds ut och ventileras ut med hög hastighet och kan styras bort från fasader. Brandgasernas temperatur understiger hundra grader när de lämnar brandgasschakten så någon risk för brandspridning finns inte.

### **Sundbybergs stad**

Sundbybergs stad ställer sig positiv till utbyggnad av en kapacitetsstark, attraktiv och miljövänlig kollektivtrafik i regionen. En utbyggd kollektivtrafik kommer att öka möjligheten att avlasta både Sundbybergs stad, Solna stad och Stockholms stad från biltrafik till Arenastaden. För att det framtida kollektivtrafikbehovet ska kunna mötas är det viktigt att en eventuell avgrening mot nordväst mot Sundbybergs stad inte omöjliggörs.

**Kommentar:** Förslaget medger en avgrening åt nordväst men även åt nordöst.

## **1.2.4 Kommuner och kommunala bolags synpunkter på vattenverksamhet**

### **Skolfastigheter i Stockholm AB (SISAB)**

Förutom de allmänna synpunkter som lämnats påpekar SISAB att fastigheterna Gustav Vasa skola samt Vasa Real skola kan vara känsliga för grundvattensänkning. Då det finns lerjordar inom fastigheterna skulle en förändring av grundvattennivån tillfälligt eller permanent kunna leda till skador på såväl byggnad som skolgårdsyta.

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

### **Solna stad**

Beträffande tillståndsansökan enligt miljöbalken meddelar Solna stad att den har utformats efter samråd med miljö- och byggnadsförvaltningen och därför har stadsledningsförvaltningen inga synpunkter i detta avseende.

**Kommentar:** Förvaltningen noterar synpunkten. En kontinuerlig dialog kommer att ske med Solna stad.

### **Solna Vatten**

Solna Vatten har många ledningar för vatten och avlopp inom tunnelns påverkansområde. En eventuell grundvattensänkning med marksättningar till följd ökar risken för skador på dessa ledningar och för oplanerade leveransbrott. En eventuell avsänkning av grundvatten, både under byggtid och i permanent skede, får därför inte leda till att Solna Vattens anläggning påverkas och sättningar av ledningar som ingår i Solna vattens anläggning får inte förekomma.

**Kommentar:** Undersökningar och utredningar pågår inom utredningsområdet för grundvatten för att klargöra vilka objekt som kan vara känsliga för grundvattenförändringar. Tätning kommer att ske av tunnlar, schakt och betongkonstruktioner. Vid behov kan även skyddsåtgärder som infiltration utföras för att motverka grundvattennivåsenkning. Före, under och efter byggtiden kommer kontroller och uppföljningar av omgivningspåverkan att ske inom ett kontrollprogram som tas fram i samråd med tillsynsmyndighet. Förvaltningen kommer även att ha en



dialog med ledningsägare kring sättningskänsliga ledningar så att kontrollprogrammet och skyddsåtgärder kan anpassas efter detta.

### **Stockholms stad**

Stockholm stad anger i sitt yttrande att de anser att samrådsunderlaget inför prövningen enligt 11 kap miljöbalken bör utvecklas så att det tydligt framgår vad tillståndsansökan avser att omfatta i fråga om såväl den tillståndspliktiga vattenverksamheten som övriga miljökonsekvenser till följd av tunneldrivningen. Det bör även tydliggöras var i de olika processerna sökanden befinner sig (järnvägsplan, detaljplan och miljöprövning) och vad som är specifikt för prövningen enligt miljöbalkens bestämmelser.

**Kommentar:** Samrådshandlingen kommer inte att utvecklas men en miljökonsekvensbeskrivning lämnas in med tillståndsansökan. Tillsammans med övriga ansökningshandlingar kommer det tydligt framgå vad ansökan avser. Förutom vattenverksamheten kommer övergående störningar under byggskedet att beskrivas.

### **Stockholm Vatten AB**

Stockholm Vatten hänvisar till avsnitt 5.5.2 där det beskrivs vilka risker det finns för sättningar och hur större vatten- och fjärrvärmeledningar behöver vara grundlagda ned till fast jordart för att inte riskera att skadas. Stockholm Vatten påpekar att det befintliga ledningssystemet är av ojämn kvalitet och det finns därmed risk att ledningar påverkas negativt redan vid små sättningar/markrörelser och vibrationer. VA-ledningars funktion måste säkerställas så att inte viktiga ledningar kollapsar när arbeten utförs. För att minimera risker för att oförutsedda händelser ska inträffa ska en kontrollplan upprättas som ska godkännas av Länsstyrelsen. I kontrollplanen ska det finnas åtgärder beskrivna som tas i bruk om en större grundvattensänkning inträffar.

Vad gäller avledning av dränvatten och grundvatten som genereras under byggskedet är det viktigt med så små och jämna flöden som möjligt med bra flödesberäkningar. En hänvisning görs till Stockholm Vattens riktlinjer för länshållningsvatten från byggplatser. Under driftskedet kommer dränvatten och grundvatten till en börjas behöva avledas till Stockholm Vattens spillvattensystem. I driftskedet ska dock allt dränvatten och grundvatten ledas via dagvattenförande ledningsnät till recipienter.

**Kommentar:** Undersökningar och utredningar pågår inom utredningsområdet för grundvatten för att klargöra vilka objekt som kan vara känsliga för grundvattenförändringar. Tätning kommer att ske av tunnlar, schakt och betongkonstruktioner. Vid behov kan även skyddsåtgärder som infiltration utföras för att motverka grundvattennivåsänkning. Före, under och efter byggtiden kommer kontroller och uppföljningar av omgivningspåverkan att ske inom ett kontrollprogram som tas fram i samråd med tillsynsmyndighet. Förvaltningen kommer även att ha en dialog med ledningsägare kring var arbeten sker nära sättningskänsliga ledningar så att kontrollprogrammet och skyddsåtgärder kan anpassas efter detta.

Stockholm Vattens riktlinjer för utsläpp av länshållningsvatten under byggtiden kommer att följas och även här kommer en dialog att ske.

## **Sundbybergs stad**

Då Sundbybergs stad är berörd av påverkan av grundvattnet önskas att staden ska betraktas som sakägare i kommande tillståndsansökan för vattenverksamhet.

**Kommentar:** Sundbybergs kommun berörs inte av järnvägsplanen. FUT kommer att presentera bedömda sakägare/ avgränsning av sakägare i ansökan inför tillståndsprövningen för vattenverksamhet.

## 1.2.5 Organisationers allmänna synpunkter

### **Cykelfrämjandet i Storstockholm**

Cykelfrämjandet i Storstockholm vill att stationerna inklusive nedgångar, hissar och dylikt byggs så att det är möjligt att ta med cyklar på tunnelbanan. Då cyklandet ökar alltmer kommer framtidens resenärer se det som självklart att ta med cykeln på olika färdmedel, och det är bättre att bygga så att de är möjligt från början snarare än att invänta dyra ombyggnationer. Städer som Köpenhamn, Berlin, New York och San Francisco nämns som goda exempel på städer där det är möjligt att ta med cykel på tunnelbanan.

**Kommentar.** Alla stationer kommer att vara försedda med hissar. Eftersom dessa dimensioneras för barnvagnsekipage blir det också möjligt att ta med cykel eftersom denna tar mindre plats. Det är för närvarande inte tillåtet att ta med cykel på tunnelbanan. Detta är en kommande drift-/förvaltningsfråga.

### **Folkpartiet i Hässelby-Vällingby**

Folkpartiet påpekar att station Odenplan ska utformas så att det endast krävs tidtabellstekniska åtgärder för att trafiken på den Gula linjen ska vara genomgående och kopplas samman med den Gröna linjen. Denna utformning kan medföra att möjligheten att utveckla Gröna linjens västerortsgren stryps, vilket kan vara allvarligt för västerorts utveckling, och det måste beaktas i planeringen av den nya Gula linjen.

Västerort är en expansiv del av Stockholm, och har i RUFS pekats ut som "Regional stadsbygd med utvecklingspotential". För att utnyttja denna potential måste livlinan, Gröna linjens västerortsgren, ges all den potential till utveckling som kan skapas. Folkpartiet anser att den yttre delen av västerort är den mest otillgängliga delen av Stockholms kommun (gällande kollektivt, bil och cykel). Kollektivt utgör Gröna linjen en livsnerv, medan bussar mot Spånga, Järfälla och Järvafältet är långsamma, obekväma och ofta fastnar i bilköer i villaområdena som omger Vällingby-Hässelby. På grund av trafikstockningar och bristande kollektivtrafik är området därför inte attraktivt för att skapa arbetsplatser, och det finns risk för förslumning av delar av yttre västerort om inte tillgängligheten förbättras.

Folkpartiet i Hässelby-Vällingby yrkar att utvecklingspotentialen för den Gröna linjens västerortsgren ska redovisas vid planeringen av den Gula linjen. Även behovet av att kunna utnyttja denna potential samt hur potentialen påverkas av förväntad utveckling av den Gula linjen ska redovisas. Definitionen av rusningstid då genomgående trafik inte ska förekomma enligt trafikavtalet bör bestämmas av trafiknämndens styrelse, så att detta inte bestäms godtyckligt. Utformningen av Odenplan görs så att det krävs ett investeringsbeslut för att kunna blanda ihop trafiken på den Gröna och Gula linjen, och att det inte blir ett rent tidtabellstekniskt beslut.

**Kommentar:** Förvaltningen konstaterar att Gröna linjen fyller en mycket viktig uppgift och att trängsel kan upplevas som stor vid högtrafik då vissa tåg blir fullbelagda. Den

föreslagna lösningen innebär att det är möjligt att trafikera Gul linje utan att påverka trafikeringen på Grön linje. Den lösning som föreslås överensstämmer med omfattningen i avtalet som utgår från en fysisk koppling mellan Gula linjen och Gröna linjen. Kopplingen behövs också för att kunna nå depå. Det går inte att genom järnvägsplanen säkerställa att trafikeringen ska vara på ett givet sätt. Beslut om framtida trafikering sker inte heller inom projektet utan av landstinget, trafikförvaltningen och dess operatörer.

### **Handikappförbundets samarbetsorgan (HSO)**

HSO i Stockholms län förutsätter att alla anläggningar uppfyller RiTill och om någon del avviker från RiTill måste detta behandlas i FUTs samverkansråd med funktionshindersorganisationerna. HSO påpekar att det i RiTill står att en terminal, resecentrum eller station bör vara utrustad med minst två hissar för att minska risken att den blir obrukbar för vissa grupper om den ena hissen inte fungerar. Vid ett flertal stationer planeras endast en hiss. Att endast ha en hiss kan vara hämmande för personer med funktionsnedsättningar och bidra till att de väljer andra färdmedel. I trafikförsörjningsprogrammet står det att kollektivtrafiken ska utvecklas till att vara ett självklart val för äldre och resenärer med funktionsnedsättning och därmed minska alla medborgares beroende av färdtjänst i regionen. HSO anser därmed att nybyggda stationer utan dubbla hissar känns omodernt och kontraproduktivt.

**Kommentar:** Enligt planen får varje biljetthall minst en hiss. Eftersom alla stationer har minst två biljetthallar blir det minst två hissar för varje station.

### **Hembygdsföreningen å Norrmalm**

Hembygdsföreningen ställer sig emot de föreslagna planerna på utbyggnaden av Gul linje. Dels ifrågasätts den Gula linjens sträckning då Odenplan och Solna redan trafikeras av tunnelbana och Citybanan och då förbindelserna med buss fungerar bra till sjukhuset. De behov som finns gäller kollektivtrafikförsörjningen till Hagastaden och Nya Karolinska men det handlar om ett mer begränsat behov som kan lösas genom billigare spårlösningar med spårbunden yt-trafik. I och med att ett grunt läge valts för stationen vid Odenplan, vilket innebär att linjen inte kan dras vidare söderut, anser Hembygdsföreningen att den korta linjen inte kan motivera sina höga kostnader. Istället föreslås en spårvägslinje från Odenplan som kan anslutas till tvärbanan vid Solna station. Att använda Värtans godsjärnväg som ett nytt tvärbanesystem mellan Norra Djurgårdsstaden, Hagastaden och Karlberg via de centrala delarna av staden föreslås också. Att Stockholms Läns Landsting redan idag har en ansträngd ekonomi på grund av satsningen på Nya Karolinska och flyktinginvandring är ytterligare ett argument för att kostnaden för den korta tunnelbanelinjen inte är motiverad. De olägenheter som utbyggnaden av Gul linje innebär lyfts också fram som argument mot utbyggnaden. Sammantaget anser Hembygdsföreningen att projektet i sin nuvarande form bör stoppas för att i samråd mellan berörda parter utreda de förslag som lyft i deras yttrande. Hembygdsföreningen ställer gärna upp i ett sådant sammanhang.

**Kommentar:** Alternativ till tunnelbaneutbyggnad har utretts i tidigare studier och presenteras i lokaliseringsutredningen. I den samrådsredogörelse som togs fram våren 2015 redovisas många synpunkter från fastighetsägare, organisationer och enskilda som förordar andra lösningar än den nu valda. Lokaliseringsutredningen och

samrådsredogörelsen har varit underlag för det beslut som togs av trafiknämnden i Stockholms Läns Landsting hösten 2015. Tungt vägande i beslutet har varit att omstigningen vid Odenplan ska vara effektiv och bekväm för att attrahera resenärer. En betydande del av finansieringen är statlig och är sammankopplad med kommunernas möjlighet att ge förutsättningar för att det byggs fler bostäder. Ett stopp av projektet för att istället utreda en spårvägslinje innebär risk för att det statliga bidraget försvinner och att angelägna bostadsprojekt försenas.

### **Kollektivtrafikant Stockholm**

Kollektivtrafikant Stockholm är glada över att det nu sker kraftiga satsningar på utbyggd kollektivtrafik på spår men ställer sig frågande till varför beslutsfattarna i Stockholms läns landsting har fastnat för sträckningen Odenplan-Arenastaden. Det vore mycket bättre att tunnelbanan går från Arenastaden-Hagastaden till Sankt Eriksplan och sedan även Fridhemsplan. Denna sträckning ger möjlighet till framtida förlängning av Gula linjen på ett sätt så att de stora behoven av tunnelbana söderut kan tillgodoses. Vid Fridhemsplan finns även bättre förutsättningar för omstigning till andra tunnelbanelinjer. Om sträckningen Odenplan väljs riskerar Gula linjen att bli en kort stump som går parallellt med redan befintlig spårtrafik i form av såväl tunnelbana som pendeltåg. Kollektivtrafikant Stockholm kan inte se den långsiktiga nyttan av detta när man i stället kan bygga med sträckning mot Sankt Eriksplan. I framtiden ser Kollektivtrafikant Stockholm även en utbyggd Tvärbana från Solna till Hagastaden- via Arenastaden som ett möjligt alternativ.

**Kommentar:** I den nu pågående förhandlingen, Sverigeförhandlingen, om statlig medfinansiering av ytterligare utbyggnad av tunnelbana finns förslag om nya spårförbindelser i regionen. Bland dessa återfinns förslag på en tunnelbanelinje mellan Fridhemsplan och Älvsjö. Finansieringen av Gul linje är dock kopplad till Stockholmsöverenskommelsen med utbyggnad av Blå linje och en ny Gul linje.

I arbetet med järnvägsplanen prövades ifall det var möjligt att lägga Hagastadens tunnelbanestation så att det därifrån är möjligt att också nå Fridhemsplan med en framtida tunnelbana som fortsätter söderut. Detta har inte visat sig tekniskt möjligt. För att nå Fridhemsplan fordras en djupare belägen station och det blir då för brant lutning mot Odenplan om inte stationen flyttas norrut. Konsekvensen av ett nordligare läge blir att entrén kommer längre ifrån viktiga målpunkter vilket ger färre resenärer och nyttan av Gula linjen minskar. Därför behandlas Gula linjen och en eventuell ny tunnelbanelinje söderut som helt fristående projekt.

### **Liberalerna Norrmalm**

Då Hagastaden är en ny stadsdel i en stadsstruktur med utvecklade trafiksystem är det svårt att bedöma resandebehov och hur de kan tas omhand av befintliga trafiksystem. Det talar enligt Liberalerna Norrmalms mening för måttlig investering, flexibla lösningar och planberedskap för ändringar och tillskott i takt med inflyttningen i stadsdelen. Trafikunderlaget för Gula linjen är begränsat och kostnaderna alltför höga i förhållande till samhällsnyttan. Då Landstinget har stora och ökande kostnader för sjukvården förordas att vidare utredningar görs och att ett lägstkostnadsalternativ med väl anpassad busstrafik utvecklas istället. Liberalerna Norrmalm anser att man bör säga nej till Gula linjen och istället utveckla ett mer flexibelt trafiksystem med busstrafik samordnat med goda möjligheter att gå, cykla och köra bil. De menar även att kollektivtrafiken i stort bör

utvecklas i regionen och att busstrafik inte ska tillåtas på Upplandsgatan mellan Gustaf Vasa kyrka och Odenplan i syfte att skapa piazza Odenplan. Liberalerna Norrmalm hänvisar också till Odenplangruppens synpunkter som bifogats i remissvaret.

**Kommentar:** Se svar givet till *Hembygdsföreningen å Norrmalm* i avsnittet *Organisationers allmänna synpunkter*, avsnitt 1.2.5 i Bilaga 2.

Odenplan blir med Citybanan och Gula linjen en än viktigare kollektivtrafiknod vilket innebär att behovet av att kunna angöra med bussar snarare ökar än minskar. Järnvägsplanen tar inte ställning till piazza Odenplan men under byggtiden måste busshållplatserna på Upplandsgatan mellan Gustaf Vasa kyrka och Odenplan flyttas eftersom området tas i anspråk för att kunna ha en körväg ner till byggplatsen.

### **Miljöpartiet i Stockholmsregionen**

Miljöpartiet i Stockholmsregionen har länge drivit på för tunnelbaneutbyggnad då det anses nödvändigt för att möjliggöra hållbart resande, tillväxt och bostadsbyggande. Enligt Miljöpartiet är det dock beklagligt att lokaliseringstuderingen för Gula linjen har avfärdat ett djupare stationsläge vid Odenplan. Då Solnabor och övriga resenärer inte enbart rör sig inom sin kommuns gränser kan man inte nöja sig med ett förslag som endast försörjer trafiken utmed en knapp fem kilometer lång blindtarm i systemet. En ny tunnelbanelinje är ingen isolerad infrastruktursatsning utan en viktig pusselbit i hela trafiksystemet och de val vi gör idag kommer att styra framtidens utveckling vad gäller resande och byggande. Vidare menar Miljöpartiet att om planerna på en sydlig draging av Gula linjen inte är aktuella blir det än viktigare att säkerställa en genomtänkt utbyggnad norrut framöver. Här är en station i Hagalunds industriområde angelägen för Solna varpå det är värdefullt att järnvägsplanen redovisar förberedelser för denna. Andra relevanta målpunkter i Solna som Gula linjen skulle kunna passera är Ulriksdal/Järva krog och Bergshamra.

**Kommentar:** Se svar givet till *Hembygdsföreningen å Norrmalm* i avsnittet *Organisationers allmänna synpunkter*, avsnitt 1.2.5 i Bilaga 2.

Järnvägsplanen har i Arenastaden utformats för att det ska vara möjligt att i framtiden förlänga den Gula linjen norrut.

### **Nätverket Odenplansgruppen**

Odenplansgruppen ställer sig starkt kritiska till det förslag till Gul linje som ställts ut till samråd. Enligt deras mening är intrånget i Odenplans närområde mycket mer omfattande än vad som tidigare antytts och motsvaras inte av den ringa samhällsnytta som skulle kunna uppnås. Den största problematiken ligger enligt nätverkets mening i lokaliseringstuderingen och projektets val av grunt läge framför djupt läge för stationen Odenplan. Enligt Odenplansgruppen har lokaliseringstuderingen missbedömt flera faktorer som är avgörande för valet. Det grunda läget innebär negativ påverkan på Citybanan och Grön linje. Det innebär även längre väntetider på Gul linje då tågen inte kan köras tätare än var 5:e minut. Att djupt läge tillåter en tätare trafik gör även att argumentet om förlorade resenärer på grund av längre byten vid djupt läge inte håller. Att resenärer skulle föredra att ta sig vidare med buss eller till fots framför byte i djupt läge visar enligt Odenplansgruppen endast på vilken marginell nytta Gul linje tillför resenärerna. Då driften i grunt läge kommer kräva förare i båda ändar av tågen påpekas även att förarkostnaderna kommer fördubblas.

Vidare ifrågasätts de siffror som tagits fram för Arenastaden om antal beräknade resenärer på den Gula linjen. Kalkylen utgår från station Mitt men då projektet nu valt stationsläge Syd väntas många resenärer ta Citybanan. Vidare kritiseras att inga samhällsekonomiska kalkyler presenteras. Odenplansgruppen påpekar även att lokaliseringsutredningen hänvisar till Eliassons utredning där det framgår att antalet påstigande vid Odenplan väntas bli lågt. Av detta drar utredningen slutsatsen att en förlängning söderut är ointressant. Den korrekta slutsatsen enligt Odenplansgruppen är dock att Odenplan är ointressant som målpunkt för Gul linje.

Sammantaget riktas stark kritik till lokaliseringsutredningens kvalitet. Odenplansgruppen anser vidare att det är oförsvarligt att belasta dem som bor, arbetar och rör sig kring Odenplan men så omfattande störningar när samhällsnyttan är så låg och då alternativet med djupt läge endast är tio procent dyrare. Analysen från Odenplansgruppen är att Gul linje endast får funktionen av en "blindtarm" på det existerande tunnelbanenätet där en utbyggnad norrut är olönsam och där en utbyggnad söderut har omöjliggjorts. Om Gul linje istället skulle kopplas ihop med Mälarsnittet Fridhemsplan-Liljeholmen-Älvsjö får resenärerna bra bytesmöjligheter med övriga kommunikationer. Ett problem är att Gul linje har överenskommit i Stockholmsförhandlingen som redan är finansierad och att Mälarsnittet ingår i Sverigeförhandlingen som inte väntas slutföras förrän 2017.

Odenplansgruppen kräver i första hand att Odenplan som målpunkt för Gul linje omprövas och att projektet för Gul linje överförs till Sverigeförhandlingen i syfte att öka projektets samhällsnytta. I andra hand kräver de att lokaliseringsutredningen görs om och får ett brett uppdrag att utvärdera Gul linje utan politisk detaljstyrning så att en rättvisande jämförelse mellan djupt och grunt läge görs där samtliga ekonomiska faktorer och de sociala och miljömässiga konsekvenserna vid Odenplan beaktas.

**Kommentar:** Lokaliseringsutredningen redovisar flera alternativa korridorer varav det nu presenterade är det som landstinget valt att gå vidare med. Synpunkter fanns från samrådet 2014 både att Gula linjen inte alls ska byggas och att ett annat alternativ skulle ha valts, till exempel ett som går att förlänga söderut. Det pekades bland annat på att tunnelbanan konkurrerar med pendeltåget. Dessa synpunkter dokumenterades 2014 och fanns tillgängliga inför det politiska ställningstagandet till lokaliseringsutredningen.

Stockholmsöverenskommelsens finansiering är kopplad till de definierade projekten i detta fall tunnelbana mellan Odenplan till Arenastaden. Resandeanalyserna har gjorts med samma bussutbud som idag och med Citybanan i drift. Tunnelbanan fyller en viktig uppgift att försörja Hagastaden och Nya Karolinska Solna med kapacitetsstark kollektivtrafik. Tillgängligheten till Arenastaden ökar också. Analyserna visar dock att bytena måste vara bekväma för att attrahera resenärer. Det och att avtalet omfattar en koppling till Grön linje som medger genomgående trafik och tillgång till depå är de avgörande skälen för det valda grunda alternativet.

Förvaltningen är medveten om att de anläggningsarbeten som planeras vid Odenplan innebär en belastning för dem som bor, arbetar och rör sig kring Odenplan och att de störningarna är mindre i ett djupare alternativ som kan byggas utan schakt från ytan. Även om byggtiden är förhållandevis lång är den ändå kort i förhållande till tunnelbanans livslängd. Därför har det grunda alternativet som är bekvämare för

trafikanterna förordats. Det avgörande har varit att skapa en bra lösning under drifttiden.

Förvaltningen kommer att verka för att störningarna blir så små som möjligt men menar samtidigt att byggtiden är kort i förhållande till drifttiden. Därför bör valet av alternativ främst grundas på kostnad och nytta under hela anläggningens livslängd.

### **Resenärsforum**

Resenärsforum är kollektivtrafikresenärernas riksorganisation och företräder ett 30-tal lokala och regionala resenärsgrupper. Resenärsforum ser det som angeläget att den nya Hagastaden kommer att få en kapacitetsstark spårtrafik. Då den fysiska utformningen påverkar det dagliga resandet är det viktigt att stationerna får en utformning som gör bytena så enkla och smidiga som möjligt. Lösningen med att låta den nyttillkommande tunnelbanetraffiken använda det norra spåret i nuvarande Odenplans tunnelbanestation är bra eftersom det leder till ett smidigt byte.

Då Odenplan snart blir en pendeltågsstation anser Resenärsforum att det är viktigt att det finns direkta rulltrappsförbindelser från tunnelbanans två olika plattformar till pendeltågsplattformen. Det är genom bekvämlighet och attraktivitet som ett ökat kollektivtrafikresande kan åstadkommas, och i de framlagda planerna blir bytena alltför omständliga och besvärliga för många resenärer. Vidare anser Resenärsforum att det är viktigt att bytena vid Arenastaden blir bekväma och gena för dem som kommer med Gul linje och vill fortsätta med pendeltåg från Solna station. Resenärsforum anser också att den Gula linjen bör få ett linjenummer för att göra det tydligare för resenärer. Gult är ingen bra kontrastfärg mot vitt påpekar de varpå det kan vara svårt för en del resenärer att urskilja färgen.

**Kommentar:** Det presenterade förslaget lägger stor vikt vid resenärernas reseupplevelse där smidiga byten är en viktig del. I Odenplans station sker byten till Citybanan antingen via biljetthallen eller direkt från den befintliga plattformen till Citybanan. Den nya södra plattformen får ingen direktförbindelse till Citybanan. Det beror på att den plattformen bara trafikeras av tunnelbanetåg västerut och en del av dessa resenärer har möjlighet att byta vid T-centralen. I Arenastaden har den södra entrén lagts för att underlätta byte till pendeltåg eller spårväg. Linjenummer, namn på stationer och entréer hanteras enligt Trafikförvaltningens vanliga rutiner.

### **Socialdemokraterna i Solna**

Socialdemokraterna i Solna har valt att yttra sig avseende samråd om järnvägsplan och tillståndsansökan enligt miljöbalken för utbyggnad av tunnelbanan Odenplan - Arenastaden. Socialdemokraterna menar att järnvägsplanen innebär ganska omfattande ingrepp i den befintliga infrastrukturen och att Frösundaleden återigen kommer att drabbas av störningar under en längre tid. De konstaterar även att Råsta strandväg i Arenastaden under en period kommer att stängas av för trafik. Solnaborna har dålig erfarenhet av det tidigare tvärbanebygget som förorsakat flerårigt trafik kaos kring Frösundaleden. Av den anledningen förutsätter Socialdemokraterna att samordningen mellan staden och FUT fungerar bättre så att trafikstörningarna minimeras för Solnaborna.

**Kommentar:** För att kunna genomföra det presenterade förslaget behöver trafik ledas om förbi de schaktgropar där bland annat stationsentréerna byggs. Omläggningarna gör

att en del gator kommer att få mer trafik, andra mindre. Vissa gator behöver också under viss tid stängas av. Dessa planer utvecklas i samråd med Solna stad för området kring Arenastaden. I arbetet med trafikutredningen kommer synpunkter från större fastighetsägare i området att beaktas.

### **En enskild för SPF Seniorernas stockholmsdistrikt**

En *enskild* menar att från SPF Seniorernas stockholmsdistrikts utgångspunkt bör banan dras under och söder om Karlbergsvägen och under dagens Gröna linje samt så sent som möjligt närma sig ytan mot Arenastaden. Detta bör göras i syfte att minska miljö- och bullerpåverkan så mycket som möjligt.

**Kommentar:** En linjesträckning enligt förslaget går inte att genomföra i ett grunt läge vilket visas i lokaliseringsutredningen. Orsaken är de krav på flacka lutningar och vida kurvor som idag ställs på tunnelbaneanläggningen. I driftskedet blir miljö- och bullerpåverkan liten och inga riktvärden eller gränsvärden överskrids. I byggskedet är det framförallt arbeten i öppna schakter och sprängningar som ger bullerstörningar.

## 1.2.6 Företag, fastighetsägare och andra särskilt berörda allmänna synpunkter

### **AB Fortum Värme**

AB Fortum Värme samägt med Stockholms stad, PoD/Nät Anläggning anger att det inom planområdet finns befintliga fjärrvärme- och fjärrkylaledningar. För att kunna planera nya ledningar och ledningsomläggningar samt säkra befintlig drift med så få driftstörningar som möjligt är det bra med tidig information och samrådsmöte. Åtgärder i Fortum Värme Distributions anläggningar utförs av Fortum Värme och bekostas av byggherre enligt gällande avtal. Det är viktigt att genomförandeavtal tecknas snarast möjligt. Vad gäller undermarksanläggningar anges att det inom planområdet finns befintliga ledningstunnlar. Samverkansavtal finns upprättat mellan FV tunnlar AB och FUT. Genomförandeavtal kommer att behöva skrivas. Vidare anges angående produktionsanläggningar att PoD-City har ledningar för processånga samt kondensatledningar som korsar tänkt sträckning av tunnelbana. Samråd krävs. När det gäller Stockholm Gas meddelar AB Fortum Värme att samarbets- och genomförande avtal kommer att tas fram mellan SL och Gasnätet Stockholm AB för att reglera åtgärder som behövs för byggnationen. I övrigt har AB Fortum Värme inget att erinra.

**Kommentar:** Kontinuerligt samråd sker med ledningsägare som berörs av planen. Syftet är att finna lämpliga lösningar som minimerar störningar för ledningsägarna och inte påverkar ledningsägarnas kunder.



## **Akademiska hus AB och Karolinska Institutet**

Akademiska Hus AB och Karolinska Institutet välkomnar arbetet med en förstärkning av kollektivtrafikförsörjningen av KI Campus Solna med en utbyggnad av Gula Linjen då det ökar tillgängligheten till KI:s verksamhet och därigenom stärker universitetshuvudstaden Stockholm.

Akademiska Hus AB äger fastigheter på Karolinska Institutets Campusområde i Solna och konstaterar att fastigheten Haga 4:35 kommer att påverkas av arbeten med tunnelbanan. Vidare påpekas att det inom Campusområdet bedrivs forskningsverksamhet med laboratorier och avancerad forskningsutrustning vilket innebär att lokalerna är särskilt känsliga för buller, vibrationer, elektromagnetiska fält och vagabonderande strömmar. Av den anledningen är det viktigt att hänsyn tas till verksamheterna både under tunnelbanans bygg- och driftskede och att påverkan minimeras.

Vad gäller stationsbyggnaden finns synpunkter på att byggnadens fasad bör flyttas ut och placeras i liv med fastighetsgränsen utmed Solnavägen så att fasaden ska ligga i linje med kommande byggnad i kvarteret molekylen. Akademiska Hus avser uppföra en kontorsbyggnad på den tilltänkta stationsbyggnaden.

Cykelbanans sträckning längs Solnavägen bör vara rak och inte dras in på fastigheten. Detaljplanen bör möjliggöra att en nybyggnad utmed Solnavägen kan utföras i syfte att avskärma Nobelforum från trafikljud. En fortsatt dialog önskas även angående möjlig flytt eller förändring av föreslagen placering och omfattning av tekniska utrymmen på rubricerad fastighet. Detaljplanen bör utformas så att tunnelbaneentrén mynnar vid nybyggnadens norra gavel mot Nobels väg och det bör även möjliggöras för en ytterligare entré som med fördel kan placeras i kanten av parken.

Vad gäller påverkan under byggnationen och driftskedet förutsätter Akademiska hus och Karolinska Institutet att SLL med sina kontrollplaner säkerställer att verksamheter ges information om planerade åtgärder och störningar och att hänsyn tas till verksamheternas behov. Vid uppkomna merkostnader för verksamheterna ställs krav på full ekonomisk kompensation från SLL. Vidare förutsätts att byggtrafik inte kommer att köra över Campusområdet. SLL behöver även säkerställa att förorenad luft inte kan påverka luftintagen på närliggande byggnader.

Vidare påpekas att det krävs samråd gällande vilka delar av Akademiska Hus mark som tas i anspråk för etableringsområden under byggtiden. Att gång- och cykeltrafik kommer in på området via Nobels väg under byggtiden måste säkerställas.

Akademiska Hus och Karolinska Institutet förutsätter även att SLL ombesörjer alla arbeten med befintliga ledningar i mark och att dessa funktioner upprätthålls både under byggskedet och driftskedet.

**Kommentar:** En inventering pågår av utrustning och inredning längs den planerade sträckningen som är känslig för störningar. Där det finns sådan utrustning eller inredning kommer vi att föreslå åtgärder i samråd med fastighetsägaren. Åtgärderna kommer främst att beröra byggskedet. Beräkningar av elektromagnetiska fält har gjorts och en inventering pågår av verksamheter som är känsliga för dessa.

Inom projektet pågår utredningar om alternativa lägen för den västra entrén och förvaltningen kommer därför att ha fortsatt dialog om detta och även om trafikomläggningar, etableringsområden med mera under byggtiden.

Luft med förhöjda partikelhalter från spårtunnlarna kommer inte att släppas ut i närheten av friskluftsintag i befintliga byggnader.

Ledningsarbeten utförs av ledningsägare så att funktionerna upprätthålls.

### **Brf Blåklinten**

Brf Blåklinten äger en fastighet på Karlbergsvägen 18/Upplandsgatan 57 och är starkt kritiska till det förslag till Gul linje som ställts ut till samråd. Intrånget i Odenplans närområde blir mycket mer omfattande än vad som antytts tidigare och projektet motsvarar inte på långa vägar den ringa samhällsnytta som skulle kunna uppnås. Föreningen föreslår istället en dragning från Hagastaden över Fridhemsplan och vidare över Mälarsnittet till Liljeholmen och Älvsjö. De hänvisar till en utredning av ÅF som beskrivit att korridoren mellan Arenastaden och Odenplan möjliggör en framtida förlängning av tunnelbanan söderut vilket borde utredas närmare innan beslut om tunnelbana till Odenplan kan fattas. Brf Blåklinten menar att den största problematiken beror på valet av grunt läge framför djupt läge vid station Odenplan. De anser precis som Odenplansgruppen att lokaliseringstuderingen missbedömt flera faktorer som är avgörande för valet.

De punkter som tas upp i Odenplansgruppens synpunkter refereras till även i Brf Blåklintens samrådssynpunkter. I likhet med Odenplansgruppen kräver Brf Blåklinten i första hand att Odenplan som målpunkt för Gul linje omprövas och att projektet för Gul linje överförs till Sverigeförhandlingen i syfte att öka projektets samhällsnytta. I andra hand ställs kravet att lokaliseringstuderingen görs om och får ett brett uppdrag att utvärdera Gul linje utan politisk detaljstyrning så att en rättvisande jämförelse mellan djupt och grunt läge görs där samtliga ekonomiska faktorer och de sociala och miljömässiga konsekvenserna vid Odenplan beaktas.

**Kommentar:** Det av landstinget förordade grunda läget innebär mer störningar för boende vid Odenplan och Karlbergsvägen än det djupa alternativet. I den sammanvägda bedömningen och i enlighet med Lag om byggande av järnväg är det framförallt nyttan i driftskedet som ska vägas mot olägenheter som åsamkas berörda längs sträckan. I lokaliseringstudering redovisas att det grunda alternativet ger mer resenärsnytta och det är en av de faktorer som legat till grund för landstingets beslut att arbeta vidare med ett grundare alternativ trots att det ger mer störningar för boende. Med en omsorgsfull planering och styrning av entreprenaderna kommer förvaltningen att söka metoder som begränsar påverkan på buller, vibrationer och stadsbild.

### **Brf Humleboet**

Styrelsen i HSB:s bostadsrättsförening Humleboet 17 (136 lägenheter) välkomnar en tunnelbanelinje som binder samman Stockholm med Solna. Styrelsen ser med oro på att enbart en entré redovisas vid Torsplan och menar att detta leder till otrygghet och begränsad tillgänglighet då tusentals boende och arbetstagare som ska till Hagastaden och stombussar tvingas korsa Solnavägen som är hårt trafikerad. Styrelsen menar därför att entrén är placerad på "fel" sida i förhållande till handelsplatsen och andra målpunkter. Föreningen efterfrågar en koppling mellan Hemköpskvarteret och en tunnelbaneentré

väster om Solnavägen då det under Solnavägen finns ett nytt garage som kopplar direkt till Hemköps lokaler och garaget. Utrymmet ligger sannolikt vägg i vägg med tunnelbanans entréhall. Föreningen önskar därför en tunnelbaneentré på vardera sidan om Solnavägen vid Torsplan i enlighet med detaljplanens intentioner vilket innebär att en entré placeras i kvarteret där Hemköp är lokaliserat.

**Kommentar:** Station Hagastaden planeras få fyra entréer enligt samrådsförslaget varav en i den södra uppgången mot Torsplan. Den södra entrén har projekterats så att det i framtiden ska vara möjligt att också bygga en entré på den motsatta sidan av Solnavägen. En utbyggnad ska också ha stöd i detaljplanen. En förutsättning för att entrén ska kunna byggas är fastighetsägarens samtycke och att det går att finansiera. Den ingår inte i järnvägsplanen men kan tillkomma senare.

### **Brf Idog**

Bostadsrättsföreningen Idog äger fastigheterna Kamelian 11 (Gästrikegatan 16) och Kamelian 12 (Gästrikegatan 18). I samrådsmaterialet går tunnelbanedragningen direkt under gårdshuset på Kamelian 12 och i mycket nära anslutning till Kamelian 11. Gårdshuset på Kamelian 12 står delvis på berg och övriga byggnader står på träpålar i lera mot berg vilket gör dem känsliga för ändringar av grundvattennivåer och skakningar/markvibrationer. Bostadsrättsföreningen anser att en utförlig dokumentation av samtliga byggnader, bostäder, lokaler och gårdar görs innan arbetena med tunnelbanan påbörjas. Utrustning som registrerar markskakningar och grundvattennivåer bör installeras och värden dokumenteras regelbundet. Efter slutförda arbeten ska en besiktning göras och eventuella skador ska ersättas. Vidare anser föreningen att boende och lokalhyresgäster som störs ska erbjudas annat boende. Föreningen säger sig vara positiv till att infrastrukturen byggs ut och hoppas att de arbetstunnlar som drivs för bygget kan komma till användning i framtiden. Förslagsvis kan arbetstunnlarna användas som garage vilket skapar mer utrymme på gator i området.

**Kommentar:** Förvaltningen arbetar systematiskt för att undvika skador och störningar. Vibrationsmätningar och besiktningskommissioner kommer att utföras inom besiktningsområdet för vibrationer. För ansökan till mark- och miljödomstolen görs grundliga utredningar om bland annat grundläggning av äldre byggnader. För uppföljning av vattenverksamheten kommer ett kontrollprogram tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten.

Arbetstunnlarna får i driftskedet en ny funktion som serviceväg och som insatsväg för räddningstjänsten.

### **Brf Kejsarkronan 6**

Styrelsen i bostadsrättsföreningen Kejsarkronan 6 meddelar att de instämmer i och står bakom synpunkterna från Odenplansgruppen.

**Kommentar:** Se svar givet till *Nätverket Odenplansgruppen* i avsnittet *Organisationers allmänna synpunkter*, avsnitt 1.2.5 i Bilaga 2.

## Brf Klockaren 11

Brf Klockaren 11 anser att det vore lämpligt med en station vid Industrivägen och Solnavägen, speciellt om det fylls på med fler bostäder. Föreningen menar att utformningen på stationerna bör vara sådan att de passar in i miljön nära de kulturminnen som ligger i området. Stationerna bör vara utformade så att passagerare kan komma ner i tunnelbanan utan att i onödan korsa vägar i området och enkelt kunna komma ner i tunnelbanan från Norra begravningsplatsen för att på så sätt minska biltrafiken dit. Vad gäller störningar och intrång i byggskedet anser föreningen att trafiken till och från bygget bör dirigeras så att den inte går på Solna Kyrkväg eller ökar trafiken på vägen.

Föreningen anser även att fastigheterna längs Solna Kyrkväg bör kontrolleras före och efter sprängningar så att byggandet inte orsakar sprickor i fastigheterna. Att skador på fastigheterna ersätts av projektet förutsätts. Vidare menar de att det är viktigt att se till att det är möjligt att gå och cykla på ett säkert sätt i området även under byggperioden. För att undvika störningar i driftskedet bör åtgärder vidtas så att tunnelbanans passage inte märks för de boende längs tunnelbanan. Skakningar, buller och stomljud som kan störa bör byggas bort.

**Kommentar:** Förvaltningens förslag innebär att det är möjligt att bygga en framtida tunnelbanestation i Hagalund. Då det inte ingår i projektet att bygga denna station så har en sådan station inte utformats eller gestaltats.

Sprängningsarbetena kommer att föregås av inventering och besiktningar av byggnader innan och efter arbetenas påbörjan så att det ska vara lättare att avgöra samband mellan eventuella skador och entreprenörens arbete.

## Brf Sigson

Brf Sigson äger fastigheten Gullvivan 5 vid hörnet Karlbergsvägen/Dalagatan och berörs därmed i mycket hög grad av en byggnation och drift av tunnelbanans Gula linje.

Föreningen betraktar sig därmed som part/sakägare vid prövning enligt Lag (1995:1649) om byggande av järnväg, PBL och MB.

Bostadsrättsföreningen ställer sig kritiska till linjens grunda lokalisering vid Odenplan då det kommer leda till mycket svåra störningar under byggtiden för boende i deras fastighet och i hela Vasastaden. Då Gula linjen ska dras under ett av Sveriges mest tätbefolkade områden bedömer de att ett mycket stort antal människor kommer få försämrade livsvillkor under stora delar av byggskedet med öppna schakt, stomljud och vibrationer. Deras bedömning är därmed att de eventuellt ökade kostnader som befaras vid en djupare lokalisering och ostligare sträckning av linjen måste anses motiverade då man därmed undviker att allvarligt försämrad miljö under byggande och drift.

Föreningen menar även att Gula linjen mycket väl kan byggas som en fjärde destination av Gröna linjen där stationen skulle kunna ligga på samma djup som Gröna linjen och anslutas till befintlig station. En skiss med förslag på alternativ sträckning har bifogats i yttrandet.

**Kommentar:** Se svar givet till *Nätverket Odenplansgruppen* i avsnittet *Organisationers allmänna synpunkter*, avsnitt 1.2.5 i Bilaga 2.

## **Brf Sirius 22**

Bostadsrättsföreningen Sirius 22 vill framhålla att de står bakom Odenplansgruppens synpunkter och framförda krav på en ny, oberoende och komplett utredning av alternativa lösningar på såväl lokaliseringen som arbetsmetoder för genomförande av förslaget för utbyggnad av tunnelbanan.

*Kommentar:* Se svar givet till *Nätverket Odenplansgruppen* i avsnittet *Organisationers allmänna synpunkter*, avsnitt 1.2.5 i Bilaga 2.

## **Brf Snöklockan 3**

Bostadsrättsföreningen Snöklockan 3, på Karlbergsvägen 9, motsätter sig med bestämdhet de föreslagna planerna på utbyggnaden av Gul linje. Föreningen säger sig ha förståelse för att ökade transportmöjligheter och en utbyggnad av kommunikationer till Hagastaden och Arenastaden måste ordnas men anser att de planer som presenterats inte tar hänsyn till den befintliga staden, stadsdelens specifika miljö och de boende.

Sammanfattningsvis förordar Snöklockan 3 att Odenplan som målpunkt för Gul linje bör läggas åt sidan tills trafiken på Citybanan kommit igång och kan utvärderas. Föreningen stöder helt Odenplansgruppens yttrande om att ifall station Odenplan kvarstår bör den läggas i det djupare läget då den grundare lösningen anses vara kortsiktig och i längden oekonomisk. Att Gul linjes nytta som matarpunkt mot befintligt tunnelbane-/pendeltågsnät utreds förutsättningslöst där såväl samhällsnytta som respekt och hänsyn för byggnader, miljö, boende och djur vägs in. För det tredje poängterar föreningen att om nuvarande förslag går vidare utan en djup utredning så bör en omprövning göras av läge samt utformning av nedgång, hiss- och ventilationsschakt för att minimera påverkan på deras kvarter. Slutligen meddelar bostadsrättsföreningen att de inte kan ta ställning till den föreslagna utformningen av ventilationer, nedgångar, hiss etcetera då förslaget inte är klart. Föreningen har fått information den 11 januari 2016 att fler nya förslag är under arbete och kommer presenteras inom en månads tid ungefär. Av den anledningen kräver de boende att ännu en samrådsperiod ska hållas, alternativt att denna förlängs, för att de ska kunna ta ställning till och komma med svar till det slutgiltiga förslaget. Att nya lösningar presenteras efter samrådsperiodens slut underminerar samrådets syfte.

*Kommentar:* Se svar givet till *Nätverket Odenplansgruppen* i avsnittet *Organisationers allmänna synpunkter*, avsnitt 1.2.5 i Bilaga 2.

Förvaltningen avser att fortsatt studera alternativa utformningar och lokaliseringar av anläggningar ovan jord vid den aktuella platsen. Arbetet kommer att ske i samarbete med Stockholms stad och berörda fastighetsägare.

## **Två enskilda boende i Brf Snöklockan 3**

Två *enskilda*, som boende i Brf Snöklockan 3 med adress Karlbergsvägen 9, motsätter sig med bestämdhet de föreslagna planerna på utbyggnaden av tunnelbanans Gula linje. De har förståelse för att transportmöjligheter måste ordnas för ett växande Stockholm men menar att det varken kan eller får ske till vilket pris som helst. De *enskilda* påpekar att både kvarteret Syrenen, Gustaf Vasa kyrka samt hela kvarteret Snöklockan har särskild betydelse ur kulturmiljösynpunkt. Detta tas det hänsyn till under byggskedet men hur miljön förfulas verkar inte ha beaktats. De *enskilda* är starkt kritiska till hur området kommer förfulas med anläggningar ovan jord och förstår inte behovet av den planerade entrén.

De *enskilda* anser vidare att det är absolut nödvändigt att utvärdera effekterna av Citybanan och utreda trafikflöden innan nya om- och utbyggnationer påbörjas vid Odenplan. Då Gul linje får funktionen av en matarlinje för boende och arbetande i Hagastaden menar de att Sankt Eriksplan vore ett bättre alternativ i detta avseende. Vidare tror de *enskilda* inte på metoden att lösa ett trafikproblem, getingmidjan vid Centralstationen, med att skapa nya problem av samma art någon annanstans i staden.

Sammantaget önskar de *enskilda* att Odenplan som målpunkt för Gul linje läggs ned tills Citybanan kommit igång och utvärderats och att Gul linjes nytta som matarpunkt utreds vidare och att man i det arbetet väger in såväl samhällsnytta som respekt för och hänsyn till byggnader, miljö och boende i Stockholm och aktuell stadsdel.

**Kommentar:** Se svar givet till *Nätverket Odenplansgruppen* i avsnittet *Organisationers allmänna synpunkter*, avsnitt 1.2.5 i Bilaga 2.

### **Brf Vanadis nr 2**

Bostadsrättsföreningen Vanadis nr 2 undrar om det finns planer på att bygga en depå, arbetstunnel, eller liknande under fastigheten Smedjan 6 på Västmannagatan 97 eller i fastighetens omedelbara närhet. Bostadsrättsföreningen undrar även på vilket sätt den Gula linjen kan påverka fastigheten och närområdet.

**Kommentar:** Alla markanspråk för anläggningen redovisas på plankartorna. Fastighetsägare som berörs listas i fastighetsförteckningen. Med den tunnelsträckning som redovisas i samrådsförslaget berörs aktuell fastighet nämnvärt. Tunnelarbetena genomförs som närmast på ett avstånd om cirka 390 meter.

### **Brf Vasaklockan 2**

De boende i bostadsrättsföreningen Vasaklockan 2 motsätter sig med bestämdhet de föreslagna planerna på utbyggnaden av Gul linje såsom de är presenterade i december 2015. De förstår inte vinsten i att lägga den Gula linjens slutstation vid Odenplan utan anser att det bör vara kommunikationsmässigt bättre att lägga den i anslutning till Fridhemsplan. De boende anser även att det är felaktigt att göra en omfattande nybyggnation i ett så ytligt lager, både för att det innebär en risk för påverkan på befintlig bebyggelse och en risk för bullerproblem både under byggskedet och när driften kommit igång. Det kommer tvinga boende att periodvis bo på annan ort och kan medföra att 1200 skolelever tidvis måste evakueras.

Byggnationen medför även en stor risk för skador på kulturbyggnader såsom Gustaf Vasa kyrka och alla berörda 100-åriga bostadshus längs med Karlbergsvägen. Vidare menar de boende att det är anmärkningsvärt att man med de föreslagna planerna omöjliggör en framtida utbyggnad av Gula linjen söderut. Att Odenplan rivs upp igen efter det mångåriga arbetet med Citybanan visar enligt de boende dessutom på dålig planering och ett slöseri med skattemedel. Om man trots allt kommer hålla fast vid de föreslagna planerna önskar de boende att den andra tunnelbaneentrén inte ska anläggas precis vid deras hus och ifrågasätter om det är tillåtet att bygga så nära någon annans tomtgräns. Istället föreslås att den andra tunnelbaneentrén läggs på Odengatan, i hörnet av Västmannagatan och Odengatan precis nedanför kyrkomuren.

**Kommentar:** Se svar givet till *Nätverket Odenplansgruppen* i avsnittet *Organisationers allmänna synpunkter*, avsnitt 1.2.5 i Bilaga 2.

Förvaltningen kommer med stöd av erfarenheterna från arbetena med Citybanan aktivt arbeta för att förebygga skador på det kyrkliga kulturminnet Gustaf Vasa kyrka. Det är självklart beklagligt att en tidsmässig samordning av projekten inte har kunnat göras.

Förvaltningen avser att fortsatt studera alternativa utformningar och lokaliseringar av anläggningar ovan jord vid den aktuella platsen. Arbetet kommer att ske i nära samarbete med Stockholms stad och berörda fastighetsägare.

### **Enskild boende i Brf Vasen 5**

En *enskild* har som boende på Råsundavägen 74 och medlem i styrelsen för BRF Vasen 5 konstaterat att en av tillfartstunnlarna går genom deras fastighet. Fastigheten Solna Vasen 5 är registrerad under kategori 1, fastigheter där mark eller utrymme tas i anspråk. Fastigheten är även registrerad under kategori 3, nyttjanderätt eller annan särskild rätt till fastighet eller utrymme som tas i anspråk. Fastigheten står upptagen på två ställen både gällande servitut för kraftledning och servitut för vägrätt. Då bostadsrättsföreningen installerat bergvärme för ett par år sedan är de nu oroliga att tillfartstunneln ska påverka denna negativt. Föreningen menar även att frågor återstår om förutsättningarna för bildandet av servitut, skydd för boendemiljö och byggnadstekniska förutsättningar under byggtiden och driftskedet. Den enskilde önskar därmed få kontakt med någon hos projektet för att diskutera förutsättningarna närmare.

**Kommentar:** Tillfartstunnelns lokalisering kommer att ses över. I det fortsatta samrådet kan särskilt berörda fastighetsägare komma att erbjudas möten med förvaltningen.

### **Brf Vidargatan**

Brf Vidargatan instämmer i Odenplangruppens synpunkter.

**Kommentar:** Se svar givet till *Nätverket Odenplansgruppen* i avsnittet *Organisationers allmänna synpunkter*, avsnitt 1.2.5 i Bilaga 2.

### **Ellevio AB**

Ellevio AB har tagit del av samrådet och har ett par synpunkter. Åtgärder i Ellevio AB:s befintliga anläggningar utförs efter beställning till Ellevio AB samt bekostas av byggherren. Det totala behovet av effekt för utbyggnaden efterfrågas, både för verksamheter under utbyggnadstiden och efter utförd utbyggnad. Att anläggningar identifierats undantar inte att andra anläggningar kan identifieras under förprojekteringsarbetet. Ellevio AB hänvisar i övrigt till yttranden som ges genom samordnat planförfarande angående detaljplaner i utbyggnadsområdet.

Vad gäller regionnät påpekas att det är av yttersta vikt att hänsyn tas till de ledningstunnlar som finns i det planerade utbyggnadsområdet. Ellevios anläggningar kan påverkas genom exempelvis sprängning, borrning, vibrationer och sättningar. Ellevio AB utgår från att denna typ av påverkan inte kommer att ske. Både Ellevio AB och tunnelägare i området bör kontaktas för samråd. Genom det planerade utbyggnadsområdet kommer tunnelbanan i konflikt med nedan identifierade anläggningar:

Mellan Odenplan och nya stationen i Hagastaden passeras 220 kV kablar förlagda i tunnel. Längs med Torsgatan passeras 110 kV kablar förlagda i tunnel.

När det gäller lokalnätet är det viktigt att tänka på att utbyggnaden av tunnelbanan innebär både flytt och förstärkning av 11 kV och 0,4 kV elnätet i och kring de planerade stationerna. Ellevio vill bli kontaktade i god tid redan vid förprojekteringsarbetet för utredning av konsekvenser för våra lokalnätsanläggningar, kapacitetsbehov för såväl byggkraft som ordinarie anslutningar samt säkerställande av våra lägen. De påpekar att det är viktigt att deras nät i form av ledningar och nätstationer beaktas i samband med anläggningsarbetena vid utbyggnaden av tunnelbanan. Ellevio hänvisar också till de avtal som upprättas inför projektering och genomförande.

**Kommentar.** Kontinuerligt samråd sker med ledningsägare som berörs av planen. Syftet är att finna lämpliga lösningar som ger små störningar för ledningsägarna och inte påverkar ledningsägarnas kunder. Effektbehovet i driftskedet bedöms till 3 MW vilket rymms inom avtalat effektuttag för station Vanadis. Avtal om byggkraft och om abonnerad effekt i driftskedet kommer att tecknas.

## Fabege

Fabege AB äger, genom dotterbolag, ett antal fastigheter inom Arenastaden och har även inlett en dialog med Solna stad om att planlägga för ny bebyggelse inom fastigheterna Farao 15-17 för att på så sätt kunna medverka i utvecklingen och skapa en bra plats vid tunnelbanans nya entré vid korsningen Pyramidvägen/Råsta strandväg. Störningarna under byggtiden måste studeras vidare och anpassas efter områdets förutsättningar och för att fullt ut förstå konsekvenserna av hur föreslagna avstängningar av infarten till Arenastaden via Dalvägen/Frösundaleden samt inom området, i korsningen Råsta strandväg/Pyramidvägen, krävs att en trafikutredning med simulering av trafikrörelserna upprättas. Fabege efterfrågar en mer detaljerad tidplan över genomförandeskedet och ser även ett stort behov av att samordna tidplanen för tunnelbanans utbyggnad med övriga pågående och planerade byggprojekt i området för att på så sätt kunna hitta en bättre helhetslösning för områdets framtida utbyggnad.

Fabege har tidigare förordat en placering och angöring till arbetstunneln via Kolonnvägen. Vid en placering av tunneln i föreslaget läge på Dalvägen är det viktigt med planeringen av borttransport av bergmassor så att de kan styras till vägar och tider på dygnet när kontorsområdet har låg trafikbelastning för att optimera de olika trafikslagets framkomlighet. Det vore att föredra om tunnelmynningen kan flyttas österut i enlighet med förslag i MKB 4.3.6, detta skulle kunna ge bra förutsättningar att skapa en framtida bättre rekreationsyta i parken med en större sammanhängande grönyta som inte skärs av av en angöringsgata till tunneln. För att tydliggöra omfattningen av transporter till och från arbetstunneln föreslår vi ett samarbete kring en trafikutredning som bygger vidare på de utredningar som Råsta projektutveckling, Unibail-Rodamco och Fabege gjort i området.

**Kommentar:** Förvaltningen är medveten om behovet av fördjupade utredningar bland annat för trafikomläggningar som måste synkroniseras med annan byggverksamhet i området. En översyn av arbetstunnelns läge har påbörjats. Utlastning och bergtransporter är kopplat till hur bergarbetena bedrivs i och när sprängningarna görs. Ambitionen är dock att undvika konflikter med annan trafik.



Förvaltningen har haft en kontinuerlig dialog med Fabege under projektets gång och kommer att ha fortsatt dialog med fastighetsägaren om trafik och transporter.

### **Fastigheten KBV AB**

Fastigheten KBV AB har en fastighet som ligger över dragningen av den nya tunneln. Fastigheten KBV AB framhåller att tidigare sprängningar har orsakat sättningar i huset och förutsätter att en ordentlig besiktning görs innan arbetet påbörjas.

**Kommentar:** Besiktningar görs av alla byggnader och känsliga verksamheter som kan skadas av vibrationer från sprängningarna. Eventuella skydd och förstärkningar av känsliga byggnadsdelar kan komma att göras. Sprängningsarbetena anpassas för att det inte ska uppstå skador och vibrationerna mäts från varje sprängsalva.

### **Fastighet Ryttaren 1**

Ägarna till fastighet Ryttaren 1 antar att byggnationen av tunnelbanan kommer att fortlöpa utan problem för någon. Ett par synpunkter ges dock för att bevaka deras ekonomiska intresse som ägare. Ryttaren 1 ligger i korsningen mellan Ryttagatan och Råsundavägen och huset är byggt i början av sekelskiftet. Ägarna är positiva till utbyggnaden av tunnelbanan och ett välfungerande kollektivt kommunikationsnät. På grund av att fasaden ska renoveras och att de av erfarenhet vet att tung trafik kan påverka sprickbildningar i husfasaderna vill ägarna försäkra sig om att de inte löper någon ekonomisk skada eller risk. Alla sprickor i Ryttaren 1:s ytter- eller innerväggar, kaklade väggar, rör, elledningar, gasledning, hissar, dörrar, fönster, framför allt skyltfönster, i- och på husgrunden eller i den kringliggande marken tillhörande beroende på byggnationen av tunnelbanan ställer ägarna FUT direkt ansvariga för. Detsamma gäller all annan kostnad förbundet med eventuell evakuering eller annan ekonomisk skada. Vidare antar ägarna att alla tekniska inspektioner som erfordras görs av FUT och att ägarna informeras innan.

**Kommentar:** Besiktningar görs av alla byggnader och känsliga verksamheter som kan skadas av vibrationer från sprängningarna. Eventuella skydd och förstärkningar av känsliga byggnadsdelar kan komma att göras. Sprängningsarbetena anpassas för att det inte ska uppstå skador och vibrationerna mäts från varje sprängsalva.

Eventuella ersättningskrav regleras enligt gällande lagstiftning.

### **Folksam**

Folksam äger, direkt eller via dotterbolag, ett flertal fastigheter i områden i anslutning till tunnelbaneutbyggnaden. Folksam ser positivt på den föreslagna tunnelbanesträckningen. Utifrån ett strikt fastighetsperspektiv förordas det djupare alternativet avseende tunneldragning. Utifrån ett bredare samhälls- och hyresgästperspektiv förordar Folksam dock det grundare alternativet förutsatt att kostnadsbedömningen om cirka 400 MSEK lägre byggkostnad med detta alternativ stämmer. Av samrådsmaterialet framgår att Folksams fastigheter inte berörs av permanenta eller tillfälliga marknyttjanden. Om det inte stämmer önskas dock en omgående kontakt med FUT. De två redovisade alternativen innebär att Folksams fastigheter påverkas i olika grad varpå en mer detaljerad redovisning efterfrågas. Det grunda alternativet innebär störningar både i trafikmiljön och för boende och näringsidkare vilket måste belysas mer. Förslag på åtgärder bör tas fram och eventuella merkostnader i form av skyddsåtgärder för buller, stomljud med mera ska bekostas av

projektet. FUT väntas också stå för kostnaderna vid eventuell evakuering av hyres- och/eller lokalhyresgäster. Oavsett vilket av alternativen som slutligen genomförs förutsätter Folksam att skyddsåtgärder vidtas i sådan omfattning att Folksams fastigheter kan fortgå utan markant försämring för hyresgäster. Vidare efterfrågas en bedömning av förändrat trafikmönster under genomförandetiden. Folksam har även ett par frågor gällande oklarheter i samrådsmaterialet.

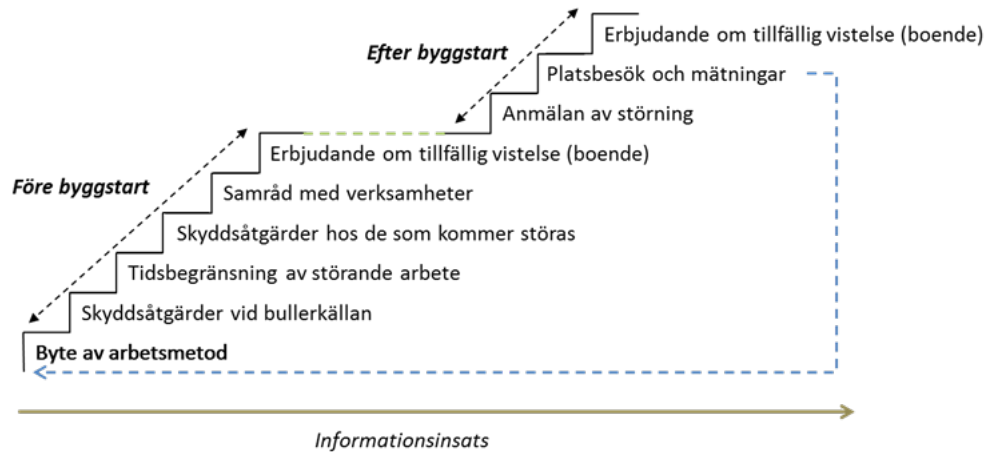
Folksam listar även de fastigheter som kommer att påverkas i olika avseende av tunnelbaneutbyggnaden. Dels listas de fastigheter som har klassificerats och inte klassificerats av Stockholms stad gällande kulturhistoriskt värde. Folksam redogör att fastigheterna Nejlikan 23, Valkyrian 12 och Snöklockan 6,7,8 och 9 är klassificerade som särskilt värdefulla utifrån historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt. Stockholms stad har även klassificerat fastigheten Skålen 20 som byggnader som är positiva för stadsbilden och/eller är av visst kulturhistoriskt värde. Fastigheter som inte klassificerats är Gullvivan 17, Hugin 11, Orion 1, Nebulosan 30.

Vad gäller känslighet för markvibrationer och stomljud anger Folksam att flera fastigheter har verksamheter dagtid vilket gör att de påverkas dygnet runt. Fastigheterna Gullvivan 17, Hugin 11, Orion 1, Nebulosan 30, Nejlikan 23, Valkyrian 12 samt Snöklockan 6,7,8 och 9 är känsliga för buller, markvibrationer och stomljud dygnet runt. Skålen 20 är främst känslig under kvällar och nattetid.

Flera av fastigheterna är grundlagda med betongmurar på berg eller på åsmaterial/grus vilket innebär störnings- och skaderisk i samband med borrhning och sprängning i berg. Dessa fastigheter är Gullvivan 17, Hugin, 11, Orion 1, Nebulosan 30, Nejlikan 23, Skålen 20, Valkyrian 12 samt Snöklockan 7,8 och 9.

**Kommentar:** Berörda fastigheter listas i fastighetsförteckningen. Folksam äger sex fastigheter som ligger inom området 10 - 50 meter från de spårtunnlar som redovisas i samrådshandlingen. Längs hela Gula linjen görs en inventering och besiktning av fastigheter som eventuellt kan skadas av schakt och sprängningsarbeten.

Förvaltningen har ett ansvar att åtgärda de störningar vi orsakar då dessa överskrider eller faller utanför de tillstånd och nivåer som föreskrivs i förvaltningens miljödom. I syfte att minska risken för störningar från luft- och stomljud under byggtiden kommer störningsfrågorna hanteras enligt störningstrappan se figuren nedan.



Förvaltningen strävar efter en proaktiv hantering av potentiella störningar under byggskedet. De åtgärder som kan vidtas innan byggskedet startar återfinns i trappans understa del. Om detta inte är möjligt kan ersättning komma på tal för verksamheter. Boende som förväntas bli utsatt för höga bullernivåer en längre period kommer att erbjudas tillfällig vistelse. Erbjudandet skickas till berörda i god tid innan arbetet påbörjas med information om förväntade bullernivåer och arbetenas varaktighet. Tillfällig vistelse bör ses som en sista åtgärdsalternativ. Beslut om vilka preventiva åtgärder som ska genomföras sker på grundval av arbetsbeskrivningar och beräkningar av störningarnas omfattning.

### Humlegården Fastigheter AB

Humlegården Fastigheter AB har gått igenom allt material och undrar om det finns tydligare handlingar som mer i detalj redovisar det läge en eventuell perrong i Hagalunds arbetsplatsområde skulle få. Efter att fått svar från projektet med en ungefärlig bild påpekar föreningen att det är bättre ju längre norrut stationen hamnar då det är där bostäderna kommer placeras. Det finns en del äldre bebyggelse i området som inte kan exploateras varför stationen inte bör placeras där.

**Kommentar:** Läget för en eventuell framtida station i Hagalund påverkas av stationsplaceringen i Arenastaden beroende av spårsträckningen som ansluter till Hagastaden. Det föreslagna läget för Hagalund är det som Solna stad bedömer ge förutsättningar för ny exploatering. Ett önskemål har också varit att kunna erbjuda entréer på båda sidor om järnvägen.

### Humlegården och Prästlönatillgångar

Humlegården har även inkommit med ett gemensamt yttrande tillsammans med Prästlönatillgångar. Humlegården och Prästlönatillgångar är fastighetsägare till ett antal fastigheter i Hagalunds arbetsplatsområde och ser mycket positivt på att ett stationsläge förbereds i området då det skapar förutsättningar för att förena och förtäta hela stadsdelen. Av de två alternativ som redovisas för läge av arbetstunnel förespråkas det andra alternativet då det innebär mindre risk för olägenheter och skador på de egna fastigheterna. Alternativ 1 redovisas inte heller med sektion varpå bergtäckningen inte kan utläsas. En sådan bör tas fram för att konsekvenserna av arbetstunneln ska vara möjliga att utvärdera. Vidare påpekas att alternativ 1 skulle innebära att ett stort antal parkeringsplatser

försvinner under etableringstiden varpå ersättningsplatser behöver anordnas och bekostas av FUT.

Vidare påpekas att det av samrådshandlingarna inte framgår var stationsläget skulle bli aktuellt. Humlegården och Prästlönetillgångar yrkar på att det tas fram en ritning som beskriver möjliga stationslägen för att en utvärdering ska kunna göras. Rekommendationen till SLL är att planera för ett stationsläge i nordvästra delen av Hagalunds arbetsplatsområde och detta mest gynnsamma läge har markerats i en bifogad karta. Vidare förutsätter Humlegården och Prästlönetillgångar att genomförandetiden för järnvägsplanen eller andra juridiska aspekter inte omöjliggör byggandet av en station i tidsmässigt samband med den tänkta exploateringen.

**Kommentar:** Den östra arbetstunneln är inte längre aktuell. Läget för en eventuell framtida station i Hagalund påverkas av stationsplaceringen i Arenastaden. Det föreslagna läget för Hagalund är det som Solna stad bedömer ge förutsättningar för ny exploatering. Ett önskemål har också varit att kunna erbjuda entréer på båda sidor om järnvägen.

Förvaltningen ser idag inga juridiska hinder för en samordning av stationsbyggande och exploatering. Drivande är då detaljplaneprocessen snarare än järnvägsplaneprocessen.

### **Jernhusen AB**

Jernhusen noterar med tillfredsställelse att järnvägsplanen tar hänsyn till framtida utvecklingsmöjligheter av hela Hagalunds bangårdsområde. Hagalundsdepån är norra Europas största järnvägsdepå och tillhandahåller verkstäder för löpande service, revisioner, reparationer, hjulsvarvning med mera och är av avgörande betydelse för all fjärtrafik. Av den anledningen påpekas att Hagalunds depå måste kunna fortsätta utvecklas i syfte att hantera den ökande efterfrågan på tågfordonsunderhåll som är följderna av att järnvägsresandet ökar. Jernhusen noterar också att järnvägsplanen inte tar upp Hagalund depåområde som ett riksintresse för kommunikation vilket de önskar belyses i planen. Vidare är Jernhusen medvetna om att järnvägsplanen kommer påverka verksamheten på Hagalund under byggskedet och ställer sig därmed positiva till en fortsatt dialog med SLL för att minimera störningar. Spår till och från Heltågsverkstaden kommer få starkt begränsad kapacitet och fekaliefunktionen som den är utformad idag förlorar 50 % av sin kapacitet under byggskedet.

**Kommentar:** Hagalundsdepån utgör terminal av riksintresse vilket kommer att framgå av de slutliga handlingarna. Förvaltningens ambition är att störningarna under byggtiden ska bli så små som möjligt och välkomnar därför en fortsatt dialog.

### **KLP Fraktalen 1 AB**

KLP Fraktalen 1 AB önskar ett förtydligande av hur arbetet med station Hagastadens södra entré kommer att genomföras och vilka tillfälliga och permanenta markanspråk stationen innebär. Vidare önskas en redogörelse för hur länge borrning och sprängningsarbeten väntas pågå vid stationen. KLP Fraktalen 1 AB anser att fastigheterna Fraktalen 1 och Fraktalen 3 ska ingå i kommande kontrollprogram för ljud och vibrationer och att SLL bör åta sig att genomföra åtgärder så att stomljud inte uppfattas som störande på fastigheterna.

**Kommentar:** Rubricerad fastighet berörs inte av några markanspråk med den tunnelsträckning som redovisas i samrådshandlingen. I det fortsatta arbetet kommer de tillfälliga markanspråken i fastighetens närhet att tydliggöras också vad det gäller hur länge arbetena kommer att fortgå. Anläggningen utformas så att inte störande stomljudd ska uppstå under driftskede. I byggskedet uppstår stomljudd från bergarbeten.

### **NCC Property Sexton AB**

NCC Property Sexton AB, ägare av fastighet Isotopen 1, och SLL undertecknade den 23 maj 2014 ett fastighetsöverlåtelseavtal avseende försäljning av del i kvarteret Isotopen där SLL avser bygga ut tunnelbanan med en tillhörande tunnelbaneentré. Ett genomförandeavtal för tunnelbaneentré Torsplan tecknades vid samma tillfälle som reglerar bland annat projektering och utföranden av försvarsarbeten, förstärkningsarbeten och grundläggning som behövs för att möjliggöra en framtida tunnelbaneutbyggnad och tunnelbaneentré inom kvarteret Isotopen. Ersättning skall utgå enligt genomförandeavtalet. Vidare har ett servitutsavtal tecknats avseende ventilationsschakt med mera och ersättning skall utgå enligt servitutsavtalet. NCC Property Sexton AB och SLL träffas sedan sommaren 2014 regelbundet för gemensamma projekterings- och samordningsmöten. De påpekar att det under det fortsatta arbetet med uppförandet av Torsplan etapp 2 inom Isotopen 1 och projekteringen/byggnationen av tunnelbaneentré inom Isotopen 2 kommer finnas behov av att ingå ytterligare servitutsavtal och nyttjandeavtal parterna emellan.

**Kommentar:** Förvaltningen instämmer i att det kan finnas behov av ytterligare avtal. Detta klaras ut i den fortsatta dialogen.

### **Preem AB**

Preem AB som bedriver bensinstationsrörelse på del av fastigheten Tomtebodan 8 vill göra kommunen uppmärksam på de skyddsavstånd som gäller för den verksamhet de bedriver i området. Hänvisningar görs till dokumentet MSB:s Handbok bensinstationer, samt till Länsstyrelsens och Boverkets rekommendationer. Preem AB vill även göra kommunen uppmärksam på att nuvarande och tänkta tillfarts/utfartsvägar inte försvårar fordon från att komma till/från deras bensinstation.

**Kommentar:** I den föreslagna lösningen passerar tunnelbanan cirka 40 meter under fastigheten i en bergtunnel. Det innebär att arbetena inte kommer att påverka kundernas tillgänglighet till stationen.

### **Skanova**

Skanova har flera markförlagda teleanläggningar inom utredningsområdet. Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Denna ståndpunkt skall noteras i planhandlingarna. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den. Om så önskas kan ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infogas på plankartan.

**Kommentar:** Kontinuerligt samråd sker med ledningsägare som berörs av planen. Syftet är att finna lämpliga lösningar som ger små störningar för ledningsägarna och inte påverkar ledningsägarnas kunder.

### **Stiftelsen Isaak Hirschs Minne**

Stiftelsen Isaak Hirschs Minne (SIHM) inbjöds till samråd/information den 10 december och kunde då konstatera att deras fastigheter Kakelugnen 11, 12 och 16 kommer att påverkas avsevärt av det nya tunnelbaneprojektet. Det har tidigare noterats att fastigheten kakelugnen 16 borde inkluderas i samrådsförfarandet vilket nu har skett. Stiftelsen begär också att inkluderas bland fastighetsägare med särskilda behov i fortsatt samrådsförfarande. SIHM är ett seniorboende för äldre med omkring 25 hyresgäster i åldrarna 90-100 år. Deras fastigheter är belägna i det kvarter som flaggas som problematiskt. Även trädgårdar kan påverkas avsevärt. Stiftelsen efterfrågar därmed att få ta del av tunnelbaneprojektets material om markförhållanden i anslutning till deras fastigheter. Förutom bostadsgäster har stiftelsen även ett antal hyresgäster såsom Vasastadens Montessoriskola. Då stiftelsens boende till stor del utgörs av äldre påpekar de att det är viktigt att tillsammans med projektledningen ha god framförhållning vid en eventuell evakuering av boende.

**Kommentar:** På den aktuella sträckan är det flera tunnlar eftersom spårtunnlarna här separeras beroende på riktning och det behövs separata tunnlar för utrymning till marknivån. Spårtunnlarna ligger cirka 15 – 20 meter under mark. Det innebär att det kommer att bli störningar för de boende av arbetena med bergschakt. Byggnadernas grundläggning och stomljudgets utbredning och varaktighet kommer att undersökas för att kunna undvika att byggnaderna skadas. Mer detaljerad information kan vidare delges till stiftelsen. Förvaltningen delar uppfattningen om vikten av noggrann planering och kontinuerlig information.

### **TeliaSonera**

TeliaSonera Sverige Net Fastigheter AB (TSSNFAB) äger fastigheterna Charlottenburg 12 och Adlern Mindre 17 där telekommunikationsanläggning finns med känslig utrustning som finns placerad som kan komma att störas av byggnationen. Instruktion för hur försiktighet ska iakttas medföljer i detta yttrande. Därutöver önskar TSSNFAB att byggherren sätter upp en vibrationsmätare på deras byggnader för att säkerställa att vibrationerna inte överstiger de tillåtna riktvärdena.

Vad gäller TeliaSonera Sverige AB:s tunnlar och beröringspunkter så upprättas separata samverkansavtal mellan SLL och TeliaSonera Sverige AB.

**Kommentar:** Besiktningar görs av alla byggnader och känsliga verksamheter som kan skadas av vibrationer från sprängningarna. Eventuella skydd och förstärkningar av känsliga byggnadsdelar kan komma att göras. Sprängningsarbetena anpassas för att det inte ska uppstå skador och vibrationerna mäts från varje sprängsalva.

Vibrationsmätare kommer att placeras på flera platser för att kunna mäta påverkan från sprängningsarbetena. Platserna är ännu inte bestämda men önskemålet noteras.

## Vasakronan

Vasakronan äger fastigheten Albydal 3 i Hagalunds industriområde och ser fram emot att arbeta med utveckling av en helt ny stadsdel kring den möjliga tunnelbanestationen där. Att det kommande läget för perrongen inte längre ligger under kyrkogården utan har en mer västlig riktning anses som bra då det ger förutsättningar för entréer både öster och väster om järnvägen och därmed bästa möjliga upptagningsområde för den kommande exploateringen. Vasakronan anser att det nu föreslagna läget alltså är mycket bra och även mycket viktigt. Då detaljerat läge för perrong och framtida entréer kommer vara viktigt för den kommande stadsplaneringen ser Vasakronan fram emot en dialog om detta. Viktigt är att det kan skapas entréer på båda sidor av Solnavägen.

Det påpekas också att tydliga besked om när en station kan komma att vara klar är viktigt om Vasakronan ska kunna bidra ekonomiskt. Arbetstunneln ser Vasakronan som en nödvändighet och har inga synpunkter mer än att kunna vara delaktiga i den detaljerade planeringen. Ifall det västra alternativet bedöms som det bästa behöver störningar för fastigheten och hyresgäster i Albydal 3 minimeras. Eftersom finansiering och beslut om genomförande ännu inte är på plats är det mycket viktigt att den föreslagna järnvägsplanen inte sätter några planmässiga eller juridiska hinder för att möjliggöra en framtida hållplats.

**Kommentar:** Arbetstunneln kommer att studeras ytterligare och redovisas med profil så att det går att belysa konsekvenserna för närliggande fastigheter.

Förvaltningen ser idag inga juridiska hinder för en samordning av stationsbyggande och exploatering. Drivande är då detaljplaneprocessen snarare än järnvägsplaneprocessen.

## Vattenfall

Vattenfall har i detta tidiga skede svårt att förutse hur deras anläggningar, både befintliga och planerade, kommer att påverkas. Vattenfalls elnät är indelat i region- och lokalnät även kallat transmissionsnät och distributionsnät. Regionnätet (spänning över 40 kV) kräver en omfattande tillståndsprocess vid flytt, nybyggnad eller ombyggnad samtidigt som lokalnätet (spänning på under 40 kV) är mer utbrett och troligen kommer att påverkas i större utsträckning. Vattenfall ser vissa konflikter i detta tidiga skede och en oro kring vibrationer som kan uppstå under själva bygget. Ritningar bifogas där det framgår hur vattenfalls regionnät påverkas. Vattenfall önskar mer detaljerat underlag under den kommande planprocessen för att komma med utförliga svar och förslag på åtgärder. Eventuell flytt/förändringar av befintliga elanläggningar utförs av Vattenfall men bekostas av exploitören. I övrigt förtydligar Vattenfall var offert på eventuella el-serviser beställs och var begäran av kabelutsättning vid eventuella schaktningsarbeten beställs. Vattenfall påpekar även att befintliga elanläggningar måste hållas tillgängliga under alla skeden av plangenomförandet, att deras markförlagda kablar inte får byggas över och att deras anläggningar måste uppfylla det säkerhetsavstånd som framgår av Elsäkerhetsverkets starkströmsföreskrifter.

**Kommentar:** Samråd sker kontinuerligt med ledningsägare för att se ifall det uppstår konflikter med befintliga ledningsrätter. Dessa rättigheter kommer att förtecknas i fastighetsförteckningen. Större ledningar kommer att behöva flyttas innan arbetena påbörjas.

## 1.2.7 Företag, fastighetsägare och andra särskilt berördas synpunkter på vattenverksamhet

### **Akademiska hus AB och Karolinska Institutet**

Akademiska Hus AB och Karolinska Institutet förutsätter att SLL utför erforderliga åtgärder för att sänkning av grundvattennivåer inte skall uppstå.

**Kommentar:** Undersökningar och utredningar pågår inom utredningsområdet för grundvatten för att klargöra vilka objekt som kan vara känsliga för grundvattenförändringar. Tätning kommer att ske av tunnlar, schakt och betongkonstruktioner. Vid behov kan även skyddsåtgärder som infiltration utföras för att motverka grundvattennivåer. Före, under och efter byggtiden kommer kontroller och uppföljningar av omgivningspåverkan att ske inom ett kontrollprogram som tas fram i samråd med tillsynsmyndighet.

### **Brf Idog**

Bostadsrättsföreningen Idog äger fastigheterna Kamelian 11 (Gästrikegatan 16) och Kamelian 12 (Gästrikegatan 18). Då gårdshuset på Kamelian 12 står delvis på berg och övriga byggnader står på träpålar i lera mot berg påpekar föreningen att fastigheterna är känsliga för ändringar av grundvattennivåer och skakningar/markvibrationer. Bostadsrättsföreningen anser att en utförlig dokumentation av samtliga byggnader, bostäder, lokaler och gårdar görs innan arbetena med tunnelbanan påbörjas. Utrustning som registrerar markskakningar och grundvattennivåer bör installeras och värden dokumenteras regelbundet. Efter slutförda arbeten ska en besiktning göras och eventuella skador ska ersättas.

**Kommentar:** På den aktuella sträckan i samrådshandlingen drivs en tunnel cirka 15 – 20 meter under mark omedelbart norr om föreningens fastigheter. Det innebär att det kommer att bli störningar för de boende av arbetena med bergschakt. Byggnadernas grundläggning och stomljuddets utbredning och varaktighet kommer att undersökas för att inte byggnaderna ska skadas.

Vidare undersöks grundvattennivåer och sättning rörelser. I det kontrollprogram som upprättas inför byggskedet beslutas om placering av mätpunkter. Kontrollprogrammet upprättas i samråd med tillsynsmyndigheten Länsstyrelsen. Grundvattennivåerna kommer även att kontrolleras under drifttiden.

### **Brf Pionen 1**

Brf Pionen 1 äger fastigheten med adress Karlbergsvägen 36 A och B samt Helsingegatan 17. Föreningen önskar att särskilda försiktighetsåtgärder planeras och vidtas beträffande påverkan på grundvattnet eftersom grundläggningen av byggnaden ligger på lera och berg. Byggnaden har ett kontinuerligt grundvattenintrång som hålls tillbaka med en länsypump. Om inte pumpen fungerar så översvämmas källaren. Föreningen kräver därmed att sökanden besiktigar grundläggningen och vidtar åtgärder för att vidmakthålla byggnadens goda funktionalitet. Vidare önskar föreningen att särskilda försiktighetsåtgärder planeras och vidtas beträffande påverkan av sättningar och sprickbildningar i hela byggnaden. Brf Pionen är även tacksamma för närmare redogörelse av hur de pågående grundvattenobservationerna genomförs samt resultatet av utförda mätobservationer.



**Kommentar:** På den aktuella sträckan drivs en tunnel strax söder om föreningens fastigheter. Det innebär att det tidvis blir störningar för de boende av arbetena med bergschakt. Byggnadernas grundläggning och stomljudgets utbredning och varaktighet kommer att undersökas för att inte byggnaderna ska skadas.

Grundvattennivåer och sättningar kontrolleras löpande enligt ett kontrollprogram som upprättas i samråd med tillsynsmyndigheten länsstyrelsen. Mätobservationer kommer att delges till de fastighetsägare som önskar information om detta.

### **Enskild fastighetsägare, Kamelian 23**

En *enskild* blir som fastighetsägare (Kamelian 23 Stockholm, Sigtunagatan 7 Vasastan) orolig för eventuell grundvattensänkning i området då fastigheten står på träpålar med rustbädd. Denne undrar hur projektet kan garantera att det inte sker någon sänkning av grundvattnet då detta skulle innebära en katastrof med förruttnelse av träpålar, eftersom de inte får komma i kontakt med syre.

**Kommentar:** Se svar givet till *Akademiska Hus AB och Karolinska Institutet* i avsnittet *Företag, fastighetsägare och andra särskilt berördas synpunkter på vattenverksamhet* avsnitt 1.2.7 i Bilaga 2.

### **Folksam**

Som ägare av ett flertal fastigheter redogör Folksam för de fastigheter som är okänsliga respektive känsliga för grundvattenbortledning. Flertalet av fastigheterna är inte känsliga för grundvattenbortledning. Till dessa hör fastigheterna Gullvivan 17, Hugin 11, Orion 1, Nebulosan 30, Nejlikan 23, Snöklockan 7,8,9. Skålen 20. Valkyrian 12.

Snöklockan 6 är dock grundlagd med pålar till fast botten i ett lerområde vilket gör den känslig för bortledning av grundvatten.

Folksam förutsätter vidare att en eventuell sänkning av grundvattennivåer, bortledning av vatten eller annan påverkan på byggnaders grundläggning och stomme utförs så att skador inte uppstår.

**Kommentar:** Se svar givet till *Akademiska Hus AB och Karolinska Institutet* i avsnittet *Företag, fastighetsägare och andra särskilt berördas synpunkter på vattenverksamhet* avsnitt 1.2.7 i Bilaga 2.

### **Humlegården och Prästlönetillgångar**

Humlegårdens och Prästlönetillgångars fastigheter ligger inom ett område där marken består av lera. Av den anledningen är det av stor vikt att fortsatt utredning av risk för skador på grund och av grundvattensänkning genomförs.

**Kommentar:** Se svar givet till *Akademiska Hus AB och Karolinska Institutet* i avsnittet *Företag, fastighetsägare och andra särskilt berördas synpunkter på vattenverksamhet* avsnitt 1.2.7 i Bilaga 2.

### **Stiftelsen Isaak Hirschs Minne**

Stiftelsens fastigheter är belägna i det kvarter som flaggas som problematiskt där särskilda insatser sannolikt kan behöva göras på grund av befärad grundvattensänkning. Stiftelsen efterfrågar därmed att få ta del av tunnelbaneprojektets material om markförhållanden i anslutning till deras fastigheter.

**Kommentar:** Se svar givet till *Akademiska Hus AB och Karolinska Institutet* i avsnittet *Företag, fastighetsägare och andra särskilt berörda synpunkter på vattenverksamhet* avsnitt 1.2.7 i Bilaga 2.

Stiftelsens fastigheter inom utredningsområdet för grundvatten är belägna i ett område med ytnära berg och därför saknas förutsättningar för sättningar på grund av förändrade grundvattenförhållanden. Undersökningar av markförhållanden utförs främst inom områden med sättningskänsliga jordar. En sammanställning av markförhållanden och bedömning av vilka byggnader som är känsliga för en grundvattenpåverkan kommer att redovisas i ansökan till mark- och miljödomstolen.

### **1.2.8 Tillfrågade som ej besvarat förfrågan**

Ett nittiotal av de organisationer och myndigheter som tillskickades materialet avstod från att svara.

### **1.2.9 Tillfrågade som avstår från att yttra sig i ärendet**

#### **Barnombudsmannen**

Barnombudsmannen har inga synpunkter på remissen.

#### **Försvarsmakten**

Försvarsmakten har inget att erinra i ärendet.

#### **Havs- och vattenmyndigheten**

Havs- och vattenmyndigheten avstår från att yttra sig i rubricerat ärende.

#### **Kemikalieinspektionen**

Kemikalieinspektionen avstår från att delta i detta samråd.

#### **Naturvårdsverket**

FUT har vi två tillfällen samrått med Naturvårdsverket och Riksantikvarieämbetet. Naturvårdsverket har där framfört generella synpunkter i en rad frågor, bland annat när det gäller omgivningspåverkan, masshantering, grundvattenpåverkan, naturmiljövården och luftkvalitet. Naturvårdsverket hänvisar till vad som framförts under mötena och avstår från att lämna skriftligt yttrande över handlingarna.

#### **Polismyndigheten**

Polismyndigheten har haft representation i samrådsforum gällande den nya tunnelbanelinjen och då framfört relevanta synpunkter och gått igenom delar av samrådsmaterialet. Polisen ser därmed inte behov av att göra tillägg till redan lämnade synpunkter i ärendet.

**Riksantikvarieämbetet**

Riksantikvarieämbetet avstår från att lämna synpunkter med anledning av samrådet och hänvisar istället till länsstyrelsen i Stockholms län såsom företrädare för de statliga kulturmiljöintressena.

**Sjöfartsverket**

Sjöfartsverket avstår från att yttra sig i frågan då den föreslagna sträckningen ej berör någon marininfrastruktur.

**SMHI**

SMHI har tagit del av samrådshandlingarna och har inga synpunkter i ärendet, utöver yttrande lämnat den 10 december 2014.

**Statens energimyndighet**

Statens energimyndighet har inga synpunkter.

**Svenska kraftnät**

Svenska kraftnät har tagit del av handlingarna och har ingenting att erinra mot upprättat förslag. Önskas information om lokalisering av Svenska kraftnäts anläggningar i Stockholmsregionen går det att beställa via [registrator@svk.se](mailto:registrator@svk.se). För övergripande information om framtida planer för stamnätet hänvisar Svenska kraftnät till "Perspektivplan 2025" och "Nätverksplan 2016-2025" som finns publicerade på deras hemsida.

**Sveriges geologiska undersökning**

Sveriges geologiska undersökning/Geological Survey of Sweden har i det här skedet inga synpunkter att lämna.

**Transportstyrelsen**

Transportstyrelsen tackar för möjligheten att kommentera men lämnar i övrigt inga synpunkter i ärendet.

## 1.3 Synpunkter från allmänheten

Synpunkter har inkommit dels genom webbenkäten och dels genom skrivelser. Synpunkterna är tematiskt ordnade. Med få undantag är de som svarat via webbenkäten privatpersoner men där finns även de som uppger att de representerar företag eller organisationer. De tas här upp som privatpersoner eftersom det inte går att verifiera att de representerar sitt företag eller organisation.

### 1.3.1 Synpunkter på genomförande av samrådet

En *enskild* som läst om de öppna husen på SLL:s hemsida anser att informationen var bristfällig och att informationen där borde kommit tidigare än den 2 december. På hemsidan stod det även att boende i Vasastaden och i vissa delar av Solna skulle få information hemskickat varpå den *enskilde* undrar varför denne inte fått någon broschyr trots att denne är bosatt i närheten av Odenplan.

En annan *enskild* anser att informationen till de närmast berörda, det vill säga de boende närmast den tilltänkta bansträckningen, har varit minst sagt bristfällig.

En *enskild* anser att kommentarsfältet i webbenkäten inte borde begränsas till 2 000 tecken eftersom det inte är tillräckligt för att ordentligt kunna redogöra för sina synpunkter.

Två *enskilda* önskar att få ta del av detaljplanen med en karta på den tänkta sträckningen av Gula linjen. En av dessa önskar en karta som går att förstora med bibehållna detaljer (till exempel gatunamn).

En *enskild* önskar ett utdrag ur fastighetsförteckningen avseende fastigheten Solna Nationalarenan 6.

En *enskild* begär att få ut samrådshandlingarna med tillhörande fastighetsförteckning då denne inte hittat fullständigt material på SLL:s hemsida. Den *enskilde* önskar läsa beskrivningen för fastigheten Vasen 5 i Solna kommun och önskar få handlingarna digitalt.

En annan *enskild* föreslår att förslag på datum och tidpunkt ska lämnas för ett besök då frågorna kring projektet kan diskuteras närmare.

En *enskild* önskar mer information om de framtida utbyggnadsmöjligheterna norrut, var i processen projektet befinner sig samt hur långt det är kvar till ett definitivt beslut är fattat.

En *enskild* påpekar att det i lokaliseringsutredningen inte framgår hur beräkningarna av restidsnyttan har gjorts varpå denne vill få mer information om hur beräkningarna gått till. Det konstateras endast att restidsnyttan är ungefär dubbelt så stor i det grunda läget. Då Norrtullsgatan användes som alternativ för det djupa läget vill den *enskilde* också veta mer om var den ligger i förhållande till olika hållpunkter under mark och hur den kopplas till övriga kommunikationspunkter vid Odenplan. Vidare undrar den *enskilde* även om det finns andra alternativ och varför de i så fall valts bort.

En *enskild* efterfrågar den trafikanalys som gjordes som utredning för den planerade sträckningen mellan Odenplan och Arenastaden, alltså den rapport som beskriver samhällsekonomi av utbyggnaden och som ligger till grund för den befintliga samrådshandlingen.

En *enskild* undrar var samtliga synpunkter kommer att publiceras.

En *enskild* som är positiv till utbyggnaden av tunnelbanan vill veta vilket företag som har gjort filmerna från de tre stationerna längs Gula linjen.

**Kommentar:** Förvaltningens ambition har varit att nå så många som möjligt. Genom särskilda brevutskick har inbjudan skickats till samtliga fastighetsägare inom utredningsområdet, se Figur 3 i avsnitt 3.1 i huvuddokumentet. Vidare har två öppna hus hållits. Nyhetsbrev med inbjudan till öppna hus har skickats ut till 60 000 hushåll med uppmaning att lämna synpunkter på förslaget. Utöver kungörelsen har mötena annonserats i dagspressen och i lokaltidningar. Det har funnits flera möjligheter att kommunicera synpunkter varav webbenkäten är en.

Beräkningar av antalet resande görs med förvaltningens gängse trafikmodeller som innehåller markanvändning och trafikutbud. I den mån efterfrågat material finns framtaget kommer det att skickas till de personer som efterfrågat det.

Synpunkter med kommentarer redovisas i denna samrådsredogörelse som publiceras på webben [www.nyatunnelbanan.sl.se](http://www.nyatunnelbanan.sl.se), där även samrådshandlingarna inklusive kartor finns tillgängliga.

Fastighetsförteckningen har funnits tillgänglig i tryckt form i samrådslokalerna samt vid de öppna husen. Uppgifter ur fastighetsförteckningen över specifika fastigheter har skickats digitalt vid förfrågan. Filmerna har gjorts av förvaltningens konsult för Gula linjen för att åskådliggöra det förslag som presenteras i samrådshandlingarna.

### 1.3.2 För och emot en utbyggnad av tunnelbana

Flera *enskilda* är positiva till utbyggnaden av tunnelbanenätet. En av dessa *enskilda* önskar att byggnationen ska ske i tre skift för att korta ned byggtiden och tidigarelägga driftskedet.

En positivt inriktad *enskild* anser att utformningen vid station Odenplan medför ett smidigt byte till Gröna linjen och en resa vidare söderut. Denne menar även att stationerna är ljusa och välkomnande.

Ett par *enskilda* välkomnar projektet och önskar att utbyggnaden ska göras så fort och effektivt som möjligt.

En *enskild* uppmanar till att göra det som behövs.

Ett mycket stort antal *enskilda* är emot förslaget om utbyggd tunnelbana som det presenteras i samrådet och instämmer i Odenplansgruppens synpunkter. Flera av dessa *enskilda* menar att det är ett slöseri med skattepengar och att kostnaden för den korta sträckningen omöjligt kan motiveras av den samhällsnytta som uppnås. En av de *enskilda* är dessutom djupt bekymrad över de ingrepp som kommer att ske och flera uppmanar till att förslaget ska omprövas.

Två *enskilda* menar att Gula linjen är en politisk uppgörelse och inget annat och ifrågasätter hur politiken kan fatta sådana dåligt underbyggda beslut. Den ena av dem anser att en snygg reträtt genom att lägga ned projektet, förlänga Fridhemsplan - Älvsjö till Hagastaden, och bygga en regionalstågsstation i Arenastaden vore på sin plats. En annan *enskild* säger sig utgå från att berörda politiker inser att de får ta de politiska konsekvenserna så småningom med arga väljare i stadsdelen.

Flera *enskilda* anser att det är väldigt dålig planering att gräva upp Odenplan igen när den nya stationen hade kunnat byggas samtidigt som järnvägsstationen. En av dessa *enskilda* anser att det är vansinnigt att riva upp Odenplan igen och säger sig tacksamt ta emot ett nytt förslag. En annan av de *enskilda* anser att det är ett skandalöst slöseri med skattemedel och ifrågasätter politikernas förmåga att tänka längre än en mandatperiod och vem som egentligen stöder projektet förutom vissa politiker.

Ett stort antal *enskilda* anser att tunnelbana från Odenplan till Arenastaden är onödig eftersom det redan finns tillräckliga kommunikationer till och från Solna samt att Citybanan kommer att ha samma sträckning. Flera av dessa *enskilda* anser att planerna bör avbrytas och att Gula linjen inte bör byggas alls. Många menar att hela projektet är samhällsekonomiskt oförsvarbart i ett läge då landstinget har en mycket ansträngd ekonomi. En av de *enskilda* uppmanar till att trafikeringen av Citybanan ska inväntas innan man går vidare och menar att det finns bättre projekt att lägga pengarna på.

En av dessa *enskilda* menar att det är galenskap att bygga en tunnelbana längs med pendeltåget som byggts under tio års tid. En annan menar att Gula linjen är samhällsekonomiskt oförsvarbar och att lokaliseringsutredningen bör göras om baserat på rätt underlag. En av de *enskilda* menar att det blir stora störningar vid Odenplan till ingen nytta och en annan att hela Vasastan med dess gamla kulturhistoriskt viktiga hus förstörs.

En *enskild* som säger sig vara en stor förespråkare av att bygga ut kollektivtrafik anser att den Gula linjen, i alla fall förlängningen till Arenastaden, är lite av en "lyxlinje". Denne anser att de kollektivtrafikförbindelser som redan finns med två sorters spårbunden trafik till Arenastaden bör räcka. En annan *enskild* anser att enbart Friends Arena och lite bostäder inte räcker som underlag för Gula linjen då 90 procent av de som besöker det nya köpcentret använder och kommer att använda bil även om banan byggs.

Några *enskilda* menar att den enda station som har något att vinna på Gula linjen är Hagastaden men att det inte är det mest trängande behovet i regionen och att kollektivtrafikförsörjningen dit bör lösas på andra sätt. Två av dessa *enskilda* anser att det vore både mer effektivt och billigare att istället införa en stombusslinje eller att Tvärbanan förlängs från Solna till Hagastaden. En av de *enskilda* föreslår att Tvärbanan ska förlängas från Arenastaden, via Hagastaden till Sankt Eriksplan.

En annan *enskild* anser att Gula linjen inte borde byggas även om obegränsade resurser fanns. Denne påpekar att det idag tar tre minuter att gå från pendeltågens Matteusentré till Hagastaden varpå det inte är rimligt att bygga en tunnelbana. Om ett nytt trafikslag behövs är spårväg det rätta alternativet, förslagsvis med anslutning till linje 7 och Torsgatan upp mot Hagastaden. Även en annan *enskild* förespråkar att redan befintliga spår på linje 7 och Värtabanan används. En annan *enskild* anser att det vore mycket billigare och smartare att i stället bygga en ny hållplats för pendeltåget som betjänar Hagastaden. Denne anser även att en bättre lösning vore att Gul linje får en sträckning från Fridhemsplan till Älvsjö och vidare över Liljeholmen till Flemingsberg, eftersom det innebär stora svårigheter att förlänga Gula linjen söderut från Odenplan.

Ett fåtal *enskilda* anser att det är bättre att inte bygga alls än att bygga enligt nuvarande planer där Odenplan blir slutstation. De uppmanar till att andra alternativ ska övervägas och väntar hellre något år på nya förslag och en rimlig sträckning.

En *enskild* ifrågasätter det samhällsekonomiska intresset i att bygga en linje som inte kan förlängas i framtiden, när man vet att behoven kommer öka med tiden.

En annan *enskild* undrar om det är ett skämt att miljarder läggs på en linje med två nya stationer, varav en station ska vara i ett område där det redan finns pendeltågsstation och tvärbana. Att inte förlänga linjen söderut gör det till den mest misslyckade satsningen denne har hört talas om i landstinget.

En *enskild* anser att Gula linjens dragning känns förhastad då bara två stationer planerats i första taget. Denne anser att det var en miss att Citybanan inte fick en uppgång vid Karolinska då sträckningen annars är densamma som för Gula linjen.

En *enskild* som anser att tunnelbanan är onödig vill från tjänstemännen få veta om det definitiva beslutet är taget och om det finns några formella möjligheter till att stoppa projektet. Denne önskar även information i sammandragen form om beslutsgången hittills i ärendet.

**Kommentar:** Hastigheten i utbyggnaden begränsas av att tunneln passerar nära byggnader. Beroende på lokala förhållanden måste därför arbetet planeras och genomföras så att vibrationerna och bullret från spräng- och schaktarbeten inte stör boende och verksamma eller orsakar skador på byggnader eller inventarier. Där berget är av sämre kvalitet går det åt mer tid för tätning och förstärkning av berget runt tunneln.

Lokaliseringsutredningen redovisar flera alternativa korridorer varav det nu presenterade är det som landstinget valt att gå vidare med. Synpunkter finns både att Gula linjen inte alls ska byggas och att ett annat alternativ skulle ha valts, till exempel ett som går att förlänga söderut. Man pekar bland annat på att tunnelbanan konkurrerar med pendeltåget. Dessa synpunkter dokumenterades också från samrådet 2014 och fanns tillgängliga inför landstingsstyrelsens behandling av lokaliseringsutredningen.

Stockholmsöverenskommelsens finansiering är kopplad till de definierade projekten i detta fall tunnelbana mellan Odenplan till Arenastaden.

Resandeanalyserna har gjorts med samma bussutbud som idag och med Citybanan i drift. Tunnelbanan fyller en viktig uppgift att försörja Hagastaden och Nya Karolinska Solna med kapacitetsstark kollektivtrafik. Tillgängligheten till Arenastaden ökar också.

Analyserna visar dock att bytena måste vara bekväma för att resenärerna ska välja tunnelbanan. Ett djupt läge blir enligt lokaliseringsutredningen under Citybanan vilket avsevärt försämrar omstigning mellan Gul linje och Grön linje. Spåren hamnar då på tre olika nivåer med Citybanans järnväg mellan tunnelbanelinjerna. Det grunda läget ger möjlighet att få en spårförbindelse mellan Gul linje och Grön linje så att det går att nå depå och för att ha fler möjligheter till trafikeringsupplägg. Landstinget har därför förordat det grunda alternativet.

Det valda alternativet innebär störningar under byggtiden, inte minst för boende och verksamma kring Odenplan men även vid station Hagastaden och station Arenastaden. Förvaltningen kommer att verka för att störningarna blir så små som möjligt men menar

samtidigt att byggtiden är kort i förhållande till drifttiden. Därför bör valet av alternativ främst grundas på kostnad och nytta under hela anläggningens livslängd.

### 1.3.3 Vill prioritera andra utbyggnader

#### **Önskar andra utbyggnader än tunnelbana**

Ett par *enskilda* anser att det är onödigt att lägga skattebetalarnas pengar på att bygga en tunnelbanelinje på tre stationer jämte Citybanan. De menar att det är mindre kostsamt att istället ha flera avgångar i minuten med bussar mellan Odenplan, Hagastaden och Arenastaden. En av de *enskilda* föreslår att eldrivna matarbussar trafikerar sträckan. En annan anser att den Gula linjens plattform vid Odenplan antingen bör sänkas djupare för att möjliggöra en dragningsöderut eller att stationen bör flyttas till Fridhemsplan där det inte behöver grävas lika djupt. Denne menar att det är helt ointressant om bytet tar 30 sekunder eller tre minuter eftersom tunnelbanan ändå inte går flera gånger i minuten.

En *enskild* uppmanar till tunnelbanesatsning till Nacka och Täby, samt att Kymlingestationen ska öppnas. Denne önskar även högre turtäthet på befintliga busslinjer och nya busslinjer istället för en tunnelbanelinje mellan Odenplan och Arenastaden.

En annan *enskild* som anser att Gula linjen är onödig önskar att hela projektet läggs på is tills vidare och att andra projekt som Nya Karolinska Sjukhuset, Norra Stationsområdet, Sergelstorgsområdet, Slussen och tunnelbanan till Nacka byggs klart först. Stockholm ser enligt denne ut som en byggarbetsplats och många miljarder läggs redan på storstäderna som överexploateras och överbefolkas. Den *enskilde* uppmanar även till att Odenplansgruppens förslag om att flytta byggprojektet till Sankt Eriksplan beaktas så att tunnelbanan därifrån kan dras vidare norrut till Arenastaden och söderut till Fridhemsplan.

En *enskild* önskar att den nya pendeltågstunneln ska flyttas ett par hundra meter åt nordost och öppna en ny pendeltågstation i Hagastaden. Det skulle enligt denne resultera i en pendeltågförbindelse mellan Karolinska institutets och sjukhusets två enheter i Solna och i Huddinge utan att en ny tunnelbanelinje är nödvändig.

En annan *enskild* anser att den nya Hagastaden istället bör kopplas med andra delar av staden (inte bara Centralen utan också Kungsholmen/Södermalm och Frescati) på ett annat sätt som med buss eller spårvagn. Det blir både billigare och enklare enligt den *enskilde* varpå pengarna till den Gula linjen kan användas till framtida linjer där det verkligen behövs, som i Nacka.

En *enskild* hänvisar till ett tidigare yttrande denne gjort i samband med samrådet 2014. I den samrådsredogörelsen var det flera som sa sig föredra järnväg istället för tunnelbana under rubriken för och emot utbyggd tunnelbana. I kommentaren från FUT förklaras det att en järnväg saknar koppling till Hagastaden vilket gjort att det alternativet inte valts. Den *enskilde* undrar varför inte dennes förslag om att trafikera sträckan mellan Karlberg och Östra station med tåg inte nämns. Denne undrar vidare om FUTs kommentar under rubriken "Vill prioritera andra utbyggnader" är resultat av en förväxling mellan att ha Roslagsbanan på Värtabanan mot att som den *enskilde* föreslog ha tågtrafik på Värtabanan. Värtabanan skiljer sig vare sig gällande spårvidd eller strömssystem från stadsbanornas spårnät varpå denne håller kvar vid sin tidigare synpunkt om att det borde gå tåg till Värtan från Hagastaden. Den *enskilde* menare vidare att dubbelspår inte skulle behövas på Värtabanan utan att spåret kan vara som det är idag med endast mycket begränsade



ombyggnationer. Vidare påpekar den *enskilde* att denne i en bilaga till sitt tidigare yttrande visat att Spårväg City inte klarar av de väntande 63 000 resenärer per dygn och riktning varpå förslag gavs om en spårväg mellan Karlberg och Värtan. Den *enskilde* hänvisar också till ett tidigare yttrande om Hagsätralinjen där denne föreslagit snabbtåg på tunnelbanans yttre sträckor. Det skulle öka kapaciteten på Gröna linjen varpå ett av de tågen skulle kunna gå till Arenastaden utan att resenärerna behöver byta vid Odenplan. Det skulle också innebära att ingen ytterligare plattform behövs vid Odenplan. Den *enskilde* refererar också till sina tidigare kommentarer om närtåg från Solna och Sundbyberg där förslags gavs om hur de kan ansluta till en planerad station vid Hagalund och övriga tunnelbanenätet.

En annan *enskild* frågar om det är tänkbart att använda Värtabanan som en tvärförbindelse från Djurgårdsstaden via Nya Karolinska till Stockholms Central. Då skulle en ny station vid Albano kunna ansluta till denna linje och stationen vid Karlberg skulle kunna behållas.

En *enskild* föreslår att det byggs en gång- och cykelbro från Rörstrandsgatan 64 till rekreationsområdet vid Karlbergs slott då många behöver denna bro. Denne föreslår att man kan använda den stängda befintliga E4-avfarten och bygga på en anslutning till området vid Karlbergs slott.

**Kommentar:** Den politiska diskussionen om samhället ska lägga resurser på Gula linjen eller på andra behov i samhället har förts såväl på statlig, regional som kommunal nivå. Att använda pengarna för någon annan tunnelbaneutbyggnad eller andra lösningar än tunnelbana är inte aktuellt, det medger inte överenskommelsen.

En flyttning av pendeltågstunneln är utesluten eftersom det skulle innebära en senareläggning av Citybanan till stora merkostnader.

Värtabanan används idag för godstrafik till och från hamnen och utgör riksintresse. Inför planeringen av Hagastaden diskuterades Värtabanans framtid och någon station för persontrafik finns inte planerad. Spårväg City är ett projekt som inte berörs av tunnelbanans utbyggnad.

### **Önskar annan anslutning än via Odenplan**

Många *enskilda* anser att tunnelbana från Odenplan till Arenastaden inte är nödvändig eftersom Solna med omnejd redan har mycket goda kollektivtrafikförbindelser. En av dessa *enskilda* påpekar att byte vid Odenplan bara kan göras till tunnelbanans Gröna linje vilket innebär att många måste byta ytterligare en gång vid Fridhemsplan eller T-centralen och pendeltåget. Denne anser att det inte är värt pengarna att bygga ut tunnelbanan för en resa på 4,5 minuter och önskar att skattebetalarnas pengar istället ska läggas på Älvsjö - Hagsätra. En annan av de *enskilda* menar att det vore bättre att dra linjen till Fridhemsplan och sedan vidare söderut då det möjliggör byte till två tunnelbanelinjer. Om läsnigen vid Odenplan som knutpunkt kvarstår så vore det bra med ett djupare stationsläge så förlängning möjliggörs. Att spara några hundra miljoner nu som riskerar att behöva göras om i framtiden menar denne känns som ett enormt slöseri med våra gemensamma resurser.

Några *enskilda* ifrågasätter valet av Odenplan som knutpunkt för den Gula linjen och menar att det vore bättre att dra Gula linjen via Sankt Eriksplan eller Fridhemsplan istället för att därifrån fortsätta söderut. En *enskild* ifrågasätter om resenärer söderifrån verkligen

kommer ta vägen över Odenplan för att där byta till Gul linje. En annan av de *enskilda* undrar hur utredningarna för Sankt Eriksplan ser ut. En annan anser att tunnelbanelinjen hellre borde gå till Fridhemsplan, med möjlighet till framtida förlängning söderut mot exempelvis Liljeholmen. Som det är planerat nu kommer linjen ha samma sträckning som pendeltåget påpekar denne. En *enskild* anser att man i första hand bör bygga en spårväg mellan Odenplan och Solna centrum. Som andrahandsalternativ bör man koppla Hagastaden till Fridhemsplan - Älvsjö och slopa kopplingen till Odenplan.

Flera *enskilda* anser att det största behovet i kollektivtrafiken är alternativa resvägar över Saltsjö-Mälarsnittet. En av dessa *enskilda* påpekar att en sådan linje kommer behöva byggas ut ändå och att det då är bättre att Gul linje går via Fridhemsplan så att det blir möjligt att åka hela vägen från Liljeholmen till Hagastaden utan byte vid Odenplan. Som två av de *enskilda* påpekar är den enda förbindelsen idag, förutom omvägen över Alvik, över Västerbron där den redan överbelastade buss nummer 4 är enda stomlinjen. En Gul linje med sträckan Älvsjö–Liljeholmen–Södermalm–Kungsholmen–Vasastaden–Solna Centrum–Bergshamra är delvisa lösningar på nämnda problem. Vidare ifrågasätter en av de *enskilda* att Gul linje planeras så att den inkräktar på Grön linjes kapacitet då anledningen till att Hagsåtralinjen görs till Blå är för att avlasta Grön linje. Denne menar att det verkar som att Gul linje byggs för att främja två prestigeprojekt; Hagastaden och Arenastaden.

Ett par *enskilda* som i grunden är positiva till utbyggd tunnelbana anser att det är ett enormt slöseri med skattebetalarnas pengar att bygga linjen med en säckstation vid Odenplan som inte gör det möjligt att förlänga linjen över Mälarsnittet kring Västerbron. Särskilt då sträckan Odenplan – Arenastaden ändå kommer trafikeras med Citybanan bör en förlängning över Mälarsnittet prioriteras. En annan anser att det vore bättre att göra en djup plattform vid Sankt Eriksplan eller Fridhemsplan och dra banan vidare mot Marieberg-Hornstull då det skulle avlasta busstrafiken över Västerbron och förstärka Röda linjen i sydvästförort.

En *enskild* anser att man redan nu ska göra betydligt fler förberedelser för att i framtiden kunna koppla ihop den Gula linjen med ytterligare tunnelbaneutbyggnader som diskuteras. Dels tänker denne på en ny nord-sydlig linje mot Fridhemsplan-Liljeholmen (-Älvsjö), dels en grenlinje upp mot Solna C vid Blå linjen och en förlängning i riktning mot Mörby-Täby (Arninge). Då det enligt projektledningen inte är möjligt att grena av Gula linjen söderut från station Hagastaden undrar den *enskilde* om det inte är möjligt att grena av Gula linjen direkt söder om en ny station vid Hagalund. Förberedelser i form av nischer för avgreningsspår borde sprängas ut redan nu enligt en bifogad skiss. Den *enskilde* menar att detta skulle innebära att Hagalund blir en viktig knutpunkt för omstigningar där flera nya varianter av tunnelbanelinjer kan skapas. Slutligen påpekar den *enskilde* att den Gula linjens spår och plattform vid station Arenastaden har lagts i riktning nordost vilket innebär att den endast kan förlängas mot Frösunda-Bergshamra-Mörby. För att kunna förlänga mot Solna C eller Råsunda borde spåren vridas åt nordväst menar denne även om det allra bästa vore att satsa på en avgrening vid Hagalund.

En *enskild* som anser att Gula linjen är överflödigt menar att om man absolut vill ha tunnelbana till Arenastaden borde det vara billigare att låta linje 11 mot Akalla avgrensa sig mot Solna centrum och Näckrosen. Hur viktigt det är att ansluta Karolinska Solna till

spårbunden trafik vill den *enskilde* låta vara osagt men anser i så fall att detta borde göras genom att låta den Gröna linjen vika av mot Torsplan.

En *enskild* som är kritisk till Gula linjens sträckning anser att det vore bättre med en dragning enligt följande: - Djupläge vid Sankt Eriksplan = omstigning till Grön linje + gångtunnel (cirka 200 meter till pendeltåg) - djupläge Fridhemsplan (omstigning till Grön och Blå linje) - Marieberg - Hornstull ger avlastning för bussarna över Västerbron + möjlighet att avlasta den långa Röda linjen söderut.

En *enskild* anser att det är bra att alternativet med en ny, djupt liggande tunnelbanestation vid Odenplan har avskrivits då en sådan station hade varit en rejäl felinvestering. Då linjen inte kan förlängas söderut anser den *enskilde* att ingen ny plattform bör byggas. Förslag ges istället på att en befintlig spårport som finns under Karlbergsvägen kan användas så att tågen från Hagastaden kan ledas in på befintlig Grön linje mellan Sankt Eriksplan och Odenplan vilket också möjliggör en utbyggnad från Hagastaden mot sydväst. Enligt den *enskilde* kan resurserna då istället läggas på att projektera "den riktiga Gula linjen" mellan Hagastaden-Kungsholmen-Liljeholmen. Den sträckningen skulle bli som en förbifart eller halv ringlinje som förbinder de olika spårbundna förortssträckorna med varandra utan att passera den centrala innerstaden. Bygger man enligt dessa förslag påpekar den *enskilde* att man dessutom kan undvika ytterligare om- och nybyggnadsarbeten vid Odenplan som varit en byggarbetsplats i årtal. Om SL hävdar att inga ytterligare tåg ryms på sträckan från spårporten vid Karlbergsvägen anser den *enskilde* att sträckan Arenastaden – Odenplan helt enkelt ska "byta färg" och bli en del av den Gröna linjen.

**Kommentar:** Tunnelbanans sträckning utreddes i lokaliseringsutredningen där även alternativ som medgav förlängning söderut av Gul linje prövades. Det av landstinget valda grundare alternativet ger större resenärsnytta genom snabbare byten vid Odenplan mellan tunnelbanelinjerna. Ytterligare utbyggnad av tunnelbanenätet under Mälaren prövas i den pågående Sverigeförhandlingen<sup>1</sup>.

Gul linje kan trafikeras antingen som en skyttel där tåget vänder vid Odenplan eller som en förgrening av den Gröna linjen.

Det är inte aktuellt att låta Gul linje fortsätta under Mälaren utan landstinget har till den pågående Sverigeförhandlingen om statlig medfinansiering av spårutbyggnad föreslagit en tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö via Liljeholmen. Station Arenastaden har lagts så att det ska vara möjligt att förlänga Gul linje antingen åt nordöst eller nordost.

---

<sup>1</sup> Enligt Sverigeförhandlingen har regeringen tillsatt förhandlingspersoner som ska ingå överenskommelser med kommuner, landsting och andra berörda aktörer om bland annat förbättringar i transportsystemet i storstadsregionerna som kan leda till ett ökat bostadsbyggande.

### Önskar prioritering av det befintliga tunnelbanesystemet

En *enskild* menar att det finns massor av mer angelägna projekt att lägga pengar på som exempelvis att förbättra tunnelbanans åtkomlighet utanför tullarna, stora bytesstationer som till exempel Brommaplan ska inte bara ha en entré. Dessutom kan Roslagsbanan förlängas till Norrtälje, och tunnelbanan till Ekerö, Gustavsberg, Tyresö, Waxholm med mera byggas ut.

En *enskild* önskar att pengarna istället ska investeras i tunnelbanans befintliga linjer.

**Kommentar:** Förvaltningen noterar synpunkterna som berör andra delar av tunnelbanan.

### Önskar prioritering av andra nya tunnelbanelinjer

Flera *enskilda* anser att den Gula linjen snarare bör skapa en västlig förbindelse genom staden för att avlasta T-centralen och tillåta snabbare resor för andra resmönster. En förlängning som föreslås av en *enskild* är: - Odenplan - Stadshagen - Hornstull - Årsta - Älvsjö och slutstation i Högdalen/Hagsätra. En *enskild* föreslår att en ny linje skapas där Liljeholmen - Hornstull - Fridhemsplan och Odenplan utgör den centrala delen. En annan av de *enskilda* önskar förlängning till Rådhuset och Zinkensdamm.

En *enskild* anser att det är fel att prioritera den Gula linjen på bekostnad av infrastrukturellt betydligt mer angelägna investeringar. Denne påpekar att Stockholms tunnelbanesystem inte utgörs av något nät utan snarare ekrar som utgår från ett och samma nav, T-centralen. När en ny tunnelbanelinje väl byggs - första på 30 år - ställer sig den *enskilde* starkt kritisk till att det nödvändigtvis måste vara en liten "blindtarm" mellan Odenplan och Arenastaden som ändå kommer att ha egna pendeltågsstationer. Om den Gula linjen ska byggas så måste den integreras med och bidra till ett nätbaserat, flernodigt spårnät för Storstockholm. Som den nu planeras är det svårt att förlänga Gula linjen vare sig söderut eller västerut vilket alltså inte håller som argument för linjens utbyggnad. Vidare menar den *enskilde* att det faktum att Odenplan nu än en gång ska grävas upp bara är ett ytterligare bevis för den kortsynthet och ryckighet som präglar politiken och planeringen inom kollektivtrafiken inom Stockholmsområdet. Det går att stå ut med besvär och buller under byggskedet menar denne men då måste åtminstone investeringen och resultatet uppfattas vara motiverat.

En *enskild* anser att det är av större vikt att man lägger pengar och kraft på tunnelbana från Nacka. I dagsläget har man ett nålsöga vid Slussen. Denne menar att man borde ha en tunnel mellan Nacka som går till Kungsträdgården/T-centralen.

**Kommentar:** Hagastaden kommer att utvecklas till ett stort arbetsplats- och bostadsområde motsvarande en större svensk stad. Alternativ som inte inbegriper station i Hagastaden är därför inte aktuella. Den politiska diskussionen om samhället ska lägga resurser på Gula linjen eller på andra behov i samhället har förts såväl på statlig, regional som kommunal nivå. Att använda pengarna för någon annan tunnelbaneutbyggnad eller andra lösningar än tunnelbana är inte aktuellt, det medger inte överenskommelsen.

### 1.3.4 Vill att projektet ska utökas

#### Förlängning av tunnelbanan söderut

Ett mycket stort antal *enskilda* anser att station Odenplan bör förläggas i djupt läge för att det ska vara möjligt att förlänga linjen söderut. Flera påpekar att det redan finns goda kommunikationer till Solna och att den korta linjen inte kan motivera de kostnader en utbyggnad innebär. Värdet av att kunna fortsätta söderut utan att passera T-centralen överstiger nackdelarna (mer kostsamt och längre bytestid) med god marginal. En av dessa *enskilda* menar att det dessutom skulle möjliggöra bättre förbindelse med delar av staden som nu ligger lite för långt från tunnelbana. Ett exempel enligt denne är en station vid Dalagatan/Tegnégatan och därifrån vidare mot Rådhuset och sedan vidare söderut.

En *enskild* anser att det begås ett enormt misstag när man för att spara in 10 procent av kostnaderna utesluter möjligheten att förlänga linjen söderut och skapa en ny tvärlinje i nätet som verkligen behövs. Enligt denne lär en förlängning bli aktuell innan Hagastadslinjen ens invigts om man ser till befolkningstillväxten. Då har det redan slösats miljarder på detta prestigeprojekt som enbart görs för att nybyggen ska ha en tunnelbanestation i närheten. Denne förespråkar istället en lösning med skytteltrafik som prövats i Berlin. Den *enskilde* uppmanar till att man ska förbereda för framtiden redan nu och välja djupläget då både Vasastansbor, skattebetalare samt framtida och nuvarande Stockholmare kommer vara tacksamma för ett sådant beslut.

En annan *enskild* anser att det är ofattbart att så mycket tid, pengar och byggtid läggs ner på ett förslag som går emot den annars självklara lösningen att bygga Gula linjen djupare så att en förlängning söderut möjliggörs. Enligt den *enskilde* kommer en sträckning mellan norr och söder vara nödvändig i framtiden för en fungerande stad. Då det kommer bli möjligt att byta från tunnelbana till pendeltåg vid Odenplan är det mest självklara att den passerar av en stomlinje som löper genom hela staden, och inte bara delar av den. Vidare ifrågasätter den *enskilde* de argument som framförts om varför bygget av en djupare station är sämre och påpekar att det inte någonstans finns belägg för att den Blåa linjen har ett nedsatt antal resenärer på grund av bytestiden mellan plattformar. Den *enskilde* undrar om grenen byggs för att gynna en växande stad eller utifrån ett vinstdrivande perspektiv och uppmanar projektet till att tänka om och inte glömma kollektivtrafikens syfte; att binda samman en växande stad.

En *enskild* anser att det är ett slöseri med skattepengar, att beslutet är förhastat och till för att förse det prestigefyllda bygget vid Nya Karolinska med kollektivtrafik.

En *enskild* är mycket kritisk mot beslutet att stänga möjligheten att skapa en förgrening söderut från Odenplan då beslutet är mycket begränsande för stadens framtida möjligheter. Denne påpekar att det redan går utmärkt att ta sig till Arenastaden och menar att det är fel att konkurrera med pendeln. Den *enskilde* förespråkar istället en utbyggnad söderut för att avlasta T-centralen och öka resmöjligheterna för människor i söderort där det byggs mycket bostäder de senaste tio åren. Den *enskilde* uppmanar till långsiktigt tänkande och menar att detta kommer att visa sig vara ett dyrköpt beslut. Denne önskar en ordentlig analys eftersom detta är en fråga som är så pass avgörande för en stad som växer i rekordfart.

När Gula linjen ansluts till Odenplan anser en *enskild* att det är det av yttersta vikt att planera för att dra den vidare söderut. Den *enskilde* menar att linjen måste utgöra början

på en ringled i tunnelbanetraffiken, för att skapa förbindelser som idag saknas. Den största utmaningen för SL är enligt denne att hitta spårbunden trafik som går mellan de armar i "stjärnan" som är byggd idag. Tvärbanan i all ära, men det behövs snabbare förbindelser på tvärs.

En *enskild* undrar hur det är tänkt med en potentiell förlängning söderut för Gula linjen.

En annan *enskild* uppmanar till långsiktigt tänkande och att tänka på framtiden då tunnelbanenätet antagligen kommer att behöva byggas ut ytterligare.

Flera *enskilda* anser att det är otroligt dumt att förlägga stationen så att linjen inte kan förlängas söderut. Enligt en av dessa är det viktigt att binda ihop norr och syd, knyta Älvsjö närmare stan och avlasta Slussen. Att då komma med argumentet att det skulle ta "flera minuter" att byta perrong i Odenplan håller inte, kort bytestid mellan olika linjer är inte lika prioriterat. En annan *enskild* påpekar att argumentet med "att kunna gå rakt över perrongen" i längden har föga värde - på många av stationerna med byte krävs idag ett perrongbyte, så detta är rimligen resenärerna vana vid.

En annan *enskild* tycker att idén om en ytlig station vid Odenplan är riktigt dålig då det inte innebär en långsiktig planering. T-centralen är en flaskhals varpå det behövs alternativa resvägar i innerstaden. Vidare påpekar den *enskilde* att den Gröna linjen redan är belastad och inte lär bli mindre belastad när pendeltåget kommer till Odenplan, även om Hagsätralinjen 2025 flyttas till Blå linjen. Ett annat skäl är att det är dumt att gräva upp Odenplan igen precis när Citybanan täppt igen torget. Vidare påpekar den *enskilde* att analysen om Blåa linjen bara nämndes i ett dokument och denne skulle gärna höra mer om idén och dess analys.

En *enskild* vill att byggskedet ska förhalas in i det längsta och om det nödvändigtvis ändå ska byggas anser denne att det måste planeras för ett djupläge vid Odenplan så att det går att förlänga söderut. Förlängning norrut är inte realistisk inom de närmsta decennierna så för att detta inte ska bli en kostsam och svårtrafikerad blindtarm i systemet så måste den knytas ihop med den påtänkta västliga tunnelbanan mot Älvsjö.

Flera *enskilda* är positiva till att tunnelbanan byggs ut men menar att det är vansinnigt att den slutar vid Odenplan och inte kan förlängas. En av dessa *enskilda* ifrågasätter vilken funktion linjen kommer få om den inte kan förlängas och uppmanar till att man gör om och gör rätt. Två andra av de *enskilda* anser att det bästa är att bygga banan så att man antingen omgående förlänger den söderut, eller så att det finns möjlighet att göra det senare. När Odenplan blir en knutpunkt med pendeltåget så är det enligt dessa vettigt att utnyttja Odenplan ordentligt varpå ett mer långsiktigt och hållbart beslut efterfrågas.

En annan *enskild* som anser att linjen bör kunna förlängas söderut menar att om det är så tekniskt svårt att dra linjen genom Odenplan borde den istället dras via Fridhemsplan och fortsätta söderut därifrån. Att försvåra framtida infrastruktursatsningar på grund av en ogenomtänkt början kan inte anses acceptabelt. Linjen skall kunna bli genomgående menar den *enskilde* och om inte det är möjligt bör man byta till en annan dragning eller istället satsa på en spårväg från Odenplan.

En *enskild* anser att beslutet om att bygga Gula linjen i sin nuvarande utformning framstår som ett solklart fall av att kasta skattebetalarnas pengar i sjön. Denne ifrågasätter utredningen av olika stationslägen och deras resnytta och menar att valet av att strunta i att

framtidssäkra linjen ger ett intryck av kortsiktighet och snålhet som kommer att bli dyr i längden. Oavsett om den Blåa linjen byggs ut för att skapa ett nytt saltsjö-mälarsnitt eller inte menar den *enskilde* att möjligheten att förlänga Gula linjen söderut måste tas i beaktande. Denne är kritisk till att utformningen innebär att tåg ska fortsätta till T-centralen i lågtrafik då det skapar ytterligare tryck på centralen som istället skulle behöva avlastas med ett mer decentraliserat kollektivtrafiknät. Att tågen inte kommer att kunna gå lika ofta i högtrafik är också problematiskt – det är ju just då de behövs. Vidare menar den *enskilde* att Arenastaden redan har en god och snabb kollektivtrafikförsörjning i och med Citybanan. Det framstår som mycket underligt att dubblera linjen med en långsammare tunnelbana. Att motivera det med en eventuell framtida förlängning till Täby anser denne framstår som underligt då nyttoberäkningar ger att en förlängd Roslagsbana är ett bättre alternativ än en förlängd Gul linje till Täby. Nog för att det är rimligt att förse Hagastaden och KS/KI med en god kollektivtrafiklösning men om det bara är en liten blindtarm det handlar om skulle en stadsspårväg vara en bättre lösning. Den *enskilde* menar således att möjligheten att förlänga Gula linjen söderut är A och O för att den ska bli en framgång. Denne menar även att argumenten om ökad bytestid inte håller, särskilt i relation till de lösningar som planeras i Sofia/Gullmarsplan på Blåa linjen.

Några *enskilda* ifrågasätter varför linjen är så kort och anser att det måste finnas utrymme för expansion för att linjen ska kunna ses som en långsiktig lösning. En *enskild* menar att det känns otidsenligt att Gula linjen byggs som en säckstation vid Odenplan som inte kan förlängas söderut. Enligt denne vore en förlängning till Norra Bantorget – Fridhemsplan – Hornstull och Liljeholmen en bättre lösning. En annan av de *enskilda* anser att det inte är motiverat att bygga tunnelbanan för endast tre stationer utan ser det som ett krav att linjen ska kunna förlängas till bland annat Liljeholmen.

En *enskild* menar att projektet innebär en sträckning som inte går att utöka förbi Odenplan, till ett område (Solna) som redan är väl betjänat av pendeltåg, tunnelbana och buss. Denne anser att projektet därför är ett slöseri med skattebetalarnas pengar och att det kommer resultera i minskad trafik på den Gröna linjen med ytterligare trängsel som följd. Den *enskilde* förespråkar en djupare placerad stationslösning och anser att det trafikantbortfall som beräknas uppstå på Odenplans station på grund av den djupare placeringen blir försumbar om man ser till möjligheten att utsträcka linjen till Älvsjö, en trafikkoppling som den *enskilde* anser är mycket mer nödvändig än dragningen norrut.

En *enskild* ställer sig som boende på Karlbergsvägen 38 frågande till den påstådda samhällsnytta som Gula linjen sägs bidra till. Denne är kritisk till att man av kostnadsskäl och ett kortsiktigt tänkande väljer det grunda läget istället för det skonsammare djupläget som skulle innebära mindre miljöpåverkan under byggtiden. Med djupt läge skulle den minst 4 år långa öppet-schakt-processen bortfalla, schaktmassorna tas ut genom redan befintliga tunnlar och trafikstörningarna ovan mark reduceras betydligt. Dessutom skulle den Gröna linjen inte behöva stängas av och Gustaf Vasa kyrka skulle skonas. Den *enskilde* är även kritisk till att det grunda läget innebär att linjen inte kan förlängas söderut i framtiden. Sammantaget anser denne att utbyggnaden av Gul linje är en mycket dyr felprioritering och uppmanar att projektet ska väga den relativt blygsamma merkostnaden för ett djupläge mot det besparade besväret för boende, näringsidkare och trafikflöden under byggtiden samt mot potentialen att i framtiden kunna förlänga linjen söderut.

Ett par enskilda föreslår att Gula linjen ska förläggas i djupt läge och förlängas mot Sankt Eriksplan, Fridhemsplan, Liljeholmen och Älvsjö. En av dessa *enskilda* anser att tanken "snabbare, grunt och billigt" ska släppas så att en ny utredning som tänker mer långsiktigt och hållbart kan genomföras.

En *enskild* är starkt kritisk till att Gula linjen endast kommer att omfatta två stationer utöver Odenplan vars kollektivtrafikförsörjning lika gärna kunde ske genom utbyggnad av spårvägstrafik. Denne menar att Gula linjen självfallet bör läggas i ett djupare läge och kopplas till Älvsjö. Som författare och journalist skriver den *enskilde* regelbundet om Stockholms historia och vet att den största anledningen till att man i innerstaden från början lade tunnelbanelinjerna grunt var för att man var rädd att folk inte skulle åka annars. Detta har sedan motbevisats och erfarenhet finns om att djupt belägna stationer fungerar bra. Väljs ett grunt läge för Odenplan måste stationen rivas upp till stora kostnader och problem för omkringboende. Den *enskilde* uppmanar därför att projektet ska tänka om och tänka rätt vad gäller den Gula linjen.

En *enskild* tycker det är kortsiktigt att inte möjliggöra för en förlängning söderut från Odenplan och funderar på om det skulle gå att göra genom att istället följa Gröna linjen, som bör vara i rätt "höjd" i någon riktning och sedan vika av. Östberga i Älvsjö är ju till exempel ett område som har nämnts i olika inofficiella förslag som ett möjligt mål för den Gula linjen, och det skulle vara välbehövligt anser den *enskilde*.

En *enskild* som även förespråkar en förlängning norrut mot Täby anser att den Gula linjen på lång sikt även bör förlängas söderut som en parallell sträckning till den Röda linjen (Arninge-) Kungsholmen - Södermalm/Liljeholmen (-Norsborg/Fruängen).

En *enskild* anser att det är dåligt att inte en reseanalys gjorts för utbyggnad söderut från Odenplan när det jämfördes ytlig station med djup station. Söderut föreslår denne att tunnelbanan kan gå Odenplan-Norra Bantorget-Fridhemsplan-Hornstull-Liljeholmen-Älvsjö i grova drag. Även norrut anser den *enskilde* att det behöver möjliggöras för förlängning och föreslår att depåfrågan kanske går att lösa med ett spår mellan Solna centrum och Hagalund.

En *enskild* ifrågasätter behovet av en station vid Odenplan som förutom att den ger konsekvenser under byggtiden även omöjliggör framtida förlängningar söderut. Denne menar att möjligheten att knyta samman Gula linjen med den västliga tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö som studeras inom ramen för Sverigeförhandlingen bör utredas. En sådan lösning bör inte omöjliggöras för framtida generationer. Vidare menar den *enskilde* att satsningen på Gul linje visar på en oerhört underlig prioritering av samhällets resurser vilket denne dock antar att det är för sent att tycka något om.

Om det ska byggas en tunnelbanelinje mellan Fridhemsplan och Älvsjö borde den kopplas till Gula linjen vid Hagastaden menar en *enskild*.

En *enskild* anser att den Gula linjen bör förläggas i ett djupare stationsläge vid Odenplan, med två spår, kanske till och med ett tredje mittenspår, så det kan förhindras att Gula linjen för all framtid kommer vara dömd till att vara en matarlinje med eviga kapacitets- samt punktlighetsproblem. Dessutom finns alltid möjligheten att låta den fortsätta söderut via exempelvis Fridhemsplan eller mot Norra Bantorget eller någon annan citynära framtida station. Detta kan bli dyrare just i den omedelbara byggprocessen, men kommer att betala sig i ett framtida Stockholm med miljoner fler invånare. Den *enskilde* påpekar att



Stockholms tunnelbana byggdes i en tid då det egentligen inte var helt motiverat med en sådan kapacitetsstark trafiklösning men att vi idag kan konstatera att den varit en succé och alldeles avgörande till att staden vuxit sig så stor och stark som den är idag.

En *enskild* har även inkommit med synpunkter i form av en examensuppsats på masternivå. Uppsatsen har titeln "Evaluation of the feasibility of a new North-South metro line in Stockholm from an infrastructure and capacity perspective" och förespråkar att Gula linjen får en sträckning från Danderyds sjukhus, via Odenplan och vidare till Älvsjö.

**Kommentar:** I likhet med samrådet i december 2014 finns många synpunkter som berör möjligheterna till att förlänga Gul linje söderut för att kunna avlasta de centrala snitten. Ett sådant alternativ finns med i lokaliseringsutredningen men valdes bort till förmån för ett grundare alternativ som ger en bättre resenärsnytta.

Förlängningen av den Blå linjen innebär att belastningen från T-centralen söderut på befintliga linjer minskar. Vidare finns planer på en tunnelbanelinje under Mälaren med i den pågående Sverigeförhandlingen<sup>2</sup> om statlig medfinansiering av spårutbyggnad.

Det valda alternativet innebär störningar under byggtiden, inte minst för boende och verksamma kring Odenplan men även vid station Hagastaden och station Arenastaden. Förvaltningen kommer att verka för att störningarna blir så små som möjligt men menar samtidigt att byggtiden är kort i förhållande till drifttiden. Därför bör valet av alternativ främst grundas på kostnad och nytta under hela anläggningens livslängd.

En tunnelbanelinje mellan Fridhemsplan och Älvsjö finns med i den pågående Sverigeförhandlingen. Att koppla den mot Gul linje har inte studerats men skulle kunna vara aktuellt om Gul linje förlängs norrut. Från Arenastaden tar man sig idag till Fridhemsplan via Tvärspårvägen med byte till Blå linje i Solna centrum.

### **Förlängning av tunnelbanan norrut**

En *enskild* är kritisk till att Gula linjen ska dras till Bergshamra, som redan har en tunnelbanelinje. Denne önskar även att Gula linjen ska få en station i Järvastaden på grund av dagens bristfälliga kommunikationer till området.

Även en annan *enskild* ställer sig frågande till varför tunnelbanan inte ska byggas ut till Ulriksdal, eftersom området har en växande befolkning samt planerad ökande exploatering och tillkommande företagsverksamheter.

Två *enskilda* önskar att linjen förlängs och får en station i Järvastaden som är ett expanderande område utan någon central spårbunden kommunikation i dagsläget. En av dessa påpekar att stadsdelen i framtiden ska ha 10-15 000 invånare. Den *enskilde* anser att linjen även skulle kunna svänga av mot Ursvik med ungefär lika många planerade invånare. Denne undrar om det finns planer på en sådan förlängning och om inte, hur det kommer sig (ifall det i sådana fall beror på att det finns planer för annan spårtrafik).

---

<sup>2</sup> Enligt Sverigeförhandlingen har regeringen tillsatt förhandlingspersoner som ska ingå överenskommelser med kommuner, landsting och andra berörda aktörer om bland annat förbättringar i transportsystemet i storstadsregionerna som kan leda till ett ökat bostadsbyggande.

En *enskild* som tidigare varit en av de som ledde kampen för Roslagsbanan anser att tunnelbanan bör byggas vidare till Täby då Roslagsbanans kapacitet inte bedöms vara tillräcklig på längre sikt. Av den anledningen menar den *enskilde* att det är viktigt att utbyggnaden av Gul linje möjliggör framtida tänkbara utbyggnader både söderut och norrut och att det redan nu planeras för hur linjen kan samverka med Roslagsbanan som idag är ryggraden i nordostregionens kollektivtrafik. Vidare påpekar den *enskilde* att det finns önskemål om att Roslagsbanan dras i tunnel till City, men om tunnelbanan byggs till Täby ger det fler alternativ till byten mellan Roslagsbanan och tunnelbana.

En *enskild* förespråkar att det bör planeras för att Gula linjen från Odenplan ska kunna dras vidare mot Tekniska Högskolan och Ropsten. I norr bör det enligt denne även planeras för en sträckning mot Mörby Centrum.

En *enskild* anser att man bör skapa förutsättningar för att koppla samman tunnelbanan med det befintliga järnvägsspåret som går genom (senare under) Hagastaden och som slutar i Ropsten. Denne påpekar även att spårbredden är samma som för tunnelbanan.

En *enskild* vill gärna veta hur man kan förlänga linjen senare då denne tycker det känns dumt att bara ha en stump på två stationer där slutstationen är så nära stan. Denne föreslår att det byggs en till station i Hagalunds industriområde.

**Kommentar:** Eventuella förlängningar norrut har inte studerats men station Arenastaden ges ett sådant läge att det går att fortsätta såväl mot Ursvik som Järvastaden som längre österut med kopplingar till röd linje eller Roslagsbanan.

### 1.3.5 Gul linje kopplas till Blå linje

En *enskild* som anser att tunnelbana från Odenplan till Arenastaden är en för kort sträckning menar att den Gula linjen bör kopplas samman med Blå linje.

En *enskild* anser att Gula linjen inte är till någon nytta för boende kring Solna centrum. Denne uppmanar istället till att linjen byggs med en sväng förbi Solna centrum innan den fortsätter till Solna station så att boende i Råsunda kan ta sig direkt hem från Odenplan.

En annan *enskild* anser att station Hagastaden blir central för kommunikation till Nya Karolinska sjukhuset, vars upptagningsområde även omfattar norra västerort. Enligt denne skulle kommunikationerna därför kunna förenklas avsevärt för resenärer utmed linje 10 och 11 om dragningen från Hagastaden till Arenastaden görs via Västra Skogen. Detta skulle också ge linjerna 10 och 11 snabbare tillgång till området Sankt Eriksplan-Odenplan-Rådmansgatan samt ge resenärer från Hagastaden snabb tillgång till bussförbindelserna vid Västra Skogen.

En *enskild* föreslår att Gula linjen ska fortsätta från Arenastaden till Näckrosens tunnelbanestation, Sundbybergs station, en ny station vid Mariehäll, Solvalla och sedan sluta i nuvarande station Islandstorget. På detta sätt menar denne att man binder ihop 4 linjer på norra sidan, vilket innebär att folk inte behöver åka in hela vägen till T-centralen/Fridhemsplan för att byta. Dessutom skulle Arenastaden när det är evenemang med mycket folk kunna nås med tunnelbana från två håll.

En *enskild* önskar en dragning av Gula linjen västerut, det vill säga att linjen delar sig i Arenastaden och knyter ihop Näckrosen med Sundbyberg C och sen går hela vägen till Barkarby Handelsplats. Denne undrar även hur den Blå linjen kan gå med 9-minuterstrafik

efter Västra Skogen med tanke på hur många som bor i Solna och Sundbybergs stad. Den *enskilde* anser att det med tanke på antalet boende samt det centrala läget borde vara max 4- eller 5-minuterstrafik.

En annan *enskild* anser att Gula linjen inte ska förlängas söderut. Denne önskar istället att perrongen vid Odenplan ska riktas österut, mot KTH (Blå linje) eller Östra station (Roslagsbanan). Det alternativ till utbyggnad av den spårbundna trafiken som anses ge de största vinsterna är att förlänga Roslagsbanan till "City". Denne ställer sig frågande till varför Gula linjen inte kan dras till KTH/Östra station. Den *enskilde* anser att värdefull mark skulle frigöras om Roslagsbanans perrongen kunde sänkas till tunnelbanenivå och att en möjlig utveckling sedan skulle vara att Gula linjen ersätter Roslagsbanan, till att börja med till Täby C.

**Kommentar:** Förslag till koppling till Blå linje, vid Solna C, finns med i lokaliseringsutredningen. Analyserna visar att det bidrar till en ökad tillgänglighet för boende längs Blå linje. Det ger dock längre resvägar samtidigt som linjedragningen är tekniskt svår att genomföra, vilket inte gör det möjligt att då också ha en station i Hagalund.

En utformning av station Odenplan som medger en förlängning av Gul linje till Östra station har inte studerats. Det har heller inte aktualiserats i den pågående Sverigeförhandlingen<sup>3</sup> som bland annat innehåller förslag om förlängning av Roslagsbanan mot City.

### 1.3.6 Gul linje kopplas till Grön linje

En *enskild* anser att den Gröna linjen mot Alvik kan dela sig i Odenplan och fortsätta mot Arenastaden istället för att dra en ny linje som enbart skapar två stationer till.

En *enskild* anser att den Gula linjen planerats utifrån ett felaktigt tänkande och betonar att det på Gröna linjen går tre linjer som alla passerar Odenplan. En av dessa bör naturligtvis fortsätta som Gula linjen så att åkande kan kliva på varsomhelst från Gullmarsplan och in genom staden.

En *enskild* som är boende i Solna undrar varför man inte låter tåg på Gula linjen fortsätta på Grön linje under lågtrafik. Då spåren ändå är sammankopplade för att detta ska vara möjligt under evenemang menar denne att tågen kontinuerligt under lågtrafik bör fortsätta söderut till T-centralen eller till en sydlig ändhållplats på Gröna linjen. Den *enskilde* föreslår att linje 18:s västra ändhållplats bör vara Arenastaden istället för Alvik då detta skulle innebära färre kilometer totalt på Gröna linjen och en kostnadsbesparing på driften. Om en något minskad turtäthet väster om Odenplan inte kan accepteras så menar denne att man i alla fall bör låta tågen från Arenastaden fortsätta söderut på Grön linje från Odenplan. Vid högtrafik kan inte Gröna linjen belastas med mer trafik utan då blir ett byte vid Odenplan nödvändigt. Den *enskilde* menar dock att Gula linjen bör ses som en avgrening till Gröna linjen och att den bör byta färg så att det förtydligas.

---

<sup>3</sup> Enligt Sverigeförhandlingen har regeringen tillsatt förhandlingspersoner som ska ingå överenskommelser med kommuner, landsting och andra berörda aktörer om bland annat förbättringar i transportsystemet i storstadsregionerna som kan leda till ett ökat bostadsbyggande.

En *enskild* anser att det är helt oförståeligt att Gula linjen byggs på ett sätt så att den inte kan förlängas söderut från Odenplan. Bygger man på det sättet menar den *enskilde* att det är bättre att låta det bli en ny gren för Gröna linjen.

**Kommentar:** Järnvägsplanen fastställer inte någon trafikering. Förslaget innebär att Gul linje är kopplad till Grön linje söderut. Det är sedan politiska beslut som avgör trafikeringen. Huvudriktningen är att i normalfallet sker trafik på Gul linje som skytteltrafik från befintlig plattform norra spår.

### 1.3.7 Station Odenplan

En *enskild* anser att en nordlig tunnelbana vid Odenplan är välbehövlig. Som denne förstått det är planen att bygga ut perrongen på södra sidan om den Gröna linjens under Odenplan, och den *enskilde* undrar varför inte perrongen byggs ut på den vänstra sidan. Denne framhåller att problem uppstod för kyrkan när pendeltågets station byggdes och att en större renowing av kyrkan ska startas i maj 2016. Den *enskilde* undrar varför det inte är ett alternativ att istället spränga perrongen på den norra sidan, eftersom skakningarna då skulle bli något mindre.

En *enskild* har jämfört planritningarna för Citybanans kommande station Odenplan med samrådsmaterialet kring Gula linjen och station Odenplan. Vad denne kan se på ritningarna så finns det inritat direkt förbindelse vid Odenplan mellan nuvarande tunnelbanepattformen och pendeltågsplattformen, så man slipper ta sig upp i biljetthallarna för att byta mellan dem. På ritningarna syns även de fysiska förberedelserna för detta på tunnelbanestation Odenplan. Däremot är det inte inritat någon sådan förbindelse i samrådsmaterialet mellan nya plattformen för norrgående tåg och pendeltågsplattformen, utan där måste man enligt ritningen gå via biljetthallen. Den *enskilde* anser att det är märkligt att direkt förbindelse ska finnas mellan södergående tunnelbanetåg och pendeltåg men inte mellan norrgående tunnelbanetåg och pendeltåg. Denne menar att utformningen och ritningarna måste kompletteras med direkta rulltrappor från kommande tunnelbanepattform för norrgående tunnelbana (nivå cirka + 14,5 meter) och mellanplanet till pendeltågen (nivå cirka - 1,5 meter). Pendeltågen anges gå på nivå cirka -9 meter.

En *enskild* undrar om inte nya plattformen vid Odenplan bör anslutas till det undre mellanplanet för Citybanan för att möjliggöra byten till nuvarande plattform eller pendeltåg utan att resenärer behöver gå via biljetthallarna och trängas i ändarna av tågen. Denne antar att det då blir smala, enkelriktade trappor på grund av plattformsbredden men anser att det är bättre än inget.

En *enskild* har som boende i området sedan 70 år tillbaka synpunkter på området vid Odenplan. Denne menar att det alltid bör finnas trappor och hiss så att man inte är beroende av rulltrappor, vilket denne antar att det ställs krav på i detaljplanen.

En *enskild* anser att det borde vara förbindelse (trappor/hiss) direkt från mitten av nya plattformen Odenplan och nedåt mot Citybanan/pendeltågen, så man slipper ta den tidsödande omvägen både uppåt och nedåt via biljetthall vid byte däremellan. Dessutom kan en sådan förbindelse utnyttjas för byten direkt mellan tunnelbanans båda plattformar, eftersom man slipper gå via biljetthall.

En *enskild* tvivlar på att Odenplan klarar trafikantströmmar från Gul linje, Grön linje och pendel samtidigt och på att befintliga trappor/biljetthallar klarar detta.

En *enskild* anser att Odenplan är väldigt deprimerande som det ser ut i nuläget, inte alls en levande miljö. Denne är orolig att ytterligare en station kommer att försämra detta ännu mer.

En *enskild* anser att det långsiktigt är en bättre lösning att bygga under jord.

En *enskild* anser att den största olägenheten är att gräva upp Odenplan med omgivningarna i flera år igen och undrar om det inte varit enklare att bredda befintliga tunnlar istället för att spränga en helt ny.

Om Roslagsbanan skall dras till Odenplan borde detta förberedas i samband med bygget av Gula linjen så att Odenplan inte blir en kontinuerlig byggarbetsplats anser en *enskild*.

En *enskild* är kritisk till utformningen av Odenplans station då denne menar att det kommer leda till stora trafikstörningar under 4 års tid. När stationen är klar blir det dessutom svårare att bygga på förlängningar. Vidare menar den *enskilde* att perrongernas placeringar gör att det blir krångligt och långt att gå vilket gör att linjen tappar bra förbindelser med övriga kommunikationer.

Som tunneltågförare på den Gröna linjen sedan tio år tillbaka säger sig en *enskild* bli orolig över utformningen av plattformarna vid Odenplan, framförallt lösningen med bara en enda plattformsdel för den Gula linjen vid stationen. I en framtid med hög belastning på den nya linjen finns avsevärda risker att förseningar eller störningar kommer uppstå till följd av att endast ett gult tåg i taget kan befinna sig vid stationen. Är det dessutom så att linjen är tänkt att förlängas ytterligare norrut, ökar risken för detta problem än mer. Att ha tätare trafik än tiominuterstrafik, med förstärkande så kallade insatståg i rusningen som finns på de övriga banorna, blir i princip omöjligt på den Gula linjen med detta förslag, om det nu inte är tänkt att det vara förarlöst system. Den *enskilde* menar att det känns ekonomiskt oansvarigt att planera för en anläggning med sådana uppenbara kapacitetsbrister redan från början. Denne uppmanar projektet till att göra om och göra rätt medan tid fortfarande finns.

**Kommentar:** Vid byggande av anslutning till den befintliga stationen som ligger grunt måste arbetena utföras från markytan i öppen schakt.

Resande som vill byta från tunnelbana västerut till Citybanan behöver i den lösning som redovisas i samrådshandlingen ta sig upp till biljetthallsnivån från den nya plattformen och sedan ner till Citybanan. En direktförbindelse underlättar bytet men innebär också att den nya plattformen måste göras bredare för att få plats med rulltrappan.

En ny entré planeras vid Västmannagatan. Beräkningar görs för en utrymningsituation och man säkerställer då också att man klarar vanliga trafikantflöden.

En skyttel med vändning i Odenplan och Arenastaden innebär att det inte går att trafikera Gul linje tätare än ett tåg var femte minut. Förslaget med enbart tre stationer innebär dock att man ligger långt från kapacitetstaket.

### 1.3.8 Station Hagastaden

En *enskild* anser att namnen "Hagastaden" och "Arenastaden" som namn på stationer är enformiga och täcker ett för stort område, särskilt i fallet Hagastaden. Eventuellt planeras en station mellan Hagastaden och Arenastaden, och att då ha en station vid namn Hagastaden vore som att station Medborgarplatsen skulle heta "Södermalm" menar denne. Den *enskilde* föreslår istället "Karolinska sjukhuset" eller "Torsplan" som alternativa namn. Vidare menar denne att namnberedningen som ansvarar för alla dessa "staden"-namn borde skärpa sig eller avgå.

**Kommentar:** För namnsättning av stationer finns utarbetade rutiner som säkerställer att kommuner och fastighetsägare samt kulturhistorisk expertis har möjlighet att kommentera förslagen.

### 1.3.9 Station Arenastaden

En *enskild* ställer sig frågande till varför det inte längre är aktuellt med en entré mot Frösunda. En annan *enskild* anser att det borde finnas en entré på östra sidan av järnvägen, det vill säga på Frösundasidan.

En *enskild* har som boende i Frösunda synpunkter på Arenastadens station. Denne är glad att slippa en tunnelbaneentré då deras väg i området har blivit lite av en genväg till gallerian och Friends. Den *enskilde* efterfrågar en rulltrappa utomhus vid Solna stations norra entré. Vidare anser den *enskilde* att det är viktigt med ett bra bemötande gentemot de boende längs Gula linjen och undrar när det tas hänsyn vid exempelvis ett överklagande från boende. Det påpekas också att de boende i området redan har upplevt mycket som Arenastaden, Friends och gallerian.

En *enskild* tycker att stationen vid Arenastaden hamnar för nära Solna centrum och uppmanar till att flytta stationen närmare Friends Arena. Om det är viktigt med en entré till t-banan nära Tvärbanan menar denne att man bör förlänga gångtunneln och installera horisontella rullramper som finns på flygplatser och på T-centralens Blå Linje.

En *enskild* anser att tunnelbanan borde gå hela vägen bort till Friends Arena. Det borde enligt denne ligga en entré mellan arenan och Mall of Scandinavia, och entréerna vid Pyramidvägen och Stjärntorget borde vara de sydligaste entréerna. Hela stationen borde alltså flyttas norrut så att de hamnar ungefär under Mall of Scandinavia. Man åker inte Gula linjen för att byta till tvärbana eller pendeltåg, man åker för att komma till arenan - då borde man komma hela vägen till arenan också. Som det nu är planerat kan man lika gärna ta pendeltåget, den nya stationen tillför ingenting.

En *enskild* anser att stationen vid Arenastaden bör läggas med entré vid Mälbron och sedan i direkt anslutning till Friends Arena så att den inte dubblar pendeltågsstationen. Denne menar även att plattformsväggar med automatiska dörrar bör sättas upp på alla stationer för säkerhetens skull. Vidare menar den *enskilde* att det är bättre att göra det från första början än att behöva installera senare. Denne förespråkar även att en station läggs till vid Tomtebodan.

En *enskild* påpekar att det för dem som bor i södra Solna (Huvudsta) och ska jobba i Arenastaden inte finns några smidiga kommunikationer trots det korta avståndet. Då det är svårt att promenera krävs tre byten där resenärer från Huvudsta först får ta tunnelbana till Västra skogen, där byta till den andra Blå linjen mot Solna centrum och där byta igen till

tvärbana till Solna station. Den *enskilde* anser att en direkt busslinje från Västra skogen till Arenastaden skulle underlätta resvägen och bidra till att så folk slipper ta bilen tvärs genom Solna.

En annan *enskild* önskar god tillgänglighet till nedgång från Målbron.

En *enskild* anser att det norr om station Arenastaden ska finnas plats för ett fullängds tunneltåg. Denne menar att orsaken till det är att det medger högre hastighet (50 km/h) vid infart söderifrån till station Arenastaden till det östliga spåret (söderspår). Det frilägger snabbare växelpartiet söder om stationen för utfart av eventuellt tåg på det västra spåret (norrspår) station Arenastaden. Det gör även att medföljande resenärer får några sekunders kortare restid, vilket är samhällsekonomiskt nyttigt. Vidare ger det kortare möjlig omloppstid för tåget och uppställningsplatsen kan användas för uppställda extratåg vid evenemang på Friends Arena (dock då med långsammare infart mot stationen). En sådan lösning har även att göra med att minimera konflikten mellan korsande tågvägar. Den *enskilde* bifogar en modifierad spårplan från "Figur 17. Schematisk spårplan Odenplan - Hagastaden".

Vidare menar den *enskilde* att om det inte finns plats för fullängdståg bortom plattformen på det östra spåret, så får ingående tåg köra med lägre hastighet genom det kritiska partiet Korsande tågväg. Det innebär att ingående tåg får invänta utgående tåg i större utsträckning. Det orsakar förseningar för resenärer på ingående tåg på grund av väntetid och den tid det tar att ställa om växlarna efter utgående tåg till ingående tåg. Den *enskilde* menar att med så hög turtäthet som planeras (5-minuterstrafik) måste även säkerställa att konflikterna i växelpartiet med korsande tågvägar blir så kortvariga som möjligt. Det kräver i sin tur att ingående tåg till östra plattformsdelen måste kunna köra fortare än vad det kan göra om det inte finns förlängningsspår bortom plattformen.

**Kommentar:** Arenastadens lokalisering har valts med utgångspunkt från hög tillgänglighet och goda bytespunkter.

Att placera den norra entrén på avstånd från Friends arena ger jämnare personflöden. Arenan är inte den viktigaste målpunkten utan det är bostäder, verksamheter och bytespunkter. Den norra entrén nås lätt från Målbron.

Plattformsavskiljande dörrar ingår inte i projektet men kan komma att installeras vid en senare tidspunkt och konstruktionerna medger det.

Det finns som framgår av synpunkten flera fördelar med en längre uppställning norr om Arenastaden. Resandet är dock inte så högt att det motiverar de extra investeringarna.

### 1.3.10 Synpunkter på stationsläge mellan Hagastaden och Arenastaden

En *enskild* undrar om det kommer bli en station vid Hagalunds industriområde.

En annan *enskild* anser att det bör byggas en station vid Solnavägen/Hagalunds arbetsplatsområde.

En *enskild* undrar varför det inte byggs en station i Frösunda då området där inte har så bra kommunikationer.

**Kommentar:** I planen ingår att förbereda för en station i Hagalund med en uppgång i Hagalunds industriområde. För att bygga denna behövs en förändrad järnvägsplan och detaljplan samt ökad finansiering. Alternativ med station i Frösunda fanns med i lokaliseringsutredningen men förordades inte av kommunen.

### 1.3.11 Synpunkter på stationsutformning

En *enskild* tycker att Hagastadens station är mycket bättre utformad än Arenastadens och hänvisar till en film på Youtube där detta visas.

En *enskild* har i Barcelona noterat att tunnelbanestationen vid Camp Nou var mycket sparsamt utsmyckad och alla former av sittplatser eller papperskorgar var smart utformade i sten, betong eller liknande, eller inlemmade i själva stationen så de inte på något sätt gick att vandalisera eller skapa sig lösa tillhyggen. Detta utan att stationen på något sätt kändes ogästvänlig utan tvärtom, ganska stilren. Den *enskilde* menar därför att det kan vara något att tänka på vid Arenastaden.

En *enskild* anser att enkla byten mellan pendeltåg och tunnelbana och fungerade rulltrappor är viktigt. Enligt denne bör det även vara fler avgångar vid stora evenemang.

En *enskild* påpekar att trappor för stressande tunnelbaneresenärer bör ej vara för branta, och om nivåskillnaden är stor, bör vilplan (om möjlig) anläggas.

En annan *enskild* önskar att trappor ner till tunnelbanetåg inte ska vara för djupa.

En *enskild* önskar att de nya stationerna inte enbart ska vara försedda med LED-belysning, utan en blandning av olika belysningsformer. Denne vill även att det ska finnas två rulltrappor på alla uppgångar, en i vardera riktning.

Den faktiska stationsutformningen känns det nästan för tidigt att yttra sig om, enligt en *enskild*. Denne påpekar att så länge ett perrongbyte är möjligt utan att resenärerna hamnar utanför spärrens är det mesta acceptabelt.

**Kommentar:** Förvaltningen för utbyggnad av tunnelbanan har arbetat fram en typstation för att kunna återanvända lösningar och minska kostnader. Stationernas djup och bergnivån varierar dock för de olika stationerna på Gul linje. Därför får dessa stationer olika utformning trots att de bygger på ett standardkoncept. I konceptet ingår mellanplan och i normalfallet är det två eller tre rulltrappor vid varje utgång. Förvaltningen har bland annat studerat tunnelbanan i Barcelona för att hämta inspiration. Mellanplanet är ett sätt att undvika långa rulltrappor där tunnelbanan ligger djupt.

Antalet rulltrappor är minst två när det är djupa stationslägen. Vilken typ av belysning som kommer att föreskrivas bestäms sent för att kunna dra nytta av den tekniska utvecklingen.

Vid evenemang ska det vara möjligt att ha tätare trafik genom att ha dubbelspårstrafik på sträckan Hagastaden – Odenplan.



### 1.3.12 Synpunkter på konst i tunnelbanan

En *enskild* uppmanar projektet till att inreda stationerna med konst och att de är utan reklam.

En *enskild* föreslår Carolina Falkholt som konstnär till någon av de nya stationerna då denne anser att hennes graffitikonst är vacker och nyskapande.

**Kommentar:** Det kommer att finnas konst på stationerna. Konstnärerna har valts ut enligt en särskild process och det går att läsa om konstnärerna på [www.nyatunnelbanan.sll.se](http://www.nyatunnelbanan.sll.se). Reklam i tunnelbanan bidrar till att finansiera kollektivtrafiken.

### 1.3.13 Synpunkter på entréer

Flera *enskilda* är som boende på Karlbergsvägen 9 och 11 oroliga över att den planerade entrén vid Odenplan kommer att dra till sig fler människor som kan orsaka störande ljud utanför deras bostadshus. En av dessa *enskilda* menar att ett bättre alternativ för placering är vid korsningen Odengatan och Västmannagatan, och en annan *enskild* anser att entréerna bör ligga i anslutning till själva Odenplan. Två av de *enskilda* menar att det inte är nödvändigt att bygga en tunnelbaneentré precis vid bostadshuset då det kommer finnas en entré på andra sidan gatan. Dessa är även kritiska till utformningen av entrén. De menar att bygga entrén med tak innebär att människor kommer söka skydd där. Istället förespråkas en mer diskret utformning som den på Birger Jarlsgatan vid Östermalmstorg. Vidare menar de *enskilda* att entrén borde designas på ett sätt så att den passar in i omgivningen och är mer innovativ i sin design. Att tidplanen innebär minst fem år av störande ljud och intrång i deras privatliv är något de *enskilda* också är starkt kritiska till och en av anledningarna till att de är emot utbyggnaden.

En *enskild*, boende på Karlbergsvägen 9, ifrågasätter placeringen av entré och tryckutjämning vid Odenplan. Denne frågar om entrén inte kan flyttas längre mot Karlbergsvägen 11 och tryckutjämningen längre ner mot Odenplan så att inte allt koncentreras vid dem på adressnummer 9. Hur hög byggnaden med hiss och tryckutjämning kommer att bli är också en fråga den *enskilde* har. Vidare ställer sig denne frågande till vad som händer om en hyresgäst väljer att flytta ut och vem som då betalar avgiften till föreningen.

Två *enskilda* som bor på Karlbergsvägen 11 på bottenvåningen kommer få en tunnelbaneentré utanför deras vardagsrum och sovrum. De oroar sig över att värdet på bostadsrätten kommer att minska och att de kommer utsättas för störningar både under byggskedet och när tunnelbanan är i drift på grund av ökade resenärer och flöden utanför fönstret.

En *enskild* som är boende i Vasastan anser att det inte är acceptabelt att placera en entré med hiss utanför deras bostadshus. Denne menar att det måste räcka med den hiss som finns på andra sidan gatan. En annan *enskild* anser också att tunnelbaneentrén inte kan placeras precis där folk bor. Denne föreslår att entrén istället placeras vid kyrkan eller på Odengatan där det ligger restauranger och butiker i bottenvåningen som skulle uppskatta potentiella kunder i resenärerna.

En *enskild* anser att det bör bli en ny entré på södra sidan om Odenplan, i korsningen Norrtullsgatan/Odengatan vid SEB-huset.

En *enskild* anser att det helst bör finnas entréer på båda sidor av Solnavägen, det vill säga både på sjukhussidan och på Karolinska Institutets sida.

En *enskild* tycker det är märkligt att det inte avsätts plats för en entré till tunnelbanan från det som idag fungerar som utomhusparkering på Frösundasidan strax söder om Signalbron. En entré där skulle betydligt bättre tjäna både boende och arbetande i hela Frösunda. Denne menar att kommunikationerna idag är koncentrerade alldeles för långt ifrån denna betydande del av området.

En annan *enskild* anser att det borde anläggas en entré mot Frösunda, där det finns många bostäder och arbetsplatser.

En *enskild* som bor i Frösunda påpekar att det behövs en entré på Frösundasidan för att Gula linjen ska bli ett attraktivt alternativ. Om resenärerna måste ta sig över järnvägen så blir det för långt jämfört med pendeltåg eller buss 70 menar denne. Den *enskilde* önskar därmed en tunnel under järnvägen med entré mot Frösunda, gärna nära ishallen så att barn från innerstaden lätt kan ta sig dit och träna.

En *enskild* efterfrågar tillgänglighet för hela området (inklusive mitten och nedre del av Frösunda) och inte bara fokus på övre del samt Arenastaden. En entré vid platsen som idag fungerar som parkeringsplats strax söder om Signalbron skulle lösa detta problem och för lång tid framöver underlätta kommunal transport för boende och anställda.

Två *enskilda* anser att det borde finnas en entré nordost om Solna Station, mot Frösunda/Ballongberget.

En *enskild* anser att det är fint med så många entréer vid Arenastaden men att det vore bra med en rulltrappa/hiss upp till Hagalund, för närvarande finns bara en trappa.

En *enskild* har noterat att station Arenastaden hamnar parallellt med Solna station och att stationens entréer hamnar vid Tvärbana/Pyramidvägen och Målbron. Detta menar denne är korrekt men anser att det borde finnas minst en entré i området vid Signalbron/Råstasjön.

En *enskild* anser att den södra entrén vid Hagastadens station behöver fler entréer runt trafik Korsningen. Annars blir det enligt denne många som skall korsa Torsgatan respektive Norra Stationsgatan i gatuplan.

**Kommentar:** I samrådshandlingen redovisas en ny entré söder om Karlbergsvägen vid Västmannagatan. Den planeras för att underlätta i en utrymningsituation och för att öka tillgängligheten till tunnelbanan. I järnvägsplanen ingår inte en entré på den södra sidan om Odenplan men entrén kan byggas med stöd av detaljplan. Hagastadens station har entréer på båda sidor om Solnavägen vid den norra uppgången och är förberedd för en framtida passage under Solnavägen vid den södra uppgången.

Alternativ med ett stationsläge längre österut med uppgång i Frösunda fanns med i lokaliseringsutredningen men förordades inte av kommunen. Flera olika placeringar av entréer har prövats i samråd med Solna stad.

### 1.3.14 Synpunkter på övriga anläggningar ovan jord

En *enskild* vill gärna ha galleria och butiker i anslutning till T-banan.

**Kommentar:** Galleria ingår inte i järnvägsplan men kan byggas med stöd av detaljplan.

### 1.3.15 Synpunkter på störningar och intrång i driftskedet

En *enskild* undrar vilka åtgärder som det talas om avseende att förhindra störande stomljud för tunnelbanans driftskede på sträckningen Odenplan till Hagastaden.

En *enskild* är kritisk till det grunda läget vid Odenplans station då det kommer medföra färre turer västerut på Grön linje.

**Kommentar:** Stomljuddämpning genom till exempel en så kallad stomljudsmatta kommer att föreskrivas i planen. Den exakta utformningen kan komma att variera på sträckan utifrån utredningar och behov och det kommer att framgå av skyddsåtgärdens beskrivning.

Genom att bygga ytterligare en plattform med spår kan Gul linje trafikeras som en skyttel och påverkar då inte Grön linjes trafikering. Järnvägsplanen möjliggör men föreskriver inte att tåg ska fortsätta söderut.

### 1.3.16 Synpunkter på störningar för boende under byggskedet

Ett stort antal *enskilda* är oroliga för de störningar Gula linjen kan medföra och anser att stationsläget bör vara ett djupt läge istället för ytligt vid station Odenplan för att minimera den negativa miljöpåverkan under byggskedet. En av de *enskilda* påpekar att följderna för de boende och trafiken kommer bli odrägliga under lång tid och att byggtiden förlängs i en redan hårt prövad del av Vasastan. Många *enskilda* tycker att de som boende vid Odenplan har fått stå ut tillräckligt med byggande i samband med Citybanan de senaste åtta åren och är kritiska till att behöva utsättas för detta ytterligare sex år. En annan av de *enskilda* önskar att alternativa lösningar utreds och att Odengatan, Dalagatan, Karlbergsvägen och Odenplan ska skonas. En *enskild* menar att vetskaper om att Odenplan än en gång ska grävas upp inte är utbredd bland de boende och denne är djupt besviken över på de förödelseplatsen utsätts för. En annan av de *enskilda* anser att det inte är rimligt att återigen gräva upp Odenplan då både boende och resenärer på Gröna linjen kommer att påverkas negativt i ytterligare fem till tio år trots att löfte om återställande 2015 har funnits.

En av dessa *enskilda* menar att Odenplan snarast måste bli ett levande torg igen med planteringar, serveringar och blomsterstånd. Att man inte samordnat bygget med Citybanan och att man inte lägger stationen på ett sådant djup att den senare kan förlängas åt lämpligt håll gör denne än mer upprörd. Den *enskilde* uppmanar alla ansvariga till skärpning och ifrågasätter hur man kan få handskas med skattepengar på detta vis utan att någon blir ansvarig. En annan av de *enskilda* påpekar att förutom att boende omkring kommer utsättas för problem så kommer miljön påverkas negativt och att stor risk finns för att byggnader skadas. En annan *enskild* ställer sig frågande till varför inte arbetet med Gula linjen samordnats med pendeltåget och menar att det är ett slöseri med skattemedel.

Två *enskilda* anser att det är fel metod att bygga linjen i grunt läge - med schaktning uppifrån. Dels för att den då inte går att förlänga linjen söderut i framtiden, och dels för att

miljökonsekvenserna och störningarna i området vid Odenplan blir alldeles för stora. Den ene ställer sig kritisk till att man ska gräva upp alldeles intill kyrkan, gräva sönder kyrkogården och ta ner ett av de stora träden. Den andre *enskilde* påpekar också att ett djupt läge skulle innebära snabbare byten till pendeltåget, ge mer valuta för pengarna och bli billigare i drift.

Två *enskilda* önskar mer exakt information om vilka områden/kvarter som kommer att utsättas för buller från sprängningar med mera de kommande åren.

Flera *enskilda* är kritiska till Gula linjen och de störningar byggnationen av linjen kan tänkas medföra. Några av dessa ställer sig frågande till hur resonemanget kring utbyggnaden har förts av stadens politiker. En av dessa *enskilda* anser att kyrkans träd ska stå orörda. Denne är emot att anlägga en galleria under jord, främst eftersom det orsakar en förlängning av byggtiden.

En *enskild* hoppas att miljöpåverkan ska bli så liten som möjligt vid Odenplan under byggtiden och att inga träd ska tas ned. Det är enligt denne viktigt att ett så stort område som möjligt går att använda under den långa byggtiden och att det måste gå att bo och trivas vid Odenplan.

En annan *enskild* påpekar att ett djupt läge av stationen skulle innebära betydligt mindre miljöpåverkan vid Odenplan och mindre störningar av trafiken ovan mark. Ett djupt läge skulle innebära att stationen kan byggas underifrån och att schaktmassor kan tas ut genom befintliga tunnlar. Kyrkan, muren och det stora trädet skulle inte påverkas och den Gröna linjen skulle inte behöva inte stängas av menar denne.

Två *enskilda* som bor vid Odenplan är måna om att bygget ska störa så lite som möjligt och att det inte ska bli värre än vad det varit under pendelstågsbygget, vilket var på gränsen. De *enskilda* anser att det känns bättre ju färre ytor som är öppna under bygget. Vidare utgår de från att man kommer att vidta alla tänkbara förebyggande åtgärder för att säkerställa att husen runt bygget inte skadas.

En *enskild* anser att en bra bilningsmetod användes vid bygget av Citybanan. Metoden innebar att man "skruvade" ner pålarna uppifrån vilket var mycket smidigt och inte gav upphov till något dunkande.

En *enskild* som sägs representera Lena B. Rydén fastighetsförvaltning önskar information om hur fastigheten Kvarteret Stengodset 24, Norrbackagatan 8 berörs av byggnationen.

En *enskild* menar även att man ska ta hänsyn till och skydda den kulturhistoriska miljön i området kring Odenplan och inte gräva upp området än en gång efter bygget med Citybanan. Då beslut om tunnelbanan redan tagits önskar den *enskilde* att utbyggnaden gör så lite skada som möjligt.

En *enskild* menar att det är viktigt att ge information i fall det kommer bli extrema bullernivåer, avstängningar och alternativa resvägar på ett tydligt sätt även för synskadade och i låg höjd så funktionshindrade ser informationen. Gärna utskickad information till hemmet. Denne anser även att det skulle vara bra om det fanns gratis öronproppar vid hög bullernivå eftersom det finns grupper i samhället som är ljudkänsliga av olika anledningar.

En *enskild* är kritisk till att Odenplan återigen ska utsättas för störningar med stor inverkan på miljön, träd som och tas bort och miljöpåverkan i form av buller och försämrade luft för alla som bor, arbetar eller rör sig kring Odenplan.

En *enskild* påpekar att några större störningar inte upplevdes under byggnationen av Tvärbanan, men att denne är orolig för att projektet ska leda till eventuella skador på byggnader.

Två enskilda motsätter sig med bestämdhet de föreslagna planerna på att dra utbyggnaden av tunnelbanans Gula linje till Odenplan enligt det förslag som presenterats i december 2015. Dessa anser att förslaget som lämnats som underlag är skrämmande dåligt och gjort för att passa en förutbestämd politisk lösning vid Odenplan som nod. De enskilda önskar istället respekt för och hänsyn till den befintliga staden, stadsdelens specifika miljö och boende i såväl stad som stadsdel. De *enskilda* påpekar att Kvarteret Syrenen, Gustaf Vasa kyrka, är klassat som "Fastighet med bebyggelse vars kulturhistoriska värde motsvarar fordringarna för byggnadsminne i kulturmiljölagen. Byggnadsminnen, begravningsplatser samt kyrkobyggnader är skyddade enligt kulturmiljölagen." Kvarteret Snöklockan har en grön klassificering vilket betyder "Fastighet med bebyggelse som är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt." Karta över Odenplan med kulturhistorisk klassificering av bebyggelse bifogades.

Vidare anser de enskilda att SLL totalt glömt den känsliga miljön beträffande de konstruktioner som ska läggas ovan jord. I stort sett hela kvarteret Snöklockan kommer att förfulas, i princip skymmas av tunnelbanenedgång, hiss och diverse ventilations-/tryckutjämningsanordningar samt lanterniner. De *enskilda* menar att förslaget är totalt okänsligt i miljön och acceptabelt. Dessa förstår inte behovet av att ha en uppgång till västerut på Karlbergsvägen. Vidare påpekar de *enskilda* att det finns verksamhetslokaler i kvarteret Snöklockan och att det är en märklig prioritering att få in dagsljus till biljetthallen framför dagsljus till dessa verksamheter. Att medvetet skapa ett förutsägbart trafik kaos ovan och under jord vid Odenplan i ytterligare 5 - 10 år anses vara både oansvarigt och provocerande mot alla tidigare och (genom Citybanan) nytillkomna resenärer och självklart mot alla boende i stadsdelen. Dessa anser att det är absolut nödvändigt att avvakta/utvärdera effekterna av Citybanan innan stadsdelen kring Odenplan blir förvandlad till Sveriges kanske näst största rangerbangård. Dessa har svårt att se syftet med Gula linjen eftersom Arenastaden kommer att betjäna av pendeltåg, och anser att matarpunkt till Gröna linjen istället bör vara Sankt Eriksplan. De enskilda föreslår att Gul linjes nytta och matarpunkt mot befintligt tunnelbane-/pendeltågsnät ska utredas förutsättningslöst (utan politisk styrning och förutfattade meningar) och att man i det arbetet väger in såväl samhällsnytta som respekt för och hänsyn till byggnader, miljö och boende i Stockholm och aktuell stadsdel.

**Kommentar:** Det grundna alternativet innebär att man bygger från markytan. Det ger mer störningar för närboende än ett djupare läge. Ett djupt läge har redovisats i lokaliseringstuderingen. Det djupare läget blir under Citybanan vilket avsevärt försämrar omstigning mellan Gul linje och Grön linje, spåren hamnar då på tre olika nivåer med Citybanans järnväg i mitten.

I planeringen av byggandet är inriktningen att finna metoder som begränsar störningarna där byggnation kommer att pågå. Projektet kommer därför att ha en fortsatt dialog och kommunikation med boende och verksamma kring Odenplan.

Träd vid Gustaf Vasa kyrka kommer att behöva tas ned. Mindre träd kan återplanteras men större träd kan inte växa för nära tunnelbanans konstruktionsdelar.

För kommentarer avseende andra stationslägen än Odenplan samt placeringen av entréer, se svar *Vill prioritera andra utbyggnader samt Synpunkter på entréer* i avsnittet *Synpunkter från allmänheten*, avsnitt 1.3 i Bilaga 2.

### 1.3.17 Synpunkter på störningar för trafikanter under byggskedet

En *enskild* som är pensionär och hjärtsjuk med svårigheter att gå är oroad över hur busstrafiken vid Odenplan kommer att påverkas under byggskedet. Denne påpekar att det är oerhört viktigt att busshållplatserna är lättillgängliga och att det finns en bänk för äldre att sitta på i väntan på bussen. I nuläget fungerar busstrafiken perfekt men den *enskilde* är oroad över att tillgängligheten ska försämrans under byggskedet.

Lägg den nya stationen vid Odenplan djupt för minskat markintrång vid ytan och mindre påverkan på biltrafiken, anser en *enskild*.

En *enskild* undrar hur man kan planera att gräva upp Odenplan samtidigt som resandeströmmen kraftigt ökar i samband med invigningen av Citybanan (pendeltåg). Denne anser att den bästa lösningen i så fall är att bygga stationen i djupt läge.

En *enskild* är kritisk till valet av grunt läge av stationen vid Odenplan då detta innebär en kortsiktig lösning som även medför mycket stora störningar för kringboende runt Odenplan och alla andra som dagligen nyttjar denna plats.

En *enskild* är kritisk till att Odenplan återigen kommer utsättas för störningar med stor påverkan på trafiken ovan mark och periodvisa avstängningar av den Gröna linjen.

En *enskild* anser att man inte ska stöka till Odenplan och gatorna runt omkring.

En *enskild* understryker vikten av att se till att gångtrafikanter och cyklister har utrymme att röra sig på då denne menar att de ofta glöms bort i byggröran.

En *enskild* hoppas att det inte ska bli trafikkaos på Frösundaleden då denne inte orkar med det efter de senaste fem årens kaos där.

En *enskild* som kör transporter har blivit mycket irriterad de senaste tio åren över hur transporter går till vid större byggen som exempelvis Norra länken. Denne påpekar vikten av att de som kör transporter med exempelvis sprängmassor måste hålla sig till trafikregler, inte köra för fort och täcka över sprängmassor på bilen. Denne menar också att alltför många projekt drar ut på tiden och att man bör hålla byggtiden.

En *enskild* anser att nuvarande situation med busstrafik till Karolinska inte fungerar särskilt bra. Bussarna är ständigt överfulla och ofta får passagerare stå kvar när de inte kommer med. Eftersom det är ett sjukhus som trafikeras hoppas denne att det går att få till en fungerande lösning under byggtiden.

En *enskild* önskar att framkomligheten på Frösundaleden inte ska påverkas i byggskedet. Denne påpekar att det redan varit mycket störningar i samband med byggnationen av Friends Arena.

En *enskild* hoppas att bygget ska gå fort, och att säkerheten, arbetsmiljön och även miljön runt omkring prioriteras. Denne föreslår vidare att byggnationen ska pågå på helger och röda dagar och att arbete som inte stör också kan bedrivas på kvällstid.

**Kommentar:** Schakter i befintliga gator innebär störningar av trafiken. I samråd med berörda kommuner och väghållare pågår därför en detaljerad planering för trafiklösningar i olika skeden. Inriktningen är att kollektivtrafik och gång- respektive cykeltrafik ska prioriteras. Vid Odenplan kommer biltrafiken att ledas om på omgivande gator.

Vid Hagastaden och vid Frösundaleden, där konstruktionerna i samrådsförslaget ligger under vägen, kommer mark tillfälligt att tas i anspråk för att kunna leda förbi trafiken och därmed upprätthålla dess framkomlighet.

### 1.3.18 Synpunkter på det fortsatta arbetet

En *enskild* konstaterar att projektering är upphandlad för tre nya tunnelbanesträckningar: Akalla-Barkarby, Odenplan-Arenastaden och Kungsträdgården-Nacka. För den förstnämnda sträckan anges att uppdraget till vissa konsultföretag är "systemhandling, järnvägsplan, MKB och bygghandling". Den *enskilde* undrar varför motsvarande inte anges för de andra två sträckorna. Den *enskilde* menar att formuleringen "systemhandling, järnvägsplan, MKB och bygghandling" indikerar ett felaktigt tänkande i ett eller flera led. Den *enskilde* framhäver att all anläggnings- och byggproduktion kommer handlas upp för genomförande i många entreprenader och att sådan upphandling kräver förfrågningsunderlag som föregår "bygghandling". Den *enskilde* anser att det finns exempel på att konsultföretag, generellt sett, har bristande kunskaper i ämnet "upprättande av förfrågningsunderlag". Den *enskilde* har uppfattat det som att den nya tunnelbanesträckningen planeras rakt under NKS och menar att den Gula linjen bör dras längre västerut förbi NKS för att undvika stora kostnader för bergsprängning.

**Kommentar:** Förvaltningen arbetar med att bestämma hur entreprenaderna kommer att upphandlas och hur förfrågningsunderlagen kommer att utformas. Förvaltningen noterar synpunkterna avseende upphandlingsfrågorna. Tunnelbanans sträckning är under Solnavägen.

Ett fåtal *enskilda* önskar erhålla god information innan byggskedet startar. En av dessa påpekar vikten av att informera om vad som pågår i det lokala området och hur länge det kommer pågå, gärna via lokala informatörer och kanaler.

En annan *enskild* efterfrågar information om projektets framskridande, gärna i form av bilder och film på Facebook. En *enskild* undrar när samrådsredogörelsen blir klar och när i vår man avser skicka in ansökan till mark- och miljödomstolen.

För människor som bor eller arbetar i närheten av tunnelbanebygget är det värdefullt att få information om när olika etapper av bygget börjar, hur arbetet utförs och vilka störningar arbetet kan orsaka. Detta påpekas av en *enskild*. Denne menar att flesta av de människor som berörs tycker att byggnadsarbetet är intressant att följa, och att informationsmöten för

allmänheten värdesätts högt. Denne önskar att allmänheten ska få ett telefonnummer att ringa till i syfte att exempelvis klaga eller fråga något. Vidare menar den *enskilde* att det vore önskvärt om översiktskartan på första sidan presenterades i dagspressen och i mycket större skala. Särskilt intressant vore följande: 1. Kort beskrivning av vad som ska göras vid station Odenplan. 2. Kort beskrivning av hur Gula linjen läggs i tunnel för att planskilt kunna korta Gröna linjens spår. 3. Påverkan på trafiksituationen i korsningen Frösundaleden/Dalvägen under byggtiden. 4. Arenastadens norra uppgång/ar och anslutning till Målbron.

Ett fåtal *enskilda* uppmanar projektet till att planera för planskilda cykel- och gångvägar utanför stationerna i Solna, samt cykelparkeringar vid stationerna. En av dessa *enskilda* menar att det viktiga är tillgänglighet och öppenhet, både vid stationerna och i området i anslutning till dem. Även gångvägar till stationerna är av stor betydelse. Cykelanslutning och möjlighet till cykelparkering, samt även förbifart för cyklar (tydlig gräns mellan cyklister och gående är viktig) är mycket nödvändiga.

En *enskild* önskar få tillgång till Odengaraget från Gyldengatan för sin privata bil.

**Kommentar:** Förvaltningen noterar att det finns många goda idéer om hur informationen i byggskedet ska utformas och spridas. Flera olika medier kommer att användas och information och dialog med boende och verksamma som berörs kommer särskilt att betonas. Aktuell tidsplan finns tillgänglig på projektets hemsida och noteras inte här eftersom tiderna kan komma att ändras.

Parkeringar, gång- och cykelvägar kring stationerna ingår inte i järnvägsplanen utan faller inom berörd kommuns ansvarsområde. Därför sker en dialog med Stockholms stad och Solna stad om dessa frågor. Ambitionen är att attrahera resenärer genom säkra och attraktiva kopplingar till befintliga gång- och cykelnät och att mark i detaljplan avsätts för cykelparkering.

### 1.3.19 Allmänhetens synpunkter på vattenverksamhet

Ett par *enskilda* påpekar att det är särskilt angeläget att grundvattennivån hålls konstant under bygget så att sättningsskador kan undvikas.

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



## 1.4 Sändlista till samråd 2015/2016

AB Stockholms Spårvägar  
Arbetsmiljöverket  
Arriva  
Barnombudsmannen  
Bergsstaten  
Bilister, Motorförarnas Riksförbund  
Bombardier Transportation Sweden AB  
Boverket  
CityNet  
Colt Technology Services AB  
Cykelfrämjandet  
DHR Stockholms läns distrikt  
E:on elnät  
Ellevio  
Elsäkerhetsverket  
Energimyndigheten  
Eon Värme  
Fastighetsägarna Stockholm  
Fjärrvärmebyrån FVB  
Folkhälsomyndigheten  
Fortifikationsverket  
Fortum  
Fortum Distribution  
Fortum Värme  
Fotgängarnas förening, FOT  
Friluftsförbundet Rikskansli  
Friluftsförbundet Stockholm (lokalavdelning)  
Fältbiologerna Rikskansliet  
Fältbiologerna Stockholm-Uppland-Gotland  
Företagarna (Huvudkontor)  
Företagarna Stockholms Stad  
Försvarsmakten  
Handikappföreningarnas samarbetsorgan (HSO)  
i Stockholms län  
Havs- och vattenmyndigheten  
Hyresgästföreningen region Stockholm  
IP-only  
Kemikalieinspektionen  
Keolis Sverige AB  
Kollektivtrafikant Stockholm  
Konsumentföreningen Stockholm  
Lantmäterimyndigheten i Stockholms kommun  
LRF:s samrådsgrupp  
Luftfartsverket  
Länsstyrelsen i Stockholms län  
Miljömedicin  
MTR Stockholm AB  
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)  
Naturskyddsföreningen Stockholm  
Naturskyddsföreningen  
Naturskyddsföreningen i Stockholms län  
Naturvårdsverket  
Norrvatten  
NTF, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande  
Pensionärernas Riksorganisation, PRO Stockholms län  
Polisen Stockholm  
Post- och telestyrelsen  
Posten Sverige AB

Riksantikvarieämbetet  
Riksförbundet Pensionärsgemenskap, Distriktet  
Stockholm-Gotland  
Rikspolisstyrelsen  
Samfundet S:t Erik  
SISAB /förvaltar alla skolor  
SJ  
Sjöfartsverket  
Skanova  
Skanova Nätplanering Stockholm  
Skönhetsrådet  
SLL, Centrum för arbets- och miljömedicin  
SLL, Tillväxt- och regionplaneförvaltningen  
SLL, Trafikförvaltningen  
SMHI  
Statens Fastighetsverk  
Statens geotekniska institut  
STF  
Stockholm Business region  
Stockholm Gas AB  
Stockholm parkering  
Stockholm Vatten AB  
Stockholms Handelskammare  
Stockholms Herpetologiska Förening  
Stockholms läns landsting  
Stockholms läns museum  
Stockholms Naturskyddsförening  
Stockholms ornitologiska förening (StOF)  
Stockholms Spårvagnar AB  
Stockholms stad, Kommunstyrelsen  
Stockholms stadsmuseum  
Stockholmståg  
Stokab  
Storstockholms brandförsvaret  
Strålsäkerhetsmyndigheten  
Svensk handel  
Svensk kollektivtrafik  
Svenska Fotbollsförbundet  
Svenska Kommunal Pensionärers förbund, SKPF  
Svenska Kraftnät  
Svenska kyrkan  
Svenska spårvägssällskapet  
Svenskt Näringsliv  
Sveriges geologiska undersökning (SGU)  
Sveriges hembygdsförbund  
Sveriges Ornitologiska Förening  
Sveriges Pensionärers Riksförbund, SPRF  
Stockholmsdistriktet  
Sveriges Pensionärsförbund, SPF  
Stockholmsdistriktet  
Synskadades Riksförbund, SRF Stockholms och  
Gotlands län  
TDC  
Tele2  
Telenor  
TeliaSonera AB  
Tillväxtverket  
Trafikverket  
Transportstyrelsen  
Vattenfall Eldistribution AB  
Vattenmyndigheten Norra östersjöns vattendistrikt  
Veolia  
Vi resenärer  
Yimby  
AB Storstockholms lokaltrafik  
AIK Fotboll  
Friluftsförbundet avd. i Solna  
Karolinska Institutet  
Karoliska sjukhuset, verksamheter

Lantmäteriet  
Mall of Scandinavia  
Naturskyddsföreningen Solna-Sundbyberg  
Nya Karolinska Solna  
Odenplansgruppen  
Rädda Råstasjön  
Socialstyrelsen  
Solna centrum  
Solna hembygdsförening  
Solna stad, Kommunstyrelsen  
Solna Vatten AB  
Stadsbiblioteket  
Statens folkhälsoinstitut  
Studentbostäder Tegnergården  
Vattenfall AB  
Vi i Frösunda

# ***Bilaga 3 – Samråd 2016***

## **1.1 Samrådsprocessen - Berörda enskilda, organisationer och allmänheten**

Under perioden 25 oktober till 15 november 2016 hölls ett kompletterande samråd för tunnelbana till Arenastaden. Under samrådet tog landstinget in synpunkter på de förändringar, som resulterat i ett nytt stationsläge i Arenastaden och en ny trafikeringslösning för Gula linjen.

Landstinget har i denna bilaga inarbetat synpunkter och yttranden som inkommit till och med den 8 januari 2017.

Inbjudan till samrådet och information om projektet har skickats till fastighetsägare och andra berörda inom de aktuella områden som samrådet omfattar. Inbjudan till samråd skickades till cirka 2000 fastighetsägare och cirka 13 000 hushåll och cirka 3600 företag

Ett nyhetsbrev med information om samrådet skickades ut till ett större område och nådde cirka 60 000 hushåll och verksamheter. Informationsmaterial och samrådshandlingar har publicerats på landstingets webbplats samt funnits tillgängligt via Stockholms stad och Solna stads webbplatser.

Samrådshandlingen inklusive fastighetsförteckningar för järnvägsplanen samt tillståndsansökan har även funnits tillgängliga i tryckt form under samrådsperioden i följande lokaler:

- Solna stadshus, Stadshusgången 2, Solna centrum
- Tekniska nämndhuset, Fleminggatan 4, Stockholm
- Förvaltning för utbyggd tunnelbana, Norra stationsgatan 69, Stockholm

Totalt inkom cirka 150 skriftliga synpunkter från privatpersoner och företag, fastighetsägare, myndigheter och andra remissinstanser.

Två filmer, en om Gula linjens stationer och en om hur tunnelbanetrafiken kommer att gå när Gula linjen och Gröna linjen delar spår, har visats genom geografiskt riktad annonsering på YouTube. Under samrådsperioden fick filmerna över 50 000 tittare.

SLL anordnade två öppna hus representanter från SLL och kommunerna den 8 november Vasa Real utanför, Dalagatan 19 och den 10 november i Mall of Scandinavia, Solna. Cirka 400 besökare kom till de öppna husen.

## 1.2 Sammanfattningar av synpunkter som lämnats under samrådet

I detta avsnitt presenteras de synpunkter som har inkommit under samrådet i sammanfattad form. Synpunkterna presenteras dels efter vem som har lämnat dem, dels efter vilket ämne och geografiskt område som berörs. Synpunkter från statliga myndigheter, kommuner, organisationer och särskilt berörda (företag/fastighetsägare) återges i Sammanfattningar av synpunkter som lämnats under samrådet, avsnitt 1.1. Synpunkter från enskilda refereras i Synpunkter från allmänheten, avsnitt 1.2. Eftersom samrådet varit gemensamt för både järnvägsplanen och tillståndsansökan för vattenverksamhet har synpunkter även sorterats efter om de gäller allmänna synpunkter om järnvägsplanen eller om de mer specifikt rör tillståndsansökan för vattenverksamhet. Under varje avsnitt finns därmed en rubrik som redogör för vilka synpunkter som specifikt har med tillståndsansökan för vattenverksamhet att göra.

Eftersom många enskilda har synpunkter i samma fråga likartade – eller motstridiga – har kommentarerna från FUT ordnats tematiskt. Vår ambition är att alla som lämnat en synpunkt ska hitta igen denna och känna att den blir omhändertagen. Samtliga inkomna synpunkter, yttranden och remissvar samt anteckningar och protokoll från samrådsmöten 2016 finns diarieförda på förvaltningen under ärendenummer FUT 2016-0227.

### 1.1.1 Statliga myndigheters allmänna synpunkter

#### **Lantmäteriet**

Lantmäteriet konstaterar att yttrandet från myndigheten vid det första samrådet inte tagits upp för behandling. Det kan innebära att planförslaget riskerar onödigt omtag i de fall det bedöms innehålla allt för stora brister framförallt vad gäller de fastighetsrättsliga genomförandefrågorna. Lantmäteriet noterar att det kvarstår en del brister och otydligheter i det nya samrådsförslaget. Lantmäteriet anser att även allmänheten och framtida intressenter behöver förstå planen.

*Planfrågor som berör Lantmäteriets kommande arbete*

Lantmäteriets uppgifter är, efter det att järnvägsplanen vunnit laga kraft, att med stöd av planen genomföra de fastighetsrättsliga frågorna som är aktuella. I detta fall kan det innebära att det behövs inlösen av fastigheter och/eller säkerställande av särskild rätt.

*Delar av planen som bör förbättras*

*Plankarta med bestämmelser*

Lantmäteriet anser att planbestämmelserna är otydliga vad gäller inlösen och markåtkomst. Av planhandlingarna framgår inte tydligt om avsikten är att inlösen är tänkt att ske genom att bilda en eller flera 3D-fastigheter eller 3D-utrymmen alternativt att säkerställa markåtkomst och framtida förvaltning genom annan särskild rätt. Ett projekt av denna storlek bör vara tydlig på denna punkt så att det i genomförandeskedet inte kvarstår frågor som hade kunnat lösas i planeringskedet. Planhandlingarna bör redovisa en tydlig och väl genomtänkt markåtkomst och ordnad förvaltning av den anläggning som är tänkt att byggas och finnas kvar för lång tid framöver.

Lantmäteriet känner till att den nuvarande tunnelbanan vad gäller markåtkomst och förvaltning lösts på en rad olika sätt. På vissa håll har officialservitut, officialnyttjanderätt och avtalsrätt möjliggjort detta men på andra håll finns ingen inskriven rätt överhuvudtaget.

Den nya lagstiftningen från 2004 vad gäller fastighetsindelning i tre dimensioner (3D) har möjliggjort en tydligare fastighetsindelning men också en tydligare förvaltning av anläggningar

och byggnader. Många komplicerade infrastrukturella projekt med många ägare och förvaltare kring resecentrum eller centrumbildningar i olika plan har sedan lagstiftningen infördes kunnat säkerställas med hjälp av 3D-fastighetsbildning. Den snart färdigställda Citybanan är ytterligare exempel på det. Lantmäteriet saknar en ordentlig konsekvensbeskrivning kring dessa viktiga frågor och ett skäl till hur detta är tänkt att lösas.

Planbestämmelserna vad gäller JS1 (skrafferad) samt JS1 och JS2 är inte tillräckligt tydliga och lätta att förväxla. Järnvägsplanen är inte tydlig vad gäller att särskilja olika linjer från planförslaget och de befintliga kvartersgränserna. Lantmäteriet ställer sig också frågande till om utbredningen av skyddszonen enligt plankartor och tvärsektioner är tillräckligt väl motiverad.

#### *Planbeskrivning*

En järnvägsplan skall synkroniseras med de andra planeringsunderlagen, främst detaljplaner, som finns där den nya järnvägsplanen nu upprättas. Detta bör tydliggöras ytterligare så att inte omtag behöver göras för något av planinstitutet.

Järnvägsplanens konsekvenser anses inte vara ordentligt beskrivna för att de berörda fastighetsägare eller framtida intressenter på ett enkelt sätt kan förstå planens innehåll och intentioner.

Vad gäller skrivningen om frivilliga avtal etcetera för markåtkomst bör detta beskrivas mer nyanserat. Antingen att frivilliga avtal (överenskommelser) finns, och som sedan kan komma att ligga till grund för olika åtgärder i en lantmäteriförrättning eller om markåtkomsten är tänkt att ske genom en tvångssituation och där reglerna beträffande ersättning utgår från kap 4 Expropriationslagen (ExL). En fastighetsägare eller framtida köpare som läser texten, skulle kunna uppfatta det som att fastighetsbildningen är klar i och med att det dessa avtal är upprättade. Någon förklaring görs inte i beskrivningen om att det i en lantmäteriförrättning görs ett antal prövningar inom förrättningens ram innan beslut fattas och som sedan kan överklagas till domstol. Planförslaget bör som tidigare framgått klargöra de risker det kan finnas med att lösa markåtkomsten med officialservitut och civilrättsliga avtal. Det bör påtalas att det inte bara finns risker i själva prövningen av servitutsupplåtelse utan också med att de civilrättsliga avtal som finns mellan parter. Ett partsförhållande kan förändras och en exploatör kan gå i konkurs. Det finns exempel på planprojekt som knutits upp alltför mycket med avtal och där exploatören sedan gått i konkurs och hela projekt äventyrats och planen fick göras om.

Vidare bör förtydligas att ett officialservitut är ett komplement till en fastighet då det inte finns andra fastighetsrättsliga sätt att trygga markåtkomsten och förvaltningen på. Idag finns som tidigare nämnts regler kring 3D-fastighetsbildning som tydligt kan klarlägga markåtkomsten och den framtida förvaltningen samt osäkerheten i att upplåta servitut i tomträtt som det finns inslag av i detta fall.

Generellt bör en förklaring ges att tunnelbanan inskränker på fastigheter och deras möjlighet att utöva den pågående markanvändningen. Inskränkningens storlek behöver värderas och utredas vidare för att tydliggöra för de berörda fastighetsägarna men även andra rättighetshavare som kan komma att beröras. I just det här fallet kanske det finns andra begränsningar som tunneln faktiskt medför för fastigheterna. Tänker främst på möjligheten att fastigheten i framtiden skulle komma att begränsas av att exempelvis inte kunna bygga ett garage under markytan eller möjlighet till jord- eller bergvärme etcetera.

**Kommentar:** Bemötande av tidigare inkommen synpunkt från Lantmäteriet finns redovisad i bilaga 2.

Förvaltningen har för avsikt att i första hand verkställa markåtkomsten för de permanenta behoven genom att hos Lantmäteriet ansöka om fastighetsreglering avseende upplåtelse av servitut med stöd av fastighetsbildningslagen. Om inlösen eller upplåtelse av andra särskilda rättigheter än servitut ändå blir aktuellt så kommer det att initieras antingen genom stämningsansökan hos mark- och miljödomstolen eller genom ansökan om expropriationstillstånd hos regeringen.

Lantmäteriet anser angående plankartorna att "planbestämmelserna är otydliga vad avser inlösen och markåtkomst". SLL ställer sig frågande till vad som avses med detta eftersom plankartorna redovisar de permanenta markanspråken i plan- och profilritningar. Begreppet planbestämmelser används normalt inte i järnvägsplaner.

Planhandlingarna kommer att till granskningsskedet förtydligas och preciseras ytterligare avseende konsekvenserna för berörda fastighetsägare och rättighetshavare.

Lantmäteriet skriver att "*ett officialservitut är ett komplement till en fastighet då det inte finns andra fastighetsrättsliga sätt att trygga markåtkomst och förvaltning på.*" SLL anser inte att servitut i alla lägen skulle vara subsidiärt i förhållande till andra åtgärder. Officialservitut kan väljas även om det finns andra och till och med lämpligare fastighetsrättsliga alternativ.

Avseende Lantmäteriets generella synpunkter om 3D-fastighetsbildning och servitut hänvisas till FUT:s kommentar till Lantmäterimyndigheten i Stockholms kommuns yttrande.

### **Lantmäterimyndigheten i Stockholms kommun**

Lantmäterimyndigheten har främst synpunkter på de kapitel som handlar om markåtkomst, det vill säga kapitel 6 och 9 i Planbeskrivningen. Mark och utrymmen som behövs permanent för tunnelbanan tas i anspråk med servitut. Lantmäterimyndigheten avråder från att välja den upplåtelseformen då det finns lämpligare alternativ som ger en bättre fastighetsrättslig struktur, bättre förvaltningsform och ett säkrare genomförande av markåtkomsten. Planlägger man med servitut finns stora risker i genomförandet. Lantmäterimyndigheten anser att ett totalt ianspråktagande av ett tredimensionellt utrymme bör planläggas på sådant sätt att tredimensionell fastighetsbildning möjliggörs i underjordiska delar och traditionell tvådimensionell i sträckningar ovan jord. Äganderätten är den tydligaste och mest rättssäkra av rätter och bör väljas framför nyttjanderätt när fördelarna överväger. Rättsläget för att bilda servitut för en vidsträckt infrastrukturell anläggning som totalt ianspråkar ett utrymme/område är idag osäkert, mycket på grund av just reglerna om tredimensionell fastighetsbildning. Den fastighetsrättsliga regleringen av Stockholms tunnelbana är idag mycket splittrad och svårhanterlig. Med etableringen av nya sträckningar finns en möjlighet till ett vägval för bästa framtida tydlighet, rättssäkerhet, förvaltning och samhällsekonomi vilket borde vara målsättningen. Om tredimensionell fastighetsbildning inte är den upplåtelseform som planläggningen möjliggör är lantmäterimyndigheten av åsikten att officialnyttjanderätt är det näst bästa alternativet.

### *Skäl till vald lösning (servitut) saknas*

I planbeskrivningen redogörs för att mark och utrymmen som behövs permanent för tunnelbanan tas i anspråk genom upplåtelse av officialservitut och inte äganderätt. Lantmäterimyndigheten anser att det i planbeskrivningen helt saknas skäl till varför man väljer servitut som upplåtelseform. Ett resonemang kring risker och konsekvenser är nödvändigt för att underbygga vägvalet och påvisa eventuella skäl till planläggningen. Nedan redogör Lantmäterimyndigheten i Stockholm för vad äganderätt respektive servitut är samt resonerar kring det alls inte självklara utfallet i prövningen av officialservitut, något som förutsätts utan riskanalys i handlingarna.

### *Äganderätt*

När det gäller ett totalt ianspråktagande av mark förordar Lantmäterimyndigheten äganderätt. När det gäller tunnlar, vilket främst är det aktuella i denna plan, blir tredimensionell (3D) fastighetsbildning tillämpbar.

### *Servitutsrätt och officialnyttjanderätt*

Ett servitut ger rätt för en fastighet att använda ett visst utrymme på en annan fastighet för ett specifikt ändamål. Fastighetsägaren har fortfarande en viss rådighet över utrymmet så länge det inte utgör ett hinder för servitutshavaren att utöva sin servitutsrätt. Servitut bör inte användas då ändamålet avser ett totalt ianspråktagande av ett markutrymme. Ett servitut är en rättighet som är till för att säkerställa ett kompletterande behov för en fastighet att kunna användas för det ändamål som den är bildad för. Servitut är aldrig förstahandsvalet i en lantmäteriförrättning eftersom just ansvarsförhållanden mellan servitutsinnehavare och belastad fastighet inte regleras. Oklarheter mellan hur markägarens ställning står sig i förhållande till servitutsrätten kan ge upphov till rättstvister. Det är idag oklart om officialservitut för tunnelbana klarar en överprövning i domstol. I det följande förs ett resonemang som vill belysa det tveksamma i att planlägga på ett sätt som inte möjliggör äganderättslig rådighet: Vid bildande av servitut i lantmäteriförrättningen prövas det så kallade väsentlighetsvillkoret: en fastighets behov av en servitutsrättighet ska vara väsentligt, med det menas att behovet av en rättighet ska vara så starkt att fastigheten annars inte blir fullt lämplig. I fallet med tunnelbanan har inte väsentligheten överprövats sedan man i en dom från 1979 konstaterade att en hissfastighet på Gärdet i Stockholm ansågs kunna fungera som en förmånsfastighet med väsentligt behov av ett tunnelbanenäät. Domen var en flexibel tolkning av rådande lagstiftning och kan sammanfattas i att domstolen menade att val av förmånsfastighet var sekundär med tanke på det akuta behovet av en officialrättighetsmässig reglering. Lantmäterimyndigheten har skäl att tro att domstolen resonerat annorlunda om prövningen gjorts idag, när möjligheten till tredimensionell fastighetsbildning har tillkommit.

### *Totalt ianspråktagande*

En tunnelbaneanläggning innebär ett totalt ianspråktagande av ett avgränsat fastighetsutrymme, i vart fall det som redovisas som Js1 i järnvägsplanen. Det beskrivs i 6.1.2 att framtida ingrepp inom det utrymmet kommer att kräva SLL:s medgivande. Lantmäterimyndigheten anser att en servitutsformulering som uppfyller detta krav i mångt och mycket liknar en äganderätt. Det område som redovisas som Js2-Js5 beskrivs inte som ett totalt ianspråktagande. Där kan servitut vara ett lämpligt val då fastighetsägaren fortsättningsvis bedöms kunna disponera utrymmet, dock med en viss inskränkning.

### *Servitutets innehåll*

Som beskrivet ovan anser lantmäterimyndigheten att den servitutsformulering som behövs för att säkerställa det behov utrymme Js1 har liknar en äganderätt. Lantmäterimyndigheten ser svårigheter att formulera ett sådant servitut så att det uppfyller kraven i Fastighetsbildningslagen. Av erfarenhet från befintlig t-bana vet lantmäterimyndigheten att till exempel reklamplatser och



”resenärsservice” är viktiga parametrar för en tunnelbaneutövare. Frågan är om det är av väsentlig betydelse för den fastighet som servitutet är till förmån för? Det råder ett oklart rättsläge om dessa ändamål kan läggas in i en servitutsrätt. Äganderätt skulle här ge tunnelbaneutövaren frihet att disponera utrymmet på det sätt utövaren behöver utan att en prövning av förmånsfastighetens behov behöver göras. Behov kan dessutom förändras över tid. Uppstår nya behov för tunnelbanan (inom befintligt utrymme), som inte inkluderats i servitutsrätten, måste servitutet omprövas.

Officialnyttjanderätter liknar servitut men upplåts av domstol och är inte kopplade till en förmånsfastighet.

#### *Fördelar/risker med äganderätt kontra servitut*

- Det exklusiva nyttjandet ger en oöverträffad rättsstatus och en full rådighet vilket bör vara en målsättning vid en känslig anläggning som ett tunnelbanespar.
- Servitut ger inte en helhetslösning. Av förrätningstekniska skäl kan inte ett enda sammanhängande servitut bildas utan det kommer att bli lika många servitut som berörda fastigheter. Detta ger en oöverskådlighet, onödigt belastning i register samt ett inte sammanhängande fastighetsrättsligt förvaltningsprojekt.
- Vid behov av intrång inom t-baneutrymmet för till exempel en allmän ledning, kan ledningsrätt tillämpas om man valt äganderätt för t-banan. Är det en sammanhängande fastighet blir prövningen betydligt enklare att hantera om det är en t-banefastighet istället för kanske ett hundratal fastigheter som fallet kan bli om man istället väljer en servitutlösning.
- Lagstiftningen är inte tydlig med huruvida officialservitut kan upplåtas i fastigheter som är upplåtna med tomträtt. Lantmäterimyndigheten i Stockholm har under många år haft en praxis att upplåta officialservitut i tomträttsfastigheter om det är under mark (inte i byggnaden). Detta är dock inte prövat i domstol och utgör en stor osäkerhetsfaktor i markåtkomstfrågan. Den säkraste vägen för att klara markåtkomst med servitut i tomträtt är att gå via domstol istället för lantmäteriförrättning. Konsekvensen av det blir sannolikt att det blir splittrade upplåtelseformer då markåtkomsten tillkommer på olika sätt. Använder man sig av äganderätt är detta inte ett problem utan en sammanhängande fastighet kan uppnås genom förrättningsbeslut, oavsett om berörd fastighet är belastad med tomträtt eller inte.
- Lagstiftningen har ändrats i och med möjligheten till tredimensionell fastighetsbildning sedan befintlig tunnelbana byggdes. Detta innebär att prövningen av markåtkomstfrågan hos lantmäterimyndigheten och domstol har andra förutsättningar.
- De fall som rör servitut till förmån för hissfastigheten på Gärdet som har prövats av lantmäterimyndighet och domstol har rört befintliga anläggningar d v s det finns redan ett tillträde och marken är i anspråktagen.
- Vid den nya tunnelbanan finns det inga anläggningar än, d v s beslutet om tillträde till marken är en springande punkt för genomförandet. För att lantmäterimyndighet och domstol ska kunna ta beslut om tillträde och markintrång, utan att det finns överenskommelse med berörda fastighetsägare, får det inte finnas någon osäkerhet i det expropriativa förfarandet.

#### *Anläggningen är fastigheten*

Med ovanstående resonemang som stöd borde kunna fastslås att behovet av rättslig reglering av tunnelbanan på annat sätt än den äganderättsliga har spelat ut sin roll. Skarpa fastighetsrättsliga verktyg finns idag för att säkerställa markåtkomst för tunnelbanan. En tunnelbaneanläggning kan inte rimligen anses vara ett kompletterande behov med väsentlig betydelse för en hissfastighet eller någon annan fastighet inom tunnelbanenätet. Det är själva anläggningen som borde och kan utgöra fastigheten.

### *Officialnyttjanderätt, det näst bästa alternativet?*

Delar av nuvarande tunnelbanenät har ianspråktagits med officialnyttjanderätt, ett förfarande som valts inom fastigheter upplättna med tomträtt. Lantmäterimyndigheten förordar (som framgått) i första hand 3D-fastighetsbildning, men om detta av någon anledning inte kommer att övervägas, tror lantmäterimyndigheten att det näst bästa alternativet är att välja officialnyttjanderätt som enhetlig upplåtelse för hela utbyggnaden. Man slipper då osäkerheten med servitutsrekvisitens hantering (val av förmånsfastighet och dess väsentlighetsbehov undanröjs) och det känns också sannolikt att det sammanlagda antalet rättigheter blir mindre. Också splittringen i slutproduktens upplåtelseformer skulle då undvikas, liksom splittringen i det föregående genomförandet, med parallella rättsprövande processer för tomträttsfastigheter (domstol) och ”vanliga” fastigheter (lantmäterimyndighet).

### *Jämförelse med Citybanan*

Citybanans markåtkomst genomfördes med 3D-fastighets bildning. Ett avgörande skäl för val av åtkomst/upplåtelse var den ovan berörda osäkerheten i att upplåta servitut i tomträtt. Det fastighetsrättsliga genomförandet måste betraktas som mycket lyckat och har förflutit med en exemplariskt likriktad handläggningsmetodik som medföljt tydlighet och resursoptimering för alla parter. Lantmäterimyndigheten hänvisar till ett rättsfall i Solna där en berörd fastighetsägare yrkat på att utrymmet skulle tas i anspråk med servitut istället för äganderätt (3D). I domen finns klagörande resonemang som förstärker val av upplåtelse.

### *Parallell med befintlig tunnelbana*

Då ny tunnelbana ska byggas är det aktuellt med en utvärdering av rättsläget för befintlig tunnelbana. Befintlig tunnelbana är bara delvis upplåten med servitut. Konsekvenserna av denna splittring mellan olika upplåtelseformer är att befintlig tunnelbana inte är ett enhetligt förvaltningsobjekt. Detta skapar dagligen tidsödande problem för myndigheter, privata aktörer och fastighetsägare som hanterar gränsdragningen till befintlig tunnelbana. Detta bör även vara ett problem för tunnelbaneutövaren själv, därför uppfattas det av lantmäterimyndigheten som märkligt att SLL i förslaget till den nya järnvägsplanen själv väljer servitut, vilket kommer att ge upphov till splittrade upplåtelseformer även för den nya tunnelbanan. Det finns därmed också anledning att fundera över negativa konsekvenser för den skatte- och avgiftsbetalande Storstockholmska allmänheten i ett förslag som förmodligen inte är det samhällsekonomiskt bästa.

#### **Kommentar:**

#### **Förutsättningarna för järnvägsplanen**

För att en järnvägsplan ska kunna fastställas får den inte strida mot gällande detaljplaner. SLL är således beroende av att Stockholm och Solna kommun genomför erforderliga ändringar av nu gällande detaljplaner. Kommunerna anser att servitutsupplåtelser är det mest lämpliga alternativet och kommer att i gällande detaljplaner införa bestämmelser som hindrar 3D-fastighetsbildning (se planärende med dnr 2016-10112, Stockholms kommun). Det blir således inte möjligt att genomföra markåtkomsten med 3D-fastighetsbilning och SLL är därför hänvisade till servitutsupplåtelser.

#### **Intrång för berörda fastigheter**

FUT delar lantmäterimyndighetens uppfattning om att 3D-fastighetsbildning ur vissa aspekter är lämpligare än servitutsupplåtelser, men gör bedömningen att servitutsupplåtelser ändå är fullt möjliga. Valt är att de enskilda fastighetsägare som berörs av intrång inte drabbas mer än nödvändigt, och ur den synvinkeln innebär servitut i vart fall inte ett större intrång än äganderätt.

### **Angående lämpligheten**

Lantmäterimyndigheten anser att äganderätt och 3D-fastighetsbildning är lämpligare än servitutsupplåtelser. Även om så är fallet så kan servitut ändå upplåtas. Däremot gäller inte det omvända eftersom 3D-fastighetsbildning endast är tillåten om det står klart att åtgärden är lämpligare än andra åtgärder för att tillgodose det avsedda ändamålet. Det innebär att servitut kan väljas även om 3D-fastighetsbildning är lämpligare men inte vice versa.

### **Väsentlig betydelse**

Lantmäterimyndigheten påpekar att ett officialservitut måste vara av väsentlig betydelse för en viss fastighets behov. Högsta domstolen slår i NJA 1978 s 57 fast att en fastighet innehållande en hiss till Gärdets tunnelbanestation (Ladugårdsgärdet 1:29) "för sin ändamålsenliga användning i hög grad är beroende av det tunnelbanenät den har förbindelse med. För fastigheten måste rimligen alla delar av nätet anses vara av väsentliga." Det noteras också att det servitut som HD prövade inte bara omfattade tunnelbanetunnlar utan även uppgång, biljetthall med lokaler av olika slag, maskinrum, förråd, anvisningsskyltar med mera. Vidare konstateras att servitutet avsåg utrymmen vid Fridhemsplan, det vill säga för en annan linje och i en annan del av staden än förmånsfastigheten. Möjligheten till 3D-fastighetsbildning har tillkommit efter HD-domen men väsentlighetsvillkoret avseende servitut har inte ändrats. Domen ger således fortfarande mycket tydlig vägledning avseende väsentlighetsvillkoret och SLL bedömer att rättsläget i det hänseendet är tydligt.

### **Angående tydlighet**

Lantmäterimyndigheten påpekar vikten av att upplåtelseerna för tunnelbaneutbyggnaden blir enhetliga och entydiga. SLL instämmer i att detta är av vikt för såväl SLL som för ägare och tomträttsinnehavare av berörda fastigheter och inte minst för andra berörda rättighetshavare. SLL anser dock att erforderlig tydlighet och enhetlighet går att uppnå med noggrant avgränsade servitut. SLL instämmer i att upplåtelseerna för befintlig tunnelbana är mycket splittrad och i många fall otydlig och att detta är ett stort problem. Avseende nu aktuell utbyggnad är det angeläget att för den framtida förvaltningen åstadkomma en tydlig, och för utbyggnadsdelarna enhetlig, fastighetsrättslig reglering. SLL anser avseende utbyggnaden att tillräcklig tydlighet och enhetlighet kan uppnås med officialservitut.

Lantmäterimyndigheten skriver att ett servitut per fastighet behöver bildas, vilket inte stämmer. Det kommer snarare att röra sig om 1-15 fastigheter per servitut.

### **Officialnyttjanderätt**

Lantmäterimyndigheten anger officialnyttjanderätt som alternativ till 3D-fastighet. Bland annat svårigheterna i att i framtiden göra ändringar i officialnyttjanderätter, i samband med exempelvis exploatering invid tunnelbanan, gör att SLL istället förordar officialservitut via lantmäteriförrättning.

### **Tomträtter**

SLL bedömer, precis som lantmäterimyndigheten, att det är fullt möjligt att i fastigheter som är upplåtna med tomträtt även upplåta officialservitut för tunnlar. SLL anser också av flera skäl att det för nya tunnelbanan behövs officialservitut även i fastigheter som är upplåtna med tomträtter. Upplåtelseformen blir därmed enhetlig för alla fastigheter, men det kan behövas kompletterade upplåtelser även i själva tomträtterna. SLL instämmer även i att rättsläget avseende detta hade varit ännu tydligare om 3D-fastighetsbildning hade valts.

## PTS

PTS är central förvaltningsmyndighet med ett samlat ansvar – sektorsansvar – inom områdena post och elektronisk kommunikation. PTS har inte tillgång till detaljinformation om hur operatörer och andra ledningsägare utformar sina nät utan hänvisar till de operatörer och ledningsägare som blir berörda inom aktuellt område att besvara remissen. I detta fall torde det vara lämpligt att kontakta Telia Sonera, Skanova, Tele2, Telenor, Tre, NET 1, Teracom, Stokab samt Fortifikationsverket. Även kommunen bör ha en förteckning över vilka ledningsägare som blir berörda.

PTS har i tidigare skrivelse (med hemlig bilaga 2012-01-23 dnr: 03-16005) till respektive länsstyrelse lämnat uppgifter om teleanläggningar som är att anse som riksintressen i enlighet 3 kap 8 § miljöbalken och 2 § p. 9 förordningen (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden med mera. PTS har inga ytterligare synpunkter.

**Kommentar:** Möten sker med berörda ledningsägare för att dessa ska ha möjlighet att planera eventuell flyttning av ledningar.

## SFV

Statens fastighetsverk (SFV) äger fastigheten Haga 4:30 i Solna stad som kommer att påverkas av den planerade tunnelbanelinjen.

SFV avstyrker planerat tryckluftsschakt i fastighetens omedelbara närhet på grund av risker av vibration så pass nära den känsliga byggnaden Nobelforum. SFV ser positivt på flytten av tunnelbaneuppgång Karolinska Institutet till andra sidan av Nobels väg. SFV vidhåller tidigare avlämnade synpunkter vid förra samrådsomgången januari 2016.

SFV avser inkomma med kompletterande information om byggnaden och verksamhetens krav. SFV önskar även upprätta en dialog med SL för att minimera risker för ytterligare skador på byggnaden och för att såväl Nobelforums verksamhet, som byggnadens arkitektoniska värden ska behållas.

**Kommentar:** Riktvärden för vibrationer kommer att räknas fram för varje enskild byggnad i enlighet med svensk standard SS 4604866:2011 *Riktvärden för sprängningsinducerade vibrationer i byggnader* och svensk standard SS 25211 *Vibration och stöt – Riktvärden och mätmetod för vibrationer i byggnader*. Riktvärdena kommer att sättas så att byggnadsskador undviks på byggnaderna. Riktvärdena styr valet av metod, till exempel försiktig sprängning eller vjersågning av berg.

Tryckutjämningschaktet innebär en djup schakt innanför spont. Spontmetod kan väljas så att störningarna begränsas. Förvaltningen kommer att fortsätta dialogen med SFV för att se vilka preventiva åtgärder som kan behövas för att undvika att det uppstår skador på byggnaden Nobelforum. Särskilt kontrollprogram kan också behöva upprättas.

SLL kommer att inleda dialog med SFV om samordning mellan bebyggelsen och verksamheten. Syftet med mötena är minimera skadan, som bygget kan orsaka verksamheten, genom att parterna har vetskap om varandras verksamheter.

Spåranläggningen förses med dämpare, till exempel ballastmatta för att undvika att stomljud i angränsande byggnader överskrider satta riktvärden.

## Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM)

Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM) önskar lämna följande information efter att ha tagit del av remiss i rubricerat ärende. När det gäller radon och arbetstagarnas miljö under byggskedet hänvisar SSM till Arbetsmiljöverket, som har nya föreskrifter kring detta, AFS 2015:7, som trädde i kraft i juni 2016. SSM har i övrigt inga synpunkter på nämnda remiss.

**Kommentar:** SLL följer arbetsmiljöverkets föreskrifter såväl under projekteringen som i byggskedet.

## Trafikverket

Trafikverket kan konstatera att det fortfarande är många oklarheter och brister i remisshandlingarna. Huvuddelen av de synpunkter som verket lämnade i yttrande 2016-02-08 gäller fortfarande. Få av de då framförda synpunkterna har tagits hänsyn till vilket Trafikverket finner anmärkningsvärt.

Samrådsunderlaget inför prövning enligt miljöbalken är mycket översiktligt och därför inte möjligt att lämna några konkreta synpunkter på.

*Samrådsredogörelsen samråd 2015/2016*

Trafikverket saknar en beskrivning av om/hur deras synpunkter har tagits om hand. Trafikverket hänvisar till sid 16 där det står att FUT har fått en kontaktperson för att fråga om möjligheten att använda mynningen till Citybanans tunnel vid Tomtebodas som arbetstunnel och tillfartstunnel. Trafikverket ställer sig frågande till detta, inget namn nämns. Trafikverket önskar poängtera att verket inte har godkänt att FUT får nyttja nämnda mynning. Tvärtom har Projekt Citybanan pekat på svårigheterna och riskerna med ett sådant förfarande, bl.a. på ett möte med FUT 2016-11-22. Något PM om detta som står omnämnt i redogörelsen har inte setts till.

Vidare hänvisar Trafikverket till sid 74-75 där det kommenteras mycket kortfattat Trafikverkets synpunkter men inte om hur de avses att omhändertas i det vidare arbetet. Som framgick av Trafikverkets yttrande daterat 2016-02-08 kan inte intrång i skyddszonen för Citybanan accepteras. Tunnelbanan ska planeras utanför skyddszonen. Trafikverket anser inte att detta krav har tagits hänsyn till och att det ingenstans finns motiv angivna till att det fortfarande redovisas intrång i Citybanans 3D-fastighet på flera ställen. SLL genom Trafikförvaltningen är mycket måna att bevaka skyddszonerna kring befintliga T-banetunnlar och Trafikverket förutsätter därför att SLL FUT har förståelse för Trafikverkets krav och att järnvägsplanen kommer att arbetas om så att Citybanans fastighet inte berörs.

*Riksintressen för kommunikationsanläggningar*

Trafikverket saknar en tydlig beskrivning av riksintressen för kommunikationsanläggningar och poängterar att det är anmärkningsvärt att Citybanan saknas i den förteckning som givits över de olika anläggningarna, E4, E20, Mälärbanan, Ostkustbanan, Värtabanan och E4-länken.

Avseende E4-länken, ett framtida riksintresse står i en fotnot att "Trafikverket avser att avregistrera denna som riksintresse". Gula linjens tunnel kolliderar med detta framtida riksintresse. Trafikverket Region Stockholm har bedömt att det inte är troligt att länken någonsin kommer att byggas. Ett underlag har skickats till Trafikverket på nationell nivå, där ett beslut om att riksintresset avvecklas kommer att tas.

Trafikverket påpekar att deras anläggningar inte får påverkas negativt, varken under genomförande- eller driftskede. I riksintresset ingår också framtida utbyggnadsmöjligheter.

### *Synpunkter framförda i yttrande 2016-02-08*

Trafikverket hänvisar till deras tidigare yttrande 2016-02-08 där de framförde att ritningarna måste kompletteras med en redovisning av Trafikverkets anläggningar vilket de inte anser är uppfyllt. Trafikverket konstaterar också att intrång i deras fastigheter sker på alla delsträckor vid järnväg. Gällande trafikeringen på E4/E20 och, Citybanan, Mälarbanan och Ostkustbanan så är det inte verifierat i remisshandlingarna att denna inte påverkas under genomförandeskedet.

Trafikverket saknar en beskrivning av hur avbrott i trafikeringen på järnväg och väg kommer att undvikas under genomförandet vid Odenplan, korsningspunkten samt vid Hagalunds Industriområde.

Trafikverket konstaterar att intrång sker på flera ställen i Citybanans skyddszon vilket inte kan accepteras då Citybanan har fastighetsbildats genom 3D-fastighetsbildning.

Vidare saknar Trafikverket en beskrivning i remisshandlingarna av hur buller- och vibrationsnivåerna ska hållas inom riktvärdena när dessa adderas till Citybanans.

Trafikverkets drifts- och underhållsverksamhet måste kunna bedrivas i normal omfattning under genomförandeskedet. Det visas inte i handlingarna hur detta avses säkerställas. Utrymningsvägar, ytor för fordonsuppställning m.m. måste fungera under hela byggtiden.

Trafikverket påpekar också att det bör redovisas hur hänsyn tagits till Citybanans ventilationsschakt vid Vasa Real och att Citybanan etapp 2 med eventuell påverkan måste redovisas i handlingarna innan Trafikverket kan göra en bedömning.

Den vattenledning under Norra Länkens tunnlar som nämns i yttrandet redovisas inte i några handlingar. Det måste säkerställas att vattenledningen inte hamnar inom T-banetunnelns skyddszon.

### *Konfliktpunkter med Trafikverkets anläggningar*

Citybanans ventilationsschakt vid Vasa Real (ritning 2201 och 2202)

Trafikverket saknar bl.a. en sektion som redovisar schaktets läge i förhållande till tunnelröret och efterfrågar en komplettering av handlingarna för att kunna göra en bedömning.

Citybanan i höjd med Norrbackagatan (ritning 2203 och 4459)

Trafikverket kan konstatera att tunnelbanetunnelarna passerar över Citybanans tunnlar med ett avstånd mellan dessa som förefaller vara 5-6 m. Detta mycket stora intrång i Citybanans fastighet kan inte accepteras. Det ena tunnelröret föreslås till stor del t.o.m. förläggas inne i Citybanans fastighet.

På tvärsektion 4459 redovisas endast två tunnlar. Trafikverket vill att sektionen kompletteras med den service- och räddningstunnel som planeras.

Citybanan vid Hagastaden (ritning 2232)

Tunnelbanans arbets- och servicetunnel Hagastaden kommer enligt förslaget att passera under Citybanan mellan Norra Stationsgatan och Essingeleden/Klarastrandsleden/Norra Länken. Trafikverket önskar att ritningarna kompletteras med profil och tvärsektion. Den del av Citybanans arbetstunnel som ska bibehållas måste läggas in på ritningarna. Fastighetsbildning för utökning av fastigheten för Citybanan pågår här och det finns risk för att skyddszonen för tunnelbanans arbets- och service-tunneln i Hagastaden kommer att överlappa den utökade 3D-fastigheten för Citybanan.

Värtabanan vid Hagastaden (ritning 2203)

Trafikverket kan konstatera att Värtabanans slutliga läge inte är redovisad på planritningen och att sektioner saknas. Trafikverket saknar underlag för att kunna göra en bedömning om denna järnväg påverkas av förslaget. Trafikverket ställer sig frågande till om det tagits hänsyn till Värtabanans slutliga läge vid placeringen av arbets- och servicetunnel, tryckutjämnings- och brandgasschakt. Trafikverket gör bedömningen att det är befintligt läge som det har utgått ifrån. Ritningarna måste kompletteras. Värtabanans tunnel är grundlagd på berg.

Norra länkens tunnlar (ritning 2203 och 2204)

Trafikverket saknar en tydlig redovisning av Norra Länkens tunnlar och önskar att ritningsunderlaget kompletteras för att Trafikverket ska kunna göra en bedömning av eventuell påverkan på riksintresset Norra Länkens tunnlar och tillhörande anläggningar. Trafikverket påpekar att de inte finns med på profilritningen och att tvärsektioner saknas helt i denna kritiska punkt.

Norra Länkens tunnlar är grundlagda med pålar mot berg i området där tunnelbanan är tänkt att passera.

Citybanans tillfartstunnel Tomtebodan, tillfällig nyttjanderätt ovan jord, ventilationstorn, tillfartstunnel Hagastaden samt Värtabanans (ritning 2232)

Trafikverket framhäver att FUT inte kan nyttja denna mynning som en del av arbets- och servicetunneln då det vid mynningen finns ett av två friskluftsintag för Citybanans tunnelsystem. Det är mycket svårt att förhindra att spräng- och fordonsgaser, damm m.m. dras in i Citybanans tunnelsystem. Dessutom har Citybanan krav på fri passage i händelse av evakuering och räddningsinsatser.

Ett område för tillfällig nyttjanderätt redovisas under Essingeledens broar och nära Ostkustbanans spår helt på Trafikverkets fastighet. Värtabanans spår förefaller ligga inom föreslaget nyttjanderättsområde.

Endast delar av markerat område kan bli aktuellt som etableringsyta. Inom området finns en väg som måste kunna nyttjas av Trafikverket under hela byggtiden och som måste vara tillgänglig för service- och räddningsändamål. Inom området finns också ett reservkrafts-aggregat som måste tas hänsyn till. Värtabanans spårområde måste tas bort från området. Av säkerhetsskäl måste avståndet mellan etableringsytan och närmaste del av kontaktledningsstolparna vara minst 5 meter. Exakt avgränsning av nyttjanderätts-området måste utredas tillsammans med Trafikverket.

För Essingebron med beteckningen 2-1680-1, planeras underhållsåtgärder år 2018-2019 vilket kan innebära att hela eller delar av ytan inte går att nyttja under denna tidsperiod.

På ritningen redovisas också ett ventilationstorn med etableringsyta. Det framgår inte om ventilationstornet är en tillfällig åtgärd eller permanent. Tornet/schaktet är delvis redovisat inom Citybanans fastighet och läget måste därför justeras.

Tillfartstunnel Hagastaden korsar Citybanans tunnel. På samma plats går också Värtabanans spår på ytan. Denna korsningspunkt måste redovisas på ett bättre sätt med tvärsektioner och profiler för att Trafikverket ska kunna göra en bedömning.

Ostkustbanan (ritning 2205, 2206 och 6548)

Trafikverket kan konstatera att tunnelbanetunnelnarna går in under Ostkustbanans spårområde ungefär vid 5+900 och cirka 30 meter under marknivån. Det finns ett par ställen med liten bergtäckning och geoteknisk utredning krävs här liksom en utredning om konsekvenserna av en grundvattensänkning. Ostkustbanan kan komma att behöva förstärkas med fler spår. Trafikverkets bedömning är att utformningen av förslaget till järnvägsplan inte innebär hinder för detta.

Tillkommande station vid Hagalunds industriområde (ritning 2206, 2207, 2234)

Den tillkommande stationen väster om Hagalunds industriområde planeras direkt under Ostkustbanans spårområde. Om denna lösning är genomförbar med hänsyn till geotekniska förhållanden och risk för grundvattensänkning och påverkan på spåransläggningen måste utredas vidare. Ett tillfälligt markanspråk är angivet inom Trafikverkets fastighet Hagalund 4:1. Omkring en tredjedel av det tillfälliga markanspråket ligger på Trafikverkets fastighet. En första bedömning är att det inte kan ligga så nära befintliga spår och helst bör det förläggas utanför Trafikverkets fastighet. Ett absolut minimum med hänsyn till elsäkerhet m.m. mellan arbetsområdet och spåransläggningen är 5 meter utanför yttre del av kontaktledningsstolparna.

Ostkustbanans tunnlar (ritning 2207, 2208, 6876 och 6964)

Trafikverket poängterar att eventuella skyddsåtgärder för tunnelarna under byggskedet måste bekostas av SLL FUT. Vidare måste en riskutredning tas fram och Ostkustbanans tunnelrör läggas in på profilritningarna.

Solna stations bangårdsområde

På grund av de geotekniska förhållandena på platsen riskerar bangårdsområdet att påverkas negativt genom de grundvattensänkningar som kan uppstå vid tunneldrivningen och även driftskedet. Denna fråga måste noggrant utredas i det vidare arbetet.

#### *Buller och vibrationer*

Trafikverket anser att det är mycket olyckligt att tunnelbanan och Citybanan, snarlika verksamheter, ska tillämpa olika riktvärden för buller och vibrationer. För gul linje föreslås att det i driftskedet ska tillämpas ett riktvärde på 45 dB(A) för stomljud i undervisning- och vårdlokaler. Citybanans motsvarande värde är 30 dB(A) enligt järnvägsplanen. Det föreslås också att det i driftskedet ska tillämpas ett riktvärde på 0,4 mm/s för vibrationer. Citybanans motsvarande värde är 0,3 mm/s.

#### *Tillstånd för vattenverksamhet, geoteknik och hydrologi*

Påverkan på Trafikverkets anläggningar från bergarbeten och genom förändringar av grundvattennivåer under bygg- och driftskede måste noga utredas. Byggandet av tunnelarna medför bl.a. grundvattenbortledning och risk för sättningar. Bergarbeten i närheten av Citybanan riskerar att medföra ökat inläckage i dess tunnelsystem. Citybanan har ett etablerat system för mätning av inläckage av grundvatten i tunnelarna enligt villkor i miljödomen. I samband med FUT:s arbeten i Citybanans närhet måste kontrollerna förtätas vilket lämpligen regleras i separat avtal med SLL FUT.

#### *Synpunkter på planhandlingar och ritningar*

Trafikverket anser att det är oklart vad det är för skillnad på bestämmelsen J1, lila respektive lila skrafferad yta och att det är svårt att lokalisera tvärsektionerna eftersom lägena inte är angivna på planritningarna. De önskar här en komplettering. Citybanans fastighet är lätt att lokalisera då den är markerad på ritningarna. Däremot är Norra Länkens tunnlar, Essingeledens broar, Trafikverkets fastigheter och spår på Ostkustbanan otydligt eller inte alls redovisade.

#### *Byggskedet*

Trafikverket framhäver att genomförandeskedet kan vara kritiskt på flera ställen. Trafikverkets anläggningar kan påverkas negativt av grundvattensänkningar/sättningar och vibrationer vid sprängningar och spontslagning. Stor försiktighet måste iakttas i anslutning till Essingeledens broar och i närheten till tunnlar. Mät- och kontrollprogram måste tas fram. Det kan finnas behov av att rikta järnvägsspåren längs Ostkustbanan under byggtiden. I Trafikverkets anläggningar



finns exempelvis utrustning som signalsystem m.m. som är känsliga för vibrationer som uppstår vid sprängningar. Järnvägens bergtunnlar för Citybanan och vid Hagalund är av olika ålder och skick och eventuella skador till följd av vibrationer vid sprängning kan leda till driftstopp.

#### *Fortsatt samverkan och avtal*

Trafikverket förutsätter att en fortsatt samverkan kommer att ske kopplat till frågor rörande Trafikverkets befintliga och planerade anläggningar. Avtal måste tecknas mellan SLL FUT och Trafikverket. En fortsatt dialog i frågor avseende rådighet och genomförandefrågor i bygg- och driftskeden måste ske. Avtalen måste också reglera insatser som riskanalyser och de åtgärder och kontrollprogram som är nödvändiga för ett byggande utan driftstörningar i Trafikverkets anläggningar. Rådighets- och genomförandevalt måste i tillämpliga delar vara undertecknade senast innan järnvägsplanen skickas in för fastställelse och/eller ansökan om tillåtlighet för bortledning av grundvatten lämnas för prövning i Mark- och miljödomstolen.

#### *Övrigt*

Detaljplanen i Hagastaden tillåter underbyggnader. I kvarteret Molekylen tas nu fram bygglovshandlingar för ett garage under Trafikverkets ramp upp mot Solnavägen.

**Kommentar:** Stockholms läns landsting, SLL, tackar för samarbetet i de pågående mötesserierna där planering och gemensamma frågor kring den Gula linjen till Arenastaden diskuteras. Trafikverkets synpunkter kommer omhändertas mer i detalj i den fortsatta planeringen och projekteringen. Synpunkterna omhändertas också vid dialog med Trafikverket på pågående mötesserier och vid arbetet med framtagande av genomförandevalt. SLL ser fram emot att i samråd med Trafikverket arbeta fram lösningar som inte påverkar Trafikverkets anläggningar vad avser säkerhet, bärighet, fortbestånd, underhållsförutsättningar eller livslängd.

Det åligger SLL att dokumentera detta och arbetena kan tidigast genomföras när Trafikverket har godkänt de utredningar och bygghandlingar som erfordras för genomförandet. SLLs målsättning är att teckna avtal avseende principerna för genomförandet och dess påverkan på Citybanan med Trafikverket under våren 2017.

SLL vill framhålla att utbyggd kollektivtrafik är en viktig förutsättning för att kommunikationerna ska ske på ett effektivt sätt i en växande storstad som Stockholm. Genom att bygga ut tunnelbanan skapas ett energieffektivt transportmedel som tar liten yta i anspråk.

#### **Samrådsredogörelsen samråd 2015/2016**

Eftersom utrymmet för att ha mynningar för tillfartstunnlar är mycket begränsat i centrala Stockholm har SLL föreslagit att Citybanan och den nya tunnelbanan samnyttjar Citybanans tunnelmynning i Tomtebodan och att SLL sedan en bit in i tunneln viker av och gör en egen arbets-/ servicetunnel. Förutsättningarna är då att funktionen samt drift och underhåll i Citybanan fungerar. SLL är införstådd med att Trafikverket i nuläget ännu inte godkänt ett samnyttjande. SLL har efterfrågat ritningar/ handlingar från Trafikverket för att kunna ta fram ett förslag på samnyttjande.

I genomförd lokaliseringstudie utreddes två alternativa korridorer mellan Odenplan och Hagastaden, en djup och en grund korridor. SLL förordade den grunda korridoren utifrån att den ger bäst resenärsnytta med enkla omstigning och kortare restid. Vidare ger den grunda korridoren möjlighet till genomgående trafik till den Gröna linjen och lägst investeringskostnad. Lokaliseringstudien och SLL:s rekommendation behandlades och beslutades i Landstingsstyrelsen och detta är den lösning som har utretts vidare.

Lösningen är nu reviderad inom den grunda korridoren och Gul linje ansluter nu direkt till Gröna linjens spår och ingen ombyggnad av station Odenplan krävs. Då tunnelbanespåren ska nå befintlig station Odenplan via befintliga spår som ligger grunt påverkar detta även Hagastadens station i djup. Stationen kan inte förläggas djupare då spåren måste komma upp i nivå för att kunna ansluta till Grön linjes befintliga spår utan att överskrida spårens maximala lutning. Hagastaden station kan inte heller placeras yttligare då det inte finns bergtäckning för det. Mellan de två målpunkterna har tunnelbanan tunnlar förlagts med beaktande av befintlig infrastruktur såsom Citybanan samt de spårgeometriska krav som tunnelbanan har för trafikering. Tunnlarna passerar därmed över Citybanan på det största avstånd som tekniskt är möjligt och tunnelbanan kan därför inte förläggas utanför Citybanans skyddszone.

SLL förstår behovet av en skyddszone, men bedömer samtidigt att utbyggnaden av Gula linjen inte strider mot syftet med Citybanans skyddszone eftersom den kan genomföras utan att påverka Citybanans säkerhet, bärighet, fortbestånd, underhållsförutsättningar och livslängd i negativ grad.

SLL kommer att verifiera utformningen genom utredningar och kommande möten med Trafikverket.

#### **Riksintressen för kommunikationsanläggningar**

Citybanan samt angränsande depå, bangård och station kommer att läggas till i planbeskrivningen, förteckningen över riksintressen för kommunikationsanläggningar. I miljökonsekvensbeskrivningen, sidan 105, beskrivs hur riksintressena kan komma att påverkas. SLL kommer att se över och vid behov komplettera denna beskrivning.

#### **Synpunkter framförda i yttrande 2016-02-08**

Ritningarna har kompletterats med redovisning av Trafikverkets anläggningar men ytterligare komplettering kommer att göras.

Den nya tunnelbanans sträckning har planerats för att minimera intrånget i Trafikverkets fastigheter. SLL avser att teckna genomförandeavtal med Trafikverket för att reglera intrånget.

Viss påverkan på trafikeringen av E4/E20, Citybanan, Mälardalen och Ostkustbanan kan komma att ske under byggtiden. Målsättningen är att påverkan ska minimeras men hur arbetet genomförs är inte ännu utrett i detalj. SLL avser att diskutera det i samråd med Trafikverket och reglera detta i genomförandeavtal.

FUT avser att säkerställa att Trafikverkets drifts- och underhållsverksamhet ska kunna bedrivas i normal omfattning under genomförandeskedet.

Byggandet av en ny station vid Odenplan har utgått ur projekt nya tunnelbanans Gula linje. Gula linjen kommer att anknyta till befintlig tunnelbanestation vid Odenplan. SLLs bedömning är att tunnelbaneutbyggnaden inte kommer att försvåra utbyggnaden av Citybanan, etapp 2.

#### **Konfliktpunkter med Trafikverkets anläggningar**

Citybanans ventilationsschakt vid Vasa Real (ritning 2201 och 2202)

SLL har i projekteringen tagit hänsyn till Citybanans ventilationsschakt vid Vasa Real. Handlingar som redovisar schaktets läge i förhållande till tunnelröret kommer tas fram.

Ventilationsschaktet bedöms inte påverkas av den nya tunnelbanans utbyggnad. Tunnelbanan går dock inte att anlägga helt utanför Citybanans skyddszone. SLL har visat förslag på utformning

vid möten. Verifieringen av utformningen kommer att ske genom fortsatta utredningar och kommande möten med Trafikverket.

Citybanan i höjd med Norrbackagatan (ritning 2203 och 4459)

SLL kommer redovisa att den bergtekniska bärförmågan är tillräcklig genom utredningar som presenteras vid kommande möten med Trafikverket. Ett möte med Trafikverket hölls den 17 januari 2017 då denna fråga redovisades.

Många tvärsektioner kommer att tas fram i det fortsatta planarbetet och då kommer även tvärsektion 4459 att kompletteras med den service- och räddningstunnel som planeras.

Citybanan vid Hagastaden (ritning 2232)

Ritningarna kommer att kompletteras med profil och tvärsektion där SLLs arbets- och servicetunnel passerar under Citybanan mellan Norra Stationsgatan och Essingeleden/Klarastrandsleden/Norra Länken. Den del av Citybanans arbetstunnel som ska bibehållas kommer läggas in på ritningarna. Mer samråd kring arbets- och servicetunneln vid Hagastaden kommer att ske med Trafikverket och ritningarna kommer kompletteras.

Värtabanen vid Hagastaden (ritning 2203)

Hänsyn är tagen till Värtabanens slutliga läge vid placeringen av arbets- och servicetunnel, tryckutjämnings- och brandgasschakt. I nuläget arbetas på en modifierad placering av arbets- och servicetunneln. Ytterligare samråd kring arbets- och servicetunneln vid Hagastaden kommer att ske med Trafikverket och ritningarna kommer kompletteras.

Norra länkens tunnlar (ritning 2203 och 2204)

SLL tackar för information om grundläggningen. SLL har under projekteringen haft gemensamma möten med Trafikverket och erhållit detaljerad information om utförd grundläggning av Norra länkens tunnlar. Hänsyn är tagen till Norra länkens tunnlar vid placering av den nya tunnelbanan. Ritningarna kommer att kompletteras så att Norra länkens tunnlar tydligt redovisas.

Citybanans tillfartstunnel Tomtebodan, tillfällig nyttjanderätt ovan jord, ventilationstorn, tillfartstunnel Hagastaden samt Värtabanen (ritning 2232)

Eftersom utrymmet för att ha mynningar för tillfartstunnlar är mycket begränsat i centrala Stockholm har SLL föreslagit att Citybanan och den nya tunnelbanan samnyttjar denna mynning/entré och att tunnelbanan sedan en bit in i tunneln viker av och gör en egen arbets-/servicetunnel. Förutsättningarna är då att funktionen samt drift och underhåll i Citybanan fungerar. SLL är införstådd med att Trafikverket i nuläget ännu inte godkänt ett samnyttjande. SLL har efterfrågat ritningar/ handlingar för att kunna ta fram ett förslag på samnyttjande som kommer presenteras för Trafikverket.

SLL inser att ett samnyttjande av servicetunneln under hela byggskedet inte är möjligt. Ett nytt förslag har därför tagits fram med tunnelmynning och etableringsområde vid Norra Stationsgatan. Delar av Trafikverkets arbetstunnel vid Norra Stationsgatan kommer användas. SLL avser att teckna ett avtal med Trafikverket där användningen av Citybanans permanenta och tillfälliga anläggningar samt etableringsområde under Essingeledens broar regleras. Ventilationstornet vid Essingeleden planeras att vara en permanent åtgärd vilket framgår av ritning 2211.

Hänsyn har tagits till Citybanans tunnel, reservkraftaggregat samt Värtabanans spår där korsningspunkten med service- och arbetstunnel Hagastaden finns. Tvärsektioner och profiler som redovisar detta kommer att tas fram.

Ostkustbanan (ritning 2205, 2206 och 6548)

Geotekniska utredningar har genomförts och ytterligare utredningar om konsekvenserna av en grundvattensänkning kommer att genomföras. I SLLs tillståndsansökan enligt miljöbalken kommer hydrogeologiska bedömningar att presenteras.

Tillkommande station vid Hagalunds industriområde (ritning 2206, 2207, 2234)

Geotekniska förhållanden, risk för grundvattensänkning och påverkan på spåransläggningen kommer att utredas vidare. Det tillfälliga markanspråket på Trafikverkets fastighet Hagalund 4:1 kommer utgå. Ett samråd hålls i januari 2017 angående stationen vid Hagalunds industriområde.

Ostkustbanans tunnlar (ritning 2207, 2208, 6876 och 6964)

En riskanalys kommer att tas fram och Ostkustbanans tunnelrör kommer läggas in på profilritningarna.

Solna stations bangårdsområde

Frågan om grundvattensänkningar vid tunneldrivning och i driftskedet kommer att utredas vidare. I SLLs tillståndsansökan enligt miljöbalken kommer hydrogeologiska bedömningar att presenteras.

#### **Buller och vibrationer**

SLL tillämpar Trafikförvaltningens riktlinjer för stomljud för tunnelbana i drift samt Trafikförvaltningens riktlinjer för komfortvibrationer för tunnelbana i drift. Stomljuddämpande åtgärder under spår, exempelvis ballastmatta eller diskreta fjädrar, kan komma att vidtas för att dämpa vibrationer med påföljande stomljud på den sträcka där stomljudet beräknas ligga över 30 dB(A)slow. Bedömningen är att vibrationerna i bostadsrum i permanentbostäder och undervisningslokaler inte kommer överskrida 0,3 mm/s.

#### **Tillstånd för vattenverksamhet, geoteknik och hydrologi**

SLL söker tillstånd enligt miljöbalken. Detta tillstånd kommer reglera frågor som bortledning av grundvatten, buller, vibrationer och utsläpp till vatten. Ett kontrollprogram för grundvatten som beskriver hur kontroll och uppföljning ska ske kommer upprättas. SLL är positiva till en samordning av kontrollprogrammet med Trafikverkets kontrollprogram för Citybanan och Norra Länken. Kontrollerna för mätning av inläckage i tunnlar kan också regleras i genomförandeavtal med Trafikverket.

#### **Synpunkter på planhandlingar och ritningar**

JS1, lila avser anläggningar under mark och JS1, lila skrafferad avser anläggningar ovan mark. Kompletteringar av planritningar kommer att ske för att göra dem tydligare avseende Trafikverkets anläggningar och fastigheter.

#### **Byggskedet**

Hänsyn till Trafikverkets anläggningar och utrustning avseende grundvattensänkningar/sättningar och vibrationer regleras genom att kontroller av dessa skrivs in i genomförandeavtalet. Grundvattensänkningar/sättningar och vibrationer kommer även hanteras i järnvägsplanen och i SLLs tillstånd enligt miljöbalken.

#### **Fortsatt samverkan och avtal**

Arbetet är påbörjat med att ta fram avtal tillsammans med Trafikverket. I avtalen kommer frågor om bygg- och driftskede regleras. Avtalen reglerar även riskanalyser och kontrollprogram. SLLs målsättning är att teckna avtal med Trafikverket under våren 2017. Avtal om vattenrättslig rådgivning är tecknat.

### 1.1.2 Statliga myndigheters synpunkter på vattenverksamhet

#### **Sveriges geologiska undersökning (SGU)**

Inledningsvis hänvisar SGU till en sammanfattning av SGU:s synpunkter vid tidigare samrådsmöten redovisas i "Samrådsredogörelse Arenastaden", daterad 2016-05-25. De synpunkter som lämnades där tas därför inte upp i detta yttrande.

SGU har inga generella invändningar mot beskrivningarna men vill gärna framföra två förslag. SGU föreslår att det i framtida handlingar motiveras varför utredningsområdet är valt som det är gjort. I öster och söder avgränsas det främst av förhållanden med god vattentillgång i form av Stockholmsåsen respektive Karlbergssjön vilket är ett mycket bra skäl till att begränsa utredningsområdet. Åt väster och norr verkar avgränsningen generellt vara lokaliserat till vattendelare. Det kan vara motiverat för att underlätta grundvattenmodellering, men SGU vill då poängtera att vattendelare i sig inte har någon avgränsande effekt för grundvattenpåverkan eftersom dess läge kan påverkas vid en avsänkning.

SGU föreslår också att de grundvattennivåer som mäts vid framtida omgivningskontroller inte bara relateras till larm- och åtgärdsnivåer, utan att jämförelser även görs med grundvattennivåer i opåverkade grundvattenrör för att kunna se avvikelser från naturliga trender och därmed i ett tidigt skede kunna upptäcka grundvattenpåverkan av tunnelbygget. I övrigt avstår SGU från att i detta skede avge ytterligare yttranden i detaljfrågor. SGU vill även informera om att en uppdaterad version av jordartskartan för detta område finns tillgänglig via geodatasamverkan samt SGU:s kartvisare.

**Kommentar.** Motiv för avgränsning kommer att redovisas i MKB för tillstånd. SLL delar SGU:s uppfattning att analysen av förändringar i grundvattennivåer kräver tillgång till data från grundvattenrör belägna även utanför influensområdet för grundvatten. SLL har noterat att jordartskartan har uppdaterats.

### 1.1.3 Kommuner och kommunala bolags allmänna synpunkter

#### **Norrenergi**

Norrenergi har befintliga värme- och kylaledningar inom nya aktuella områden, och förutsätter att de beaktas i planeringsarbetet. Om befintliga ledningar behöver flyttas för att möjliggöra byggnation enligt aktuell tunnelbaneutbyggnad utgår Norrenergi från att omläggning bekostas av exploatören. Vid en eventuell omläggning ska temperaturförhållanden och urkopplingstider beaktas så att kringliggande värme- och kylakunder ej drabbas mer än nödvändigt.

**Kommentar:** Särskilda möten hålls med alla större ledningsägare. Flyttning av ledningar hanteras enligt ledningssamordning.

#### **Norrvatten**

Norrvatten vill informera om att Norrvattens tidigare svar från 2014-11-21 fortfarande gäller.

**Kommentar:** I projekteringen ingår att kartlägga alla kända ledningar. Samråd kommer att fortsatt hållas med berörda ledningsägare.

## Signalisten

Bostadsstiftelsen Signalisten i Solna är positiv till den planerade tunnelbaneutbyggnaden och särskilt till att en tunnelbaneuppgång placeras i Hagalund. Signalisten äger genom Solnabostäder AB bl.a. fastigheten Nordan 18 i Solna. På fastigheten framkommer det genom samrådshandlingarna att en tunnelbaneuppgång med hall och tryckutjämningschakt föreslås att uppföras. Bostadsstiftelsen är positiva till det föreslagna läget men vill att ett par synpunkter beaktas.

Dels finner bostadsstiftelsen en stor risk i placeringen av ett tryckutjämningschakt så nära ett bostadshus och föreslår att det placeras närmre tvärbanan eller i slänten norrut mot Frösundaleden för att undvika störningar. Vidare anses det att byggnaden för tunnelbaneuppgången är för stor för den aktuella platsen och att dess utformning bör anpassas bättre till områdets karaktär. Gröna tak föreslås som exempel för att samverka med områdets grönområden eller om taken kan göras tillgängliga för boenden och erbjuda rekreation eller stadsodling. Då fastigheten haft problem med buller och störningar under byggnationen av en tvärbanestation påpekas det att byggnationen måste planeras effektivt och med så lite påverkan som möjligt för de boende. Signalisten anser även att projektet fullt ut ska kompensera för de växter, träd, gator och andra funktioner som tas bort då byggnationen sker.

Bostadsstiftelsen ser fram emot en fortsatt nära dialog med Förvaltning för utbyggd tunnelbana i projektet som helhet och angående nämnda synpunkter.

**Kommentar:** Området för tunnelbaneuppgång med entré och för tryckutjämningschakt begränsas i väster av både Tvärbanan och befintliga ledningar vilket medför att anläggningarna måste placeras nära bostadshuset. Det är därför särskilt viktigt att byggnadskropparna ges en utformning som passar in i omgivningen. Gröna tak är därför en åtgärd som undersöks. Vår ambition är att minimera störningar och negativ påverkan i största möjliga mån. Med en omsorgsfull planering och styrning av entreprenaderna kommer förvaltningen att söka metoder som begränsar påverkan på buller, vibrationer och stadsbild. Pågående mötesserie finns.

## Solna stad

Inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling och den överenskommelse som i februari 2014 slöts mellan Stockholms läns landsting, Stockholms stad, Nacka kommun, Järfälla kommun och Solna stad avseende utbyggnad av tunnelbanan och ökat bostadsbebyggelse, genomförde landstingets förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) vid förra årsskiftet samråd om järnvägsplan och tillståndsansökan enligt miljö-balken för utbyggnad av tunnelbana mellan Odenplan – Arenastaden (Gul linje). Av effektiviseringsskäl har FUT under våren genomfört ett arbete i syfte att optimera projektet Gul linje, vilket resulterat i förändringar som föranleder ett kompletterande samråd.

Stadsledningsförvaltningen, som tillsammans med miljö- och byggnadsförvaltningen löpande är involverad i tunnelbaneprojektet, har nära följt arbetet inom FUT som har resulterat i de förändringar som föranleder det kompletterande samrådet.

Beträffande tillståndsansökan enligt miljöbalken har den utformats efter samråd med miljö- och byggnadsförvaltningen, och därför har stadsledningsförvaltningen inga synpunkter i detta avseende.

Med hänvisning till ovanstående tillstyrker stadsledningsförvaltningen samrådsförslaget.

**Kommentar:** För att kunna genomföra tunnelbaneprojektet krävs en samsyn med berörda kommuner. Därför sker löpande möten så att kommunerna ska ha möjlighet att påverka anläggningens lokalisering och utformning.

## Stockholms stad

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, fastighetskontoret, kulturförvaltningen/stadsmuseet, stadsbyggnadskontoret, utbildningsförvaltningen, miljöförvaltningen, trafikkontoret och Norrmalms stadsdelsförvaltning har inkommit med ett gemensamt kontorsyttrande. Kontoren är positiva till att en utbyggnad av tunnelbanan sker och anser att det är mycket viktigt för såväl staden som regionen. Då FUT haft kontinuerliga samråd med kontoren genom delprojektstyrelser och arbetsmöten har synpunkter kunnat lämnas under arbetets gång. Vad avser de kompletteringar och förändringar som skett sedan tidigare plansamråd har kontoren ett par synpunkter enligt nedan. I övrigt kvarstår tidigare framförda samrådssynpunkter i stadens remissvar daterat 22 december 2015.

För stadens del har omfattande förändringar skett i projektet sedan tidigare samrådsförslag. Den största förändringen är att en tvåspårslösning istället för en trespårslösning nu valts vid Odenplan. Det innebär att den nya Gula linjen blir en avgrening från dagens gröna linje och att befintlig station vid Odenplan kan användas även för den nya linjen. Resultatet blir en signifikant kostnadsbesparing samt att området runt Odenplan slipper att grävas upp igen. Kontoren stödjer denna lösning men har samtidigt krävt att SLL garanterar att trafikeringen på Grön linje mot västerort inte försämras i och med denna lösning.

**Kommentar:** SLL:s bedömning är att nuvarande utbud av tunnelbanetrafik för Västerort i stort kan bibehållas även med en avgrening mot Arenastaden.

Vad gäller markanspråk påpekar kontoren att eventuellt ianspråktagande av mark på stadens mark ska ske genom servitut vilket bör framgå tydligare i planbeskrivningen. Vidare påpekas det att den bilaga med förteckning över berörda detaljplaner som det hänvisas till saknas i samrådsmaterialet. I planbeskrivningen bör även kulturhistoriskt värdefulla byggnader lyftas fram tydligare. Förslagsvis genom att meningen på sidan 23 *"Stadsmuseums bedömning av värdefulla byggnader återfinns i järnvägsplanens Miljökonsekvensbeskrivning"* ändras till *"Ett antal byggnader som Stadsmuseet har klassificerat som värdefulla och som regleras inom ramen för Plan- och bygglagen kan beröras. Dessa byggnader beskrivs mer ingående i miljökonsekvensbeskrivningen avsnitt 5.2 Kulturmiljö och stadsbild"*.

**Kommentar:** Av planbeskrivningen och plankartorna framgår att mark tas i anspråk genom servitut. Detaljplaner som berörs återfinns i bilaga 1 till planbeskrivningen. Järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning (MKB) och planbeskrivningen utgör underlag till plankartorna som fastställs. I MKB redogörs därför konsekvenserna för kulturmiljön mer i detalj.

Kontoren anser vidare att risker för framtida omgivningspåverkan från ventilationsanläggningar, som den vid Hälsingehöjden och vid stadsbiblioteket, bör studeras närmre. Vid behov bör järnvägsplanen reglera ventilationsanläggningarna med skyddsåtgärder för att säkerställa att exempelvis riktvärden för buller från verksamheter samt lågfrekvent buller klaras.

**Kommentar:** Fördjupade studier kommer att genomföras avseende omgivningspåverkan gällande luft och buller. Behovet av särskilda ljudabsorbenter kommer att utredas för att säkerställa att gällande riktvärden klaras.

Vad gäller utrymningsvägar är kontoren positiva till att de utrymningsvägar som tidigare var placerade vid Solvändan och Vasa Real nu är flyttade. Utrymningsvägen på gångbanan längs Karlbergsvägen måste dock detaljstuderas tillsammans med staden för att hitta bästa läge med avseende på gångbanans funktion. Då de nya placeringarna ligger nära skolor påpekas det att barns skolvägar behöver vara trygga och säkra både under byggtiden och i driftskedet. Kontoren anser vidare att illustrationen för "byggnader med verksamhet känslig för störningar" är

ofullständig då alla förskolor i området inte är markerade. Det anses även att en barnkonsekvensanalys bör tas fram.

**Kommentar:** SLL ser fram emot fortsatt samverkan kring utrymningsvägarna och delar Stockholms stads synpunkt om vikten av att belysa de sociala konsekvenserna av ett byggskede för barn och unga. Det kommer att vara ett fortskridande arbete med dessa frågor inför och under byggskedet där barnkonsekvensanalys (BKA) utgör stöd.

Illustrationer som redovisar känsliga verksamheter kommer uppdateras så att alla skolor och förskolor finns med.

Vid Vasa Real och Gustav Vasa skola är det risk för bullerstörning under byggtiden. Kontoren påpekar att evakueringslokaler för en skola av Vasa Reals storlek är mycket svåra att ordna varpå byggprojektets tidplan behöver koordineras med när skolan har minimal verksamhet.

Servicetunnlar och andra tillhörande anläggningar måste samordnas med Hagastadens exploatering. Den föreslagna sträckningen av servicetunneln från etableringen vid Tomtebodan kommer att begränsa stadens möjligheter att exploatera västra Hagastaden. För att få en tydlig bild av hur det ser ut i anslutning till station Hagastaden samt servicetunneln behöver fler tvärsektioner illustreras.

**Kommentar:** Ett arbete med att ta fram tvärsektioner för tunnelarna pågår och informationen kommer att delges staden. Tvärsektionerna kommer finnas tillgängliga i granskningskedet.

I "Bilaga 1 byggskedets påverkan och störningar" nämns att det i anslutning till Hagastadens station endast finns ett fåtal bostäder. Detta stämmer inte då det finns både studentboende, privatboende och skolverksamhet längs Norra Stationsgatan. Beskrivning saknas även hur boende och skolverksamheter påverkas av stomljud mellan Torsplan och NKS.

**Kommentar:** I det direkta närområdet till just stationen i Hagastaden finns endast ett fåtal bostäder. Ovanmarksarbeten nära Norra Stationsgatan utgörs av byggnadsarbeten för tryckutjämnings- och brandgasschakt. Vidare studier påvisat behov av att nyttja befintlig arbetstunneln vid Norra Stationsgatan under byggskedet och kompletterande samråd hölls om detta under januari 2017 se bilaga 4.

Samråd om detta specifikt hölls januari 2017, se bilaga 4.

Mer detaljerad redovisning av stomljud i närliggande byggnader kommer att finnas i MKB:n till granskningen.

Kontoren anser att det är viktigt att konsekvenserna som uppstår i byggskedet utreds noggrant i nära samarbete med berörda fastighetsägare.

Kontoren förutsätter att lokalisering av etableringsområden görs utifrån trygghets-, tillgänglighets- och säkerhetsaspekter. Framförallt med hänsyn till allmänhetens användning av publika ytor och rekreationsområden.

Kontoren förutsätter även att projektet för tunnelbaneutbyggnaden i byggskedet genomför nödvändiga informationsinsatser mot närboende, företagare, och andra berörda.

**Kommentar:** I planeringen av byggskedet kommer SLL att väga in konsekvenser för fastighetsägare, boende, verksamhetsutövare, känslig utrustning och allmänhetens tillgång till publika områden.



## **Storstockholms brandförsvaret, SSBF**

Storstockholms brandförsvaret, SSBF, har tidigare yttrat sig inför samrådet, daterat 2016-01-13. SSBF:s yttrande ska ses som ett komplement till tidigare lämnade yttrande. Tidigare yttrande ska fortsättningsvis betraktas som gällande tillsammans med det kompletterande yttrandet. Nedan följer SSBF:s synpunkter gällande hantering av olycksrisker och möjlighet till räddningsinsatser.

### *Ny station vid Hagalunds industriområde*

I samrådet redovisas enbart utredningsområden inom vilka ovanmarksanläggningar för t.ex. entréer och konstruktioner kan komma att lokaliseras. Det gör att SSBF inte har någon möjlighet att lämna synpunkter utifrån utformningen på stationen och därtill möjligheten till räddningsinsats i detta skede.

**Kommentar:** Utredningsarbete pågår och material om station vid Hagalunds industriområde kommer kontinuerligt att fördjupas. Kompletterande samråd hölls om detta under januari 2017 se bilaga 4.

### *Samtidig utrymning och räddningsinsats*

SSBF anser att problematiken med utrymning och samtidig insats måste belysas ytterligare. Exempelvis vid tunneln mellan station Odenplan och Hagastaden kommer det finnas utrymningsschakt som används både vid utrymning och insats. Enligt uppgifter från tidigare samrådsskede angav FUT att bredden på utrymningsvägarna i schakten kommer vara cirka 1,7 meter. SSBF saknar en redovisning och bedömningsargument till varför denna bredd anses vara tillräcklig vid samtidig utrymning och räddningsinsats. SSBF önskar få ta del av en sådan utredning och de argument som ligger till grund för detta beslut. Underlag gällande utformningen med bl.a. måttangivelse för utrymningsvägarna bör redovisas innan JP antas eftersom storlek på utrymningsschakten då fastställs.

Vidare står det i tilldelade handlingar att i nödfall kan utrymning komma att ske via servicetunneln. SSBF önskar att det säkerställs att utrymmande personer inte hindrar räddningstjänstens insats. Om utrymning sker via servicetunneln kan räddningstjänsten få problem med framkomlighet i servicetunneln samt svårt att komma till plattformen med brandvatten.

**Kommentar:** Säkerhetskonceptet innebär att det framförallt är vid stationer som utrymning sker. Utrymning sker via de vanliga uppgångarna och entréerna. Insatser kan ske på stationerna samtidigt som utrymning pågår. För Hagastaden och Arenastaden gäller att insatser kan göras via servicetunneln. Insatskonceptet redovisas i MKB för järnvägsplanen och planbeskrivning.

Måtten har tagits kring de bestämmelser som finns kring höga hus där utrymning/insats också sker i trapphus. Utrymningstunnlarna är minst 3,6 meter men 1,7 meter gäller i trappschakten, det vill säga två personer kan med marginal mötas i trappan. Måttet 1,7 meter är baserat på ett amerikanskt regelverk för utrymning av höga hus.

### *Person på spår och plattformsavskiljande väggar*

Olycka på spår som exempelvis personpåkörning är den mest frekvent förekommande händelsen som kräver räddningsinsats i dagens tunnelbana. SLL:s trafikförvaltning visar genomförda studier på att 6 000– 8 000 obehöriga spårbeträdanden sker årligen i Stockholms tunnelbana, på stationer, i tunnlar och längs linjen. Mörkertalet är också stort, antalet spårbeträdanden är sannolikt tio gånger fler än vad som upptäcks och rapporteras. Plattformsavskiljande anordningar bedöms vara det effektivaste sättet att hindra spårbeträdanden vid plattformsrum och anses kunna förhindra merparten av spårbeträdanden och de störningar dessa orsakar.

Trafikförvaltningen har gjort bedömningen att ungefär nio liv och sex svårt skadade per år kan räddas genom att man inför personsäkerhetshöjande åtgärder på plattform och längs banan. Åtgärder som förhindrar eller motverkar obehörigt spårbedrädande bedöms ge störst effekt vid plattformsrum. Genom införande av åtgärderna erhålls också färre driftstopp i tunnelbanan, till följd av att obehöriga vistas i anläggningen. Den samlade bedömningen som Trafikförvaltningen gör är att införande av åtgärder för att förhindra obehörigt spårbedrädande i tunnelbanesystemet bidrar till en samhällsekonomisk vinst då investeringskostnaden för den nya tunnelbanan är väsentligt lägre än den beräknade samhällsekonomiska vinsten.

SSBF anser att ovanstående väl motiverar att införa åtgärder för att förhindra obehörigt spårbedrädande i tunnelbanesystemet, varav införande av plattformsavskiljande anordningar är den mest effektiva och robusta åtgärden. Kan dessutom investeringskostnaderna hållas nere om dessa åtgärder projekteras och byggs in redan från början bör även detta vara argument nog, istället för att behöva bygga om och ändra en befintlig anläggning.

**Kommentar:** Anläggningen är förberedd för barriärer vid plattformskant.

Inför Stockholms-överenskommelsen utreddes möjligheterna att införa plattformsavskiljande väggar (PFA) på den nya tunnelbanan. PFA är en åtgärd med helhöga och täta väggar som sätts upp i plattformskant. I de tidiga utredningarna konstaterades tekniska svårigheter med ett införande då de skulle kräva att samtliga tåg har dörrarna placerade på samma plats. Befintlig fordonsflotta består av olika tåg och vagnar som inte har dörrarna placerade på samma ställe. Åtgärden kan därför inte med enkelhet införas i den befintliga tunnelbanan. I de tidiga studierna inför Stockholmsöverenskommelsen framkom att kostnaderna för att införa PFA är mycket hög. Parterna valde således att inte inkludera dessa kostnader i Stockholms-överenskommelsen.

Landstinget genom Trafikförvaltningen har studerat möjliga lösningar för suicidprevention där PFA har varit en. Andra möjliga åtgärder som studerats är barriärer, till exempel halvhöga väggar, eller olika system för larm om att personer befinner sig på spår. I den nya tunnelbanan säkerställs möjligheten att i ett kommande skede införa PFA eller barriärer på plattformen.

### *Säkerhetsmål*

SSBF anser att uppsatta säkerhetsmål för tunnelbanan är otydliga. Uppföljning av säkerheten utifrån angivna mål bedöms som svårt. Detta blir tydligt t.ex. vid värdering av olika risker om de kan accepteras eller om åtgärder behöver vidtas. Valda formuleringar gör det svårt för en oberoende granskare att avgöra om projektets säkerhetsnivå är tillfredsställande och om målen är uppfyllda. Det är därför tveksamt om aktuella mål kan anses utgöra ett underlag som ger samrådande parter en möjlighet att förstå och påverka projektets inriktning med avseende på risk och säkerhet.

**Kommentar:** FUT noterar räddningstjänstens synpunkter och kommer fortsätta samråd för att förtydliga motiv till valda lösningar.

### *Synpunkter på MKB tillhörande JP*

FUT planerar för 300 meter mellan insatsvägar i servicetunneln. Räddningstjänsten förordar 150 meter mellan två insatsvägar i tunnel. Detta eftersom rökdykning i tät rök är mycket tidskrävande och svårt vid längre sträckor än 75 meter. I tidigare yttranden som SSBF skrivit för bl.a. insatskonceptet och principer för brandskydd (dnr: 305-48/2015) har räddningstjänsten påtalat sin bedömning av insatsförmåga i förhållande till avståndet för rökdykning. SSBF har tidigare påpekat att alla som vistas inom anläggningen ska kunna utrymma vid olycka, även personer med funktionsnedsättning. De förslag som presenteras i dessa dokument leder till att vissa personer

inte kommer kunna ta sig ut på egen hand vid en nödsituation, exempelvis i spårtunnel. Räddningstjänsten har inte möjlighet att genomföra räddningsinsats i undermarkmiljö och samtidigt bistå vid utrymning. SSBF anser därför att personer med funktionsnedsättning ska kunna ges möjlighet att utrymma på egen hand.

**Kommentar:** FUT bedömer att den valda utformningen av spårtunnlarna uppfyller Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:XX) om personsäkerhet i tunnlar och plattformsrums för tunnelbana och spårväg.

#### *Synpunkter på underlagsrapport olycksrisker*

Motiveringen till sannolikhet och konsekvens bör förtydligas för flera av de identifierade olycksriskerna. Hänvisning bör finnas till motiveringen och motiveringen måste vara tydlig. Exempelvis nämns att risken för brandspridning beaktas vid placering av brandgasschakt, dock kan olägenhet för omgivningen förekomma vid utsläpp av brandgaser. Däremot står det inget om vilka skyddsavstånd som väljs mellan schakt och byggnads fasad/yta där människor vistas. Vidare redovisas inga underlag som visar om de skyddsval som gjort anses vara tillräckliga.

Vid val av placering av brandgas- och frånluftsschakt är SSBF frågande om FUT analyserat lämpligheten med avseende på brand- och brandgasspridning till byggnad. Detta gäller samtliga placeringsalternativ av brandgas- och frånluftsschakt som är placerade i närhet av annan bebyggelse. Det nämns att risken är beaktad vid val av placering av brandgasschakt i enlighet med FUT upprättad projekteringsanvisning "Utformning av schakt för brandgasventilation". SSBF har inte tagit del av denna handling vid tidpunkten för detta yttrande och har därav ingen möjlighet att kommentera detta.

SSBF ser det som positivt att det i underlagen har tagits hänsyn till att räddningstjänstens framkomlighet och insatsmöjlighet inte kommer påverkas negativt under byggtiden. Detta sker enligt underlagen exempelvis genom att byggnationen sker i olika etapper, där insatsmöjligheten beaktas inför varje etapp. SSBF förutsätter att fortsatt hänsyn tas till framkomligheten och åtkomlighet för befintlig bebyggelse samt ny bebyggelse.

**Kommentar:** Placering av schakt för brandgasventilation har gjorts med beaktande av praxis och andra regelverk, t.ex. BBR. FUT:s dokument "Utformning av schakt för brandgasventilation" har presenterats på tidigare samrådsmöten.

### 1.1.4 Kommuner och kommunala bolags synpunkter på vattenverksamhet

#### **Stockholm Vatten**

Järnvägsplanen berör en stor del av Stockholm Vattens VA-system inom aktuellt planområde och VA-funktion inom angränsande områden. Genom planområdet (Odenplan, St Eriksplan, Norra Stationsgatan/Norrbackagatan) går bland annat två huvudvattenledningar som försörjer stora områden som Vasastan, Östermalm och Lidingö med dricksvatten. Vid genomförande av arbeten är det därmed viktigt att minimera risken för oplanerade avbrott på dessa ledningar. Vid Odenplan finns även känsliga kunder som Läkarhuset, vårdcentral, affärer, restauranger och caféinrättningar. Ett antal avloppsledningar korsar också planområdet och avbrott på dessa avloppssystem kan medföra mycket stora negativa konsekvenser för kunder.

Stockholm Vatten hänvisar till kapitel 4.5.2 "Byggskedets påverkan, effekter och konsekvenser" där det beskrivs vilka risker det finns för sättningar och hur större vatten- och fjärrvärmeledningar behöver vara grundlagda ned till fast jordart för att inte riskera att skadas. Stockholm Vatten påpekar att det befintliga ledningssystemet är av ojämn kvalitet och det finns därmed risk att

ledningarna påverkas negativt redan vid små sättningar/markrörelser och vibrationer. VA-ledningars funktion måste säkerställas så att inte viktiga ledningar kollapsar när arbeten utförs. För att minimera risker för att oförutsedda händelser ska inträffa ska en kontrollplan upprättas som ska godkännas av Länsstyrelsen. I kontrollplanen ska det finnas åtgärder beskrivna som tas i bruk om en större grundvattensänkning inträffar. Stockholm Vatten påpekar också att det befintliga VA-systemet måste vara i funktion/drift under byggandet av tunnelbanan.

Vad gäller översvämningsrisker hänvisar Stockholm Vatten till två kapitel; 2.9.3 "Krav för utformning av tunnelbanan" och 5.7.2 "Bedömningsgrunder, metodik och osäkerheter". Där står det bland annat att projektet ska klimatanpassas och att anläggningens öppningar ska höjdsättas alternativt dimensioneras för att inte skadas vid ett 100-årsregn med klimatfaktor 1,2. Stockholm Vatten anser att klimatfaktorn bör höjas till 1,25 och hänvisar till Svenskt Vattens publikation P110. Vidare påpekar Stockholm Vatten att dagvattenledningsnätet från planområdet, Odenplan till Hagastaden, avleder dagvatten till Mälaren och till Brunnsviken (Östersjön). De är dimensionerade för att klara 2-årsregn (gamla nät) upp till 10-årsregn + klimatfaktor (nyare nät). Inget av dessa dagvattensystem klarar att avleda dagvatten från ett 100-årsregn + klimatfaktor utan översvämning av markområden eller översvämning av källare. Bland annat behöver området vid Solnavägen/Norra Stationsgatan ses över.

Vidare anser Stockholm Vatten att höjdsättning och utformning av trösklar och markytor måste utgå från dimensionerande vattennivåer i Brunnsviken och Mälaren. Markytor ska utformas så att de yttledes kan avleda dimensionerande regn till recipient tillsammans med det dagvattenförande dagvattennätet. Instängda ytor och marklutning mot ingångar etc. bör undvikas om man vill undvika översvämning till följd av regn. Översvämningsområden på grund av 2-10 årsregn kan i nuläget inträffa mer lokalt inom hela planområdet. Större översvämningsområden erhålls sannolikt vid 100-årsregn.

Sammanfattningsvis menar Stockholm Vatten att vid utformningen av tunnelbanan, detaljplaner och höjdsättning av mark måste hänsyn tas till 10-årsregn och till 100-årsregn i nuläget och i framtiden (klimatfaktor) samt till ökad exploatering inom hela det tillrinningsområde som aktuellt planområde ingår i. Färdig lösning av tunnelbanan och detaljplaner måste innebära en minskad risk för översvämningsområden och en förbättring av vattenkvaliteten i recipienterna Brunnsviken och Mälaren. Utrymme måste finnas för att kunna anlägga nödvändiga åtgärder. Det är av yttersta vikt att arbeten och arbetsmetoder under byggskedet planeras och utförs på sådant sätt att risken för mark- eller källaröversvämningsområden inte ökar jämfört med nuläget.

De förväntade översvämningsnivåerna i både byggskede och driftskede ska tas fram (beräknas) i samråd med Stockholm Vatten och med Stockholms stad, som har tagit fram övergripande översvämningsanalyser.

Stockholm Vatten måste kontaktas vid planering och utformning av dagvattenhanteringen inom planområdet. Det beror även på att dagvatten från omgivande områden även belastar det dagvattenförande systemet.

Vidare påpekar Stockholm Vatten att dagvattenhanteringen ska utföras så att den följer Stockholms dagvattenstrategi samt vattendirektivet och att påverkan på miljö kvalitetsnormerna ska redovisas. Vad gäller avledning av dränvatten och grundvatten som genereras under byggskedet är det viktigt med så små och jämna flöden som möjligt med bra flödesberäkningar. En hänvisning görs till Stockholm Vattens riktlinjer för länshållningsvatten från byggplatser. Under driftskedet kommer dränvatten och grundvatten till en början att behöva avledas till Stockholm Vattens spillvattensystem. I driftskedet ska dock allt dränvatten och grundvatten ledas via dagvattenförande ledningsnät till recipienter. När det gäller klimat ska hänsyn tas till framtida klimatförändringar och Stockholms vatten förutsätter att mark- och grundläggningsnivåer utgår

från Länsstyrelsens rekommendation. Vidare uppmanar Stockholm Vatten FUT till att se deras bestämmelser och anvisningar på deras hemsida. Där finns bland annat allmänna bestämmelser i berg, anvisningar för markarbeten i jord, länshållningsvatten och riktlinjer för avloppsvatten och andra verksamheter. Stockholm Vatten understryker också att de kontinuerligt ska kontaktas avseende dagvattenhantering, ny- och omläggning av VA-ledningar, anslutningar till VA-systemet, VA-avstängningar och samordning samt länshållningsvatten. Stockholm Vatten påpekar även att det är en avgörande förutsättning att VA-frågorna vägs in i ett tidigt skede och att det finns en kontinuerlig kontakt under den fortsatta planeringen.

**Kommentar:** Med den nu presenterade utformningen sker inga arbeten vid Odenplan varför många av de risker som nämns eliminerats. Samråd sker med alla ledningsägare. SLL delar Stockholm Vattens synpunkter om vikten av noggrann undersökning och planering för att minimera risken för oplanerade ledningsavbrott.

Flertalet analyser är gjorda med klimatkoefficient 1,25. Faktor 1,2 bestämdes innan Svenskt Vattens publikation fanns tillgänglig. Översvämningsanalyser pekar på några områden som kan få lokala översvämningsrisker. SLL beaktar riskerna för översvämningsrisker vid projekteringen av tunnelbaneanläggningen men tar inte ansvar för att översvämningsrisker i framtiden kan ge skador på bebyggelse.

Kontrollprogram kommer att tas fram som reglerar provtagning och flödesmätning av under byggtiden och SLL noterar hänvisningen till aktuella anvisningar.

Avtal om anslutning av tunnelbaneanläggningens VA-system till Stockholm Vattens ledningsnät kommer att tecknas. SLL kommer att fortsätta samråda med Stockholms Vatten kring gemensamma frågor såsom flyttning av ledningar, flödesberäkningar samt avledning av dränvatten till recipient via dagvattensystemet under driftskedet.

Kontrollprogram kommer att tas fram som reglerar provtagning och flödesmätning av länshållningsvatten under byggtiden. Stockholm Vattens riktlinjer för länshållningsvatten avses tillämpas. FUT planerar att leda dränvattnet från tunnelsystemet under drifttiden via dagvattennätet till recipient.

### 1.1.5 Organisationens allmänna synpunkter

#### **Hyresgästföreningen region Stockholm**

Hyresgästföreningen region Stockholm är i grunden mycket positiv till en utbyggnad av tunnelbanan och det ökade bostadsbyggande denna utbyggnad medför. Region Stockholm utgår från att en stor andel av de nya bostäderna blir hyresrätter och att Stockholms läns landsting bistår Hyresgästföreningen region Stockholm i detta påverkansarbete gentemot kommunerna.

Det är angeläget att denna tunnelbaneutbyggnad kommer till stånd både för att klara befintliga resebehov och för kommande utbyggnader. Hyresgästföreningen region Stockholm ser den föreslagna sträckningen som rimlig.

Vid varje station ska det finnas cykelparkeringar som är stora, trygga och väderskyddade.

Hyresgästföreningen region Stockholm ser det som angeläget att de nu aktuella sträckningarna inom tunnelbaneutbyggnaden i länet kompletteras med en helhetsplan där även långsiktiga frågor belyses och ges en prioriteringsordning. En sådan fråga, som bör prioriteras, är tunnelbaneutbyggnaden till Bromma flygplats. Hyresgästföreningen utgår från att flygplatsen förr eller senare kommer att läggas ner och området bebyggas.

I övrigt hänvisas till Hyresgästföreningen region Stockholms tidigare remissvar när det gäller tunnelbaneutbyggnaden i Stockholms län.

**Kommentar:** SLL delar Hyresgästföreningens synpunkt angående tunnelbanans betydelse för transportbehov och vidare utveckling.

Cykelparkeringar kring stationerna ingår inte i järnvägsplanen utan faller inom berörd kommuns ansvarsområde. Därför pågår en dialog med Stockholms stad och Solna stad om dessa frågor. Ambitionen är att attrahera resenärer genom attraktiva kopplingar till befintliga gång- och cykelnät och att mark i detaljplan avsätts för cykelparkering.

Ytterligare utbyggnad av tunnelbanan omfattas ej inom ramen för detta projekt. Synpunkterna kommer därför att vidarebefordras till Trafikförvaltningen inom Landstinget.

### **Nätverket för Hagalunds framtid**

Nätverket för Hagalunds framtid består av bostadsrättsföreningar, boenderåd, en hyresgästförening och en del ytterligare lokala föreningar i Hagalund. Nätverket undrar ifall det är möjligt att boka in ett möte med någon/några av projektets representanter för att vidare diskutera frågor som nätverket vill veta mer om.

**Kommentar:** Ett möte har hållits efter samrådstiden mellan SLL och Nätverket för Hagalunds framtid.

### **Odenplansgruppen**

Odenplansgruppen har studerat det nya förslaget till tunnelbana Gul linje som ställts ut för samråd. De omfattande ingreppen vid Odenplan är nu borta och en stor del av arbetena i Vasastan kommer att genomföras under jord, vilket Odenplansgruppen hälsar med tillfredsställelse. Odenplansgruppen konstaterar dock att buller och vibrationer från tunneldrivningen kommer att ge upphov till omfattande störningar för boende och arbetande längs den nya spårsträckningen. Odenplansgruppen anser att endast betydande samhällsnytta kan motivera sådana störningar.

#### *Redovisa kostnader och samhällsnytta*

Odenplansgruppen saknar en seriös beskrivning av projektets samhällsnytta i samrådshandlingarna, och efterlyser en samhällsekonomisk kalkyl. Kostnaden för Gula linjen är inte redovisad. Odenplansgruppen har dock från projektledningen erfarit att kostnaden med det nya förslaget nu ryms inom ursprunglig budget det vill säga 4,2 mdr. Beträffande intäkterna finns inget redovisat i samrådsunderlaget utöver en allmän förmodan att passagerarunderlaget bör öka eftersom man inte längre behöver byta till Grön linje vid Odenplan. För att hitta någon antydning till intäkterna för Gul linje får man bege sig till underlagen till Lokaliseringsutredningen. Där framgår att med den dragning av Gul linje som presenterades för ett år sedan skulle intäkterna inte ens täcka driftskostnaderna, än mindre någon avskrivning på investeringen. Frågan är då hur mycket bättre det nya förslaget är. Samrådshandlingarna ger här ingen vägledning.

Det framgår av samrådshandlingarna att en väsentlig motivering för projektet är att möjliggöra byggandet av nya bostäder. Traditionell samhällsekonomisk kalkyl tar inte hänsyn till sådana vinster. Odenplansgruppen anser inte att det utgör ett fullgott skäl för att avstå från att kalkylera samhällsnyttan. Antingen kan man genom att beräkna det samhällsekonomiska underskottet tydliggöra hur stor samhällets subvention av varje bostad är, eller så kan man beräkna skatteintäkter eller BNP-tillskott som skapas av dem som genom bostäderna får möjlighet att verka i Stockholmsområdet. Skulle sådana kalkyler visa att projektet fortfarande är olönsamt, finns ingen ursäkt för att åsamka de boende längs tunneldragningen de olägenheter som nu kan förutses.

### *Risk för olyckor på tunnelbaneperrongerna*

På Odenplan blir perrongerna i tunnelbanan smalare i och med att rulltrapporna ner till Citybanan nu upptar en del av utrymmet. Här finns stor risk för trängsel vid rusningstid, vilket kan innebära olyckor när trafikanter ska byta mellan Citybanan och tunnelbanan. Vid olyckor, som t.ex. brand och explosioner, är rulltrappor och trappor alldeles för trånga. Perrongerna på Odenplans tunnelbanestation bör förses med glasväggar.

### *Isolera mot buller och vibrationer*

Delar av den nya spårsträckningen går i grunt läge nära bostäder. Nyligen har rälen och syllarna bytts på Grön linje mellan Rådmansgatan och Sankt Eriksplan. Odenplansgruppen har efteråt konstaterat att bullret från driften av tunnelbanan har ökat markant. Projektet måste säkerställa att man använder teknik som innebär maximal isolering mot buller och vibrationer.

**Kommentar:** Då station Odenplan inte längre utökas med en tredje perrong kommer ingen ombyggnad av stationen ske inom ramen av projektet. De nya stationerna som byggs förbereds för barriärer vid plattformskant.

Med en omsorgsfull planering och styrning av entreprenaderna kommer förvaltningen att söka metoder som begränsar påverkan på buller, vibrationer och stadsbild.

Det har inte genomförts någon fullständig samhällsekonomisk analys inom ramen för lokaliseringsutredningen. Däremot har det gjorts bedömningar vad gäller de trafikeringkostnader och restidsvinster som kan uppstå i och med de olika korridorerna.

Exempel på nyttor är restidsvinster, biljettintäkter, minskat bilresande och minskade utsläpp. Den största nyttan är restidsvinster, det vill säga effekterna av de nya möjligheter till resande som investeringen ger upphov till och som sammantaget innebär restidsvinster för samhället.

Ett mycket viktigt syfte med tunnelbaneutbyggnaden är att möjliggöra en utveckling i Stockholmsregionen genom ett ökat byggande av bostäder och arbetsplatser. Gula linjen kommer att kollektivtrafikförsörja två nya stadsdelar – Hagastaden med 6 000 nya bostäder, Nya Karolinska Solna, KI och flera andra stora arbetsplatser samt Arenastaden med bostäder, arbetsplatser, handel och evenemang. Utbyggnad av Station Hagalunds industriområde ger en ökad nytta i projektet. Utbyggnaden av tunnelbanan ökar kapaciteten i hela transportsystemet vilket behövs för att tillgodose den växande befolkningens resbehov.

## 1.1.6 Företag, fastighetsägare och andra särskilt berörda allmänna synpunkter

### **Akademiska hus och Karolinska Institutet**

Akademiska Hus och Karolinska Institutet välkomnar förstärkningen av kollektivtrafikförsörjningen till KI Campus Solna med en utbyggnad av nya tunnelbanans Gula Linje. Förslaget kommer att öka tillgängligheten till KI:s verksamhet och därigenom stärka universitetshuvudstaden Stockholm. Som sakägare och berörda av projektet framförs ett par synpunkter i yttrandet.

Akademiska Hus AB äger fastigheter på Karolinska Institutets campusområde i Solna innefattande fastigheten Haga 4:35. Spår och servicetunnlar kommer löpa under/intill byggnader på bolagets fastighet. Arbetena med tunnelbanan kommer att utföras intill och på den berörda fastigheten. Förslaget berör direkt Karolinska Institutet som har sin verksamhet i anslutning till dragningen av den nya tunnelbanan. Inom campusområdet bedrivs forskningsverksamhet i världsklass varpå

verksamheten är mycket känslig för yttre påverkan. Det är därför viktigt att arbeten för tunneln utförs med största möjliga hänsyn liksom att tunnelbanan i driftskedet inte medför sådana störningar att verksamheterna påverkas negativt.

Vad gäller stationslägen framhålls en önskan om att entré Karolinska Institutet ska få samma möjlighet till trappa, rulltrappa och hiss som övriga stationer planeras för enligt samrådshandlingarna. Vidare påpekas det att Akademiska Hus avser att uppföra en kontorsbyggnad alldeles intill den tilltänkta uppgången på KI:s sida av Solnavägen vilket kräver nära samordning mellan parterna. Vad gäller tryckutjämningschaktet vid Nobel Forum kommer synpunkter senare enligt överenskommelse med SLL:s projektorganisation.

Under byggskedet förutsätter Akademiska hus AB och Karolinska Institutet att alla berörda verksamheter får information om planerade åtgärder och att hänsyn tas till respektive verksamhets behov. Krav på ekonomisk kompensation kan komma att framställas mot SLL i fall då störningar inte kan elimineras. Vidare förutsätts det att SLL demonterar sponter och dess bakåtförankring (dragstag) efter uppförande av norra entréhallen vid station Hagastaden. Vad gäller byggtrafik förutsätts det att byggtrafik inte kommer att gå över campusområdet.

Under byggtiden planeras delar av Akademiska Hus mark tas i anspråk inom campusområdet för etableringsområden. En generell synpunkt är att man önskar att den tiden minimeras i största möjliga mån och att en dialog förs avseende lokaliseringen och omfattningen av dessa etableringar. I förslaget tas hela huvudentrén via Nobels väg till Karolinska Institutets område i anspråk vilket kräver närmare samråd i ett senare skede. Det förutsätts vidare att SLL säkerställer att gång- och cykeltrafikanter kommer in på området via Nobels väg under byggtiden.

Vad gäller läge för arbetstunnel välkomnas förslaget om att Citybanans befintliga service/arbetstunnel kommer att användas så att förnyade sprängningar kan undvikas. Angående tillfällig nyttjanderätt för byggande av ventilationstorn intill Tomtebodavägen så förordas ett gemensamt beslut om placering av detta.

I samrådshandlingen framgår att stomljud från tunneldrivningen kommer att överstiga naturvårdsverkets riktlinjer för byggbuller inomhus på stora delar av campusområdet. Med tanke på känsliga försöksdjursavdelningar och forskningsverksamheter understryks vikten av att gränsvärdena sätts så lågt som möjligt, att alla tänkbara ljud- och vibrationsdämpande åtgärder vidtas och att arbetstiderna samordnas med berörda verksamheter.

Vad gäller luftkvalitet påpekas det att SLL förväntas säkerställa att förorenad luft från tunnelmynningar inte kan påverka luftintagen på närliggande byggnader. Det förutsätts vidare att SLL utför erforderliga åtgärder för att sänkning av grundvattennivåer inte skall uppstå.

Då forskningsverksamheten inom campusområdet är mycket känslig för störningar i form av till exempel elektromagnetiska fält eller vagabonderande strömmar är det av största vikt att alla strömförsörjnings- och signalsystem utformas så att elektromagnetiska fält och vagabonderande strömmar minimeras och att de ligger under nivåer med risk för störningar.

Vidare förutsätts att SLL ombesörjer alla arbeten med befintliga ledningar i mark och att dessa funktioner upprätthålls både under byggskedet och driftskedet.

**Kommentar:**

Stockholms läns landsting, SLL, tackar för samarbetet i de pågående mötesserierna där planering och gemensamma frågor kring den Gula linjen till Arenastaden diskuteras. SLL är medvetna om att Akademiska Hus och Karolinska Institutet har känslig verksamhet och



utrustning som omfattar bl.a försöksdjur och utrustning som är känslig för störningar i form av buller och vibrationer samt elektromagnetiska fält.

Det finns många gemensamma frågor som rör utbyggnaden av den Gula linjen och Akademiska Hus och Karolinska Institutets verksamheter. SLL samverkar med Akademiska Hus och KI för att minimera negativ påverkan på verksamheterna under bygg- och driftskedena vid pågående mötesserier samt genom arbetet med framtagande av avtal.

Det nya förslaget innehåller en entré vid Karolinska Institutet med hiss och trappa men inkluderar inte genomförande av en rulltrappa. Entrén i det nya läget anpassas till närheten till byggnadsminnet Gammalgården gällande utformning samt omgivande miljö.

Spränggaser från drivning av tunnarna bedöms inte att medföra påverkan på befintliga luftintag på Akademiska Hus /KI:s närliggande byggnader. SLL söker tillstånd enligt miljöbalken. Detta tillstånd kommer reglera frågor som bortledning av grundvatten, buller, vibrationer och utsläpp till vatten. Ett kontrollprogram för grundvatten som beskriver hur kontroll och uppföljning ska ske kommer att upprättas.

SLL strävar efter att minimera störningar och påverkan under byggskedet gällande etablerings- och arbetsområden, trafik samt buller och vibrationer. Ekonomisk ersättning för skador regleras enligt gällande lagstiftning.

SLL kommer genom hela byggskedet att arbeta för att begränsa störningar för samtliga trafikslag vid planerade arbets- och etableringsområden, dock kommer vägar samt gång- och cykelstråk att påverkas under byggskedet. Ingen produktionsplanering har genomförts gällande transporter på det allmänna vägnätet till- och från arbets- och etableringsområden .

Arbetsområdet som behövs för att kunna bygga planerad entré vid KI vilket medför att Nobels väg tillfälligt kommer att hållas helt stängd vid anslutningen till Solnavägen. Framkomligheten på Solnavägen kommer även tillfälligt att begränsas till ett körfält i vardera riktningen.

Gällande arbets- och servicetunnlar i Hagastaden har arbetstunnelns läge justerats för att tunneln ska ansluta till mitten av den planerade stationens bergutrymme där det är bättre bergtäckning. Detta medför en justering av arbets- servicetunnelns sträckning. Vidare har behov av ytterligare en kompletterande arbetstunnel under byggskedet identifierats och på grund av denna förändring genomfördes ett samråd särskilt om detta i januari 2017, vilket redovisas i bilaga 4.

Ventilationstornet är för intag av luft till anläggningen och det är placerat utifrån arbets- servicetunnelns sträckning. För att genomföra byggnationen finns behov av att ta mark tillfälligt i anspråk omkring läget för ventilationstornet.

Efter att byggskedet avslutats har dragstagen inte längre någon funktion. Avsikten är att lämna dem kvar i marken. SLL bedömer inte att det ska försvåra fastighetsägarens framtida användning av marken.

SLL har kontakt med ledningsägare i området och kommer att ombesörja flytt av ledningar.

SLL genomför åtgärder inom anläggningen för att dämpa vibrationer och minimera elektromagnetiska fält och vagabonderande strömmar under driftskedet. SLL välkomnar fortsatt dialog om samtliga gemensamma frågor.

## Brf Hagalunden

Bostadsrättsföreningen Hagalunden i Solna har för avsikt att installera bergvärme i sina fastigheter och vill med anledning av det lämna svar på nämnda samråd. Brf Hagalunden omfattar två fastigheter, Sunnan 14 och 16, och är beläget på Hagalund delvis ovanför den planerade tunneln till Arenastaden och i närheten av den tilltänkta stationen vid Hagalundsgatan. Brf Hagalunden har med hjälp av konsult utfört beräkningar på antal energibrunnar som krävs per fastighet och även identifierat lämplig placering inom fastighetsgränserna, detta har bifogats yttrandet. Enligt beräkningarna kommer det att behövas 15 energibrunnar per huskropp (totalt 30 stycken brunnar) med ett djup av cirka 300 meter per borrhål. Energibrunnarna placeras i första hand på rad med en meters avstånd, det vill säga på en tänkt linje om 14 meter vid markytan. Ett alternativ kan vara att fördela brunnarna på två rader med en meter mellan vilket skulle innebära en markyta om cirka 7x1 meter. Energibrunnarna borrar normalt i en "solfjädersform" där riktningen och läge för respektive borrhål bestäms utifrån omgivande förutsättningar i berget, till exempel tunnlar.

Bostadsrättsföreningen vill med detta svar göra Stockholms läns landsting uppmärksammade på Brf Hagalundens avsikt om att installera bergvärme och önskar en fortsatt dialog gällande placering av energibrunnar med hänsyn taget till den planerade tunnelbanan till Arenastaden.

**Kommentar:** Enligt uppgift från Solna stad och SGU (Sveriges geologiska undersökning) framgår att det inte finns några befintliga borrhål för bergvärmeanläggning inom fastigheterna Sunnan 14 och 16. SLL kan inte bedöma eventuell påverkan på bergborrhål som planeras i framtiden. SLL bedömer i dagsläget att planerad tunnelbaneanläggning inte omöjliggör en framtida bergvärmeanläggning på fastigheterna.

SLL vill upplysa om att anmälan/tillstånd rörande bergvärmeanläggning krävs från Solna stad eller länsstyrelsen. I anmälan/tillståndsansökan bör bergborrhålens exakta placering, riktning och längd framgå. Mer information finns på Solna stads hemsida.

## Brf Kejsarkronan 6

Brf Kejsarkronan 6 instämmer helt med Odenplansgruppens synpunkter.

**Kommentar:** Synpunkten noteras. Se svar givet till *Nätverket Odenplansgruppen* i avsnittet *Organisationers allmänna synpunkter*, avsnitt 1.2.5 i Bilaga 3.

## Brf Kärven

Brf Kärven vill uppmärksamma att det sommaren 2016 gjordes provborrning i föreningens gräsmatta och att föreningen tolkar informationen som att den nya föreslagna dragningen av tunnelbanans gula linje att gå under föreningens gräsmatta, som är belägen mellan Brf Kärvens två bostadshus. Föreningen vill veta mer om hur föreningen kommer påverkas dels under då byggarbetena pågår och dels då byggnationerna är färdiga. Det gäller störningar under byggtiden, eventuella störningar då trafiken kommit igång (till exempel vibrationer i marken) samt förändringar i rörelsemönster hos tunnelbaneresenärerna. Till exempel ser det ut som att utrymmet mellan Råsundavägen 66 och 68 kommer att påbjudas för genomgång för resenärer mellan Råsundavägen och Dalvägen. Föreningen undrar till vem de bör vända sig för att få sina frågor besvarade. Föreningen känner till att det pågår samråd för närvarande, men behöver få klart för sig vissa grundläggande förutsättningar innan de kan komma med synpunkter. Den information om störningar etcetera som finns på webbplatsen är generellt hållen och därför behövs mer specifika svar om hur projektet påverkar föreningen.

**Kommentar:** Under byggtiden kommer tunnelbanan att ge olika typer av störningar beroende på om arbetena sker under eller ovan jord. Stationen i Arenastaden föreslås få två uppgångar,

en vid Dalvägen och en vid Hagalundsgatan i norra Hagalund. Stationen byggs under mark, men det kommer att krävas arbetsområden för att bygga biljetthallarna, som hamnar ovan jord. Transporter till och från arbetstunneln kommer att gå via Dalvägen. SLL strävar efter att minimera störningarna för alla som bor i närheten av bygget, men arbetet ovan jord kan orsaka buller i närområdet och tunneldrivningen kan medföra buller i ovanliggande byggnader i form av så kallat stomljud. I samband med tunneldrivningen kan sprängningarna medföra vibrationer som känns och hörs ovan mark. Det kommer inte bullra hela tiden och inte lika mycket under hela byggtiden.

När tunnelbanan är i drift kommer den inte orsaka stomljud eller vibrationer över riktvärdena.

Vi kommer att ställa krav på våra entreprenörer så att de använder skonsamma metoder, minimerar omgivningspåverkan och håller sig till de arbetstider som gäller för störande arbeten. Vi kommer också att besiktiga bebyggelsen i närområdet. Det innebär att vi låter besiktiga alla fasader och alla rum/utrymmen inomhus som är tillgängliga och allt dokumenteras i ett protokoll.

Planering av gångvägar / gångvägar svarar Solna stad för.

## **Brf Pionen 1**

Mot bakgrund av samrådsmaterialet har föreningen utöver vad som tidigare har anförts följande att anföra.

Föreningen utgår från att bli angiven i sakägarförteckningen i den kommande tillståndsansökan för vattenverksamheten. Byggnaden på föreningens fastighet är förmodligen anlagd delvis på berg. I källaren finns en länsypump för att kontinuerligt pumpa bort inträngande grundvatten. Byggnaden är uppförd 1906 och är därför känslig för sättningar och vibrationer. Föreningen förutsätter att SL vidtar erforderliga försiktighetsåtgärder före arbetenas genomförande med uppmätning av grundvattennivån samt besiktning av byggnadens av sprickbildningar och sättningar.

*Oförenliga ställningstaganden i pos 3.5.3 Utrymningsvägar och pos 4.2.2 Kulturmiljö*

Nytt föreslaget läge av ett utrymningsschakt på Karlbergsvägens södra sida saknar motivering. Föreningen anser att ursprungligt läge skall väljas. Det nya läget utgör enligt redogörelsen negativ konsekvens för kulturmiljön. Vidare föreslås att ett större träd skall avverkas för anläggandet av utrymningsschaktet. Den negativa konsekvensen för kulturmiljön beaktas inte enligt föreningen vid valet av nytt läge trots att Karlbergsvägen är en av riksintressets värdekärnor som skall skyddas mot åtgärder som skadar kulturmiljön enligt 3 kap 6 § Miljöbalken.

**Kommentar:** Grundläggningen av byggnaden på Pionen 1 är enligt inventering hos Stockholms stads geoarkiv betongmurar på berg. Kontroll av grundvattennivåer kommer att utföras före, under och efter byggnation av tunnelbanan. Bedömda sakägare kommer att redovisas i tillståndsansökan. Plankartorna kommer att kompletteras med tvärsektioner där det framgår byggnadernas grundläggning. Byggnaden ligger cirka 40 meter från spårtunneln och kommer att besiktigas innan sprängningsarbeten startar.

Lokaliseringen av utrymningsschakt görs i samråd med Stockholms stad. Konsekvenserna för riksintresset för kulturmiljö, Stockholms innerstad, beskrivs i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning.

### **Brf Pionen 3**

Brf Pionen 3 betvivlar både samhällsnyttan och lönsamheten i detta projekt, som tycks ha tillkommit enbart på bostadspolitiska grunder, men utan några klara redovisade kalkyler.

Citybanan kommer att trafikera (med undantag av den ännu ofinansierade stationen Hagalund) både Hagastaden och Arenastaden och skulle kunna kompletteras med matarbussar alternativt spårväglösning.

Brf Pionen 3 har upplevt och uthärdat Citybanans tillkomst; denna gång befinner de sig återigen i influensområdet och det direkt - med höga stomljud från tunneldrivning under månader. Än värre är farhågan att vibrationerna som uppkommer ur alla sprängningsfaser kan skada närliggande bebyggelse. Karlbergsvägen 38/Pionen 3 t.ex. är en gammal fastighet byggd 1886 och ligger dessutom inom riksintresset. Som om detta inte räckte skall dessutom den ena utrymningsvägen sprängas ut både uppifrån och underifrån samt hus byggas över utrymningstrappan mitt emot fastigheten Karlbergsvägen 38. Enligt uppgift skall detta pågå under cirka 1 år eller längre. Nu skall alla dessa fastigheter, skolor, förskolor, lokaler, kontor och andra arbetsplatser utsättas för långvariga störningar för en tunnelbanelinje, som starkt kan ifrågasättas vad gäller oklar samhällsnytta och långsiktig lönsamhet.

**Kommentar:** SLL beklagar de tråkiga erfarenheterna från Citybanan. Byggnaden ligger cirka 60 meter från spårtunneln och kan därför komma beröras under byggtiden. Störningar under byggskedet redovisas i PM byggskede som ingår i järnvägsplanehandlingarna

Förslag till villkor för buller, vibrationer och grundvattenbortledning kommer att presenteras i tillståndsansökan och prövas i mark- och miljödomstolen.

Utrymningsvägar direkt upp till ytan krävs inom sträckan mellan Odenplan till Hagstaden där tunnelbanan byggs med två enkelspårstunnlar utan parallellt löpande servicetunnel. Resterande sträcka ser utrymning till servicetunneln. Lokaliseringen av utrymningschakt styrs av enkelspårstunnlarnas sträckning och de får inte placeras på för stort avstånd från varandra. SLL har arbetat för att minimera påverkan och har genom en förlängning av servicetunneln vid Hagstaden minskat ned antalet utrymningsvägar upp till ytan till två istället för tre med bibehållen funktion. Konsekvenserna för riksintresset för kulturmiljö, Stockholms innerstad, beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen för järnvägsplanen.

De fastigheter som kommer att beröras av sprängningar blir föremål för omfattande inventeringar innan arbetena påbörjas. Vi kommer att i största möjliga mån minimera negativ påverkan under både byggskede och driftskede.

### **Brf Tomtebodan 1**

Brf Tomtebodan 1 välkomnar den nya gula tunnelbanelinjen, men efter att ha gått genom samrådsmaterialet är föreningen dock bekymrad över att gula linjens enda ventilationsschakt för partikelutsläpp endast ligger 25 meter från föreningens hus. Det är välkänt att tunnelbaneluften innehåller många luftföroreningspartiklar, huvudsakligen metall och metalloxider som har en oklar verkan på människors hälsa. I samrådsmaterialet finns det mycket noggranna beräkningar på hur mycket tunnelbanans resenärer kommer att påverkas av dessa partiklar och i vilken grad de kommer att exponeras men ingen som helst beräkning på hur vi som bor alldeles intill utsläppsschaktet kommer att exponeras och påverkas av dessa partiklar. Våra hus har mekanisk frånluft och partiklar från uteluften kommer att sugas in i huset oavsett om vi öppnar våra fönster eller inte. Med tanke på att hälsopåverkan av dessa partiklar är oklar så borde försiktighetsprincipen råda. Det finns dessutom gott om industriområde och kyrkogårdsområde runt omkring vår förening som vi anser skulle kunna vara lämpligare placeringsställe för ventilationsschaktet.

**Kommentar:** Tunnelbanan är ett system som ventileras genom entréer, tryckutjämningschakt och genom ventilationstorn både för intag av utsläpp av luft. Det torn som planeras vid Fogdevreten är ett torn som ventilerar ut luft från spårtunnlarna. Det kommer att vara i drift under kalla perioder vintertid då tryckutjämningschakten behöver stängas, helt eller delvis för att upprätthålla temperaturen i anläggningen. Det kommer därmed inte att vara i drift året om. Placering av ventilationstornet styrs av att den ska ligga invid spårtunnlarnas sträckning för att ansluta på ett tekniskt lämpligt sätt samt att anläggningen ska ligga mellan stationerna för sin funktion. Det är därmed en begränsad sträcka mellan Hagastaden och Hagalunds industriområde där denna ventilationsanläggning kan placeras. Det är också varierande geotekniska förhållanden i området och det är tekniskt lämpligast att bygga anläggningar där bergtäckningen är så god som möjligt.

SLL har genomfört beräkningar för att utreda lämplig höjd på ventilationsanläggningen med beaktande av höjdsättning på de närmast liggande bostäderna samt ytor framför husen. SLL har genomfört beräkningar för att utreda lämplig höjd på ventilationsanläggningen och de visar att miljö kvalitetsnormerna avseende partikelhalter uppfylls. SLL kommer att fortsätta att genomföra detaljerade spridningsberäkningar baserat på luftflödes hastighet, temperaturskillnader och vindriktning. Förhärskande vindriktning i området under de aktuella vintermånaderna är sydvästlig enligt vindstatistik vilket är snett bort från de aktuella bostäderna. Resultatet av spridningsberäkningarna kommer att redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen till järnvägsplanen i kommande granskningskede.

Längs aktuell delsträcka har flera lokaliseringar studerats i samråd med Solna stad och den sammanvägda bedömningen är att föreslagen placering är motiverad ur tekniskt, ekonomiskt samt miljömässigt perspektiv. Ett möte är inbokat med Bostadsrättsföreningen via dess styrelse i mars 2017.

## **Brf Vasen 5**

Brf Vasen 5 påpekar att deras åsikt registrerades som inskickad av *enskild* och är inte tillfreds med att en rättssäker process sker i detta ärende. Brf Vasen 5 anser att det finns ett stort kunskapsgap och att Förvaltningens svar på tidigare inskickade synpunkter svarar föga på de frågeställningar som föreningen anfört i sitt yttrande. Brf Vasen 5 önskar träffa representanter för landstinget för att dels diskutera det sätt som föreningens skrivelse behandlats och dels de specifika frågor som ställts.

Brf Vasen 5 har på sin fastighet installerat ett bergvärmesystem. Detta riskeras att få försämrad funktion och/eller livslängd på grund av markarbeten. Inga handlingar visar hur detta ska lösas eller kompenseras för.

Servitutet och skyddsområdet till tunneln som kommer bildas kan komma påverka föreningens framtida möjlighet att utöka föreningens bergvärmesystem, lägga övriga ledningar eller användandet av föreningens källarvåningar, eller i övrigt göra grävarbeten.

Under byggandet och i driftskedet kan tunnel komma påverka de boende negativt genom ljud och vibrationer. Former för skydd av byggnaden och stomljud/buller samt kompensationsformer har enbart löst beskrivits. Skyddsåtgärder som beskrivna i handlingarna anser vi inte som tillräckliga. Ingen utredning har gjorts om hur ljud och vibrationer från tunneln kommer påverka föreningens fastighet och byggnad under bygg- och driftskedet.

Mot bakgrund av vad som anförs ovan kan inte Brf Vasen 5 tillstyrka järnvägsplanen och kommer motsätta sig byggande av tunnel med skydds zoner och inrättande servitut.

**Kommentar:** Vi beklagar att er synpunkt blev registrerad som enskild och inte för bostadsrättsföreningens räkning. Vi vill dock betona att synpunkten väger lika tungt och är lika viktig för landstinget.

Ert bostadshus ligger som närmast 13 meter över tunneltaket på vår servicetunnel. Efter det att den nya spårlinjen och placeringen av station Arenastaden lagts fast påbörjades en inventering av berörda fastigheter avseende grundläggningen. Bergtunnlarnas skyddszon kommer att anpassas till ert källarutrymme och detta kommer att redovisas i en tvärsektion till järnvägsplanen.

Befintliga borrhål för bergvärme har inventerats i Solna stads arkiv samt i brunnsregistret hos SGU. Samtliga brunnsägare har kallats till separat samrådsmöte med information om hur brunnarna kan komma att påverkas till följd av planerad tunnelbaneanläggning. Samtliga brunnsägare har erbjudits installation i brunnarna för övervakning av vattennivåer före, under och efter byggtiden som underlag för eventuell skadeståndsreglering. I brunnar på fastigheten Vasen 5 har installationer utförts och mätningar kommer att påbörjas inom kort.

Utgångspunkten vid hanteringen av energibrunnar är att fastighetsägarna med energibrunnar ska få kompensation för den påverkan som utbyggnaden av tunnelbana har på individuella energibrunnar.

Utrymmen för ledningar som grävs i mark kommer att ligga utanför det permanenta markanspråket. Av planbeskrivningen framgår att ev. markinlösensituationer och uppkomna skador ersätts enligt gällande lagstiftning.

Omgivningspåverkan under byggskedet beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen för järnvägsplanens bilaga 1 Byggskedets påverkan, effekter och konsekvenser. SLL söker tillstånd enligt miljöbalken. Detta tillstånd kommer utöver bortledning av grundvatten att reglera frågor som buller och vibrationer. En mer detaljerad beskrivning kommer att redovisas i järnvägsplanens handlingar i granskningsskedet. Inför byggskedet kommer ännu mer exakta utredningar av störning samt tidsperiod detaljstuderas vidare för varje fastighet.

Beräkningar av stömljud genomförs även för driftskedet för att utreda behov av skyddsåtgärder.

## **Ellevio**

Ellevio efterfrågar det totala behovet av effekt för utbyggnaden, både för verksamheter under utbyggnadstiden och efter utförd utbyggnad. Åtgärder i Ellevio AB:s befintliga anläggningar utförs efter beställning till Ellevio AB samt bekostas av byggherren.

### *Regionnät*

Det är av yttersta vikt att hänsyn tas till de ledningstunnlar som finns i området. Ellevio AB har en 220 kV ledning förlagd i tunnel samt två 110 kV ledningar förlagda i tunnel i området för planerad spårsträckning. Risk för konflikt finns. Kontakta Ellevio AB samt tunnelägare i området för samråd.

Ellevio AB's anläggningar kan påverkas genom exempelvis sprängning, borrhning, vibrationer och sättningar. Ellevio AB utgår från att denna typ av påverkan inte kommer att ske. Ellevio AB vill bli kontaktade i god tid innan ledningssamordning inleds.

## Lokalnät

Ellevio AB lokalnät har en befintlig underjordisk nätstation vid Odenplan. I Hagastaden pågår anläggning av nytt elnät med inhysta nätstationer och tillhörande kabelstråk. Längs planerad spårsträckning finns befintligt 11 kV och 0,4 kV elnät. Det är viktigt att Ellevios befintliga och planerade anläggningar beaktas och att konflikter identifieras i god tid under planläggningsprocessen.

Ellevio förutsätter att lägen för befintliga och planerade nya nätstationer i Hagastaden, samt tillhörande nyförlagda större kabelstråk, inte påverkas.

Ellevio önskar bli kontaktade för samråd samt ledningssamordning.

**Kommentar:** Kontinuerligt samråd sker med ledningsägare som berörs av planen. Syftet är att finna lämpliga lösningar som ger små störningar för ledningsägarna och inte påverkar ledningsägarnas kunder. Effektbehovet i driftskedet bedöms till 3 MW vilket ryms inom avtalat effektuttag för station Vanadis. Avtal om byggkraft och om abonnerad effekt i driftskedet kommer att tecknas.

## Fabege

Fabege AB äger, genom dotterbolag, ett antal fastigheter inom Arenastaden, enligt bifogad förteckning. Fabege förvaltar fastigheten Solna Uarda 5 och företräder fastighetsägaren, Uarda 2 Fastighets AB. Övergripande, Stationsläge Arenastaden: Fabege är positiva till det justerade läget av stationen i Arenastaden och mynningen till arbetstunneln. För att på sikt skapa en bättre koppling till ett framtida resecentrum Solna station, så som föreslaget i den fördjupade översiktsplanen för stadsdelen, vore det även intressant att studera ytterligare en uppgång, vänd norrut, vid Arenastadens södra uppgång Hagalunds bostadsområde. I anslutning till de nya uppgångarna bör det planeras för erforderlig cykelparkering. Planläggning för ny bebyggelse inom fastigheterna Farao 14-17 samt Uarda 4 (bostäder, förskola, handel och kontor) har inletts. Samordning mellan projekten i planskedet har inletts och det kommer även att krävas framöver samt i genomförandeskedet.

### *Arbetstunneln och störningar under byggtiden*

Störningarna under byggtiden är i det justerade förslaget betydligt mindre för Fabeges fastigheter, men Fabege påtalar fortsatt vikten av god samordning och beaktande av de stora trafikflöden, många boende, arbetande och besökare, pågående och planerade byggprojekt med mera i Arenastaden. Under 2017-2018 färdigställs ytterligare två större kontorsbyggnader och då kommer ytterligare cirka 5 500 personer arbeta i stadsdelen.

Fabege har i tidigare samråd påtalat att för arbetstunnelns läge på Dalvägen är det viktigt med planeringen av borttransport av bergmassor så att de kan styras till vägar och tider på dygnet när området har låg trafikbelastning för att optimera de olika trafikslagets framkomlighet. Transporter i rusningstid och mot Frösundaleden bör undvikas. För att tydliggöra omfattningen av transporter till och från etableringsytorna föreslår vi ett samarbete kring en trafikutredning som bygger vidare på de utredningar som Råsta projektutveckling, Unibail-Rodamco och Fabege gjort i området.

Etableringsytornas nya placering är bra då det inkräktar lite på befintliga verksamheter öster om Dalvägen. Eventuella trafikavstängningar måste samordnas med övriga planerade byggprojekt i stadsdelen och pågående verksamheter.

Det är viktigt att framkomligheten för gång- och cykeltrafik längs Dalvägen säkerställs och prioriteras under hela byggtiden.

I dagsläget är det i första hand kontorsverksamheter i Fabeges fastigheter. Under sommarhalvåret bör störningar för restaurangers uteserveringar längs Dalvägen beaktas.

Fabege vill även informera om att det pågår planläggning för bostäder och att det i det fortsatta arbetet bör beaktas att det från och med cirka 2020 kan vara ett betydligt större inslag av bostäder längs Dalvägen med tillhörande förskola med mera.

*Farao 8, 14-17 och Uarda 4*

I materialet redovisas ett ventilationsschakt i anslutning till arbetstunnelns mynning mot Dalvägen. Det bör beaktas att det planläggs för nya bostäder inom Uarda 4 samt Farao 14-17 så att det inte är någon risk för framtida bullerstörningar från dessa vid arbetstunneln och ventilationsschaktet.

*Kairo 1*

Inom fastigheten finns en byggrätt om 10 000 kvm BTA för kontor, detaljplanens genomförandetid går ut 2018. Under byggtiden kan det komma att krävas samordning av de båda projekten.

**Kommentar:** Under byggtiden kommer masstransporter att ske från tunnelmynningen via Dalvägen. SLL strävar efter att begränsa störningarna från dessa men vill inte i detta läge låsa fast transportvägarna eller tider som transporterna ska ske utan detta får ske närmare byggstart när förutsättningarna är bättre kända. SLL samverkar gärna med Fabege.

SLL är medvetna om att Arenastaden inte är färdigbyggd och att det i byggskedet kan behöva ske samordning av pågående projekt.

Ventilationsschaktet förser stationen med friskluft och kommer att byggas så att riktvärden för industribuller innehålls under drifttiden.

## **Folksam**

Folksam ser positivt på den nya föreslagna tunnelbanesträckningen mellan Odenplan och Arenastaden då den undanröjer många av de problem för hyresgäster och näringsidkare kring Odenplan som Folksam såg med tidigare utbyggnads/samrådsförslag. Trots detta har Folksam ett par synpunkter på projektet och det reviderade samrådsmaterialet.

Såvitt Folksam kan se berörs deras fastigheter inte av permanenta eller tillfälliga marknyttjanden. Om så inte är fallet önskas dock en omgående och direkt kontakt med FUT för att diskutera ingrepp i berörd fastighet. Det redovisade alternativet innebär att Folksams fastigheter påverkas i olika grad, framför allt under genomförandeskedet/byggskedet men också under driftskedet. Detta bör redovisas på fastighetsnivå och mer detaljerat, lämpligen i samband med miljöprövning av projektet.

Vidare förutsätter Folksam att skyddsåtgärder vid både byggande och drift vidtas i sådan omfattning att verksamheter enligt gällande detaljplaner för Folksams fastigheter kan fortgå utan markant försämring för Folksams bostads- och lokalhyresgäster. Vidare påpekar Folksam att deras positiva inställning till den föreslagna tunnelbaneutbyggnaden inte innebär att de accepterar eventuella merkostnader i form av skyddsåtgärder mot buller och stömljud samt vibrationer eller i form av hyresförluster från boende och eller lokalhyresgäster. I den mån evakuering blir nödvändig förutsätts FUT svara fullt ut för sådana kostnader. Folksam påpekar att de som fastighetsägare har ett ansvar gentemot sina hyresgäster avseende en hållbar, miljömässig, säker och trygg miljö även utanför de egna fastighetsgränserna. Av den anledningen efterfrågas information från FUT om vad som pågår i utbyggnadsprojektet under hela dess genomförandefas.



Vidare tar Folksam upp ett par oklarheter i underlagsmaterialet för samrådet. En sådan oklarhet gäller genomförandetidplanen. En fråga ställs om huruvida arbeten och/eller transporter kommer att utföras dygnet runt eller enbart dagtid samt i vilken omfattning och var. Folksam undrar också om hur FUT:s principer för ersättning till skadedrabbade ser ut, vilka byggnader som kan erhålla ljudisolerade fönster exempelvis samt när och hur en eventuell evakuering sker. Slutligen undrar Folksam även hur det fortsatta samrådet och dialogen med berörda fastighetsägare, verksamhetsansvariga med flera kommer att genomföras.

Folksam har gjort en översiktlig bedömning av hur deras fastigheter kommer att påverkas av samrådsunderlaget vilket listas i yttrandet. Folksam redogör att fastigheterna Nejlikan 23, Valkyrian 12 och Snöklockan 6,7,8 och 9 är klassificerade som särskilt värdefulla utifrån historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt. Stockholms stad har även klassificerat fastigheten Skålen 20 som byggnader som är positiva för stadsbilden och/eller är av visst kulturhistoriskt värde. Fastigheter som inte klassificerats är Gullvivan 17, Hugin 11, Orion 1, Nebulosan 30.

Vad gäller känslighet för markvibrationer och stomljud anger Folksam att flera fastigheter har verksamheter dagtid vilket gör att de påverkas dygnet runt. Fastigheterna Gullvivan 17, Hugin 11, Orion 1, Nebulosan 30, Nejlikan 23, Valkyrian 12 samt Snöklockan 6,7,8 och 9 är känsliga för buller, markvibrationer och stomljud dygnet runt. Skålen 20 är främst känslig under kvällar och nattetid.

Flera av fastigheterna är grundlagda med betongmurar på berg eller på åsmaterial/grus vilket innebär störnings- och skaderisk i samband med borrhning och sprängning i berg. Dessa fastigheter är Gullvivan 17, Hugin, 11, Orion 1, Nebulosan 30, Nejlikan 23, Skålen 20, Valkyrian 12 samt Snöklockan 7,8 och 9.

**Kommentar:** Fastigheter som ligger inom planområde för anläggningen listas i fastighetsförteckning för järnvägsplanen, då de berörs av markanspråk antingen tillfälligt eller permanent. Folksam äger sex fastigheter som ligger inom området 10 - 50 meter från spårtunnlarna. Inom ett område av 150 meter på var sida om anläggningen görs en inventering och besiktning av fastigheter som eventuellt kan skadas av schakt och sprängningsarbeten. Fastigheter som kan komma att påverkas negativt till följd av vibrationsalstrande arbeten och/eller grundvattenbortledning kommer att inordnas i kontrollprogram. Kontrollprogram tas fram i samråd med tillsynsmyndighet. Förslag till villkor för buller, vibrationer och grundvattenbortledning kommer att presenteras i tillståndsansökan och prövas i mark- och miljödomstolen.

## **Fortum Värme**

Fortum Värme anför följande till remissens besvarande:

### *Fjärrvärme/Fjärrkyla*

Gällande delen Norra så deltar vi i projektet beroende på intressen vid Akalla. AB Fortum Värme samägt med Stockholms stad, PoD/Nät Anläggning får till remissens besvarande anföra följande: Inom planområdet finns befintliga fjärrvärme- och/eller fjärrkylaledningar. För att kunna planera eventuella ledningsomläggningar och nya ledningsdragningar samt säkra befintlig drift med så få driftstörningar som möjligt är det bra med tidig information och samrådsmöten. Åtgärder i Fortum Värmes distributionsanläggningar utförs av Fortum Värme och bekostas av byggherre enligt gällande avtal, viktigt att vi tecknar genomförandeavtal snarast möjligt. I övrigt ingen erinran.

### *Undermarksanläggningar*

Gällande delen Norra så deltar vi i projektet beroende på intressen vid Akalla. Fortum Värme Tunnlars bedöms beröras i stor utsträckning i en korsningspunkt mellan bolagets undermarksanläggning och den föreslagna tunneldragningen för Gula linjen. Kontakt ska företas snarast mellan parterna.

### *Övergripande, stora ärenden*

AB Fortum Värme samägt med Stockholms stad, PoD/Nät Anläggning får till remissens besvarande anföra följande: Inom planområdet finns befintliga fjärrvärme- och/eller fjärrkylaledningar. För att kunna planera eventuella ledningsomläggningar och nya ledningsdragningar samt säkra befintlig drift med så få driftstörningar som möjligt är det bra med tidig information och samrådsmöten. Åtgärder i Fortum Värmes distributionsanläggningar utförs av Fortum Värme och bekostas av byggherre enligt gällande avtal, viktigt att vi tecknar samarbetsavtal och genomförandeavtal snarast möjligt. I övrigt ingen erinran.

### *Stockholm Gas*

Gasnätet är med i separat möten för ledningsomläggningar för att kunna genomföra planerad byggnation. I övrigt ingen erinran.

**Kommentar:** Kontinuerliga samråd sker med ledningsägare som berörs av planen. Syftet är att finna lämpliga lösningar som ger små störningar för ledningsägarna och inte påverkar ledningsägarnas kunder. Lösningar för tunnelbanans korsning med Fortums undermarksanläggning finns. Tider, ansvar och kostnader kommer att låsas fast i ett avtal mellan parterna.

### **Humlegården Fastigheter AB och Prästlönetillgångar**

Humlegården Fastigheter AB och Prästlönetillgångar i Stockholms Stift har inkommit med ett gemensamt yttrande då de som fastighetsägare i Hagalund bedriver ett planarbete för utvecklingen av området. Det gemensamma yttrandet avser endast sträckan förbi Hagalunds industriområde och planerna för en eventuell ny station där.

Hagalund är idag ett instängt område som avgränsas av Norra begravningsplatsen, järnvägen och Solnavägen. Då allmänna kommunikationer saknas i området upplever Humlegårdens hyresgäster att det är svårt att ta sig till arbetet utan bil. Utvecklingsprojektet Hagalund syftar till att göra om arbetsområdet till en ny stadsdel i Solna med tät bebyggelse, omkring 3 000 bostäder och lokaler för verksamheter, kultur och service. För att planerna ska kunna bli verklighet är det viktigt att tunnelbanans förberedelsearbete möjliggör för att en tunnelbanestation placeras i Hagalund.

Humlegården och Prästlönetillgångar anser att tunnelbanestationen i Hagalund är ett mycket viktigt inslag i trafiksystemet för Stockholmsregionen och anser att det är positivt att spåret passerar i direkt anslutning till Hagalund. Stationen ger investeringen i den nya tunnelbanelinjen ytterligare positiva effekter. Vidare ses det som positivt med en utformning där stationen har entréer på båda sidor järnvägen för att undvika barriäreffekter och binda samman Hagalund med Solna stad.

Humlegårdens och Prästlönetillgångars synpunkter och önskemål i det fortsatta arbetet sammanfattas i följande stycke. Det finns en önskan om att förberedelserna för en framtida station görs så att det blir möjligt att lokalisera en tunnelbaneuppgång i en av de centrala knutpunkterna i Hagalund. Fastighetsägarna är även positiva till att arbetstunneln är belägen väster om järnvägen då den därmed inte berör deras fastigheter eller verksamheter. Vidare finns en önskan om att eventuella arbets- och etableringsområden i Hagalund placeras och utformas så att störningar för närliggande verksamheter minimeras. Arbetet som påverkar befintliga ledningar i Hagalund måste

minimeras och avbrott planeras och meddelas i god tid. I kommande kompletterande samråd avseende Hagalunds station ser fastighetsägarna behov av ytterligare information om både tillfälliga och permanenta markanspråk. Vad gäller kulturmiljö anses det att utvecklingen av Hagalund inte bör begränsas av restriktiva krav på bevarande av värdefull bebyggelse. Fastighetsägarna ställer vidare krav på skyddsåtgärder på sina byggnader avseende buller, vibrationer och stomljud. Krav på skyddsåtgärder och kontrollprogram ställs även vad gäller risk för sättningsskador på byggnader. Det påpekas även att det är av stor vikt att transporter till och från Hagalund kan fortgå under tunnelbanans utbyggnad. Då fastighetsägarna även har skolverksamheter i området påpekas det att störningar samt olycksrisk måste beaktas.

**Kommentar:** Arbetet pågår med utformningen av en station vid Hagalund med sikte på en mynning för arbetstunneln väster om järnvägen och entréer på båda sidorna om järnvägen. Ett samråd om utformningen har skett under januari 2017, se bilaga 4. Gällande skyddsåtgärder kommer det att tas fram en rad olika kontrollprogram, bland annat för byggstörningar och grundvatten.

### **Prästlönetillgångar**

Prästlönetillgångar i Stockholms stift har yttrat sig över samrådet i ett gemensamt yttrande tillsammans med Humlegården Fastigheter AB med anledning av de fastigheter som Prästlönetillgångar äger i Hagalunds industriområde och som är upplåtna med tomträtt till Humlegården.

Prästlönetillgångar lämnar eget yttrande i egenskap av ägare till fastigheterna Kapellanen 7-9, Kyrkvärden 4-5, Kyrkvärden 8-12 och Vapenhuset 5-6 i Solna stad, som alla upplåts med tomträtt för bostadsändamål.

Prästlönetillgångar är mycket positiva till att den gula tunnelbanelinjen byggs ut mellan Odenplan och Arenastaden med stationer i Hagastaden och Hagalund, som Prästlönetillgångar hoppas blir verklighet.

Under byggnationen anser Prästlönetillgångar att det är självklart och mycket viktigt att skyddsåtgärder vidtas så att Prästlönetillgångars fastigheter och de byggnader som finns på dem inte skadas av buller, vibrationer och stomljud. Det är också nödvändigt att skyddsåtgärder och kontrollprogram finns för att förhindra att fastigheterna påverkas negativt av förändringar i grundvattennivån. Det är också av stor betydelse för Prästlönetillgångar att störningarna av byggtrafik minskas så mycket som möjligt under byggtiden.

**Kommentar:** De störningar som orsakas av tunnelbanan i byggskedet redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen för tillståndsprövningen. Skyddsåtgärder vidtas där tunnelbanan går nära hus. I tillståndsansökan till mark- och miljödomstolen redovisas fastigheter som är känsliga för grundvattensänkningar. Innan vi börjar bygga upprättas ett kontrollprogram för grundvatten som reglerar de mätningar som ska utföras för att säkerställa uppföljning av verksamhetens påverkan i omgivningen. I detta ingår bland annat mätningar av grundvattennivåer och mätningar av sättningrörelser i mark och byggnader. I kontrollprogrammet ingår också att utföra skyddsåtgärder för att motverka att någon skada uppkommer.

SLL är måna om att minimera störningar av byggtrafik under byggtiden. Vi planerar också att ålägga antagna entreprenörer försiktighetsmått som minskar problem med nedsmutsning av vägar, buller och damm.

## **Skanova**

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom planområdet som kan bli berörda.

Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Denna ståndpunkt skall noteras i planhandlingarna.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

**Kommentar:** Kontinuerligt samråd sker med ledningsägare som berörs av planen. Syftet är att finna lämpliga lösningar som ger små störningar för ledningsägarna och inte påverkar ledningsägarnas kunder. Tunnelbaneprojektet innebär att några av Skanovas teleanläggningar flyttas. Samtal om detta pågår med ledningsägaren.

## **Solna Haga 4:28 HB**

Då fastighetsägarna till fastigheten Solna Haga 4:28 HB inte fått inbjudan till samrådet eller något material skickat till önskas mer tid för att sätta sig in i frågorna. Fastigheten kommer att beröras av tunnelbanans arbetstunnel som kommer att ligga i anslutning till Citybanans befintliga. Intrånget sker i ett område som detaljplaneras tillsammans med Solna stad, drn SBN 2014:634. Fastighetsägarna påpekar därmed vikten av att intrånget inte försvårar eller fördyrar den planerade bebyggelsen och önskar att SLL särskilt samråder med dem i den frågan. Vidare påpekas att intrånget i fastigheten påverkar möjligheterna att anlägga bergvärme vilket är problematiskt. En annan önskan är att hänsyn ska tas till möjligheten att uppföra byggnader och bergschakt. Vidare efterfrågas även samverkan kring frågor om eventuella skyddszoners utbredning samt förläggning av fjärrvärmerör och VA-ledningar i servicetunneln till fastigheten.

**Kommentar:** Solna Haga 4:28 HB står listade i fastighetsförteckningen för Järnvägsplanen samt därmed den sändlista som legat till grund för utskick av inbjudan till samråd per post. Det är beklagligt om den inte kommit fram.

Sträckningen av den tunnel som ansluter till Citybanans har studerats vidare och justerats utifrån bergförhållanden och kompletterande samråd hölls om detta under januari 2017 se bilaga 4.

Därför här även utreds även alternativa möjligheter att ansluta arbets-/servicetunneln. Dessa kommer att fortsatt diskuteras med berörda fastighetsägare i området innan järnvägsplanen ställs ut för granskning.

Av planbeskrivningen framgår att intrång och övriga skador ersätts. Ersättning för intrånget bestäms enligt gällande lagstiftning.

## **Unibail Rodamco**

Yttrandet har utarbetats av Rodamco Handel AB, ägare av Mall of Scandinavia på fastigheten Arenastaden 6.

### *Trafikförändringar inom området*

Rodamco framhäver att det är av största betydelse att vägar och andra transportsätt till och från Mall of Scandinavia, även omfattande samma tillgänglighet och kvalitet till Mall of Scandinavias målpunkter i form av ingångar, entréer, garageinfarter och lastkajer, hålls fullt öppna för trafik och övriga transportsätt under hela genomförandetiden. Besökare, oavsett om de åker kollektivt, bil, cyklar eller promenerar, ska kunna ta sig obehindrat till Mall of Scandinavia, på samma sätt och

med samma kvalitet som i dagsläget. Den förväntade besökssiffran är 15 miljoner besökare per år, vilket motsvarar 40 000 besökare per dag. Detta motsvarar i sin tur cirka 7 000 bilar per dag som angör via det södra garaget till Mall of Scandinavia. Tillgängligheten till kundgaragen har därmed stor betydelse. Detsamma gäller för olika former av varutransporter till och från Mall of Scandinavia. Någon förändring mot dagens kapacitet och standard kan Rodamco inte acceptera eftersom det bland annat skulle leda till inkomstbortfall för Rodamco och dess hyresgäster. Rodamco vill understryka att kundens upplevelse till och från Mall of Scandinavia, Friends Arena och Quality Hotel Friends i synnerhet liksom upplevelsen för samtliga aktörer och besökare i Arenastaden i allmänhet, är av största vikt för Rodamco.

Rodamco hemställer vidare att alla planerade trafikförändringar såsom omläggningar av befintliga vägar, omdirigering av trafik, nya trafikplaner och uppförande av provisoriska vägar genom arbetsområdet ska ske i samråd med representanter från Rodamco minst 6 månader innan sådana förändringar genomförs.

Rodamco önskar även att det tas fram kompletterande simuleringar av biltrafik och gång- och cykelflöden för olika situationer för vardagstrafik, helgtrafik och vid evenemang och som redovisar hur trafiken till och från området och redovisning av vilka förslag på lösningar som krävs för en fungerande trafik.

#### *Tunga transporter och transportflödet i övrigt*

I fråga om tunga transporter anser Rodamco att dessa bör förläggas till en tid på dygnet när Mall of Scandinavia har som lägst trafikbelastning för att optimera framkomligheten omkring samt till och från gallerian. Det innebär att tunga transporter liksom övriga transporter till och från arbetsområdet inte ska förläggas kring lunchtid eller efter kl. 16 på vardagar och inte heller under dagtid på helger. Vidare får tunga transporter och transporter till arbetsområdet inte under några omständigheter ske på den södra delen av Evenemangsgatan.

För att dagens standard ska kunna kontrolleras och upprätthållas under hela byggtiden förespråkar Rodamco även att det ska tas fram en plan för underhåll, reparation, tvätt och rengöring av lastbilar och i synnerhet avspolning och rengöring av däck innan lastbilar lämnar arbetsområdet, daglig tillsyn samt skötsel och renhållning av berörda vägar och transportsträckor.

I tillägg till ovan hemställer Rodamco att samtliga transporter ska koordineras så att köbildning inte uppstår på berörda transportsträckor. Därutöver ska det uppföras, i anslutning till arbetsområdet men under trafikflödet till och från Mall of Scandinavia och Arenastaden i övrigt, en uppställningsplats/köplats för arbetsfordon så att dessa inte hindrar tillgängligheten till Mall of Scandinavia när de inte är i bruk.

Vidare behöver samråd ske kring TA-planer och arbeten med flyttning av befintliga ledningar med aktörer inom Arenastaden.

**Kommentar:** Byggnationen av stationen i nu aktuellt läge innebär mindre påverkan under byggskedet för transporter till och från Arenastaden. SLL är medvetna om att trafikflödena och till Arenastaden formas av den mängd besökare samt de antal transporter och leveranser som genomförs till verksamheter i området. SLL planerar också att ålägga antagna entreprenörer försiktighetsmått som minskar problem med nedsmutsning av vägar, buller och damm.

#### *Avskärmning av arbetsområden*

Rodamco anser att det är lämpligt att arbeten förläggs till en tid på dygnet när området kring Mall of Scandinavia har som lägst trafikbelastning. Därtill ska avskärmning av arbetsområden ske minst i enlighet med de krav och standarder som använts av byggherrarna under utbyggnaden av Arenastaden. Detta för att kundtrafik samt transporter inom området ska påverkas i så liten

utsträckning som möjligt och för undvikande av skador på människor och egendom. Rodamco föreslår att utformning, utsmyckning, information och annonsering på avskärmning av arbetsområde i Arenastaden samordnas med aktörer inom Arenastaden.

**Kommentar:** SLL tar gärna del av de erfarenheter som finns ifrån bygget av Arenastaden. I Arenastaden finns såväl arbetande som boende och ett stort antal besökande varför till exempel gång- och cykelvägar måste ha en god kvalitet under hela byggprocessen.

### *Utformning av station och stationsbyggnader*

Avseende utformningen av station och byggnader ovan mark vid tunnelbanans norra uppgång vill Rodamco vara delaktig i och studera utformningen av byggnaderna för att säkerställa att det skapas en god och översiktlig trafikmiljö samt att designen av station och byggnader smälter väl in i befintlig bebyggelse. Därutöver krävs det plats för att kunna säkerställa fler framtida körfält och magasin för trafikanter mot Dalvägen, och då särskilt i korsningen Dalvägen/Pyramidvägen. Detta är absolut nödvändigt för att kunna tillgodose framtida behov på framkomlighet för trafikanter inom aktuellt område och för att framtida trafik till och från framtida kontors- och bostadsutveckling inom angränsande område där utredningar om nya detaljplaner pågår. Rodamco har bifogat dessa utredningar men reserverar sig för att de redan kan vara inaktuella i och med att Mall of Scandinavia har öppnat och att framtida trafikmängder kan vara högre med anledning av vad som nämnts ovan. Nya mätningar och analyser bör därför tas fram.

För att skapa en mer trygg miljö i ny tunnelbanestation föreslår Rodamco att det planeras för kompletterande serviceutbud med långa öppettider i stationen.

**Kommentar:** Utformning av ovanmarksanläggningar kommer att beakta trafiksäkerhet i omgivningen. Planering av ytterligare körfält i framtiden är en fråga för Solna stad. Tunnelbanan kan bidra till att avlasta gatusystemet.

Slutlig gestaltning av entrébyggnaden regleras inte i järnvägsplanen men ett gestaltungsprogram kommer att utarbetas till granskningskedet.

Ett kompletterande serviceutbud kan inte fastställas i järnvägsplan men kan åstadkommas med stöd av detaljplan. Stationsutrymmena som fastställs i järnvägsplanen omfattar bara resenärsservice.

### *Besiktningar*

Rodamco hemställer att byggnader och den mark som är hänförlig Rodamcos fastighet blir föremål för omfattande dokumentation, besiktningar och inventeringar innan arbetena påbörjas, liksom att dessa kontroller fortsätter under byggnationen och kontrolleras efter byggnationen. Detta är av största vikt för Rodamco för att eventuella skador på byggnader och mark ska kunna upptäckas så fort som möjligt. Rodamco ska beredas möjlighet att delta vid samtliga kontroller och besiktningar och i övrigt samråda med andra berörda fastighetsägare och Solna stad.

**Kommentar:** Inventeringar och besiktningar före och efter arbetena utförs i enlighet med etablerat förfarande vid sprängningsarbeten.

### *Återställande och kontroller*

Rodamco utgår från att samtliga arbetsområden, etableringsytor och vägar kommer att återställas till respektive områdes ursprungliga standard så snart arbetena är färdiga. Rodamco utgår även från att kontroller genomförs under arbetets gång så att dessa inte skadas.

### *Tidplan*

Rodamco hemställer om att all tidsplanering av de delar av byggprocessen som direkt eller indirekt berör Rodamcos fastighet sker i samråd med Rodamco. Rodamco föreslår att det bildas en samverkansgrupp inom Arenastaden för att informera, samverka och skapa rutiner för information och samråd kring planering, utformning och genomförande av hela projektet med ny tunnelbana till Arenastaden.

**Kommentar:** SLL ser positivt på bildandet av en samverkansgrupp för att underlätta genomförandet och för att kunna informera de som berörs av arbetena i Arenastaden. Det kan ses som en naturlig fortsättning på den pågående dialogen med fastighetsägare i området.

### *Namnfrågor*

Det är viktigt att namnet på ny linje blir tydligt så att det blir enkelt att förstå om man behöver byta linje eller kan åka direkt till Arenastaden. Rodamco föreslår därför en undersökning om huruvida Gul linje eller Grön linje blir bäst. Rodamco anser att namn på ny tunnelbanestation kan vara Arenastaden och att namn på pendeltågsstationen på sikt bör ändras från Solna station till Arenastaden, förslagsvis när Citybanan öppnar år 2017. Detta skulle tydliggöra skillnaden mellan Arenastaden och Solna C.

Rodamco ser fram emot fortsatt dialog.

**Kommentar:** SLL noterar synpunkterna på namnfrågan. SLL ser även fram emot en fortsatt dialog.

## 1.1.7 Företag, fastighetsägare och andra särskilt berörda synpunkter på vattenverksamhet

### **Fabege**

Fabege har genomfört ett stort antal byggprojekt inom Arenastaden och känner väl till de komplicerade markförhållandena. Fabege vill påtala vikten av dessa frågor, att de måste hanteras i det fortsatta arbetet och att den dialog som upprättats i dessa frågor fortlöper. Detta måste belysas i kommande miljödöm, både vad gäller sänkning av grundvattnet samt spridningsrisken av markföröringar.

### *Uarda 5*

Inom fastigheten Uarda 5 finns en större energibrunns-/bergvärmeanläggning. Anläggningen har sedan den färdigställdes 2012 renoverats 2016 då det på grund av sättningar upptäckts brott på ledningarna. Det är av stor vikt att pågående kontroll och övervakning av sättningarna i stadsdelen fortsätter under hela byggtiden och även övervakas när den nya tunnelbanan är i drift. Även förändringar i grundvattennivåerna kan påverka anläggningens funktion och effektuttag. Fabege ser fram emot det fortsatta arbetet att tillsammans hitta bra lösningar för att minimera konsekvenserna under tunnelbanans byggskede.

**Kommentar:** Bedömd påverkan på grundvatten och föroreningar till följd av anläggning av nya tunnelbanan kommer att presenteras i tillståndsansökan. Kontroll av vattennivåer i befintliga bergvärmebrunnar inom Uarda 5 har påbörjats och kommer att fortgå under samt även efter byggnation av tunnelbanan inom ramen för kontrollprogram för grundvatten. I detta kontrollprogram ingår bland annat mätningar av grundvattennivåer och sättningsrörelser i mark och byggnader.

## Folksam

Som ägare av ett flertal fastigheter redogör Folksam för de fastigheter som är okänsliga respektive känsliga för grundvattenbortledning. Flertalet av fastigheterna är inte känsliga för grundvattenbortledning. Till dessa hör fastigheterna Gullvivan 17, Hugin 11, Orion 1, Nebulosan 30, Nejlikan 23, Snöklockan 7,8,9. Skålen 20 och Valkyrian 12.

Snöklockan 6 är dock grundlagd med pålar till fast botten i ett lerområde vilket gör den känslig för bortledning av grundvatten.

Folksam förutsätter vidare att en eventuell sänkning av grundvattennivåer, bortledning av vatten eller annan påverkan på byggnaders grundläggning och stomme utförs så att skador inte uppstår. En annan fråga som ställs är hur särskilda krav på försiktighet gällande grundvattenavsänkning vid fastigheter med byggnadsminnesklassning kommer att hanteras.

**Kommentar:** Att bygga tunnlar under grundvattennivån kan orsaka påverkan på grundvattennivåer i närområdet. Genom att använda modern byggteknik, utföra kontroller i omgivningen och vid behov vidta skyddsåtgärder kan risken för skador minimeras.

SLL utför omfattande utredningar av mark- och grundvattenförhållandena för att kartlägga de lokala förhållandena i området där nya tunnelbanan byggs. Innan vi börjar bygga upprättas ett kontrollprogram för grundvatten som reglerar de mätningar som ska utföras för att säkerställa uppföljning av verksamhetens påverkan i omgivningen. I detta ingår bland annat mätningar av grundvattennivåer och mätningar av sättningsrörelser i mark och byggnader. Dessa mätningar har påbörjats. Dessutom har SLL inventerat historiska mätningar i området från bl.a. projekt Citybanan. I kontrollprogrammet ingår också att utföra skyddsåtgärder för att motverka att någon skada uppkommer. En viktig skyddsåtgärd är att täta berget runt tunneln för att minska mängden grundvatten som läcker in. Som ett komplement till detta kan även vatten tillföras grundvattnet för att hålla uppe grundvattennivåerna, så kallad skyddsinfiltration.

Byggnaders känslighet för grundvattennivåförändringar beror på grundläggningen. Snöklockan 6 har en grundläggning som betraktas som känslig, eftersom fastigheten delvis är grundlagd på träpålar. Med planerade kontroller och skyddsåtgärder ska vi kunna undvika att några skador uppkommer till följd av vår verksamhet.

Byggnader med kulturhistoriskt värde hanteras i processen med kontrollprogram för grundvatten i likhet med annan bebyggelse och skyddsåtgärder anpassas efter de lokala förutsättningarna.

## Skotteinvest

Skotteinvest äger fastigheten Rosen 3 på Odengatan 88. I samband med utbyggnaden av tunnelbanan gröna linjen på 1950 talet, så sjönk/sänktes grundvattnet kring Vasaparken. Detta resulterade i kraftiga sättningskador på bl.a. Odengatan 88. Kommunen har satt avvägningsspinnar på huset. När det nu byggs ännu djupare tunnlar, så är risken stor för grundvattennivåer. Vem är ansvarig för de skador som uppstår? Kan det bli aktuellt med någon form av grundförstärkningar på drabbade hus?

**Kommentar:** Att bygga tunnlar under grundvattennivån kan orsaka påverkan på grundvattennivåer i närområdet. Genom att använda modern byggteknik, utföra kontroller i omgivningen och vid behov vidta skyddsåtgärder kan risken för skador minimeras.

SLL utför omfattande utredningar av mark- och grundvattenförhållandena för att kartlägga de lokala förhållandena i området där nya tunnelbanan byggs. Innan vi börjar bygga upprättas ett



kontrollprogram för grundvatten som reglerar de mätningar som ska utföras för att säkerställa uppföljning av verksamhetens påverkan i omgivningen. I detta ingår bland annat mätningar av grundvattennivåer och mätningar av sättningsrörelser i mark och byggnader. I kontrollprogrammet ingår också att utföra skyddsåtgärder för att motverka att någon skada uppkommer. En viktig skyddsåtgärd är att täta berget runt tunneln för att minska mängden grundvatten som läcker in. Som ett komplement till detta kan även vatten tillföras grundvattnet för att hålla uppe grundvattennivåerna, så kallad skyddsinfiltration. Byggnaders känslighet för grundvattennivåförändringar beror på grundläggningen. Rosen 3 har en grundläggning som betraktas som känslig, eftersom fastigheten är grundlagd på lera. Detta innebär att vi kommer att mäta grundvattennivåer i området och sättningsrörelser på byggnaden. Med planerade kontroller och skyddsåtgärder ska vi kunna undvika att några skador uppkommer till följd av vår verksamhet.

När vi gör bedömningar av påverkan på grundvattennivåerna från utbyggnaden av tunnelbanan utgår vi från situationen som råder idag. Vi ansvarar inte för historiska skador, och vi kommer inte att utföra förebyggande åtgärder i form av grundförstärkning av byggnader. Vi kommer att ersätta de eventuella skador som orsakas till följd av utbyggnaden av tunnelbanan i enlighet med gällande lagstiftning.

### 1.1.8 Tillfrågade som ej besvarat förfrågan

En förteckning av de organisationer och myndigheter som inbjöds redovisas under stycke 1.3 Sändlista till samråd 2016.

### 1.1.9 Tillfrågade som avstår från att yttra sig i ärendet

Nedanstående myndigheter och organisationer har meddelat att de avstår från att yttra sig eller inte har något att erinra.

#### **Folkhälsomyndigheten**

Myndigheten lämnar remissen utan åtgärd.

#### **Försvarsmakten**

Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

#### **Havs- och vattenmyndigheten**

Havs- och vattenmyndigheten avstår från att yttra sig över underlaget.

#### **Myndigheten för samhällsskydd och beredskap**

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap avstår från att yttra sig i ärendet.

#### **Naturvårdsverket**

FUT har vid två tillfällen samrått med Naturvårdsverket och Riksantikvarieämbetet.

Naturvårdsverket har där framfört generella synpunkter i en rad frågor, bland annat när det gäller omgivningspåverkan, masshantering, grundvattenpåverkan, naturmiljövärden och luftkvalitet.

Naturvårdsverket hänvisar till vad som framförts under mötena och avstår från att lämna skriftligt yttrande över handlingarna.

## **LFV**

LFV har som sakägare av CNS-utrustning inget att erinra mot etableringen. LFV förbehåller sig rätten att revidera yttrandet vid ny prövning om regelverk gällande störningar på CNS-utrustning förändras, eller om ny CNS-utrustning etableras i hindrets närhet. LFV vill betona att konsekvenser för flygvägar till och från flygplatser, samt om CNS-utrustning ägd av flygplats kan riskera att bli påverkad, inte har analyserats till remissvaret. Berörda flygplatser skall därför alltid tillfrågas som sakägare om byggnadsverk över 20 meter ingår i planer, eller om flygplatserna av annan anledning misstänks kunna bli påverkade av en etablering. Med berörd flygplats avses att etableringen hamnar inom flygplatsens MSA-yta cirka 60 kilometer ut från flygplatsen.

## **Kemikalieinspektionen**

Kemikalieinspektionen avstår från att delta i detta samråd.

## **SMHI**

SMHI har tagit del av rubricerade samrådshandlingar och har inga synpunkter i ärendet, utöver tidigare lämnat yttrande.

## **Stockholm Parkering**

Stockholm Parkering har inga synpunkter på kompletterande samråd för nya tunnelbanans Gula linje till Arenastaden.

## **Svenska kraftnät**

Svenska kraftnät har tagit del av handlingarna för rubricerat ärende och har ingenting att erinra mot upprättat förslag. Svenska kraftnät vill passa på att informera om att Svenskakrafnäts anläggningsobjekt finns att hämta via Geodataportalen ([www.geodata.se](http://www.geodata.se)) som WMS eller som en shapefil. För övergripande information rörande Svenska kraftnäts framtida planer för stamnätet för el hänvisar Svenska kraftnät till *Perspektivplan 2025* och *Nätutvecklingsplan 2016-2025*.

## **Trafikförvaltningen vid Stockholms läns landsting**

Trafikförvaltningen har mottagit inbjudan att inkomma med yttrande över kompletterande samråd för järnvägsplan för Gula linjen i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet i Stockholms län, samt som kravställare och mottagare av den nya anläggningen.

Trafikförvaltningen avser inte inkomma med synpunkter i detta yttrande eftersom Trafikförvaltningen och Förvaltning för utbyggd tunnelbana har en tät samverkan för att realisera utbyggnaden av tunnelbanan i enlighet med avtal enligt ovan, i vilken trafikförvaltningens synpunkter omhändertas löpande.

## 1.2 Synpunkter från allmänheten

Synpunkter har inkommit dels genom webbenkäten och dels genom skrivelser. Synpunkterna är tematiskt ordnade.

### 1.2.1 Synpunkter på genomförande av samrådet

En *enskild* tycker att det var en bra presentation på Vasa Real och att det nya förslaget känns betydligt bättre än det förra med byte på Odenplan och ännu en uppgrävning av området. Den *enskilde* saknade dock en gestaltning av utrymningsvägarnas utgångar i gatuplan och undrar om de kommer att anpassas till den befintliga byggnadsmiljön. Vidare instämmer den *enskilde* i Odenplansgruppens synpunkter.

En *enskild* är kritisk till hur samrådet har genomförts då denne ansåg att det var mer av ett informationsmöte. Samråd är enligt allmän uppfattning en diskussion mellan parter som delger varandra synpunkter om något. Att välja att kalla ett informationsmöte för samråd är enligt den *enskilde* skadligt ur demokratisk synvinkel och kan ge upphov till folklig misstro. Ett bra samråd borde föregås av utförlig information och insamlande av frågor och synpunkter som sedan redovisas vid samrådet följt av diskussioner. Vidare anser den *enskilde* att informationen före mötet var bristfällig. Det borde ha framgått tydligare på vilka punkter utställaren förväntade sig samrådssynpunkter och vad det fanns möjlighet att tycka något om, som inte redan var beslutat.

En fråga som den *enskilde* finner intressant är exempelvis huruvida sträckan Hagastaden-Arenastaden kan anses överflödig eller ej. Den frågan verkar dock redan vara avgjord och ointressant i det här skedet. Då Citybanan går parallellt till Odenplan undrar den *enskilde* om dess kapacitet inte antas vara tillräcklig. Kommentarer och beräkningar av förväntat resande på respektive linjer saknas i materialet och om Citybanan och andra kommunikationsmedel kan anses tillräckliga för behoven framstår en investering i den angivna sträckan som mindre angelägen ur miljösynpunkt. Den *enskilde* undrar om Miljödomstolen kan besluta om att sträckan ska utgå ur planerna eller ej. Den *enskilde* anser även att Solna stads medverkan i planeringen av samrådet är oklar. Staden har inför samrådet sänt utskick till invånarna med uppgifter om att många nya lägenheter planeras i Arenastaden. Ledande politiker har uppgett att tunnelbanan måste medföra att Vasalundsparken tas i anspråk för bebyggelse, eftersom marken blir så dyrbar. Ett ödeläggande av parken skulle skapa stor oro hos kringboende. Den *enskilde* menar att deras önskan att vid samrådet få höra kommentarer från företrädare för ansvariga politiska partier slutade i besvikelse, då inga företrädare fanns närvarande. Ett bra samråd enligt den *enskilde* borde föregås av utförlig information samt insamlande av frågor och synpunkter, som sammanställda redovisas vid samrådet, varefter diskussion med högtalarutrustning följer på i förväg redovisade premisser. Den *enskilde* ber Förvaltning för utbyggd tunnelbana vidarebefordra detta yttrande till Solna stad.

En *enskild* skulle vilja att det togs fram kartor för tunnelbanesträckningen då de illustrerade bilderna på hemsidan inte räcker till.

En *enskild* som fått ett nyhetsbrev från projektet undrar vilken väg det är som går rakt igenom koppartältet i Hagaparken på kartan på förstasidan av nyhetsbrevet.

En *enskild* önskar tillgång till en riktig karta över området då de illustrerade bilderna på hemsidan inte riktigt räcker till. Den *enskilde* påpekar också att det på hemsidan inte går att scrola upp och vore tacksam om den byttes ut mot en bättre variant.

**Kommentar:** Järnvägsplanen kommer inte att fastställa gestaltning av ovanmarksanläggningar men ett gestaltningsprogram kommer att tas fram till kommande granskningskede.

Samrådsprocessen pågår under hela projekttiden och beskrivs i planbeskrivningen. I början av processen diskuteras mer övergripande frågor och i slutet mer detaljfrågor. De möten som hålls ger deltagarna möjlighet att ställa frågor till såväl landstinget som berörda kommuner. De synpunkter som kommer fram redovisas i en samrådsredogörelse. Formerna för samrådet anpassas till var i planeringen man befinner sig. Många gånger kan det vara bra att redovisa flera möjligheter och specifikt få synpunkter på dessa. Samrådet är dock inte en omröstning, utan ett tillfälle för att se till att viktig information och goda synpunkter fångas upp tidigt i processen. Samrådet gäller utbyggnad av tunnelbanan och inte bebyggelse som kan komma att uppföras i dess närhet med stöd av Plan- och bygglagen. Detta är också en förutsättning för att få tillämpa ett så kallat samordnat förfarande, det vill säga att samrådet omfattar såväl järnvägsplan som detaljplan. Representanter från kommunerna har varit närvarande vid samtliga öppna hus för att besvara frågor om kommunens arbete med koppling till tunnelbaneutbyggnaden. Berörda kommuner, Solna och Stockholm, tar del av inkomna synpunkter.

Tunnelbanan är ett omfattande projekt och handlingar och kartor ska både ge överblick och detaljkunskap. Detaljer redovisas på plankartorna och överblicken ges på hemsidans kartor eller i kartor som redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen för järnvägsplanen. Om det varit problem att ta del av materialet är det beklagligt.

### 1.2.2 För och emot en utbyggnad av tunnelbana

Flera *enskilda* tycker att det är en väldigt bra idé med en ny tunnelbanelinje från Odenplan till Solna. En av dessa *enskilda* är positiv till Gula linjen då den kommer att bidra till fler jobb och bättre tillgänglighet i Stockholm. En *enskild* tycker att det är ett klokt beslut som tagits gällande att låta den gula linjen gå genom city och på så sätt skapa en snabb förbindelse med Hagastaden/Karolinska/Arenastaden.

Flera *enskilda* ställer sig kritiska till utbyggnad av tunnelbanan, bland annat på samhällsekonomiska grunder. En del *enskilda* önskar få ta del av de bästa argumenten för den Gula linjen.

En *enskild* uttrycker stort missnöje inför planeringen och den officiella insynen. Den *enskilde* tycker också att det är dags att presentera rätt kalkyl.

En *enskild* ställer sig positiv till att det satsas på ny kollektivtrafik i Stockholm, men ifrågasätter huruvida den föreslagna Gula linjen verkligen är en god samhällsinvestering. Den *enskilde* baserar bland annat sina tvivel på att flera viktiga förutsättningar i projektet har förändrats så som att betydligt färre bostäder kommer att byggas i Arenastaden och att den planerade tunnelbanestationen Haga industriområde längs med Gula linjen inte finns med i Sverigeförhandlingen. Den *enskilde* uppmärksammar även att en förlängning av Gula linjen norrut mot Täby och söderut mot Älvsjö inte finns med i Sverigeförhandlingen, samt att den blå linjen förslås bli den tunnelbanelinje som dras söderut mot Älvsjö. Denne påpekar även att när Citybanan är klar 2017 kommer den gå mellan Odenplan och Arenastaden och sträckan att går att åka på några minuter. Med Citybanan kommer pendeltågstrafiken att utökas med fler och tätare avgångar för fler resenärer. Varför behöver Arenastaden en tunnelbanestation när det redan finns en väl utbyggd kollektivtrafik med tvärbana, bussar och pendeltåg (som dessutom går till Odenplan på några minuter)?

Vidare undrar den *enskilde* om det fortfarande anses att det är rätt prioriterat att investera miljardbelopp i Gula linjen, och vill veta mer om vilka argument som ligger till grund till detta. Denne undrar även om det finns erfarenheter från liknande projekt internationellt där man byggt en fristående tunnelbanesträcka på endast tre stationer för miljardbelopp. När det talas om att bygga nya tunnelbanelinjer så är det viktigt att det finns en stark efterfrågan, ett stort behov och ett högt passagerarunderlag samt att en tunnelbanelinje ska vara en pulsåder i en stad. Den *enskilde* ställer sig frågande till hur Gula linjen passar in på dessa kriterier med dess tre stationer och en väl utbyggd kollektivtrafik i området?

En *enskild* tycker att efter att ha läst i lokaltidningen om att Tvärbanan till Kista riskerar att försenas på grund av budgetramarna att man inte ska bygga tunnelbanelinjen mellan Odenplan och Solna station eftersom den inte behövs när pendeltågen får station på Odenplan. Vidare vill den *enskilde* se nyttokalkylerna för dessa två projekt eftersom det är skattebetalare som betalar.

En *enskild* anser att det måste göras en grundlig beräkning av kostnader och samhällsnytta innan man beslutar om projektet. Det hänvisas till att det ger möjlighet att bygga nya bostäder. Denne anser att man då bör göra en kalkyl på ett sådant scenario. Det är viktigt att skattepengarna går till nyttiga projekt. I övrigt hänvisar den *enskilde* till Odenplansgruppens synpunkter.

En *enskild* anser att en utbyggnad av tunnelbanan med nästa samma sträckning som den nya Pendeltågstunneln (Citybanans trafikuppgift mellan Odenplan och Solna Station) är onödig och kostar alldeles för mycket i förhållande till den nytta den beräknas utföra. Den *enskilde* uttrycker oro för att mer välbehövliga projekt måste stå tillbaka för detta. Den *enskilde* hänvisar till SLLs egna utredning av trafikunderlaget i rusningen på den föreslagna grenen som motsvarar trafiken av en tunnelbanevagn en gång var tionde minut räknat optimistiskt. Den *enskilde* menar att en spårvägsbyggnation som trafikförsörjer det nya området runt Karolinska/Norra Station skulle ge bättre trafikunderlag till en betydligt lägre kostnad, utan att vare sig parasitera på trafiken på tunnelbana 1 eller på pendeltågstrafiken. Nya spännande målpunkter skulle därmed kunna skapas, exempelvis genom nya spårförbindelser direkt till Södermalm via Västerbron och kanske till och med mot Ropsten/Värtan via den nya bebyggelsen vid Gasverksområdet. Vidare vill den *enskilde* framhäva att förvalta medborgarnas skattepengar innebär ett särdeles stort ansvar på att de används på ett korrekt och effektivt sätt. Att slösa bort skattepengar på miljardprojekt bara för att man räkat lova en tunnelbaneutbyggnad flera år tidigare visar inte på god och effektiv hantering av skattebetalarnas pengar. Som bäst kommer varje *enskild* resa med den nya tunnelbanan att subventioneras med 65 kronor enbart i investeringskostnader, beräknat på 50 år och om räntorna ligger kvar under inflation. Enligt ett scenario som bygger på normala räntor så kommer varje resa kosta över 100 kronor redan inom 10 år. I värsta fall kan det innebära att tunnelbanelinjen läggs ner inom 10-15 år efter öppnandet, vilket skulle innebära ett fruktansvärt slöseri med pengar, men eftersom det skulle bli billigare att lägga ner den än att driva den vidare så är det svårt att undvika detta.

En *enskild* tycker att om Gula linjen måste byggas så ska den vara en egen linje och inte tillhöra den gröna linjen.

**Kommentar:** Det har inte genomförts någon fullständig samhällsekonomisk analys inom ramen för lokaliseringsutredningen. Däremot har det gjorts bedömningar vad gäller de trafikeringkostnader och restidsvinster som kan uppstå i och med de olika korridorerna.

Exempel på nyttor är restidsvinster, biljettintäkter, minskat bilresande och minskade utsläpp. Den största nyttan är restidsvinster, det vill säga effekterna av de nya möjligheter till resande som investeringen ger upphov till och som sammantaget innebär restidsvinster för samhället.

Ett mycket viktigt syfte med tunnelbaneutbyggnaden är att möjliggöra en utveckling i Stockholmsregionen genom ett ökat byggande av bostäder och arbetsplatser. Gula linjen kommer att kollektivtrafikförsörja två nya stadsdelar – Hagastaden med 6 000 nya bostäder, Nya Karolinska Solna, KI och flera andra stora arbetsplatser samt Arenastaden med bostäder, arbetsplatser, handel och evenemang. Utbyggnaden av tunnelbanan ökar kapaciteten i hela transportsystemet vilket behövs för att tillgodose den växande befolkningens resbehov. Med en station i Hagalunds industriområde ges möjlighet att bygga ytterligare bostäder och förhandling pågår gällande finansiering av stationen i Sverigeförhandlingen.

Bearbetning och analys av förslag tvärbanans förlängning till Kista omfattas ej inom ramen av detta projekt. Synpunkterna kommer att vidarebefordras till Trafikförvaltningen inom Landstinget.

Den aktuella lösningen ansluter till Gröna linjens spår då detta ger möjlighet till attraktiva resor där det är möjligt att fortsätta söderut utan byte vid Odenplan.

### 1.2.3 Vill prioritera andra utbyggnader

Ett par *enskilda* har tagit del av nyhetsbladet om tunnelbanebygget av Gula linjen och förändringar på Blå och Gröna linjerna. De *enskilda* bor på Huvudstalundsvägen och är kanske inte direkt berörda av förändringarna, men bor i det nu raskt växande Ingentingområdet och tycker att det är dags att ta upp en ny ingång till Västra Skogens tunnelbanestation. De *enskilda* tycker att en ny ingång bör förläggas strax öster om norra delen av Ekelundsvägen för att fånga upp alla nya boende som flyttar in i de stora husen som byggs kring det nya Tingsantorget och de som arbetar i företagen och myndigheten vid Arvid Tydén's allé och Gunnar Asplunds allé jämte Postnords anställda och kanske till och med den kommande bussdepåns anställda. Likaså borde en undergång under Ekelundsvägen byggas som en fortsättning på befintlig undergång under Armégatan till denna t-baneingång från de nya och gamla studentboendena vid Armégatan. Tillsammans med alla dessa nyinflyttande och anställda kan de *enskilda* och andra som redan bor längs Armégatan och Lundagatan då få en kortare, säkrare och smidigare väg till vår närmaste tunnelbanestation. De *enskilda* påpekar att det redan nu har trampats upp ny stig av boende där man korsar Ekelundsvägen "vilt" cirka 100 meter söder om trafikljusen vid korsningen Ekelundsvägen-Armégatan för att få kortare avstånd upp mot Västra Skogens tunnelbanestation och att det troligen bara är en tidsfråga innan en olycka inträffar.

En *enskild* anser att det är förkastligt att bygga en ny linje med skattebetalares pengar till områden som redan har god kollektivtrafik, eftersom det inte tjänar någonting till. Denne uppmanar istället till att lägga pengarna på linjer till platser som idag saknar eller som ger möjlighet att bygga fler bostäder och skapa nya regionala knutpunkter, och att stoppa projektet nu innan det är för sent.

En *enskild* undrar vad som motiverar att bygga en tunnelbana för beräknat 5 miljarder kronor parallellt med en pendeltågslinje som beräknas invigas kring sommaren 2017 (en linje som man investerat drygt 20 miljarder kronor i). Den *enskilde* anser att den enbart kommer att betjäna människor som skall åka till eller från Nya Karolinska Sjukhuset och området kring Solnavägen vid Norra Station. Då området kring Norra Station är under kraftig expansion tycker den *enskilde* att det vore bättre om hela området kunde försörjas med kollektivtrafik i stället för bara ett hörn. Den *enskilde* poängterar att upplägget med en avgrening av Tunnelbana 1 begränsar den maximala kapaciteten norrut under rusning till 6 tåg i timmen utan försämring av trafiken mot Västerort. Den *enskilde* undrar då vad som händer när man vill utöka trafiken på endera grenarna. Den *enskilde* tycker att de två stombusslinjerna (Linje 2 & 3) som går till området ska modifieras till att täcka ett större område då detta skulle vara en mycket kostnadseffektiv ändring. Vidare skulle de som utnyttjar sträckningen ha närmare till en busshållplats än till tunnelbanan. Busslinje

67 går idag exakt den sträcka som tunnelbanan föreslås gå och om man satte in ledbussar på denna linje och ökade turtätheten så skulle den ge samma reseffekter som tunnelbanelinjen menar den *enskilde*. Vidare tycker den *enskilde* att det skulle ge nya resvägar som den föreslagna tunnelbanesträckningen inte kan ge. Den *enskilde* tycker även att spårväg skulle ge bättre nytta för att försörja området kring Norra Station och Karolinska. Om Gula linjen ersattes med två spårvägslinjer, en mellan t.ex. Centralplan via Vasagatan-Torsgatan-Solnavägen med anslutning till Tvärbanan vid Solna, och en tvärgående, t.ex. från Karolinska genom nya området-Odenplan-Odengatan-Östra Station-Ropsten via Bobergsgatan i Norra Djurgårdsstaden, så skulle de ensamt ge en mångdubbelt större resenärnyttan än vad Gulalinjen någonsin kommer att ha förutsättningar för.

En *enskild* tycker att den Gula linjen är "knäpp". Uppemot 100 % av resenärerna måste hela tiden byta för att ha någon nytta av den korta linjen (och alla åker inte till/från den gröna linjen). Den *enskilde* tycker att automatisk (förarlös) körning för denna sträcka måste implementeras för att förarna ska slippa köra ett par minuter fram och tillbaka i tjänst. Den *enskilde* vill framföra vad denne anser vara två bättre alternativ. Det första är en tunnel ungefär den tänkta sträckningen, men för pendeltågen och en ny station för Hagastaden då Solna station redan finns. Den *enskilde* ser detta som ett potentiellt billigare alternativ. Eftersom Nya Karolinska är för hela länet, så borde det vara effektivare med en pendelstation i Hagastaden, mer effektivt än vad Gula linjen kan erbjuda. Skulle det senare visa sig att kapacitetsproblem på pendeltågen uppstår, kan den här tunneln lätt byggas om till tunnelbanedrift.

Det andra alternativet är en gren från Tvärbanan från Solna till Odenplan via Hagastaden. Detta skulle ge bättre yttäckning med hållplatser i gatunivå t.ex. vid vartannat kvarter. Det underlättar också för trafikanter med sämre hälsa som ska uppsöka det nya fina sjukhuset. Vidare kommer sannolikt trycket på stombusslinje 4 att öka väsentligt när Citybanans Odenplanstation öppnar. Det har i flera år talats om att denna linje redan har nått kapacitetstaket och därför borde byggas om till spårväg. Om så sker får man en spårvägslinje som täcker stora ytor mellan Västerort, Solna och Östermalm och som inkluderar Hagastaden. Den *enskilde* tror att detta är den allra billigaste lösningen och också kanske den mest effektiva.

**Kommentar:** SLL tackar för förslagen. De synpunkter och förslag vi får om Gula linjens sträckning och utformning är mycket värdefulla för oss när vi planerar den nya tunnelbanan. Anslutning till Grön linjes befintliga spår ger möjlighet att fortsätta resande söderut utan byten vid Odenplan. Hur trafikering sker regleras inte av Järnvägsplanen.

Vi har dock ett tydligt uppdrag från staten, landstinget och kommunerna, och det är att genomföra de projekt som avtalats i Stockholmsöverenskommelsen 2013.

SLL tackar för ett stort engagemang i att hitta nya lösningar för den framtida kollektivtrafiken. Bearbetning och analys av förslag gällande pendeltågssträckning och förgrening av Tvärbanan ryms ej inom ramen av detta projekt. SLL kommer att vidarebefordra skrivelserna till SLL/Trafikförvaltningen.

En *enskild* ser flera nackdelar med nuvarande planer om Gula Linjen. Detta grundas dels i att tunnelbanan Odenplan - Arenastaden byggs parallellt med befintlig nationellt näts pendeltågslinje Odenplan – Solna. Många väljer pendeln istället för tunnelbanan för sina resor Odenplan-Arenastaden. Behovet att bygga fortsättningen från Hagastaden till Arenastaden kan starkt ifrågasättas. Vidare anser denne att förlängning av gul linje söderut från Odenplan (mot Fridhemsplan) är omöjligt utan kostsamma djupsprängningar. Denne menar även att tunnelbana gul stjal behövd kapacitet från grön linje. Färre avgångar i redan kapacitetsbelastat tunnelbanesystem, mot Västerort, och att det kan tyckas att Solna (Arenastaden) överprivilegieras

på bekostnad av andra. Nybyggnationen i Solna är blygsam i jämförelse med Västerort. Enbart i Alvik byggs mer bostäder än vad Solna har med i sin bostadsplan. Hur kan det vara hållbart att ge invånarna i Västerort en försämrad tunnelbaneförsörjning? Vidare har Solna redan tunnelbana, blå linje. Vidare anser den *enskilde* att behovet för att försörja Hagastaden och Arenastaden är underskattat, med en lös tunnelbanegren utan genomströmmande resenärer, när förlängning norrut mot Täby uteblir. Maximal bostadsnytta från nordost uppnås med förlängd Roslagsbana.

Den *enskildes* utgångspunkt till berörda parter av Gul linje är att de bör ompröva projektet som järnvägstunnel istället för tunnelbana. Stark övertygelse bör finnas att en järnvägstunnel, helt i överensstämmelse med gul linjes sträckning, skulle avkasta maximal bostadsnytta, eftersom den nationella utvidgningen av projektet kan ställas i relation till ökat bostadsbyggande längs järnvägsspår i Mälardalsregionen.

Enligt Stockholms Handelskammare skulle ett utökat fyrspar Arlanda – Uppsala, avkasta 100 000 nya bostäder och åtskilliga nya arbetsplatser i spårregionen. Denna utökade spårkapacitet behöver hanteras i korrelation med Stockholm på ett vettigt sätt. Utöver detta löser extra nationella tunnelspår genom Stockholm, möjligheten till kapacitetsförbättringar anslutet till ökat bostadsbyggande i resten av Mälardalsregionen, likt den föreslagna Arlanda -Uppsala. Nytt bostadsbyggande i Mälardalen bör kunna höja anslagen i krävda utbytet med Sverigeförhandlingen, när Stockholmstunnlar skall byggas.

Den *enskilde* menar att Arenastaden och Hagastaden ligger geografiskt lämpligt i regional korrelation, att försörjas i första hand av pendeltåg och på sikt även av regionaltåg. Men ny tunnelramp vid Arenastaden blir planerad underjordstation nya Solna Station enligt den *enskildes* förslag. Nuvarande stationsområde ovan jord kan exploateras och förtätas. Järnvägstågens enorma kapacitetsförmåga kan tillgodose behoven av evenemangstrafik till Arenan. Ett extra stopp vid station Hagastaden är till fördel för nya Karolinska sjukhuset som ska svara hela Stockholms län. Internationella forskare som har uppdrag i Hagastaden får direktförbindelse med Arlanda. Fler direkta förbindelser från regionen medför ökat antal förbipasserande resenärer genom tänkt gul linje. Nuvarande underskattade kapacitetsbehov av en tunnelbana vägs upp till lönsamt kapacitetsbehov för en underjordisk järnvägsförsörjning av berörda stadsdelar, med nytillkomna genomströmmade resenärer. Stationsbyggen tillhör de största utgifterna vid tunnelbanebygge. Befintlig pendeltågsstation vid Odenplan kan användas utan ytterligare kostsamma djupsprängningar samtidigt som befintlig tunnelinfrastruktur av Citybanan förenklar färre tunnelsprängningar. I första skedet kan värdefull tågkapacitet frigöras åt SL:s Bålstatåg, regional och fjärrtrafik, på befintlig parallellgående sträcka Odenplan-Tomtebodavägen-Solna. Denna lösning kan få intressanta effekter på lång sikt beträffande bostäder, avlastningar och ökat lokalt, regionalt nyttjande, uppnås i fall Älvsjö – Fridhemsplan knyts samman till nationellt järnvägssystem. Tunnelns södra nationsanslutning byggs i Älvsjö. I nordväst och nordöst får den nationsanslutningar på varsitt spår till Mälardalsregionen, respektive Ostkustbanan via en tillkommande länk Fridhemsplan - Hagastaden. För att ovan nämnda långsiktiga plan ska förenas, förutsätts att gul linje Odenplan – Arenastaden redan från början byggs efter järnvägsstandardens principer.

Det finns enligt den *enskilde* en mervärdeskostnad när investering i tunnlar skall göras av järnvägsinfrastruktur istället för tunnelbaneinfrastruktur, för bland annat energiförsörjning. I detta sammanhang bör långsiktighet eftersträvas, avlastningseffekter och aspekter på hur många fler bostäder en nationell järnvägstunnel kan avkasta än en lokal tunnelbanetunnel. Järnvägstunneln kan försörja lokalt och regionalt resande på samma gång, medan tunnelbanetunneln bara kan det ena, jämför Citybanans resmönster.

En *enskild* menar att tunnelbanans kapacitet mot Västerort kommer att minska under rusningen om man i framtiden planerar för tätare trafik än 10-minuterstrafik mellan Odenplan och Solna



Station. Den *enskilde* påpekar att allt talar för att Västerort kommer att få en allt tätare bebyggelse och ett större behov av tunnelbanetrafik i framtiden, särskilt om planerna är att slopa Bromma flygplats och bygga bostäder där. Då kommer en avgrening av tunnelbanan i höjd med Stora Mossen vara en nödvändighet, vilket omöjliggörs med en avgrening vid Odenplan.

En *enskild* önskar knyta ihop området Östberga/Årsta med Stockholm genom en tunnelbanestation i området vilket skulle underlätta i vardagen exempelvis när bussarna inte går på grund av för mycket snö.

En *enskild* gillar inte idén om att ytterligare en ny linje ska upp på den gröna linjen söderut utan anser att det behövs en ny dragning över Kungsholmen, Årsta till Älvsjö station.

**Kommentar:** Det föreliggande förslaget där Gul linje ansluter till Grön linjes befintliga spår medför möjlighet att resa söderut utan byte vid Odenplan. Hur framtida trafikering sker regleras inte av järnvägsplanen.

I samrådet framkommer också ytterligare förslag på tunnelbaneutbyggnader men också förslag på en järnvägstunnel Solna Station till Älvsjö istället för tunnelbana. Syftet är då bland annat att frigöra järnvägskapacitet vid Tomtebodan. De nuvarande planerna med Citybanan och ny Blå linje ger nästan en fördubbling av nuvarande kapacitet för spårtrafik mellan norr och söder.

SLL:s tackar för intressanta förslag för att ytterligare öka kapaciteten för kollektivtrafik mellan norr och söder. Detta omfattas inte inom ramen av detta projekt som syftar till att bygga ut tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden och synpunkterna kommer att vidarebefordras till Trafikförvaltningen inom Landstinget.

En *enskild* hänvisar till tidigare yttrande denne gjort i samband med de tidigare samråden. Den *enskilde* har där visat att Spårväg City inte klarar av de väntande 63 000 resenärer per dygn och riktning varpå förslag gavs om en spårväg mellan Karlberg och Värtan. Denne saknade sammanställningen av tidigare synpunkter på plats under samrådet i Mall of Scandinavia, istället hänvisades det till internet vilket denne inte har tillgång till. Den *enskilde* har således varken kunnat ta del av synpunkterna och Landstingets svar på de inkomna synpunkterna gällande samrådet i december 2015 när dessa synpunkter skrivs. Enligt den *enskilde* väntas 50 000 arbetsplatser i Hagastadsområdet vilket denne anser, i enlighet med Landstingets mål att alla resor till och från arbetet ska kunna ske kollektivt, borde generera i ungefär 40 000 resande till Hagastaden varje vardagsmorgon under 2 timmar. Denne tror att bussen på Råsundavägen till Odenplan via Uppsalavägen skulle kunna vara en linje med stor förutsättning för resande att välja, men med tunnelbanan i drift måste byte ske vid Solna station. Vidare önskar den *enskilde* en förbindelse för den Blå linjen mellan Västra skogen och Hagastaden. Den *enskilde* tycker även att tvärbanan ska ha ett tåg som går sträckan Sundbybergs station och Solna station. Denne påpekar att med bytestiderna inräknat bör stationen för tvärbanan placeras på den södra sidan av Frösundaleden invid Solna Station och alltså inte ha sin ändhållplats vid Hagalundsgatan.

En *enskild* anser att gula linjen uppenbarligen inte har planerats förutsättningslöst utifrån vad som är bäst för resenärer och tunnelbanesystemet som helhet. Denne menar att det är uppenbart för alla med den minsta kunskap om Stockholms tunnelbanesystem att det bästa vore att bygga gula linjen med sikte på en fortsättning söderut, någonstans väster om getingmidjan. Att det inte har planerats på detta sätt är en av de största skandalerna inom Stockholms trafikplanering någonsin, och uppenbarligen ett resultat av någon slags politisk läsning eller överenskommelse bakom kulisserna. Om man inte bygger på detta sätt är det dåligt inte bara för gula linjen, det kommer också göra det mycket svårare att bygga ihop den gula linjen med den planerade linjen mellan Fridhemsplan och Liljeholmen, vilket skulle vara det mest naturliga. Vidare anser den

*enskilde* att om den framtida linjen mellan Fridhemsplan och Liljeholmen också byggs med stopp vid Fridhemsplan så blir även detta en mycket dålig lösning. Denne menar att det skapar en slags kedjereaktion av dåliga lösningar.

**Kommentar:** SLL tackar för ett stort engagemang i att hitta nya lösningar för kollektivtrafiken. Inom ramen för detta projekt finns inte möjlighet att bearbeta och analysera de kollektivtrafiklösningar som föreslagits eftersom det inte ligger inom ramen för vårt uppdrag. Synpunkterna kommer att vidarebefordras till Trafikförvaltningen inom Landstinget.

Vi beklagar att samrådsredogörelsen inte var på plats i tryckt form under det öppna huset i mall of Scandinavia. Man är alltid välkommen att kontakta oss för att ta del av material i tryckt form om man inte har tillgång till internet. SLL kommer att kontakta synpunktslämnaren för att den ska kunna ta del av denna samrådsredogörelse i tryckt form.

Hagastaden och Arenastaden är målpunkter som har många arbetsplatser och boende vilket styr val av stationslägen för den Gula linjen. Det gäller även sträckning via det som idag är Hagalunds industriområde och planering av en station här.

Vi noterar synpunkterna om val av den Gula linjens sträckning. I genomförd lokaliseringstudie utreddes två alternativa korridorer mellan Odenplan och Hagastaden, en djup och en grund korridor. SLL förordade den grunda korridoren utifrån att den ger bäst resenärsnytta med enklare omstigning och kortare restid. Vidare ger den grunda korridoren möjlighet till genomgående trafik till den Gröna linjen och lägst investeringskostnad. Lösningen har omarbetats så att Gul linje nu ansluter direkt till Gröna Linjens befintliga spår och ingen utbyggnad genomförs av Odenplans station. Den förordade korridoren mellan Hagastaden och Odenplan medger inte att Gul linje i framtiden förlängs söderut från Odenplan. Parallella studier (Nya tunnelbanor, Översiktliga analyser, Jonas Eliasson KTH) visar att en framtida utbyggnad ger mer nytta för regionens invånare om den sker på sträckan Liljeholmen – Fridhemsplan och vidare i Blå tunnelbanelinje från Fridhemsplan än en utbyggnad från Odenplan via Fridhemsplan och söderut.

## 1.2.4 Vill att projektet ska utökas

### **Förlängning av tunnelbanan söderut**

En *enskild* undrar vart Gula linjen tar vägen söderut, och uppmanar till att möjliggöra fortsättning från Odenplan någon gång i framtiden även om det för stunden kan verka dyrt.

En *enskild* vill att Gula linjen ska förlängas till Östra station/Tekniska högskolan med en bra placerad mellanliggande station. Detta förslag baseras på att denna sträcka är särskilt belastad främst med bussar och en förlängning skulle både minska trängsel på bussarna samt göra den Gula linjen mer betydelsefull.

**Kommentar:** Gula linjen ansluter till Grön linjes befintliga spår vilket möjliggör resor vidare söderut utan byte vid Odenplan.

Synpunkterna gällande framtida utbyggnad av Gul linje kommer att vidarebefordras till Trafikförvaltningen inom Landstinget då beslut eller planering av sådan utbyggnad inte ligger inom ramen för detta projekt.

En *enskild* ställer sig positiv till den nya lösningen som innebär att Gula linjens tåg får plats på spåren från Odenplan och söderut. Linje 19 kommer försvinna från Gröna linjen, vilket innebär att linjerna 17 och 18 måste förstärkas i Västerort. Detta innebär även att Skarpnäck och Farsta får förstärkt trafik. Dessutom tillkommer Gula linjens tåg som går till Skarpnäck och Farsta. Den *enskilde* ställer dig frågande till om inte detta innebär att det blir för mycket kapacitet söderut. Eftersom det finns spårkapacitet från Odenplan söderut så finns den även från Odenplan västerut. Dennes förslag är därför att Gula linjen ska föras in till Odenplan i västlig riktning mot Sankt Eriksplan och Fridhemsplan, där den sammankopplas med den tänkta nya tunnelbanelinjen mellan Fridhemsplan och Älvsjö. Det blir då en linje Arenastaden - Odenplan - Fridhemsplan - Liljeholmen - Älvsjö som delar spår med den Gröna linjen mellan Odenplan och Fridhemsplan. Detta skulle ge den Gula linjen en betydligt större betydelse, och dessutom täcka in helt nya områden i söder. Grundfrågan är egentligen om det är kostnadsmässigt riktigt att bygga en tunnelbanelinje Odenplan - Arenastaden. Denne menar att kollektivtrafiken blir betydligt mer tillgänglig med en förlängning av Tvärbanan från Solna till Odenplan. Tvärbanan täcker idag i stora områden söder, väster och norr om innerstaden, vilket gör att en förlängning till den blivande knutpunkten Odenplan skulle ge en fantastiskt större tillgänglighet för många till det samlade kollektivtrafikutbudet där. Dessutom är en sådan spårvägsförlängning troligen avsevärt billigare att bygga än en tunnelbana, samtidigt som den ger en betydligt bättre yttäckning med fler hållplatser, hållplatser i marknivå med mera. Vidare är det viktigt att ha stombusslinje 4 i åtanke. Längre har det talats om att linjen idag är överbelastad, hur blir det då när pendeltågstationen Odenplan öppnar? En spårväg således mellan Solna och Odenplan förlängd till Radiohuset med hopkoppling där med Spårväg City Djurgårdsbron - Norra Djurgårdsstaden - Lidingö skulle ge otroligt fina möjligheter att skapa nya kapacitetsstarka linjer i Stockholms kollektivtrafiksystem. Linjerna skulle dessutom komma fram snabbare (till exempel med eget körfält längs hela Valhallavägen, väl fungerande signalprioritering, bekvämare resor samt, enligt alla internationella erfarenheter, ökad attraktivitet för bilister). Denna lösning skulle säkerligen inte bli dyrare att bygga än den korta tunnelbanesnutten.

**Kommentar:** Då Gula linjen ansluter till Grön linjes befintliga spår vilket möjliggör resor vidare söderut utan byte vid Odenplan. Den framtida trafikeringen regleras dock inte av järnvägsplanen. Projektet syftar till att bygga ut tunnelbana till Arenastaden och i det föreliggande förslaget skapas en bra bytespunkt vid station Arenastaden som kommer att öka spårvägens attraktivitet.

En anslutning till Gröna linjen österifrån är tekniskt betydligt mer komplicerad eftersom spårlinjen öster om Odenplan böjer av kraftigt söderut, det vill säga åt fel håll.

Framtida utbyggnad av kollektivtrafikens såsom spårväg eller nya tunnelbanekopplingar ligger inte inom ramen för detta projekt. Synpunkterna kommer att vidarebefordras till Trafikförvaltningen inom Landstinget

En *enskild* önskar att gula linjen även ska gå från Hagsätra. Denna undrar vad skälet är till att gula linjen endast dras till Farsta och Skarpnäck.

**Kommentar:** Då Gula linjen ansluter till Grön linjes befintliga spår vilket möjliggör resor vidare söderut utan byte vid Odenplan. Den framtida trafikeringen regleras dock inte av järnvägsplanen.

När tunnelbanan till Nacka byggs ut kommer Hagsätragrener att bli en del av den Blå linjen. Norr om Sockenplan kommer spåren att gå ner under jord och sen går linjen via Slakthusområdet och Gullmarsplan till Sofia på Södermalm, Kungsträdgården och vidare på

samma sätt som dagens Blå linje genom stan. För mer information om detta hänvisas till handlingar som behandlar tunnelbaneutbyggnaden mot Nacka vilka även hittas på [www.sll.se/nyatunnelbanan](http://www.sll.se/nyatunnelbanan).

### Förlängning av tunnelbanan norrut

En *enskild* undrar om det finns med i planerna för gula linjen, att förlänga den från Arenastaden upp mot Järvastaden och vidare mot Silverdal? Detta då det nybyggda området (Järvastaden, Brotorp och även gamla området vid Bagartorp) troligtvis inte kommer ha tillräckligt med kommunala resalternativ med sina över 12 000 boende. Även om det idag finns ett fåtal busslinjer och pendeltåg tycker den *enskilde* att det vore bra med ytterligare ett miljöalternativ att tillgå.

En *enskild* tycker att ytterligare en station borde anläggas bortom Solna Station, vid den nya stora arenan och på randen till Råsunda. Tunnelbanans kapacitet skulle då kunna utnyttjas bättre vid de stora evenemang som pågår på arenan. Den *enskilde* anser att den nu föreslagna placeringen endast fyller en liten nytta vid evenemang.

En *enskild* ställer sig mycket kritisk mot att inte Gula linjen förlängs från Hagalund eller Arenastaden till Sundbybergs C via Näckrosen, med tanke på alla pendlare som bor i området och har valt att bo i Solna eftersom att det ska underlätta norrgående pendlare.

**Kommentar:** Station Arenastaden byggs så att det ska vara möjligt att förlänga Gul linje norrut. Framtida utbyggnad av Gul linje omfattas inte inom ramen för detta projekt och synpunkterna kommer att vidarebefordras till Trafikförvaltningen inom Landstinget

### 1.2.6 Station Odenplan

En *enskild* anser att station Odenplan behöver tre spår för att ha tillräcklig kapacitet.

En *enskild* tycker att det nya förslaget med mindre störning runt Odenplan är mycket bättre än det tidigare förslaget.

**Kommentar:** Då Gul linje nu ansluter till Gröna linjens befintliga spår så kommer inte antalet spår vid Odenplan station att vara styrande kapacitetsmässigt.

I nu aktuellt förslag när ingen ytterligare perrong byggs kommer inga schakt från ytan att krävas under byggskedet vid Odenplan.

### 1.2.8 Station Arenastaden

En *enskild* uppmärksammar flera besparingsåtgärder gällande station Hagalund. Den första är att ta bort stationen vid Hagalunds industriområde och ha enbart en entré vid norra Hagalund, väldigt liten i jämförelse med den vid Arenastaden. Den andra är att ta bort stationen vid Hagalunds industriområde och ha en till entré mitt i norra Hagalund. Slutligen är det även Beläggningen vid industriområdet är möjligt att ha en gemensam station, en station med en uppgång vid Norra Hagalund och en vid Hagalunds industriområde. Den vid norra Hagalund får förmodligen flyttas närmare mot Hagalunds industriområde, men samtidigt blir det närmare för fler personer.

**Kommentar:** Flera olika stationslägen har prövats vid Arenastaden med olika entrélägen. Stationens aktuella läge gör att den kan byggas i berg vilket är billigare än det tidigare läget då den byggdes i lera. Entréerna har studerats i samverkan med Solna stad. Entréer läggs helst inte på för stort avstånd från själva stationen med spår då långa gångar kan upplevas som otrygga samt att det tar längre tid att ta sig till plattformarna.

Förhandling pågår om finansiering av stationen vid Hagalunds industriområde i Sverigeförhandlingen. Utgångspunkten är då inte bara nuvarande bebyggelse utan även möjligheterna till framtida bebyggelse.

En *enskild* tycker, med tanke på att det är många besökare till Mall of Scandinavia (MoS) och Friends, att det är bra att en av uppgångarna är flyttade så att man kommer upp vid Stjärntorget. Den *enskilde* tycker dock att det hade varit ännu bättre om en uppgång hade placerats vid Friends också. Vidare uttrycker den *enskilde* missnöje kring att Tvärbanan inte går hela vägen fram till MoS då det är för stort avstånd till både MoS och Friends.

En *enskild* önskar en mer detaljerad karta över Dalvägen eftersom uppgångarna kommer att ligga där i stället för intill SJ:s spår. Den *enskilde* undrar om det var meningen att den lilla kartan som erhöles skulle vara otydlig och diffus.

En *enskild* tycker att uppgången för station Arenastaden bör flyttas närmare Friends arena och Råstasjön eftersom det ligger mer centralt i Arenastaden.

En *enskild* tycker att det är utmärkt att Odenplan inte blir ändhållplats, utan att man kan fortsätta resan direkt utan byte mot centrum eller söderort. Det är också en förbättring för invånarna i Hagalund att få tunnelbanestationen uppe i området, vilket ger en snabb förbindelse med centrala Stockholm. Däremot anser den *enskilde* att placeringen av Arenastadens norra uppgång är mycket underlig och minskar värdet av tunnelbanan för resenärerna. Huvuddelen av resenärerna kommer från Odenplan och ska besöka Mall of Scandinavia och Friends arena. Att ha flera hundra meter till MoS och nära en kilometer till arenan gör att kommunikationerna dit fortfarande får betecknas som dåliga. De är ju i nuläget även närmast obefintliga inom Solna. Den *enskilde* framhäver att det rimliga hade varit att ha en uppgång i princip inne i Mall of Scandinavia; jfr Gallerian, Åhléns City eller Kista centrum. Denne har förstått att man inte anser att det är bra med en t-banepuppgång precis vid arenan, p.g.a. trängsel och bråk vid vissa arrangemang, men en kilometers promenad (ofta måste man ju gå till andra sidan av arenan vid exempelvis en fotbollsmatch) är uppenbart orimligt. Man får inte det mervärde som en tunnelbanelinje skulle ha kunnat ge. Det riktiga hade varit en uppgång vid Ballongberget och en inne i MoS, nära arenan. Redan med tidigare förslaget Stjärntorget har det varit en tydlig svaghet att inte Frösundasidan får en uppgång. Möjligen handlar allt om markförhållanden, och då tycker den *enskilde* att detta borde kommuniceras kraftfullt så att alla förstår, eftersom lösningen uppenbarligen inte är bra. Stjärntorget hade ändå varit bättre som nordlig uppgång än förslaget Dalvägen. För Hagalundsområdet innebär också förslaget att man inte kan använda kollektivtrafik från Hagalund till MoS eller arenan, vilket hade varit önskvärt. Det skulle man ha uppnått om man redan från början hade fått in t-banestationen i Hagalunds industriområde, med en uppgång på exempelvis Repslagargatan, och Arenastadens station längre norrut. Därför är även nyttan för Hagalunds del lägre än den hade varit med en nordligare lösning för Arenastadens station. Kanske blir det på sikt en förlängning med en ny station nära Enköpingsvägen och gångavstånd till arenan och MoS från andra hållet vilket den *enskilde* tycker blir bättre. Däremot påpekar denne att eftersom det ligger så långt fram i tiden är det många som aldrig kommer att få se det. Det tycks knappt ens finnas med i de långsiktiga Sverigeförhandlingarna. Här hade det naturligtvis varit önskvärt med en mer långsiktig helhetslösning redan när t-banan byggs. För Hagastaden får man snabb t-bana till centrala Stockholm, men eftersom Odenplan är på tio minuters promenadavstånd undrar man om det är värt pengarna när linjen norrut inte tillför mer än detta förslag nu gör. Sammanfattningsvis ger förslaget en del förbättringar jämfört med nu, men inte alls så stora som de kunde ha gett.

En *enskild* uppmärksammar att det i de ursprungliga idéerna som presenterats via utskick och lokalpress framgick att stationen med huvudingång skulle ligga i anslutning till Solna station, därtill skulle en södra uppgång kunna ligga vid Hagalund och en norra vid Frösunda. Ett utmärkt

förslag och Solna var att gratulera till denna utmärkta satsning. Över tid har dock förslaget kommit att ändras till det sämre. Först skrotade man idén om en norra uppgång vid Frösunda för att sedan också stryka idén om en södra uppgång vid Hagalund, allt av besparingsskäl. Nu senast har man dessutom beslutat sig för att flytta hela stationen västerut och ha en huvudingång vid Dalvägen samtidigt som man återupptagit idén om att ha uppgång vid Hagalund. Av det man läst är anledningen till denna flytt besparingsskäl eftersom det blir dyrare att bygga vid Solna station pga. lera. Man sparar 700 miljoner. Hela denna gigantiska utbyggnad av tunnelbanesystemet i Stockholm kostar över 20 miljarder. För att man ska få största möjliga användning av denna dyra investering är det rimligt att så många som möjligt kan använda den i praktiken. Det finns ingen anledning att av snålhet göra tunnelbanesystemet mindre tillgängligt för allmänheten. Att förbättra tillgängligheten i efterhand kan bli dyrt. Om man ska genomdriva dylika satsningar får man göra fullständiga och genomtänkta satsningar och inte av snålhet begränsa tillgängligheten av tunnelbanesystemet. Den *enskilde* anser att man borde återgå till de ursprungliga planerna med en huvudingång vid Arenastaden/Solna station med uppgång i söder (Hagalund) och Norr (Frösunda). På detta sätt maximerar man tillgängligheten och användningen av den nya tunnelbanan. Med en huvudingång vid Arenastaden/Solna station kommer man lätt kunna byta mellan tunnelbana och pendeltåg. Man har också nära till Mall of Scandinavia och Friends Arena. Med en huvudingång vid Dalvägen blir detta mycket sämre. Den enda fördelen är att det blir lättare att byta till tvärbanan. Men tvärbanan kan inte vara viktigare än pendeltåget och det blir relativt långt att gå när man ska handla eller ta del av kulturutbud vid Friends.

Med en uppgång vid Frösunda kommer det bli praktiskt möjligt för alla Frösundabor att utnyttja den nya tunnelbanan. Frösunda har sedan det börjat byggas under 1990-talet expanderat rejält. Här bor och arbetar nu över 10 000 personer. Att bygga en tunnelbana mot Arenastaden och bortse ifrån denna grupp kan inte vara ekonomiskt försvarbart. Det är dumdrigt och slöseri med resurser att ignorera boende och arbetande i Frösunda. Frösundaborna ska inte offras för att man ska ha råd med en tunnelbaneuppgång i Hagalund. Det måste finnas plats för både en uppgång i norr och söder. Den *enskilde* har också läst att det finns planer på ytterligare en station i Hagalunds industriområde, och uppmanar projektet till att istället använda dessa pengar så att man till att börja med får en ordentlig station med tunnelbaneuppgångar vid Arenastaden. Därefter kan man fundera på ytterligare stationer. Den *enskilde* uppmanar projektet till att inte låta snålheten bedra visheten. Ska man satsa så mycket pengar som man gör så bör man inte snåla så som föreslagits. Den *enskilde* menar att denna snålhet bara gör tunnelbanesystemet betydligt sämre och mindre tillgängligt.

En *enskild* boende i Arenastaden förstår inte poängen med att placera stationen närmast Friends arena så långt bort från både arenan och Mall of Scandinavia. Pendeltågsstationen ligger redan nu som det är långt bort. Den *enskilde* påpekar att som det är planerat nu kan man lika gärna gå till Solna centrum istället för att ta tunnelbanan då det inte kommer att vara så mycket längre. Den *enskilde* förstår om detta inte är praktiskt möjligt, men undrar om inte hela vitsen med bygget var att komma nära arenan och MoS.

En *enskild* saknar en utförlig samhällsekonomisk beskrivning av vilken påverkan på resandet det nya stationsläget av Arenastaden får. Det blir ökade gångavstånd till Arenan, Mall of Scandinavia och Solna station medan gångavstånden minskar till tvärbanan och höghusbebyggelsen på Hagalundsgatan.

Två *enskilda* anser att bör planeras för en tunnelbaneuppgång mot Kolonnvägen och hela Frösundaområdet då det planeras för mer bostäder i området samt att kollektivtrafikförutsättningarna i dagsläget inte är optimala.

En *enskild* har tagit del av den information som finns på nätet om denna tunnelbanesträckning och tycker att det mesta materialet är tillrättalagt för att man skall kunna tycka till allmänt, men inte egentligen fördjupa sig i några övergripande funderingar. Denne har därför flera frågor. För det första undrar den *enskilde* vad som ska göras för att det vid station Arenastaden ska blir en så bra övergång mellan tunnelbana och pendeltåg som möjligt. Denne menar att det ur långsiktig planeringssynvinkel samt från ett beredskapsperspektiv vore önskvärt med en möjlighet att shunta förbi city och ta tåg även från Solna eftersom Stockholms nord-sydgående järnvägsförbindelser är mycket bristfälliga och kan kapas av olyckor och klimatpåkänningar. Denne undrar ifall landstinget har inhämtat funderingar ifrån försvaret. Vidare ligger det nära till hands att fundera på utnyttjande av SJ's spårresurser i Hagalund och kanske göra det enklare genom att bara utöka den tunnel som finns för pendeltågen. Den *enskilde* förmodar att det finns väldigt goda skäl att inte göra detta. Utvidgande av tunneln kunde innebära en praktisk fördel med att kompensera för den spårmissiga flaskhals som föreligger i nord-sydgående fjärtrafik. Det skulle även vara lämpligt att inkludera Citybanan och dess möjliga övergångar i dessa planer. Vidare är frågan om övergång mellan tunnelbana och pendeltåg viktig utifrån allmän pendlarsynvinkel. Denne undrar hur projektet tänker sig att övergången ska ske i praktiken (det vill säga i tunnel likt T-centralen, med rullbanor, transporttunnel för resenärer med bagage etcetera.). Övergången mellan pendeltåg och tunnelbana på T-centralen är inte särskilt tjugig och denne menar att Solna kan kompensera för detta med en mer bekväm övergång. Station Arenastaden kommer även bli mycket viktig för Uppsala- och Arlandaresor. Så att knyta ihop tvärbana, gula linjen och pendeltågen i Solna bör inte ses som onödigt bara för att Citybanan har liknande planerade övergångar på andra ställen.

Vidare är denne något kritisk till att projektet presenterar uppgångarna på Dalvägen och Hagalund som "nära till handel och evenemang", då det lika gärna kunde sägas "Mall of Scandinavia och Friends Arena". I vilket fall anser den *enskilde* att avstånden till Mall of Scandinavia och Friends är alltför långt.

Den *enskilde* hade velat se Citybanan, pendeltågen och omstigningspunkter åtminstone principiellt i spårplanen som visas i projektets broschyr. Den *enskilde* är förvånad över att Roslagsbanan inte har fått en plats i dessa planer eftersom den betjänar ett område med mycket stor utbyggnadspotential, istället för en onödigt Manhattan-liknande förtätning av den traditionellt idylliska staden Solna, som verkar ha fått ambitionen att få Stockholm, som i mycket vill bevara sin gamla bebyggelse, att likna en förstad till Solna. Den *enskilde* önskar flera övergångspunkter nära båttrafik, som övervägs bli inkluderad i nätet med SL-biljetter.

En *enskild* undrar om det vid kommande besparingsarbete inte är en god idé att ta bort station Arenastaden.

En *enskild* ansåg redan när tvärbanan byggdes att placeringen vid norra Hagalund kändes tveksam eftersom det inte fanns möjlighet att bygga vidare till Mall of Scandinavia (MoS), och det är vid MoS och framförallt Friends Arena som det vid kortare perioder är stora folkmängder som behöver transporteras. För de som ska från Friends är det 1 300 meter att promenera till tvärbanan (800 meter från MoS) och 1 100 meter till bussarna. Det skapar en stor press på pendeln och mycket onödigt stök på grund av alla som går dit, till Solna C eller Näckrosens stationer. Framförallt vid stora arrangemang eller fotbollsmatcher är det ur ett logistiskt perspektiv en smäll på käften för alla besökare. Många går dessutom via MoS, vilket riskerar skapa mer problem och irritation än möjligheter när det är så stora massor som väller genom gallerian. När matcher och konserter slutar, så är butikerna ändå oftast stängda. Den *enskilde* påpekar även att det är synd att de politiska hjulen kring logistik ska snurra så mycket långsammare än när det gäller nya byggnader. Då kanske pendelns norra uppgång hade varit klar innan Friends och tunnelbanan byggd under marken innan Arenastaden byggdes. Det hade kunnat ge helt andra förutsättningar för en lyckad kollektivtrafik.

Vidare anser denne att entrén vid Hagalundsgatan är bra, då det är många som bor i norra Hagalund och dess närområde. Det är också en bra knutpunkt med bussar, tvärbanan och pendeln. Dennes åsikter gällande Gula linjen handlar främst om entré-alternativet vid Arenastaden då denne anser att misstaget med Tvärbanan upprepas. Den *enskilde* är kritisk till entré Dalvägen så den är 400 meter från MoS, vilket gör att det är alltför lång promenad för att storhandla och sedan ta tunnelbana eller tvärbana hem. För de som ska från Friends är det 800 meter till tunnelbanan, vilket känns alldeles för långt bort när tiotusentals snabbt ska transporteras bort. Det är dessutom smala trottoarer, vilket gör att vägarna stängs helt av de gående. Överlag så försvinner inte de följdproblem vi har i dag. Det tidigare alternativet där en station var vid Stjärntorget var betydligt bättre. Som denne har förstått det har den norra stationen flyttats för att det blir billigare att bygga den helt i berg och att marken var svårare att bygga på utefter järnvägsspåren, vilket denne menar är en väldigt kortsiktig lösning. Samhällsekonomiskt måste det vara bättre att under en oöverskådlig period underlätta för de stora massorna, än att gå på den i dag billigaste lösningen. Vi kan jämföra det med att låta bli att skotta gator och trottoarer och istället få en intäktsförlust på miljarder för alla som inte har kunnat ta sig till jobbet på grund av snön.

Den *enskilde* har två förslag gällande placering av entréer i Arenastaden. Det första är att ta bort entré Dalvägen och istället bygga vidare linjen öster om MoS, och ha en MoS-station med entréer vid Stjärntorget och vid Råsta Strandväg 1 (vid Quality Hotel Friends). Det ger även boende i Frösunda en närhet till tunnelbanan och möjliggör en fortsättning till Järvastaden, utan att riskera motsättningar om man skulle göra samma sak på västra sidan av MoS och då tulla ytterligare på grönområdet vid Råstasjön. Med denna lösning täcker man in den stora massan och minimerar avståndet för alla parter. För detta förslag finns två alternativa dragningar; under Råsta Strandväg samt på östra sidan av Råsta Strandväg. Det andra förslaget är att ha kvar de entréer som presenterats under samrådet och bygga vidare linjen till Friends arena, så det finns en entré vid MoS norra entré, vid västra sidan av Evenemangsgatan. Den behöver inte gå i tunnel för den sträckan. Det ger även boende runt Vintervägen och Östervägen en tunnelbana.

En *enskild* tycker att det var självklart att stationen skulle byggas i 'öppet schakt' eftersom det på just den platsen skulle vara mycket billigare och skapa samordningsfördelar med det som kan byggas ovanpå – tre flugor i en smäll. Den *enskilde* uttrycker stort missnöje efter att denne hört i massmedia att det är lera i området och därför blir för dyrt att bygga i och att man därför vill flytta stationsläget till ett, ansett av den *enskilde*, dyrare ställe.

Två *enskilda* tycker att det borde planeras för en tunnelbaneuppgång mot Kolonnvägen och hela Frösundaområdet då det idag inte är helt optimalt att bo där samt planeras för byggnation av fler bostäder.

En *enskild* tycker att tunnelbaneuppgången vid Hagalundsgatan är belägen för långt bort från Solna station. Denne anser att ingången bör placeras på södra delen av Frösundaleden invid södra ingången till Solna station.

**Kommentar:** Det finns många och divergerande synpunkter på var station Arenastaden ska lokaliseras och var entréerna ska vara. Det är korrekt att genom att lägga stationen i berg som nu föreslås istället för i lera så blir genomförande billigare. Det blir samtidigt färre konflikter med pågående och planerade byggprojekt i området.

Samråd år 2014 behandlade lägen för station Arenastaden. Många boende i Frösunda önskade ett nordligt läge med uppgång öster om järnvägen men sammantaget gav det ett sämre upptagningsområde. Likaså konstaterades att en uppgång inte bör ligga för nära Friends Arena av säkerhetsskäl då polisen ska kunna styra och kontrollera besökandeströmmarna vid



evenemang bättre.

Med föreslagen lösning skapas en koppling mellan tunnelbana, pendeltåg, bussar och tvärbana vid Arenastaden.

Det har inte genomförts någon fullständig samhällsekonomisk analys inom ramen för lokaliseringsutredningen. Däremot har det gjorts bedömningar vad gäller de trafikeringkostnader och restidsvinster som kan uppstå i och med de olika korridorerna.

Exempel på nyttor är restidsvinster, biljettintäkter, minskat bilresande och minskade utsläpp. Den största nyttan är restidsvinster, det vill säga effekterna av de nya möjligheter till resande som investeringen ger upphov till och som sammantaget innebär restidsvinster för samhället.

Ett mycket viktigt syfte med tunnelbaneutbyggnaden är att möjliggöra en utveckling i Stockholmsregionen genom ett ökat byggande av bostäder och arbetsplatser. Gula linjen kommer att kollektivtrafikförsörja två nya stadsdelar – Hagastaden med 6 000 nya bostäder, Nya Karolinska Solna, KI och flera andra stora arbetsplatser samt Arenastaden med bostäder, arbetsplatser, handel och evenemang. Utbyggnad av Station Hagalunds industriområde ger en ökad nytta i projektet. Utbyggnaden av tunnelbanan ökar kapaciteten i hela transportsystemet vilket behövs för att tillgodose den växande befolkningens resbehov. Försvarsmakten har varit remissinstans för detta och tidigare samråd.

Om en entré skulle förläggas norrut skulle antingen detta kräva långa gånger till denna entré alternativt att hela stationen förflyttas norrut. Kommer då längre från bebyggelsen. Det valda läget är en avvägning av tillgänglighet för Arenastaden respektive Norra Hagalund och som rymms inom de ekonomiska ramarna.

En utbyggnad av Roslagsbanan samt koppling till båttrafiken omfattas inte inom ramen för detta projekt.

Flera *enskilda* medlemmar i en odlingsgrupp boendes i Signalisten ser en möjlighet för ett bra och trevligt utnyttjande av taket till tunnelbaneingången i Hagalund strax intill huset och deras odlingslotter. Odlingsgruppen har ett önskemål om att taket till ingången till stationen i Hagalund ska ligga i marknivå så att det blir lättillgängligt. De påpekar att deras odlingar visas då och då för besökare/nyfikna som ett exempel på stadsodling. Det väcker frågor och ger insikt i hur stadsodlingen kan realiseras. Odlingarna besöks av de boende på promenader, barnen plockar bär när de är mogna och de utsätts inte för vandalisering. Odlingarna är en plats för trevliga möten. Odlingsgruppen hoppas att deras synpunkter tillvaratas och att samråd sker med Signalisten om ytans utformning.

**Kommentar:** Utformning av tunnelbaneentréerna regleras inte genom järnvägsplanen men ett gestaltungsprogram kommer att utarbetas till granskningskedet av järnvägsplanen. Gröna tak är något som studeras, men om taket skulle göras tillgängligt för personer medför detta säkerhetsaspekter.

### 1.2.9 Synpunkter på stationsläge mellan Hagastaden och Arenastaden

En *enskild* undrar om linjen kommer att gå direkt till Arenastaden från Odenplan utan att stanna i Hagalund.

En *enskild* önskar en tunnelbanestation vid Hagalunds industriområde med uppgång på vardera sida av pendeltågspåren. Detta eftersom det finns många bostadshus på västra sidan av spåren samt att industriområdet på andra sidan skulle gynnas.

En *enskild* boendes i Solna, Vasalund tycker att boende runt Råsundavägen är bortglömda av SL. Vid Stråket - Råsundas knutpunkt finns det två bussar, från Sundbyberg till Odenplan respektive Brommaplan till Danderyds sjukhus. Det finns ingen tunnelbana och är långt till både Näckrosen och Solna centrum. Man kan ta en buss till en tunnelbanestation om man ska vidare till stan men det tar lång tid och är omständligt och på vintern är det värdelöst. Många äldre och personer med handikapp har svårt att åka dessa bussar. Exempelvis går det inte att kliva på eller av bussen för den höga plogade snökanten som blivit av plogen vid Vasalunds station och bussen kör inte in till kanten utan stannar en bra bit från trottoarkanten. Eftersom det ska byggas två stora bostadsområden vid Södra långgatan-Vasavägen och Råsundavägen-Östervägen tycker den *enskilde* att det vore perfekt med en tunnelbaneuppgång vid parkeringen vid Vasalundsskolan, istället för vid Hagalund som redan har bussar, pendeltåg och tvärbana.

Ett par *enskilda* är kritiska till placeringen av tunnelbanestationen då de tror att den är knuten till tänkt förtätning av bebyggelsen i Hagalund. De saknar klara besked efter informationen på öppet hus den 10 november och deras frågeställning gäller bland annat kommunens planer på förtätning av bebyggelsen i Hagalund och på vad servicen med en tunnelbana innehåller för krav på de boende i Hagalund. De *enskilda* tror inte att det bortglömda Hagalundsområdet får denna service utan att det ställs krav i form av bebyggelse och efterlyser kommunens byggplaner.

En *enskild* önskar mer detaljer kring planerna på att anlägga station Hagalund mellan Arenastaden och Hagastaden. Denne vill även veta mer om Solna stads löfte kring att bygga bostäder i området samt hur dessa planer ser ut mer konkret. Denne efterfrågar därför en kartbild som illustrerar en principiell idé om utveckling eller förtätning. Vidare har den *enskilde* förstått det som att tunnelbanor ibland förses med stationer som kommer att tas i bruk om senare behov uppstår, eftersom det är mest ekonomiskt. Denne undrar därför ifall detta är den nivå som den framtida Hagalund annars kommer att få. Denne menar att det innan sådana frågor verkar lösta knappast är någon idé att fundera på färgen på uppgångarna, utsmyckningen eller namnet på linjen. Om projektet nu har gjort sitt jobb på förberedande nivå, vilket knappast kan betvivlas, verkar projektet ha beslutat att inte lyfta fram frågor som kunde bli jobbiga. Alternativt är besluten som gäller ovanstående redan tagna, vilket leder till frågan om vilken nivå allmänheten inbjuds tycka till om.

En *enskild* tycker att det är en självklarhet att en station byggs i södra Hagalund från start eftersom det skulle skapa möjligheten att bygga många bostäder i området samt hålla nere kostnaden på dessa uppgångar i jämförelse med att bygga dessa senare.

En *enskild* föreslår att uppgång Hagalund ska placeras vid platsen för nuvarande Hagalunds centrum, som ändå står inför en förändring och ombyggnation inom de närmaste åren. Tunnelbaneuppgången skulle då fortfarande vara mycket nära tvärbana och pendeltåg men ger istället direkt tillgång till exempelvis matbutik, apotek och kanske på sikt café, restaurang och andra närbutiker. Tunnelbanan skulle på så sätt kunna användas av fler boende i Hagalund. Vidare upplever denne att det är mer naturligt att ingå vid ett centrum än att placeras helt separat.

**Kommentar:** En stationsuppgång vid Hagalunds centrum skulle kräva långa förbindelsegångar under mark och har inte bedömts som lämpligt vid utformning av stationen.

SLL planerar med förutsättningen att station Hagalund kommer att byggas och har genomfört samråd om utformningen under januari 2017. Förhandling om finansiering pågår i Sverigeförhandlingen. All trafik mellan Odenplan och Arenastaden kommer då att förutom vid

station Hagastaden även stanna vid Hagalunds industriområde. Järnvägsplanen omfattar bara tunnelbaneanläggningen. Tillkommande bebyggelse i Solna planeras av Solna stad. Samråd om ny bebyggelse kommer att ske i program- och detaljplaneprocesser. Utformningen av stationsentréerna sker i samråd med kommunen och berörda fastighetsägare. Ingenting förhindrar att möjligheten till stadsodling utreds i den fortsatta planeringen och detaljutformningen.

### 1.2.10 Synpunkter på entréer

En *enskild* hänvisar till att preliminära beräkningar för placeringen av ingångarna till den nya tunnelbanestationen på Norra Stationsområdet gör gällande att det för de flesta kommer att löna sig att ta andra kommunikationer i stället, primärt buss. Ingångarna täcker endast upp en liten del av hela det nya området som nu byggs.

**Kommentar:** Hagastaden är en stor målpunkt med verksamheter och exploatering med bostäder vilket motiverar de fyra entréer till tunnelbanan som planeras. Gul linje med möjlighet att resa vidare söderut utan byten kommer att medföra attraktiva resor. Ett starkt kollektivtrafiksystem skapas genom att olika alternativ erbjuds och bytespunkter skapas.

### 1.2.11 Synpunkter på störningar och intrång i driftskedet

En *enskild* önskar att den lilla grönska som finns kring Juvelens förskola (Råsundavägen 78) och i backen ner mot Arenastaden behålls då det är ett område där barnen leker. Vidare vill den *enskilde* poängtera att det är viktigt att de få grönområden som finns blir intakta även när det ställs krav på kommuner att förtäta.

**Kommentar:** Området närmast förskolan är intakt men vid mynningen till servicetunneln vid Dalvägen kommer ett arbets- och etableringsområde placeras under byggskedet. Efter genomförd byggnation kommer området att återställas. Konsekvenserna för barn uppmärksammas i Barnkonsekvensanalysen.

### Motsätter sig ventilationstorn i Fogdevreten

Ett stort antal *enskilda* ställer sig mycket kritiska till placeringen av ventilationstornet i Fogdevreten. De *enskilda* är mycket kritiska till att ett ventilationstorn föreslagits att anläggas 25 meter från gatan Fogdevreten. Projektet har föreslagit att allt luftutsläpp av använd luft från hela tunnelbanesträckningen Odenplan – Arenastaden inklusive linjens stationer ska ske i huvudsak på ett enda ställe vintertid. De *enskilda* anser att det är alldeles för nära med tanke på att luftintagen till deras lägenheter sker via ventiler i deras fönster. Flera *enskilda* påpekar att om den partikelfyllda luften från tunnelbanan släpps ut 25 meter från bostadshusens luftintag så dras den in i de boendes hem. Det innebär en stor hälsorisk för de boende, eftersom metallpartiklar som finns i luften är skadliga.

Flera *enskilda* önskar att försiktighetsprincipen skall följas, enligt Boverkets rekommendation, och därmed att ventilationstornet placeras längre bort från deras bostäder. I annat fall vill de att projektet säkerställer att det inte finns någon som helst fara med att vistas utomhus i närheten av bostäderna i Fogdevreten, samt att det är riskfritt att ta in luft via ventilation och öppna fönster, under vintertid. Flera *enskilda* önskar att projektet finner en annan placering för det ventilationstorn som ämnas byggas, exempelvis nordväst om Shurgard nära tågbron, längs Solnavägen, järnvägen, inom industriområdet eller vid kyrkogården där det inte finns några bostäder i närheten.

Flera *enskilda* påpekar även att det har gjorts noggranna beräkningar hur mycket resenärer som exponeras av partiklarna i tunnelbanan under den korta tid de vistas där och dragit slutsatsen att

det inte är farligt för dem eftersom de är där så pass kort tid. Men det saknas dock noggranna beräkningar för de boende i Fogdevreten som kommer att exponeras av luften dygnet om i flera månader per år. En del av dessa *enskilda* uppmärksammar att det finns svensk forskning som visar att metallpartiklarna från tunnelbanan är farligare än de från trafiken på grund av att partiklarna från tunnelbanan är vassa. De *enskilda* anser därför att det måste vara självklart att placera ventilationstornet på en plats där det inte finns bostäder i närheten.

En del *enskilda* menar att argument om att man inte vistas så mycket ute på vintern, att fönster inte hålls öppna vintertid och att det inte blåser så ofta i riktning mot bostadsområdet inte är acceptabla. Barn leker ute året om, fläktsystem tar in utomhusluft och placeringen av tornet innebär att utsläppen slungas ut i höjd med bostäderna. En av dessa *enskilda* påpekar att det i föreningen finns kraftiga fläktar för att generera forcerad ventilation (undertryck i lägenheterna) för att med ventilationsfönster mot innergård samt Solnavägen sörja för god luftväxling samt evakuering av matos i lägenheterna, sommar som vinter. Den *enskilde* påpekar att det inte råder brist på alternativa placeringar där det inte finns bostäder såsom t.ex. området nordväst om Shurgard nära tågbron, inom industriområdet eller på kyrkogården. Avslutningsvis vill den *enskilde* understryka att denne är för att kollektivtrafiken byggs ut, det byggs alldeles för lite och den nu föreslagna tunnelbanesträckningen är välbehövd. En annan av dessa *enskilda* påpekar att vad gäller hur mycket stömljud och vibrationer tunnelbanan beräknas alstra för närliggande bostäder finns detta beskrivet för Vasastaden, den *enskilde* skulle gärna se en liknande beskrivning för deras bostäder i Fogdevreten. Vidare skulle den *enskilde* gärna få det beräknat och beskrivet hur mycket magnetfälten runt den planerade nätregionstationen som ska byggas nära deras bostadsområde (invid McDonalds) kommer att påverkas i och med att den nya tunnelbanan planeras att gå direkt under regionnätstationen. Slutligen understryker den *enskilde* att de är positiva till den nya tunnelbanan men att det bör vara en självklarhet att man vid nybyggnationer kan hitta bra och hälsosamma lösningar.

Två *enskilda* anser att forskningsläget i nuläget är alltför osäkert för att placera utblås från tunnelbanan så pass nära Fogdevreten för att detta ska vara genomförbart. Förslaget är ej i enlighet med exempelvis det krav på försiktighet som gäller i byggnadsfrågor, speciellt där privatpersoner riskerar att beröras på ett icke klarlagt vis. De *enskilda* menar att området i nuläget är mycket smutsigt. De påpekar att den luft som tas in i deras lägenhet i dagsläget lämnar svarta märken på väggar och fönster och att detta inte behöver förstärkas ytterligare av partiklar från tunnelbanan.

En *enskild* är positivt inställd till en ny tunnelbanelinje då detta förhoppningsvis kommer att gynna miljön med fler kollektiva val för resenären. Däremot, som en ung nyinflyttad boende på Fogdevreten 8 och efter att ha varit i kontakt med både Boverket och Länsstyrelsen, som båda hävdar att 25 meter mellan föreningens bostadshus och utsläpp av all luften från hela denna nya tunnelbanesträcka är på tok för nära, vilket gör den *enskilde* orolig för framtiden. Denne anser att detta inskränker på sin rättighet som medborgare att göra det aktiva valet att hålla sina lungor så friska som möjligt under så lång tidsperiod som möjligt, utan att behöva exponeras av en flera gånger skadligare och orenare luft dagligen genom att bara ha ventiler i hemmet öppna. Den *enskilde* ber därför projektet att se över detta ärende eftersom det finns bättre ställen att placera ventilationstornet på, där det inte finns bostäder i närheten. Exempelvis området nordväst om Shurgard (nära tågbron), inom industriområdet, eller på kyrkogården. För människors hälsa skall rekommendera den *enskilde* även att utsläppstornet ska byggas med rejäl höjd, så att utsläppen hinner spridas ut innan de når eventuella bostäder och individer.

En *enskild* boende på Fogdevreten 10 har tidigare jobbat som lungläkare och nu som lungpatolog och har sett hur partiklarna påverkar lungfunktion och orsakar lungcancer. Om ventilationstornet byggs nära de boendes hem, kommer de boende exponeras för skadliga partiklarna dygnet runt.

Det finns även en svensk forskning som visar att metallpartiklarna från tunnelbanan är farligare än de från trafiken på grund av att partiklarna från tunnelbanan är vassa. Den *enskilde* vill att projektet hittar en annan bättre placering av ventilationstornet, att släppa ut den partikelfyllda luften bara 25 meter från luftintag till lägenheterna på Fogdevreten är oacceptabelt.

En *enskild* påpekar att det i samrådshandlingarna finns noggranna beräkningar över hur resenärer som vistas en kortare tid på perronger respektive i tunnelbanetåg exponeras av den farliga luften med metallpartiklar. Däremot finns det ingen beräkning som visar hur boende, som vistas dygnet runt, på Fogdevreten kommer att exponeras. I miljökonsekvensbeskrivningen hävdas det att vinden oftast har sydvästlig riktning, vilket är felaktigt enligt den *enskilde*. Denne undrar vilken vetenskaplig studie den analysen grundar sig på. Det bör också beaktas att det råder en stor nivåskillnad mellan Fogdevreten och den tänkta placeringen av ventilationstornet, vilket inte innebär att den farliga luften med metallpartiklar späds ut på hög höjd, som det hävdas i miljökonsekvensbeskrivningen.

I närheten av ventilationstornet är en nätregionstation planerad. Den *enskilde* undrar hur de elektromagnetiska fälten påverkas när tunnelbanan kommer att gå direkt under nätregionstationen, och efterfrågar en redovisning av hur de boende på Fogdevreten kommer att påverkas av det. Vidare nämns det att boende längs den planerade tunnelbanesträckningen kommer att påverkas av vibrationer och stomljud när tunnelbanan är i drift. Den *enskilde* vill därför även få redovisat hur mycket boende på Fogdevreten kommer att påverkas av det.

En *enskild* uttrycker oro inför planerna på att bygga ett ventilationsschakt cirka 25 meter ifrån ett bostadsområde. Den *enskilde* tycker att det känns både olustigt och märkligt då hälsoeffekterna av långvarig exponering för metaller och andra partiklar i luften från tunnelbanor är något oklara. Eftersom Solna stads intentioner verkar vara att göra om Solnavägen till en livfull stadsgata som är porten till Solna från Stockholm så känns placeringen av schaktet ännu märkligare. Den *enskilde* undrar därför hur staden tänker bygga fler bostäder i ett område där potentiellt hälsofarliga metaller och andra partiklar från tunnelbanan släpps ut i friska luften.

**Kommentar:** Tunnelbanan är ett system som ventileras genom entréer, tryckutjämningschakt och genom ventilationstorn både för intag av utsläpp av luft. Det torn som planeras vid Fogdevreten är ett torn som ventilerar ut luft från spårtunnlarna under kalla perioder vintertid då tryckutjämningschakt behöver stängas, helt eller delvis för att upprätthålla temperaturen i anläggningen. Det kommer därmed inte att vara i drift året om. Placering av ventilationstornet styrs av att den ska ligga invid spårtunnlarnas sträckning för att ansluta på ett tekniskt lämpligt sätt samt att anläggningen ska ligga mellan stationerna för sin funktion. Det är därmed en begränsad sträcka mellan Hagastaden och Hagalunds industriområde där denna ventilationsanläggning kan placeras. Det är också varierande geotekniska förhållanden i området och det är tekniskt lämpligast att bygga anläggningar där bergtäckningen är så god som möjligt.

SLL har genomfört beräkningar för att utreda lämplig höjd på ventilationsanläggningen med beaktande av höjdsättning på de närmast liggande bostäderna samt ytor framför husen. SLL har genomfört beräkningar för att utreda lämplig höjd på ventilationsanläggningen och de visar att miljö kvalitetsnormerna avseende partikelhalter uppfylls. SLL kommer att fortsätta att genomföra detaljerade spridningsberäkningar baserat på luftflödes hastighet, temperaturskillnader och vindriktning. Förhärskande vindriktning i området under de aktuella vintermånaderna är sydvästlig enligt vindstatistik vilket är snett bort från de aktuella bostäderna. Resultatet av spridningsberäkningarna kommer att redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen till järnvägsplanen i kommande granskningskede.

Längs aktuell delsträcka har flera lokaliseringar studerats i samråd med Solna stad och den sammanvägda bedömningen är att föreslagen placering är motiverad ur tekniskt, ekonomiskt samt miljömässigt perspektiv.

Elektromagnetiska fält uppkommer i tunnelbanan från högspänningsnät, likriktarstationer, strömskenan, nätstationer och lågspänningsställverk och om dessa anläggningar placeras på samma nivåer som plattformarna i bergrum så bedöms inte de elektromagnetiska fälten att anta nivåer över 0,2- 0,4  $\mu\text{T}$  på platser där människor vistas. (PM Elektromagnetiska fält orsakade av ny tunnelbanan, 2015-05-01). Enligt Socialstyrelsen har forskning visat att det inte går att se någon ökad risk för sjukdom för den som utsatt för elektromagnetiska fält med ett årsmedelvärde om 0,4  $\mu\text{T}$ . Den regionnässtation som planeras av Vattenfall bedöms inte påverkas inte av Tunnelbanans utbyggnad.

Längs Solnavägen ligger tunnelbanan djupt. Stomljudd från tunnelbanan i driftskedet har beräknats längs hela sträckan för att utreda behov av skyddsåtgärder för att klara riktvärden. I byggskedet kan det uppstå stömljud från borrhörarna. Det är då under en begränsad tid när sprängningsarbeten för tunnarna pågår i närheten av byggnaderna.

### 1.2.12 Synpunkter på störningar för boende under byggskedet

En *enskild* tycker att det nya förslaget är mycket bättre då det inte innefattar att gräva upp Odenplan en gång till, men undrar var de gula spåren norrut kommer att grävas. Den *enskilde* undrar om spåren kommer att gå parallellt med gröna linjen fram till St. Eriksplan och om det i så fall innebär att man gräver upp Karlbergsvägen/Odengatan, alternativt om spåren kommer att kopplas på vid St. Eriksplan varvid Odenplan klarar sig. Den *enskilde* tycker inte att något av detta har förklarats i varken filmer, broschyrer eller Youtube-klipp. Den *enskilde* framhäver att de boende har levt med hoppande hus länge nog på grund av Citybanan.

En *enskild* på Regnstigen vill ha mer konkreta svar angående hur byggandet av den nya linjen kommer att påverka de boende/boendet gällande buller och förändring av området etcetera.

En *enskild* är som boende på Hagalundsgatan 5 i Solna orolig över bygget av tunnelbanan till Arenastaden och den framtida uppgången mellan tvärbanans slutstation och den framtida tunnelbaneuppgången Hagalund. Den *enskilde* har efter tvärbanans sprängningar upptäckt sprickor i golvet i källaren och är nu mycket bekymrad över att den nya tunnelbanan ska få en uppgång mellan dennes hus och tvärbanan.

**Kommentar:** Spåren viker av väster om Odenplan och ingen grävning från markytan krävs vid Odenplan för att bygga spårtunnlarna i det reviderade förslaget.

Konsekvenser för boende längs spårtunnlarna beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen för järnvägsplanen.

När vi bygger nya tunnelbanan kommer bebyggelsen inom 150 meter från anläggningen att inventeras. Vi kommer att ställa krav på våra entreprenörer så att de använder skonsamma metoder under byggtiden. Om det behövs gör vi förebyggande skyddsåtgärder.

I samrådet redovisades så kallade utredningsområden för en station vid Hagalunds industriområde samt ett förslag på läge för arbetstunnel. Fortsatt arbete har identifierat lägen för stationen samt entréer med mera ovan mark. Detta medförde att sträckning för arbetstunnel behövde justeras. Ytterligare samråd om stationen vid Hagalund industriområde

genomfördes i januari 2017 vilket även beskrev omgivningspåverkan under byggskedet samt lägen för arbets- och etableringsområden inkomna synpunkter redovisas i bilaga 4.

Trafikförvaltningen (SL) har ansvarat för Tvärbanans utbyggnad, därför rekommenderas kontakt med dem gällande frågor om skador under Tvärbanans byggtid.

### 1.2.13 Synpunkter på det fortsatta arbetet

En *enskild* undrar ifall det kommer ordnas någon utställning med eventuella arkeologiska fynd. Denne har hört att Slussenprojektet gjort en del fynd, och undrar därför hur man kan få ta del av Gula linjens fynd, samt ifall projektet har muséer inkopplade.

**Kommentar:** Eftersom huvuddelen av schaktarbetet sker i berg förväntas inga fynd. SLL tar dock med sig idén.

### 1.2.14 Övriga synpunkter

En *enskild* påpekar att boende i Solna saknar lokala bussnätverk för transporter till och från Mall of Scandinavia och Arenastaden.

En *enskild* undrar ifall sträckan Odenplan - Hagastaden kommer börja trafikeras tidigare än år 2024, det vill säga när den delsträckan är klar, eller om gula linjen öppnar först när hela sträckan (Odenplan - Arenastaden) är klar. Även en annan *enskild* undrar när den gula linjen kommer att vara i drift.

En *enskild* är besviken eftersom denne upplever att Solna och Stockholm har förslummats, slitits ned, överbefolkats och kriminaliserats de senaste 20 åren. Denne är mycket starkt kritisk till att bostadsbyggandet sker på bekostnad av till exempel grönområden samtidigt som landsbygden avbefolkas. Denne menar att digitaliseringen bör kunna bidra till att arbetsplatser kan bibehållas på landsbygd och mindre orter. Den *enskilde* är även kritisk till hur man kan bygga köp-palats av typen Mall of Scandinavia när det bidrar till ökad biltrafik och färre närbutiker för de boende i kommunen. Vidare uppmanar den *enskilde* att tona ner skryt och självberömmet i broschyren om tunnelbanan och påpekar att det är många som vantrivs i de megastäder som utvecklas.

En *enskild* har flera blandade synpunkter på utbyggnaden av tunnelbanesystemet i Stockholm. För det första anser denne att behovet av att koppla blå linje mot Hagsätra är litet och att detta borde utredas mer. Vidare menar denne att genom att bara ha två spår i Sofia så fås en lägre kapacitet än om man har fler spår. Den *enskilde* undrar även om det inte är möjligt att lägga Gullmarsplan grundare. Bytestiden är för lång för de som kommer från Hagsätragrenen och ska till Södermalm eller Gamla stan. Denne framhäver även att ett argument för spår brukar vara att "lagt spår ligger", men att detta inte verkar vara gällande för Globen och Enskede gård.

Flera *enskilda* påpekar att de står bakom det yttrande som Odenplansgruppen inkommit med.

**Kommentar:** Frågor om lokal busstrafik omfattas ej inom ramen för detta projekt. Utbyggnaden av den blå linjen till Nacka och Hagsätra är ett eget projekt och ingår inte i denna järnvägsplan. Vid utbyggnaden av tunnelbanan till Nacka har kopplingen till Hagsätragrenen och Gullmarsplan utretts och handlingar om denna utbyggnadsgren finns också på <http://nyatunnelbanan.sll.se/sv/nackasoderort>. För bostadsbyggande ansvarar respektive kommun. De två delsträckorna kommer att börja byggas samtidigt och byggtiden beräknas till cirka 6 år. Hela sträckan planeras att öppnas samtidigt.

### 1.2.15 Synpunkter gällande namnfrågor

En *enskild* undrar ifall det finns något förslag/några planer på att byta färg från gul till grön på tunnelbanan till Arenastaden eftersom den nu kommer köras som en förgrening på gröna linjen och det i så fall blir en ny färg på vad som i praktiken helt och hållet fungerar som en del av gröna linjen. Denne anser att den gula färgen dessutom bör sparas för ett eventuellt framtida komplett tunnelbanesystem (som kör på egna spår och som är längre än 3 stationer), till exempel Fridhemsplan-Älvsjö.

En *enskild* undrar vilken av de båda gröna linjerna söderut som kommer att bli gul.

Flera *enskilda* anser att när man nu har strukit nya spår/separat plattform vid station Odenplan borde man också stryka namnet "Gula linjen". Det rör sig inte längre om en ny tunnelbanelinje, utan en ny gren på befintliga Gröna linjen. Att ha en annan färg för gröna linjens gren till Arenastaden skulle bara vara förvirrande och bryta mot det färgsystem som gäller för övriga tunnelbanan. En av dessa *enskilda* anser att den nya kartan över tunnelbanesystemet är svårtolkad eftersom grenarna till Farsta Strand och Skarpnäck har två färger medan alla andra har en färg. Denne anser att nu när den gula linjen inte längre är en egen linje bör den integreras med den gröna för att öka tydligheten. Vidare påpekar den *enskilde* att texten i Planbeskrivningens Figur 1: "Karta över framtida tunnelbanenät i Stockholms län efter utbyggnad enligt Stockholmsöverenskommelsen från 2013" inte stämmer. Den *enskilde* menar att efter omröstning om gul färg hade inte färgerna mot Farsta Strand och Skarpnäck blandats ihop. Detta innebär att gul färg på linjer dit inte ingick i någon överenskommelse 2013. Den *enskilde* menar att den gula färgen kan sparas till en annan linje, exempelvis en helt ny linje mellan Älvsjö och Fridhemsplan. En annan av dessa *enskilda* poängterar att det finns en viss otydlighet kring färgerna för dagens tunnelbanelinjer och att detta kanske kan förtydligas. Den *enskilde* har bifogat ett förslag vilket Trafikförvaltningen har tagit emot.

En *enskild* anser att förslaget låter bra, men påpekar att i gula linjen och med denna förändring upphör att vara en egen gul linje och blir istället en ny gren på gröna linjen. Den *enskilde* är mycket kritisk till att göra större delen av gröna linjen, från Odenplan och söderut (utom Hagsätragrenen som ska över till blå linjen) till en gulgrön linje, och uppmanar istället att låta linjer av olika färger ha sina egna spår istället för att dela spår.

En *enskild* tycker att det är bra att tågen från Arenastaden kommer att fortsätta till Söderort och därmed bli en riktig linje. Vidare tycker den *enskilde* att benämningen "Gula linjen" av den nya tunnelbanan ska utgå eftersom folket röstade fram en gul linje för en separat helt ny tunnelbana med trolig förlängning söderut under Mälaren. Den *enskilde* tycker istället att Arenastaden ska betraktas som en slutstation på den gröna linjen.

**Kommentar:** Sommaren 2014 fick stockholmarna rösta om vilken färg den nya linjen skulle ha – och då var det gul som vann och SLL ska fortfarande bygga den Gula linjen från Odenplan till Arenastaden. Men den Gula och Gröna linjen delar spår söder om Odenplan. Namn på tunnelbanelinjer och stationer bestäms enligt en särskild ordning och inte av projektets ledning. De nuvarande namnen är därför arbetsnamn och dessa behålls under projektet för att behålla kontinuitet. SLL noterar synpunkterna.

### 1.2.16 Synpunkter gällande påverkan på turtätheten på Grön linje

En *enskild* boende vid Sankt Eriksplan har uppfattat det som att lösningen med att gula linjen fortsätter efter Odenplan kommer påverka den Gröna linjen. Denne har läst i materialet att projektet menar att det blir en påverkan på totalt några sekunder. Den *enskilde* vill gärna få förklarar vad som menas med detta och hur det har räknats ut. Den *enskilde* påpekar även att



denne på nattetid ofta får vänta på Odenplan för att tågen slutar gå där. Den *enskilde* undrar därför om anläggningen av den nya tunnelbanan innebär att detta kommer hända oftare.

En *enskild* påpekar att beträffande gröna linjen är påstigandet klockan 6-9 ungefär lika stort på västerortsgrenen Hässelby-Alvik som på söderortsgrenarna Farsta-Skärmarbrink och Skarpnäck-Skärmarbrink. Från dagens cirka 18 tåg per timme kommer möjlighet att köra 30 från söderort. Från västerort kommer timmens cirka 25 tåg att däremot reduceras till 18 om gula linjen skall ha femminuterstrafik. Denne undrar därför vilka konsekvenserna blir av ett ökat bostadsbyggande och ökat resande från västerort.

En *enskild* undrar om det inte blir väldigt tät trafik på Odenplan om den Gula linjen tillkommer till de redan befintliga gröna linjerna.

En *enskild* undrar om den gula linjen kommer att bidra till fler avgångar från Skarpnäck samt hur många avgångar det blir per timme för den gula linjen respektive den gröna linjen. Den *enskilde* tycker det vore bra med fler tåg inte minst i Hammarbyhöjden/Nytorpsgårde med tanke på alla förtätningsprojekt.

En *enskild* undrar vad som avses med uttrycket "i princip" gällande turtätheten för Västerort. Denne undrar hur mycket sämre turtäthet kommer det att bli, samt vilken politiker som bär ansvaret för detta beslut.

**Kommentar:** Trafikeringen kommer att planeras så att fullgott utbud finns även i framtiden.

### 1.2.17 Allmänhetens synpunkter på vattenverksamhet

En *enskild* boende på Regnstigen känner till att projektet testat marken i området inför dragningen av den nya tunnelbanan. Den *enskilde* påpekar att detta är sjöbotten och att markförhållandena ändrades när man byggde på Hagalunds fotbollsplan 2011. I samband med pålningarna har tapet spruckit i dennes lägenhet och husen på Blomgatan och Regnstigen har fått dränera om. Den *enskilde* undrar därför hur man inom projektet kan vara säkra på att inte liknande problem kommer att upprepas vid byggnationen av den nya tunnelbanan.

**Kommentar:** Att bygga tunnlar under grundvattennivån kan orsaka påverkan på grundvattennivåer i närområdet. Genom att använda modern byggteknik, utföra kontroller i omgivningen och vid behov vidta skyddsåtgärder kan risken för skador minimeras.

SLL utför omfattande utredningar av mark- och grundvattenförhållandena för att kartlägga de lokala förhållandena i området där nya tunnelbanan byggs. Innan vi börjar bygga upprättas ett kontrollprogram för grundvatten som reglerar de mätningar som ska utföras för att säkerställa uppföljning av verksamhetens påverkan i omgivningen. I detta ingår bland annat mätningar av grundvattennivåer och mätningar av sättning rörelser i mark och byggnader. I kontrollprogrammet ingår också att utföra skyddsåtgärder för att motverka att någon skada uppkommer

När vi gör bedömningar av påverkan på grundvattennivåerna från utbyggnaden av tunnelbanan utgår vi från situationen som råder idag. Vi ansvarar inte för historiska skador, och vi kommer inte att utföra förebyggande åtgärder i form av grundförstärkning av byggnader. Vi kommer att ersätta de eventuella skador som orsakas till följd av utbyggnaden av tunnelbanan i enlighet med gällande lagstiftning.

## 1.3 Sändlista till samråd 2016

Socialstyrelsen AB Stockholms Spårvägar  
AB Storstockholms lokaltrafik  
AIK Fotboll  
Arbetsmiljöverket  
Arriva  
Barnombudsmannen  
Bergsstaten  
Bilister, Motorförarnas Riksförbund  
Bombardier Transportation Sweden AB  
Boverket  
CityNet  
Colt Technology Services AB  
Cykelfrämjandet  
DHR Stockholms läns distrikt  
E:on elnät  
Ellevio  
Elsäkerhetsverket  
Energimyndigheten  
Eon Värme  
Fastighetsägarna Stockholm  
Fjärrvärmebyrån FVB  
Folkhälsomyndigheten  
Fortifikationsverket  
Fortum  
Fortum Distribution  
Fortum Värme  
Fotgängarnas förening, FOT  
Friluftsförbundet Rikskansli  
Friluftsförbundet Stockholm (lokalavdelning)  
Friluftsförbundets avd. i Solna  
Fältbiologerna Rikskansliet  
Fältbiologerna Stockholm-Uppland-Gotland  
Företagarna (Huvudkontor)  
Företagarna Stockholms Stad  
Försvarsmakten  
Handikappföreningarnas samarbetsorgan (HSO) i Stockholms län  
Havs- och vattenmyndigheten  
Hyresgästföreningen region Stockholm  
Karolinska Institutet  
Karoliska sjukhuset, verksamheter  
Kammarkollegiet  
Kemikalieinspektionen  
Keolis Sverige AB  
Kollektivtrafikant Stockholm  
Konsumentföreningen Stockholm  
Lantmäteriet  
Lantmäterimyndigheten i Stockholms kommun  
LRF:s samrådsgrupp  
Luftfartsverket  
Länsstyrelsen i Stockholms län  
Mall of Scandinavia  
Miljömedicin  
MTR Stockholm AB  
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)  
Naturskyddsföreningen Stockholm  
Naturskyddsföreningen  
Naturskyddsföreningen i Stockholms län  
Naturskyddsföreningen Solna-Sundbyberg  
Naturvårdsverket  
Norrenergi  
Norrvatten  
NTF, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande  
Nya Karolinska Solna  
Odenplansgruppen  
Pensionärernas Riksorganisation, PRO Stockholms län

Polisen Stockholm  
Post- och telestyrelsen  
Posten Sverige AB  
Riksantikvarieämbetet  
Riksförbundet Pensionärsgemenskap, Distriktet Stockholm-Gotland  
Rikspolisstyrelsen  
Rädda Råstasjön  
Samfundet S:t Erik  
SISAB /förvaltar alla skolor  
SJ  
Sjöfartsverket  
Skanova  
Skanova Nätplanering Stockholm  
Skönhetsrådet  
SLL, Centrum för arbets- och miljömedicin  
SLL, Tillväxt- och regionplaneförvaltningen  
SLL, Trafikförvaltningen  
SMHI  
Socialstyrelsen  
Solna centrum  
Solna hembygdsförening  
Solna stad, Kommunstyrelsen  
Solna Vatten AB  
Stadsbiblioteket  
Statens Fastighetsverk  
Statens folkhälsoinstitut  
Statens geotekniska institut  
STF  
Stockholm Business region  
Stockholm Gas AB  
Stockholm parkering  
Stockholm Vatten AB  
Stockholms Herpetologiska Förening  
Stockholms läns landsting  
Stockholms läns museum  
Stockholms Naturskyddsförening  
Stockholms ornitologiska förening (StOF)  
Stockholms Spårvagnar AB  
Stockholms stad, Kommunstyrelsen  
Stockholmståg  
Stokab  
Storstockholms brandförsvaret  
Strålsäkerhetsmyndigheten  
Studentbostäder Tegnergården  
Svensk handel  
Svensk kollektivtrafik  
Svenska Fotbollsförbundet  
Svenska Kommunal Pensionärers förbund, SKPF  
Svenska Kraftnät  
Svenska kyrkan  
Svenska spårvägssällskapet  
Svenskt Näringsliv  
Sveriges geologiska undersökning (SGU)  
Sveriges hembygdsförbund  
Sveriges Ornitologiska Förening  
Sveriges Pensionärers Riksförbund, SPRF Stockholmsdistriktet  
Sveriges Pensionärsförbund, SPF Stockholmsdistriktet  
Synskadades Riksförbund, SRF Stockholms och Gotlands län  
TDC  
Tele2  
Telenor  
TeliaSonera AB  
Tillväxtverket  
Trafikverket  
Transportstyrelsen  
Vattenfall Eldistribution AB  
Vattenfall AB  
Vattenmyndigheten Norra östersjöns vattendistrikt  
Veolia

Vi resenärer  
Vi i Frösunda  
Yimby

# Bilaga 4 – Samråd 2017

## 1.1 Samrådsprocessen - Berörda enskilda, organisationer och allmänheten

Under perioden 9 januari till 22 januari 2017 hölls ett kompletterande samråd för tunnelbana till Arenastaden. Samrådet behandlade den nya stationen i Hagalunds industriområde och nya lösningar för arbets- och servicetunnlar i Hagastaden.

Landstinget har i denna bilaga inarbetat synpunkter och yttranden som inkommit till och med den 20 februari 2017.

Inbjudan till samrådet och information om projektet har skickats till fastighetsägare och andra berörda inom de aktuella områden som samrådet omfattar. Inbjudan till samråd skickades till cirka 2000 hushåll och till fastighetsägare och strax under 400 företag inom de berörda områdena. Inbjudan och informationsmaterial har även publicerats på landstingets hemsida.

Samrådshandlingen inklusive fastighetsförteckningar för järnvägsplanen samt tillståndsansökan har även funnits tillgängliga i tryckt form under samrådsperioden i följande lokaler:

- Solna stadshus, Solna centrum
- Tekniska nämndhuset, Stockholm
- Förvaltning för utbyggd tunnelbana, Norra stationsgatan 69, Stockholm

Totalt inkom cirka 20 skriftliga synpunkter från privatpersoner och företag, fastighetsägare, myndigheter och andra remissinstanser.

SLL anordnade två tillfällen att komma och ställa frågor till projektet och representanter från kommunerna den 10 januari utanför Friskis & Svettis, Gävlegatan 22 och den 11 januari i Solna bibliotek, Solna centrum. Sammanlagt kom cirka 50 personer till dessa tillfällen.

## 1.2 Sammanfattningar av synpunkter som lämnats under samrådet

I detta avsnitt presenteras de synpunkter som har inkommit under samrådet i sammanfattad form. Synpunkterna presenteras efter vem som har lämnat dem.

Synpunkter från statliga myndigheter, kommuner, organisationer och särskilt berörda (företag/fastighetsägare) återges i Sammanfattningar av synpunkter som lämnats under samrådet i avsnittet 1.2.

Synpunkter från enskilda refereras i Synpunkter från allmänheten, avsnitt 1.3. Eftersom samrådet varit gemensamt för både järnvägsplanen och tillståndsansökan för vattenverksamhet har synpunkter även sorterats efter om de gäller allmänna synpunkter om järnvägsplanen eller om de mer specifikt rör tillståndsansökan för vattenverksamhet. Under varje avsnitt finns därmed en rubrik som redogör för vilka synpunkter som specifikt har med tillståndsansökan för vattenverksamhet att göra.

Eftersom många enskilda har synpunkter i samma fråga likartade – eller motstridiga – har kommentarerna från SLL ordnats tematiskt. Vår ambition är att alla som lämnat en synpunkt ska

hitta igen denna och känna att den blir omhändertagen. Samtliga inkomna synpunkter, yttranden och remissvar samt anteckningar och protokoll från samrådsmöten 2016 finns diarieförda på förvaltningen under ärendenummer FUT 2016-0339.

## 1.2.1 Statliga myndigheters allmänna synpunkter

### **Trafikverket**

Trafikverkets tidigare synpunkter kvarstår.

#### *Synpunkter arbetstunnel vid Hagalunds industriområde*

Trafikverkets konstaterar att den nya förslaget berör Trafikverkets anläggning i mindre omfattning än det tidigare. Den stora frågan är fortfarande genomförandeskedet. Hur kan planerad anläggning byggas utan att påverka järnvägsanläggningen inklusive Hagalundstunnlarna? Är projektet genomförbart utan trafikavstängning? Som Trafikverket tidigare meddelat, accepteras inte att trafikeringen påverkas under genomförandeskedet.

**Kommentar:** SLL har bedömt att projektet och byggnationen är genomförbar utan att Trafikverkets järnvägsanläggning inklusive Hagalundstunnlarna påverkas. Detta verifieras vidare genom pågående arbete med fördjupade studier och riskanalyser. Trafikverket kommer kontinuerligt att delges tekniska underlag. SLL ser fram emot genomgång av samtliga konfliktpunkter i detalj med Trafikverket

#### *Synpunkter arbetstunnel och etableringsyta vid Hagastaden*

SLL måste säkerställa att Trafikverkets berg- och betongkonstruktioner m.m. vid Norra Stationsgatans arbetstunnel inte skadas i genomförandeskedet. Metodval och eventuell nödvändig gastäthet måste säkerställas så att det inte finns risk för inträngning av gas under byggskedet. Konsekvenser för Citybanans drift- och underhåll måste klarläggas.

Trafikverket önskar informera om att återställning pågår av Norra Stationsgatans arbetstunnel. Återfyllning med berg pågår.

**Kommentar:** SLL har bedömt att projektet och byggnationen är genomförbar utan att Trafikverkets berg- och betongkonstruktioner i närheten av Norra Stationsgatans arbetstunnel påverkas. Detta verifieras vidare genom pågående arbete med fördjupade studier och riskanalyser vilket även omfattar aspekterna av gasinträngning samt konsekvenser för Citybanans drift- och underhåll. Trafikverket kommer kontinuerligt att delges tekniska underlag såsom riskanalyser. SLL ser fram emot genomgång av samtliga konfliktpunkter i detalj med Trafikverket.

Då utrymmet för att ha mynningar för arbetstunnlar är mycket begränsat i centrala Stockholm ser SLL fördelar och möjligheter med att använda en befintlig tunnelmynning, trots att det kräver ett inledande arbete.

#### *Allmänna synpunkter för både Hagalunds industriområde och arbetstunnel och etableringsyta vid Hagastaden*

Det måste upprättas en teknisk riskanalys. De ska omfatta såväl bygg- som driftsskede och ta hänsyn till nedbrytning av såväl Trafikverkets anläggningar som tunnelbanan. Konsekvenser av utbyggnaden för drift- och underhåll samt nödvändiga riskreducerande åtgärder skyddsåtgärder ska redovisas. Tunnelbaneutbyggnaden vid Hagastaden kan innebära ökade krav på drifts- och underhållsåtgärder i Trafikverkets tunnlar beroende dels på förändrade geometriska förutsättningar, dels på grund av att angränsande tunnelbana verkar konsekvensförstorande för händelser som rörelser, deformationer, bortfall av förankringar m.m.

Innan en teknisk riskanalys finns framme kan inte Trafikverket göra en bedömning av om förslaget är genomförbart.

Alla korsnings-/beröringspunkter med Trafikverkets anläggningar ska hänföras till Geoteknisk kategori 3. Riskerna omfattar inte bara personrisker utan också risker för större trafikstopp som kan innebära samhällsfara.

**Kommentar:** SLL genomför fördjupade studier för att studera samtliga korsnings-/beröringspunkter och riskanalyser för att verifiera att projektet är teknisk genomförbart både gällande bygg- och driftskede. Trafikverket kommer kontinuerligt att delges tekniska underlag såsom riskanalyser. SLL ser fram emot genomgång av samtliga konfliktpunkter i detalj med Trafikverket. Geoteknisk klassning kommer att baseras på geotekniska studier och riskanalyser för varje korsnings- beröringspunkt separat vilket även kommer att redovisas för Trafikverket.

### 1.1.3 Kommuner och kommunala bolags allmänna synpunkter

#### **Stockholms stad**

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnads-kontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret och Norrmalms stadsdelsförvaltning är positiva till att en utbyggnad av tunnelbanan sker. Staden deltar aktivt i detta arbete och anser att utbyggnaden av tunnelbanan är mycket viktig för såväl staden som regionen.

FUT har genomfört kontinuerliga samråd med kontoren genom att hålla delprojektstyrelser och arbetsmöten om tunnelbanans nya linje (gul linje) från Odenplan, via Hagastaden, till Arenastaden. Kontoren har därmed kunnat lämna synpunkter under projektets gång.

Vad avser de kompletteringar och förändringar som skett sedan tidigare samråd har staden synpunkter enligt nedan.

Kontoren vill poängtera att en arbetstunnel istället för två är att föredra i detta område som är en del av innerstaden, om möjlighet finns. I första hand bör då enligt kontoren Citybanans arbetstunnel i Tomtebodan användas även för tunnelbanans behov.

Järnvägsplanen anger behov för tillfälligt nyttjande av mark för bland annat etableringsytor, tillfälliga arbets- och transportvägar, områden för byggnation samt upplag för byggmaterial. Kontoren önskar få besked under vilka perioder marken avses tas i anspråk samt med vilken rättighetsform det tillfälliga nyttjandet av marken planeras att regleras. Vidare önskar kontoren att befintlig ramp inom det skrafferade arbetsområdets östra del kommer att vara tillgänglig för staden att bruka under byggtiden.

Ytan som redovisats som etableringsområde är inte samordnad med stadens behov och behöver i det kommande arbetet samordnas.

Kontoren vill ha en mer detaljerad beskrivning från FUT gällande masstransporter från arbetstunneln vid Norra Stationsgatan. Kontoren önskar bland annat svar på följande frågor:

- Vilka volymer planeras att transporteras ut denna väg?
- Under vilken period kommer dessa transporter att ske?
- Hur många fordon kommer att köra på Norra Stationsgatan per timme/dygn och vilken storlek på fordon kommer att användas?

Staden arbetar med att ta fram en detaljplan för området som FUT tillfälligt behöver ta i anspråk. Kontoren vill understryka att det är av största vikt att arbets- och etableringsområden som FUT tillfälligt tar i anspråk återställs till det skick som det var innan i anspråktagande.

Kontoren önskar även få besked om hur FUT har tänkt hantera Citybanans (Trafikverkets) temporära spont och stödmurar, beläget inom arbets-/etableringsområdet.

Etableringen inom området för arbets- och servicetunnlar får inte på något vis försvåra eller negativt påverka den kommande bebyggelsen inom området.

I övrigt kvarstår tidigare framförda samrådssynpunkter i stadens remissvar daterat 10 november 2016 (Dnr 123-1595-2016), bilaga 1. Som svar på remissen "Tunnelbana till Arenastaden: samråd Hagalunds industriområde station & arbetstunnel, Hagastaden arbets-/servicetunnlar" hänvisas till vad som anförts i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnads-kontorets, miljöförvaltningens, trafikkontorets och Norrmalms stadsdelsförvaltnings gemensamma tjänsteutlåtande.

**Kommentar:** Under arbetets gång har behov av ytterligare en tunnelmynning under byggskedet identifierats. Arbetstunneln och etableringsområdet i Västra kvarteren där kommande bebyggelse planeras kommer inte att behövas för drift av tunnelbanan.

Gällande övriga frågor kommer dessa att fortsätta att behandlas mer detaljerat inom de befintliga mötesforum samt pågående mötesserier som hålls med Stockholms stad.

### **Solna stad**

Stadsledningsförvaltningen, som tillsammans med miljö- och byggnadsförvaltningen löpande är involverad i tunnelbaneprojektet, har nära följt arbetet inom FUT som resulterat i de förändringar som föranleder det kompletterande samrådet.

Stadsledningsförvaltningen har tillsammans med Tekniska förvaltningen en planering för att ersätta de parkeringsplatser som utgår om parkeringsområdet vid Västra vägen ianspråkats som etableringsområde. Beträffande effekten av en avstängning av Västra vägens södra anslutning till Solnavägen, visar genomförd trafikanalys att Västra vägens norra anslutning till Solnavägen, har kapacitet att klara en ökad belastning med fortsatt god framkomlighet.

Med hänvisning till ovanstående tillstyrker stadsledningsförvaltningen samrådsförslaget.

**Kommentar:** Landstinget ser fram emot fortsatt samverkan kring gemensamma frågor.

## **1.2.2 Organisationers allmänna synpunkter**

### **Naturskyddsföreningen Solna/Sundbyberg**

#### *Naturmiljö*

Enligt rapporten "Landskapsekologiska analyser för ek- och lindlandskapet i Solna stad" framgår att det finns områden med höga bevarandevärden och ekologisk funktionalitet. I studien redovisas situationen för ek och lind. Av samrådets kartmaterial framgår att inom området vid Hagalunds industriområde, där det planeras stationsbyggnader och arbetstunnel, finns ek med höga bevarandevärden.

Studien omfattar dock inte tallar. Av remissmaterialet framgår att det finns två tallar som har klass nr 1, särskilt skyddsvärda träd. Trots detta anges att Tunnelbaneentrén, arbetstunnelmynningen och dess tråg kommer att medföra att träd behöver tas ned. Den byggväg som planeras längs Solnavägen sägs också medföra att tallar som har klass 1, 2 och 3 kan behöva tas ned. Detta tyder på att planeringen inte haft som utgångspunkt att bevara värdefulla träd, både ekar och tallar. Enligt vår uppfattning är dessa stora träd så skyddsvärda att planeringen behöver ses över så de kan bevaras.



### *Förorenade massor och grundvattenkvalité*

Av remissmaterialet framgår att det inför tunnelbaneutbyggnaden gjorts provtagning och analys av jord och vatten inom berörda områden. Utförda analyser på västra sidan järnvägsspåren, vid entrén Solnavägen uppvisar låga föroreningshalter, samtliga under Naturvårdsverkets riktvärden för känslig markanvändning (KM). De studier som gjorts har avsett påverkan på grundvattnet. Recipient för den mark som berörs av tunnelbaneutbyggnaden i Hagalund är Brunnsviken. Dagvatten och markföroreningar kan komma att sprida ämnen till Brunnsviken som är en av länets mest belastade vatten när det gäller övergödning och miljögifter. Om det finns miljögifter i den mark som berörs samt risk för att dessa kan spridas till Brunnsviken, gäller de gränsvärden som fastställts av Havs- och Vattenmyndigheten i Västerås.

### *Luftkvalité*

Av materialet framgår att det finns farhågor för att spränggaser ska spridas i anslutning till tunnelmykning vid Västra vägen. Redan detta pekar på att det ventilationstorn som omnämns ska byggas. Det finns knappast anledning till att vänta tills klagomålen kommer. Då har redan befolkningen blivit utsatt på ett sätt som är oönskat.

**Kommentar:** Tunnelbanan löper under mark och anläggningar som byggs ovan mark är framförallt entréer men andra exempel är ventilationsanläggningar. Byggnationen kräver arbets- och etableringsområden i anslutning till arbetstunnelns mynning samt planerade ovanjordsanläggningar. SLL arbetar aktivt med att minimera påverkan på naturmiljö i samband med byggnationen och det första steget är att ta del av befintlig kunskap samt att genomföra inventeringar. Etableringsområde invid arbetstunnelns mynning är placerat på fältet 1 och tar i anspråk exploaterad mark som används för bensinstationsverksamhet samt parkeringsplatser. För att bygga den entré som planeras mot Solnavägen krävs dock arbetsområden kring entrén samt även för att skapa en tillfällig byggväg för att kunna nå fram med maskiner och material. Terrängen är kuperad och byggvägen är lokaliserad längs med Solnavägens gång- och cykelväg som därmed kan hållas öppet under byggskedet. Ytorna ska studeras vidare för att utreda möjligheten att bevara skyddsvärda träd och även åtgärder såsom återplantering samt kvarlämnande av död ved för att gynna den biologiska mångfalden och mildra negativa konsekvenser.

Kontroll av mark- och vatten kommer att genomföras för att säkerställa att föroreningar inte sprids till recipienter eller omgivande markområden varken under bygg- eller driftskede.

Vid sprängning av bergtunnlar uppstår spränggaser som ventileras ut genom arbetstunnelns mynning. Detta sker enbart under byggskedet och anläggningar såsom ventilationstorn anläggs för ventilation av tunnelbanan under driftskedet. Spränggaser kommer inte att medföra risk för människors hälsa i omgivningen.

## 1.2.3 Kommuner och kommunala bolag

Denna samrådsredogörelse som utgör del av tillståndsansökan omfattar synpunkter inkomna till och med den 27 januari 2017. Stockholms stad och Solna stad kommer att inkomma med synpunkter i ett senare skede.

## 1.2.4 Företag, fastighetsägare och andra särskilt berörda allmänna synpunkter

### **Akademiska hus och Karolinska Institutet**

#### *Allmänt om förslaget*

Akademiska Hus och Karolinska Institutet välkomnar förstärkningen av kollektivtrafikförsörjningen till KI Campus Solna. Förslaget kommer att öka tillgängligheten till KI:s verksamhet och därigenom stärka universitetshuvudstaden Stockholm.

Akademiska Hus AB äger fastigheter på Karolinska Institutets campusområde i Solna innefattande fastigheten Haga 4:35. Spår och servicetunnlar kommer löpa under/intill byggnader på bolagets fastighet. Arbetena med tunnelbanan kommer att utföras intill och på den berörda fastigheten. Förslaget berör direkt Karolinska Institutet som har sin verksamhet i anslutning till dragningen av den nya tunnelbanan och verksamheten är mycket känslig för yttre påverkan. Det är därför viktigt att arbeten för tunneln utförs med största möjliga hänsyn liksom att tunnelbanan i driftskedet inte medför sådana störningar att verksamheterna påverkas negativt.

#### *Arbets-/servicetunnlar*

I samrådshandlingarna är arbets-/servicetunnel placerad under/intill Akademiska hus fastighet Haga 4:35. Tunneln kommer att passera mycket nära verksamheter som är väldigt känsliga för buller och vibrationer. Med hänsyn till de störningskänsliga verksamheterna på fastigheten förordar Karolinska Institutet och Akademiska Hus starkt en återgång till den placering av arbetstunneln som angavs i tidigare samrådshandling daterad 2016-10-19.

#### *Påverkan under byggnationen och driftskedet*

Vi förutsätter att SLL i sina kontrollplaner för olika typer av störningar tillser att alla under byggskedet berörda verksamheter får information om planerade åtgärder och att hänsyn tas till respektive verksamhets behov. Det är väsentligt att arbetsmetoder väljs, som minimerar störningarna för området.

I fall då störningar inte kan elimineras, kan avsevärda merkostnader komma att uppstå för de berörda verksamheterna. I sådana fall kan krav komma att framställas mot SLL på full ekonomisk kompensation till berörda verksamheter.

#### *Etableringsområden och byggtrafik*

Vi förutsätter att byggtrafik inte kommer att gå över campusområdet.

SLL förutsätter att delar av Akademiska Hus mark inom campusområdet får tas i anspråk för etableringsområde under byggtiden. Som en generell synpunkt önskas att den tiden minimeras i största möjliga mån och att en dialog om detta förs.

Samråd mellan SLL och Akademiska Hus samt berörda hyresgäster erfordras avseende lokaliseringen och omfattningen av dessa etableringar för att minimera störningar för omgivningen och skador i den för Karolinska Institutet karaktäristiska parkmiljön.

Angående tillfällig nyttjanderätt för byggande av ventilationstorn intill Tomtebodavägen så förordar vi gemensamt beslut om placering av detta.

### *Buller och vibrationer*

I samrådshandlingen framgår att stömljud från tunneldrivningen kommer att överstiga naturvårdsverkets riktlinjer för byggbuller inomhus på stora delar av campusområdet.

Vid arbeten som påverkar KI:s campus måste arbetstiderna samordnas med berörda försöksdjursavdelningar och forskningsverksamheter med pågående försök dygnet runt. Försöksdjur och känsliga instrument finns hos flera av de berörda institutionerna. Denna samordning ska ske via kontakt med KI:S fastighetsavdelning alternativt senare utpekade, bemyndigade representanter för respektive verksamhet.

Mot denna bakgrund är det mycket viktigt både att gränsvärdena sätts så lågt som över huvud taget är tekniskt möjligt och att alla tänkbara ljud- och vibrationsdämpande åtgärder vidtas för att dämpa effekterna av såväl byggnationen som den reguljära trafiken i tunneln.

### *Luftkvalitet*

Under arbetet med tunnelbanan kommer spränggaser och annan förorenad luft att blåsas ut via tunnelmynningar och frisk luft blåsas in. SLL behöver anordna dessa så att förorenad luft inte kan påverka luftintagen på närliggande byggnader.

**Kommentar:** Stockholms läns landsting, SLL, tackar för samarbetet i de pågående mötesserierna där planering och gemensamma frågor kring den Gula linjen till Arenastaden diskuteras. SLL är medvetna om att Akademiska Hus och Karolinska Institutet har känslig verksamhet och utrustning som omfattar bl.a. försöksdjur och utrustning som är känslig för störningar i form av buller och vibrationer samt elektromagnetiska fält.

Det finns många gemensamma frågor som rör utbyggnaden av den Gula linjen och Akademiska Hus och Karolinska Institutets verksamheter. SLL samverkar med Akademiska Hus och KI för att minimera negativ påverkan på verksamheterna under bygg- och driftskedena vid pågående mötesserier samt genom arbetet med framtagande av avtal.

Ekonomisk ersättning för skador regleras enligt gällande lagstiftning.

Den nya sträckningen av arbets- servicetunneln beror av en förändrad anslutningspunkt till bergutrymmen för stationen. Denna justering genomförs utifrån ökad kunskap om bergförhållandena i området och medför en justering av arbets- servicetunnelns sträckning. SLL avser att gå ut på granskning och fastställa den nu presenterade sträckning avseende arbets- servicetunnel.

SLL strävar efter att minimera störningar och påverkan under byggskedet gällande etablerings- och arbetsområden, trafik samt buller och vibrationer och vill samråda med KI och befintliga verksamheter för att hitta lösningar.

Ventilationstornet är för intag av luft till anläggningen och det är placerat utifrån arbets- servicetunnelns läge. För att genomföra byggnationen finns behov av att ta mark tillfälligt i anspråk omkring läget för ventilationstornet.

Spränggaser från drivning av tunnlar bedöms inte att medföra påverkan på befintliga luftintag på Akademiska Hus /KI:s närliggande byggnader. SLL söker tillstånd enligt miljöbalken. Detta tillstånd kommer reglera frågor som bortledning av grundvatten, buller, vibrationer och utsläpp till vatten.

SLL genomför åtgärder inom anläggningen för att dämpa vibrationer och minimera elektromagnetiska fält och vagabonderande strömmar under driftskedet. SLL välkomnar fortsatt dialog om samtliga gemensamma frågor.

## **Ellevio**

Ellevio efterfrågar det totala behovet av effekt för utbyggnaden, både för verksamheter under utbyggnadstiden och efter utförd utbyggnad. Åtgärder i Ellevio AB:s befintliga anläggningar utförs efter beställning till Ellevio AB samt bekostas av byggherren.

### *Regionnät*

Det är av yttersta vikt att hänsyn tas till de ledningstunnlar som finns i området. Ellevio AB har en 220 kV ledning förlagd i tunnel samt två 110 kV ledningar förlagda i tunnel i området för planerad spårsträckning. Risk för konflikt finns. Kontakta Ellevio AB samt tunnelägare i området för samråd.

Ellevio AB's anläggningar kan påverkas genom exempelvis sprängning, borrning, vibrationer och sättningar. Ellevio AB utgår från att denna typ av påverkan inte kommer att ske. Ellevio AB vill bli kontaktade i god tid innan ledningssamordning inleds.

### *Lokalnät*

Ellevio AB lokalnät har en befintlig underjordisk nätstation vid Odenplan. I Hagastaden pågår anläggning av nytt elnät med inhysta nätstationer och tillhörande kabelstråk. Längs planerad spårsträckning finns befintligt 11 kV och 0,4 kV elnät. Det är viktigt att Ellevios befintliga och planerade anläggningar beaktas och att konflikter identifieras i god tid under planläggningsprocessen.

Ellevio förutsätter att lägen för befintliga och planerade nya nätstationer i Hagastaden, samt tillhörande nyförlagda större kabelstråk, inte påverkas.

Ellevio önskar bli kontaktade för samråd samt ledningssamordning.

**Kommentar:** Kontinuerligt samråd sker med ledningsägare som berörs av planen. Syftet är att finna lämpliga lösningar som ger små störningar för ledningsägarna och inte påverkar ledningsägarnas kunder. Effektbehovet i driftskedet bedöms till 3 MW vilket ryms inom avtalat effektuttag för station Vanadis. Avtal om byggkraft och om abonnerad effekt i driftskedet kommer att tecknas.

## **Gamla Livförsäkringsaktiebolaget SEB Trygg Liv, Skålen 24 (Livbolaget)**

Livbolaget är positiv till utbyggnaden av tunnelbanan och har inga synpunkter på den föreslagna användningen av arbetstunnlar på det sätt som anges i samrådsinbjudan av den 22 december 2016.

Det ska emellertid erinras om att Livbolaget har ett projekt avseende uppförande av ett nytt bostadshus samt påbyggnad av befintlig kontorsbyggnad på Livbolagets fastighet Skålen 24, under vilken fastighet tunnelbanan kommer byggas. Livbolaget har för sitt projekt erhållit en lagakraftvunnen detaljplan, Dp 2012-19764, i vilken detaljplan den kommande tunnelbaneutbyggnaden har beaktats. Nämda detaljplan ska enligt planbeskrivningen gälla tillsammans med gällande plan för Citybanan och den kommande planen för tunnelbanan, vilket hanteras genom att respektive plan avgränsas i höjdded. En utgångspunkt i Livbolagets detaljplan har varit att de underliggande spårtunnlarna och dess tillhörande anläggningar inte hindras av

Livbolagets projekt då spårtunnlarna ska utföras på djupare nivåer, vilket inte kolliderar med den djupbyggnadsbegränsning som föreskrivits i Livbolagets detaljplan.

Det är av stor vikt att järnvägsplanen och de därmed sammanhängande detaljplanerna anpassas till Livbolagets detaljplan och de förutsättningar som denna baserats på. Livbolaget förutsätter att ingen del av tunnelbaneutbyggnaden kommer medföra några begränsningar i Livbolagets projekt, och önskar få en bekräftelse från landstinget på att så är fallet.

Livbolaget får be om att löpande hållas underrättad om tunnelbaneutbyggnadens fortskridande. Fortsatt korrespondens i ärendet sker med undertecknade.

**Kommentar:** Vår utgångspunkt är att både tunnelbana såväl som ny bebyggelse ska gå att genomföra inom området förutsatt att nybyggnationen inkl. grundläggningen rymms inom angiven byggrätt. Järnvägsplanen kommer att överensstämma med detaljplanens avgränsning för tunnelbaneändamål.

SLL ser fram emot fortsatt kontakt och dialog.

### **Humlegården fastigheter**

Som grundläggande utgångspunkt är det mycket positivt med en station i Hagalund. Tunnelbanan förbättrar möjligheterna att färdas kommunalt till området och möjliggör utveckling av ett idag geografiskt instängt och avgränsat område. En station placerad centralt i Hagalund ger nödvändiga förutsättningar för att skapa många nya bostäder och arbetsplatser. Inom nära avstånd ligger flera intressanta utvecklingsområden som t ex Solna centrum, Arenastaden och nya Karolinska. En tunnelbanestation är en viktig förutsättning för att utvecklingen av denna stadsdel enligt planerna ska bli en verklighet.

#### *Markåtkomst järnvägsplan*

Arbets- och etableringsområdet beläget öster om den östra tunnelbaneentrén i Hagalund (utmed Gelbgjutarevägen) kommer innebära mycket begränsad access till kvarteren norr om Gelbgjutarevägen. De enda vägar som leder upp i dessa kvarter är Industrivägen (som nu skurits av) och Åldermansvägen (utmed järnvägen). Banvaktsvägen har idag ingen access eller koppling (som är körbar för motorfordon) till Industrivägen i södra delen av området. För att möjliggöra en godtagbar angöring och tillfart i området under genomförandeskedet krävs att en ny tillfartsväg (permanent eller provisorisk) från Industrivägens södra ände till Banvaktsvägen ställs i ordning.

Våra objekt berörs också av både tillfälliga och permanenta markanspråk. Det är viktigt att de permanenta markanspräken inskränker planerad utveckling av bostäder i så liten omfattning som möjligt.

Utmed Gelbgjutarevägen har kv. Instrumentet, Gelbgjutaren och Kassaskåpet både vanliga kontorsentréer, lastintag, garagedrifter samt markparkering utmed fasad, även en del andra anläggningar finns (t ex gasbehållare tryckutjämning). Samtliga dessa anläggningar kommer påverkas av markanspråk under genomförandeskedet. Ersättningsmark och provisorier måste anordnas om funktionerna riskerar försvinna eller försämrats.

Placering av ovanmarkansläggningar (bl a tryckutjämningschakt) kommer ske inom Instrumentet 5 och Åldermannen 1. Det är viktigt att planerad utveckling av nya bostäder inte inskränks eller omöjliggörs med denna placering. Vi välkomnar fortsatt dialog rörande placering och utformning av anläggningarna.

### *Lokalisering av entréer*

Vi ser positivt på den föreslagna placeringen av tunnelbaneuppgång i Hagalund, ett centralt läge mitt i området och utmed ett huvudstråk.

### *Bedömda miljökonsekvenser*

Inför kommande arbeten ställer vi krav på skyddsåtgärder och kontrollprogram för våra byggnader avseende buller, vibrationer och stomljud.

I samrådet står särskilt att byggandet av den östra stationsentrén (dvs i Hagalund) kommer medföra nivåer över 45 dB (A) i närliggande verksamhetsbyggnader. Verksamheter i våra byggnader utgörs både av kontors-, utbildnings- och industriverksamheter. Vi ställer krav på att åtgärder genomförs så att riktvärdena hålls. För det fall det inte kommer vara möjligt att arbeta i lokalerna förutsätter vi att sökanden kommer att tillhandahålla ersättningslokaler.

### *Masshantering och transporter*

Det är av yttersta vikt att varuförsörjning och transporter inom och till och från Hagalund och de verksamheter som bedrivs där kan fortgå. Vi ställer krav på information i god tid om eventuella åtgärder som kan påverka framkomligheten, liksom att provisorier och tillfälliga lösningar anordnas.

Humlegården och Prästlönentillgångar välkomnar sammanfattningsvis planerna för en ny station i Hagalund och ser fram emot fortsatt dialog med SLL och FUT om detta. Eftersom byggandet kommer pågå under lång tid (flera år) är det av vikt att våra hyresgästers verksamheter i området kan fortgå under produktionsskedet. Vi värnar både om våra befintliga byggnader och mark, liksom verksamheterna i området. Stora ekonomiska värden finns i den befintliga strukturen vilket i sin tur möjliggör en framtida utveckling av en ny stadsdel med både mycket bostäder och arbetsplatser.

**Kommentar:** SLL strävar efter att minimera påverkan på samtliga trafikslag vilket även omfattar fotgängare och cyklister. För att bygga entrén på Gelbgjutarevägen kommer ytor att behöva nyttjas tillfälligt men fortsatta studier kommer att genomföras för att upprätthålla transporter och funktioner till verksamheter i området under byggskedet.

SLL fortsätter att detaljstudera lägen för tryckutjämnings- samt brandgasschakt i samverkan med Solna Stad för att undvika inskränkningar som omöjliggör planerad utveckling av nya bostäder.

Kontrollprogram för buller och vibrationer samt grundvattennivåer kommer att utarbetas och uppföljning att ske både före, under och efter byggnationen. Byggnader kommer även att inventeras inom ett område av 150 meter på var sida om anläggningen under mark.

SLL ser fram emot fortsatt dialog och samverkan.

### **Solna Haga 4:28**

Av det övergripande material som tillsänts oss har vi förstätt att vår fastighet kommer beröras av Tunnelbanans arbetstunnel som kommer ligga i anslutning till den redan befintliga servicetunneln för Citybanan. Vi har bett om mer detaljerad information i form av sektioner och dylikt för att vi ska kunna sätta oss in i frågan.

Intrånget sker i ett område som detaljplaneras tillsammans med Solna stad dnr SBN 2014:634. Det är viktigt att intrånget inte försvårar för den planerade bebyggelsen ej heller fördyrar den. Vi önskar att SLL samråder särskilt med oss i denna fråga. Intrånget i vår fastighet påverkar möjligheterna att anlägga bergvärme på fastigheten. Detta är problematiskt då vår fastighet inte kan få tillgång till fjärrvärme då vi/ledningsägare saknar tillgång till mark för dragning av värmerör. Vi önskar vidare att hänsyn tas till att vår möjlighet att uppföra byggnader och bergschakt inte påverkas negativt. Konkret önskar vi samråda kring utbredning av eventuella skyddszoner.

Vi vill också göra er uppmärksamma på att byggnaden som finns på fastigheten Solna Haga 4:28 HB är enskilt byggnadsminne, varför särskilda hänsyn måste tas i samband med sprängning och dylika arbeten så att inte byggnaden skadas.

Vi undrar också ödmjukast om möjlighet finns kring samverkan kring förläggning av fjärrvärmerör och VA-ledningar i servicetunneln till vår fastighet.

**Kommentar:** SLL noterar synpunkterna och kommer i en fortsatt dialog att presentera tvärsnitt.

En del av arbets- och servicetunneln är lokaliserad under fastighetens södra delar varför möjligheten att etablera bergvärme och bygga bergrum kommer att begränsas just där. SLL anser dock att tunnelbaneanläggningen inte omöjliggör en framtida bergvärmeanläggning på fastigheterna. SLL anser att den planerade lokaliseringen av arbets- och servicetunneln inte är i konflikt med planerade bebyggelsen på fastigheten så som den framgår av pågående detaljplanearbete. Byggnader kommer att inventeras inom ett område av 150 meter på var sida om planerade tunnlar och sprängningar kommer att anpassas efter omgivande förutsättningar. I servicetunneln kommer enbart installationer som krävs för tunnelbanans drift och service att anläggas, den kommer inte att inrymma nya fjärrvärmerör och VA-ledningar.

### **Vasakronan**

Vasakronan AB yttrar sig i detta ärende såsom ägare av fastigheterna Albydal 3 (genom dotterbolaget Nissehus nr 1 HB) och Skytteholm 2:24.

Vasakronan är mycket positiv till planen att uppföra en ny tunnelbanestation inom området Hagalunds Industriområde och att tunnelbaneuppgångar planeras på båda sidor om järnvägen.

Lokaliseringen av entrén intill korsningen Solnavägen är bra. Dock bör placeringen studeras vidare i detalj för att samordnas med den kommande bebyggelsen på båda sidor om Solnavägen. Även möjligheterna att korsa Solnavägen utan att behöva gå via korsningen Solnavägen/Sundbybergsvägen bör studeras.

Vasakronans kontorsbyggnad inom fastigheten Albydal 3 ligger inom inventeringsområdet. Vi ser fram emot en fortsatt diskussion gällande vibrations- och bullerfrågor i linje med det som redovisats i samrådshandlingen.

**Kommentar:** Placeringen av entréerna är genomförda i samråd med Solna Stad för att fungera med kommande bebyggelse och stadsutveckling. Anslutningar och offentliga miljöer utanför tunnelbaneanläggningen såsom gångstråk och vägar faller inom berörd kommuns ansvarsområde. Därför sker en löpande dialog med Stockholms stad och Solna stad om dessa frågor. Ambitionen är att attrahera resenärer genom säkra och attraktiva kopplingar till befintliga gång- och cykelnät. SLL ser fram emot en fortsatt dialog gällande vibrations- och bullerfrågorna.

## 1.2.5 Företag, fastighetsägare och andra särskilt berörda synpunkter på vattenverksamhet

### **Akademiska hus och Karolinska Institutet**

Vi förutsätter att SLL utför erforderliga åtgärder för att sänkning av grundvattennivåer inte skall uppstå.

### **Humlegården fastigheter**

Flera av våra objekt i Hagalund ligger inom utpekat utredningsområde för grundvatten enligt tidigare samråd. Vi ställer krav på skyddsåtgärder och kontrollprogram då risk för sättningsskador på byggnader föreligger till följd av påverkan på grundvattennivån då marken i delar av området består av lera.

**Kommentar:** Att leda bort inläckande grundvatten från tunnelbanans anläggningar är tillståndspliktig verksamhet och SLL söker tillstånd enligt miljöbalken för detta hos mark- och miljödomstolen. I ansökningshandlingarna redovisas det område inom vilket verksamheten bedöms kunna påverka grundvattennivån, samt vilka byggnader och anläggningar inom detta område som bedöms kunna skadas vid en eventuell grundvattennivåsänkning.

Genom att använda modern byggteknik, utföra omfattande kontroller i omgivningen och vid behov vidta skyddsåtgärder minimeras risken för skador från anläggandet av tunnelbanan.

En viktig skyddsåtgärd är att berget runt tunneln tätas för att begränsa mängden vatten som läcker in i anläggningen. Som ett komplement till detta kan även vatten tillföras grundvattnet för att upprätthålla grundvattennivån, så kallad skyddsinfiltration.

Ett kontrollprogram för grundvatten upprättas i samråd med tillsynsmyndigheten i god tid innan byggstart. Kontrollprogrammet reglerar den kontroll och uppföljning som ska utföras för att övervaka tunnelbanans påverkan i omgivningen. I kontrollprogrammet ingår bland annat mätningar av grundvattennivåer i området och mätningar av sättningsrörelser i mark och byggnader. Kontroller kommer att ske före, under och efter byggtiden.

## 1.3 Synpunkter från allmänheten

Synpunkter har inkommit genom yttranden via mail eller brev. Synpunkterna är tematiskt ordnade.

### 1.3.1 Vill att projektet ska utökas

*En enskild* önskar att utreda möjligheten för projektet att göra förberedande arbeten vid station Hagalund med syfte att i framtiden kunna koppla ihop den gula linjen med de ytterligare T-baneutbyggnader som nu diskuteras bl.a. inför "Sverigeförhandlingen". Projektet bör utreda följande:

- Enligt projektledningen för gula linjen går det inte att grena av gula linjen söderut från station Hagastaden i riktning mot Fridhemsplan-Liljeholmen. (Station Hagastaden ligger för grunt så att Citybanans tunnlar ligger i vägen.) Däremot borde man – om det inte redan är gjort - snabbtreda om det går att grena av gula linjen direkt söder om en ny station Hagalund. Om detta är möjligt anser jag att förberedelser i form av "nischer" för avgreningsspår borde sprängas ut redan nu när gula linjen byggs.



- På motsvarande sätt bör man snabbtreda om det går att grenna av från gula linjen mot Solna C, direkt norr om en station Hagalund. Om detta är möjligt bör förberedelser i form av "nischer" för avgreningsspår sprängas ut, när gula linjen byggs.
- Om man således i framtiden bygger ihop gula linjen med såväl en ny nord-sydlig linje som en gren mot Solna C och därtill förlänger mot Mörby-Täby, så kan flera nya varianter av t-banelinjer skapas, t.ex. Täby-Arenastaden-Liljeholmen/Älvsjö, Barkarby-Solna-Hagalund-Odenplan(-Skarpnäck), Hjulsta-Hallonbergen- Hagalund-Liljeholmen/Älvsjö. I ett sådant scenario blir station Hagalund en viktig knutpunkt för omstigningar, med 4 grenar som möts där. Därför anser den enskilde att man även borde förbereda för att kunna bygga Hagalund som en station med två plattformar och 3-4 spår.
- Slutlig notering gör gällande att gula linjens spår och plattform vid station Arenastaden har lagts i riktning mot nord-nordost, så att linjen i praktiken endast kan förlängas mot Frösunda - Berghamra – Mörby. Om man vill grenna av, eller förlänga – från Arenastaden mot Solna C eller Råsunda, så borde spårens riktning kanske vridas mer i riktning mot nordväst, för den framtida flexibilitetens skull. (Detta är naturligtvis ointressant om man istället väljer att satsa på att en avgrening mot blå linjen ska ske direkt norr om station Hagalund.)

**Kommentar:** SLL tackar för ett stort engagemang i att hitta nya lösningar för den framtida kollektivtrafiken. Bearbetning och analys av dessa förslag omfattas ej inom ramen av detta projekt. SLL kommer att vidarebefordra skrivelserna till Trafikförvaltningen.

### 1.3.2 Station Hagastaden

*En enskild* menar att det är viktigt med flera hissar mot Nya KS, tidigare erfarenheter från T-banan vid Danderyds sjukhus, där hissarna varit trasiga många gånger och långa perioder, har påverkat tillgängligheten. Man bör ha rulltrappor och vanliga trappor som alternativ om det blir driftstörningar av olika slag eller om man vill undvika köer till hissarna när ett tunnelbanetåg töms på sina många resenärer och alla skall vidare in mot sjukhuset på en gång.

**Kommentar:** Från stationen finns totalt fyra entréer: två öster om Solnavägen; en direkt in i Nya Karolinska, en på Hagaplan; en väster om Solnavägen mot KI och en mot Torsplan. Entrén in i Nya karolinska omfattar två rulltrappor, en hiss och trappor. Entrén på Hagaplan omfattar en rulltrappa, en hiss och trappor. Det finns därmed alternativa uppgångar för att ta sig till Nya KS.

### 1.3.3 Synpunkter på stationsläget mellan Hagastaden och Arenastaden

*Två enskilda* är väldigt positiva till förslaget på stationsläget i Hagalunds industriområde.

**Kommentar:** SLL arbetar för att skapa lämpliga lägen för stationer och entréer.

### 1.3.4 Synpunkter på entréer vid station i Hagalunds industriområde

*En enskild* har önskemål om att ena uppgången ska placeras så nära kv Rudan/Solgatan som möjligt.

**Kommentar:** Vid placeringen av entréerna i Hagalunds industriområde har flera alternativ studerats. Styrande förutsättningar är bland annat stationens placering, bergtekniska

förutsättningar samt anpassning till befintliga tunnlar och ledningar. Entréernas lägen är valda i samråd med Solna stad för att medge goda förutsättningar för framtida utveckling av bostadsbebyggelse i området. Sammantaget bedöms placering av entrén som nu presenteras vara den lämpligaste utifrån ovan givna förutsättningar.

*En enskild* menar att de ökade resenärslödena till uppgången mot Solnavägen skapar behov av en tunnel under Solnavägen. Saknas en gångtunnel under Solnavägen kommer boende och resenärer att försöka gena över vägen med risk för olyckor. Dessutom skulle boende i området kunna nyttja tunneln för att slippa vänta på trafikljusen på Solnavägen.

**Kommentar:** Anslutningar utanför tunnelbaneanläggningen såsom gångstråk och vägar faller inom berörd kommuns ansvarsområde. Därför sker en dialog med Solna stad och Stockholms stad om dessa frågor. Ambitionen är att attrahera resenärer genom säkra och attraktiva kopplingar till befintliga gång- och cykelnät.

*En enskild* anser att det räcker med endast en tunnelbaneuppgång för stationen i Hagalunds industriområde och det är den mot Solnavägen.

**Kommentar:** Hagalunds industriområde är föremål för Solna stads stadsutvecklingsplaner och omfattar bland annat framtida förtätning och stadsförnyelse i form av tillkommande bostäder, verksamheter och service. En tunnelbaneentré i detta område skapar goda förutsättningar för kollektivt och hållbart resande samt ökat bostadsbyggande i enlighet med Stockholmsöverenskommelsen.

En enskild anser att stationsentrén vid Solnavägen är konstigt placerad. Det finns inte mycket plats för utbyggnad då det området är starkt begränsat av järnvägen, kyrkogården och övrig bebyggd miljö. Den ligger även avigt till i relation till omgivande målpunkterna Rudviken (Västra vägen), Skytteholm och Solna C. En alternativ placering på dagens Shell mack, vid korsningen Solnavägen/Sundbybergsvägen, gör den mer tillgänglig för omgivningen.

**Kommentar:** Vid placeringen av entréerna i Hagalunds industriområde har flera alternativ studerats. Styrande förutsättningar har bland annat varit Solna stads mål med utvecklingsplaner för området och dess framtida användning, stationens placering, bergtekniska förutsättningar samt anpassning till befintliga tunnlar och ledningar. Sammantaget bedöms placering av entrén som nu presenteras vara den lämpligaste utifrån kommande bebyggelse och utvecklingsplaner.

### 1.3.5 Station Arenastaden

*En enskild* undrar varför projektet inte bygger en eller ett par entréer vid Friends Arena. En entré behövs särskilt norr om Arenan, men med nuvarande förslag med entréerna vid Dalvägen och Solna station får folk gå längre än nödvändigt.

**Kommentar:** Tunnelbanan har både affärsverksamheter, köpcentrum, företag samt Friends Arena som målpunkter i Arenastaden. I lokaliseringsutredningen prövades tre alternativa stationslägen för Arenastaden. Det nordliga stationsläget kunde avfärdas då det kom för långt från upptagningsområdet. Placeringarna av entréerna i Arenastaden har varit föremål för gemensamma diskussioner med Polisen, som i yttranden yrkat på att avstånden mellan entréerna och arenan bör vara tillräckliga för att styra de strömmar av besökare i samband med evenemang.

### 1.3.6 Synpunkter på störningar och intrång i driftskedet

*En enskild* påpekar att en ny skola kommer att flytta till byggnaderna bredvid det södra tryckutjämnings- och brandgasschaktet vid Hagalund efter sommaren 2017. Utformningen av schaktet ska beakta eventuella hälsoeffekter som detta kan medföra på barnen i skolan.

**Kommentar:** SLL tackar för synpunkten. SLL fortsätter att detaljstudera lägen för tryckutjämnings- samt brandgasschakt i samverkan med Solna Stad.

### 1.3.7 Synpunkter på störningar för boende under byggskedet

*En enskild* påpekar vikten av att anlägg en gång- och cykelväg längs med den sydöstra sidan av arbetsområdet i Hagalund. Det måste vara möjligt för fotgängare att ta sig mellan Rudviken och busshållplatserna på Solnavägen och Sundbybergsvägen utan att gå runt hela varvet. Särskilt bör noteras att många barnfamiljer rör sig mellan dessa målpunkter eftersom det finns tre förskolor, en skola och ett fritids i Rudvikens område.

**Kommentar:** SLL kommer genom hela byggskedet att arbeta för att begränsa störningar för samtliga trafikslag vid planerade arbets- och etableringsområden.

Lösningar för att upprätthålla gång- och cykelstråk utreds vidare för etableringsområdet för att bibehålla tillgängligheten till målpunkter i närområdet.

*En enskild* menar att det i nuläget är ont om parkeringsplatser i Rudviken och undrar om det kommer att anläggas en annan parkeringsplats för boende under byggtiden.

**Kommentar:** Solna stad arbetar med att hitta alternativa parkeringsplatser för att ersätta parkeringen på Fältet vid Västra vägen under tiden då parkeringsplatsen används som arbets- och etableringsområde. Planen är att ersättningsplatserna ska ligga i närheten av den ursprungliga parkeringsplatsen.

*En enskild* anser att det är oacceptabelt att stänga infarten mellan Västra vägen och Solnavägen under byggtiden. En lösning vore att vägen hålls öppen genom att två bommar/grindar placeras på vägen och att den vid behov för bygget stängs (tex under arbetstid) och andra tider är öppet för in/ut passage.

**Kommentar:** SLL kommer genom hela byggskedet att arbeta för att begränsa störningar för samtliga trafikslag vid planerade arbets- och etableringsområden. Infarten mellan västra vägen och Solnavägen kommer att påverkas genom att ett tråg/ nedfart kommer att anläggas för att nå ned till nivån för arbetstunnelns mynning i berg. Detta medför att infarten kommer att vara stängd under byggskedet och trafik till Solnavägen hänvisas via korsningen Centralvägen/Solnavägen.

## 1.4 Sammanfattningar av synpunkter som lämnats efter samrådet

I detta avsnitt presenteras de synpunkter som har inkommit efter samrådsaktiviteter, från det att det kompletterande samrådet 2017 avslutats fram till den 15 maj 2017. Synpunkterna redogörs för i sammanfattad form.

Eftersom många *enskilda* har synpunkter i samma fråga likartade – eller motstridiga – har kommentarerna från SLL ordnats tematiskt. Vår ambition är att alla som lämnat en synpunkt ska hitta igen denna och känna att den blir omhändertagen.

Samtliga inkomna synpunkter, finns diarieförda på förvaltningen under ärendenummer FUT 2016-0339.

### 1.4.1 Synpunkter på benämning och färgval på tunnelbana till Arenastaden

En *enskild* framför att det är rätt förvirrande, för att inte säga felaktigt, att kalla linjen för gul, när den rent faktiskt blir en del av det gröna linjesystemet (Tunnelbana 1)? Att motivera det med att en omröstning ägt rum har väl ingen relevans när den gällde en separat tunnelbana, inte en gren på en befintlig. Om ni står fast vid detta, kommer i konsekvensens namn även de olika grenarna på andra håll att få egna färger, en färg till Fruängen och en till Norsborg till exempel? Linjesträckningen till Nacka blir ju ny, blå linjesystemet (Tunnelbana 3) kanske ska byta färg vid Kungsträdgården? Hagsätragrenen finns ju redan och är grön, ska den fortsätta som grön fast den växlas in på blå linjesystemets spår?

En *enskild* framför att det är dags att döpa om Gula linjen till Gröna linjen nord efter det kloka beslutet att göra den till en del av Gröna linjen med avlänkning efter Odenplan. Det kan annars i framtiden bli problem med att ett av de tre tunnelbanesystemen har två färger.

En *enskild* tycker att det är mycket spännande att följa utvecklingen av tunnelbanan i Stockholm men undrar varför ni väljer att använda gul linjefärg istället för grön. Det verkar konstigt att enbart tre stationer är unika för den gula linjen medan resten delas med gröna linjen, och således skulle det passa bättre att även den nya sträckan kallas grön. Exempelvis har linje 17 fler unika stationer (fem stycken) men den är ändå samma färg som linje 18 och linje 19. Jag vet att ni hade en omröstning om färgen förut men premisserna har ju ändrats eftersom vid omröstningens tidpunkt var det tänkt att tågen skulle vända vid Odenplan, så det är inte alls säkert att resultatet skulle bli samma om en omröstning skedde idag (jag var för gul färg men nu emot). Således är min fråga: Eftersom den gula linjen i stort sett blir en gren av gröna linjen, hur motiverar ni att sträckan Odenplan-Arenastaden har gul färg istället för grön?

En *enskild* framför att efter ändrade planer borde den lilla gula stumpen blir en avgrening från grön linje och den eventuella förlängningen av blå linje mellan Älvsjö och Fridhemsplan (Solna) bli den gula linjen. Detta då den linjen är en mycket lång linjedel och därmed i sin rätt är en ny linje. Och den gula med rätt är en avgrening av den gröna linjen!

**Kommentar:** Stockholmarna fick rösta om färgen på den nya tunnelbanelinjen år 2014 – färgen gul vann. Då var inriktningen att stationen vid Odenplan skulle byggas ut med en ny plattform och att tågen skulle gå i skytteltrafik mellan Odenplan och Arenastaden. 2016 ändrades planerna och vi har nu en ny trafikeringslösning som innebär att Gul linje går på samma spår som Grön linje söder om Odenplan. I dagsläget finns dock inga planer på att ändra färgen.

## 1.4.2 Tekniska lösningar och styrning

En *enskild* frågar var det är tänkt att placera trafikledningen för denna nya tunnelbana "Tub4" (gula linjesystemet) ska lokaliseras. Trafikledningen för Tub1 (gröna linjesystemet) finns ju vid Gullmarsplan, Tub2 (röda linjesystemet) i Liljeholmen och Tub3 (blå linjesystemet) i Västra Skogen. Hur ska koordinationen mellan de respektive trafikledningarna för Tub1 och Tub4 fungera om de använder samma spår? Vidare är det frågan om depå för den Gula linjen. Högdalsdepån ska tydligen byggas ut för att serva både grön och blå linje men här i informationen står inte nåt om att även den Gula linjen ska använda den depån.

**Kommentar:** Då "Gula linjen" rent tekniskt är en utbyggnad av Gröna linjen (TUB1) kommer den att trafikledas från TLC Gullmarsplan. Eftersom linjerna kommer att ha samma signalsäkerhetssystem så är det inga problem att Gula och Gröna linjen trafikerar på samma spår.

Det blir på samma sätt som i dag när tåg med olika linjenummer med olika slutdestinationer trafikerar samma spår. Gula linjen kommer att använda samma depå som Grön linje.

En *enskild* undrar om varför Högdalsdepån ska byggas ut?

**Kommentar:** Tunnelbanedepån i Högdalen ska byggas ut och moderniseras för att kunna användas av både Grön och Blå linje. Idag går anslutningsspår från depån till den Gröna linjens Hagsätragren. Men Hagsätragrenen blir en del av Blå linje i och med utbyggnaden av tunnelbanan. Då behöver ett nytt anslutningsspår byggas till Gröna linjens Farstagren.

En *enskild* konstaterar att Gula linjen någonstans måste korsas den nya citybanan på väg väster/norrut, och frågar om detta innebär ett problem samt på vilka nivåer tunnelarna kan mötas?

**Kommentar:** Stockholms läns landsting och Trafikverket har mötesserier där planering och gemensamma frågor kring den Gula linjen till Arenastaden och korsningspunkter vid Citybanan diskuteras. Mötesserierna avser bland annat anläggningsfrågor gällande säkerhet, bärighet, fortbestånd, underhållsförutsättningar och livslängd.

Nivåerna på tunnelarna går att utläsa från Järnvägsplanens plankartor i tillhörande granskningshandling för Tunnelbana till Arenastaden

## 1.4.3 Synpunkter kring trafikering och kapacitet

En *enskild* som dagligen pendlar till arbetet mellan Vendelsö till Arenastaden med buss och pendeltåg ser en alternativ resväg med tunnelbanan Gul linje via Gullmarsplan. Men frågar om det tillräckligt med kapacitet för ytterligare en tunnelbanelinje på samma spår som Gröna linjen då det redan idag ibland bli "köer" där tågen segar sig fram.

En *enskild* vill ha mer information om hur granskning och synpunkter tas om hand på med avseende på den Gula linjen, främst avseende påverkan på den kraftigt minskade trafiken på Gröna linjen, som är en stomlinje för hela västerort. På landstingets hemsida så nämns det att det planeras ett samråd under vintern där det erbjuds möjlighet att lämna synpunkter. Den *enskilde* har inte sett att något sådant samråd har erbjudits och det är nu snart april. Är detta samråd planerat?

**Kommentar:** Trafikeringen kommer att planeras så att fullgott utbud finns även i framtiden. Under tidsperioden 2014-2017 har flera samråd hållits. Den artikel som hänvisas till syftar på ett samråd som genomfördes under vintern 2015. Det senaste samrådet ett kompletterande samråd som hölls i januari 2017.

En *enskild* anser att det in den information som finns på nätet och i tidningarna är oklar om Gula linjen ska fortsätta söderut längs två linjen, dvs till Farsta strand och Skarpnäck eller bara längs den ena linjen

**Kommentar:** Exakt var den Gula linjen ska vända i söderort är inte beslutat än. Skarpnäck och Farsta är möjliga slutstationer. Vi utreder just nu hur trafikeringen blir mest effektiv.

En *enskild* undrar om tågen mot Hagastaden kommer att börja rulla så fort den stationen står klar eller om utbygganden måste färdigställa hela vägen upp till Arenastaden innan trafiken börjar rulla?

**Kommentar:** Gula linjen planeras att öppna när utbyggnaden är färdig i sin helhet. Byggnation kan tidigast påbörjas under år 2018, under förutsättning att samtliga tillstånd och planer vunnit laga kraft. Byggtiden beräknas vara 6 år.

#### 1.4.4 För och emot en utbyggnad av tunnelbanan

En *enskild* i kvarteret Pionen 3/Karlbergsvägen 38 undrar vad som menades i en artikel i DN den 2/2 när det angavs att "Planerade uppgångar vid Karlbergsvägen - station Odenplan ... stryks". Syftades det både på den planerade nöduppgången på Karlbergsvägen och den planerad entrén / uppgången på Karlbergsvägen? Den boende hade önskat fler strykningar!

**Kommentar:** Meningen "Planerade uppgångar vid Karlbergsvägen" syftar på de tidigare planerna, då vi planerade bygga en ny plattform invid den befintliga vid Odenplan - och en ny entré mot Västmannagatan. Med den nya trafikeringlösningen då Gul linje ansluter till Grön linje vid Odenplan - blir det ingen ytterligare entré vid Odenplan. Man kommer att kunna resa med Gul och Grön linje från samma plattform och båda linjerna kommer att dela spår söder om Odenplan. Det är dock fortfarande aktuellt att bygga två utrymningsvägar på Karlbergsvägen.

*Flera enskilda*, boende på Råsundavägen, ifrågasätter kostnaderna och nödvändigheten av den nämnda utbyggnaden med tanke på den annars väl utbyggda kommunala trafiklösning som redan finns i form av Tvärbanan, pendeltåg och bussar.

En *enskild* ingår en växande grupp medborgare som starkt ifrågasätter det vansinniga projektet att dra T-banan till Arenastaden. Den blir parallell med Citybanan, som ensam kommer att täcka behovet för resenärer till Solna från samma område som Gula linjen - centrala Norrmalm plus västra Södermalm. Dessutom med bytesmöjlighet vid Odenplan. Alltså en överflödigt T-bana - finansierad med skattepengar. *Den enskilde* är även av uppfattningen att själva bygget innebär en massiv menlig miljöpåverkan. Utbyggnaden blir logisk först om landstinget planerar det som befaras och påstås - massiv bebyggelse i Hagalund och Vasalundsparken mm. Med andra ord så sker utbyggnaden av tunnelbanan i första steg för byggarens egen vinning och i steg två att bygga hus och för husbyggarnas egna vinning.

Förutom dessa två "steg" så finns det inga skäl för att realisera denna sista sträcka. Detta vill vi inte ha och här går en gräns lika skarp som den vid almarna i Kungsträdgården. Efterfrågar fakta och korrekta svar.

**Kommentar:** Ett mycket viktigt syfte med tunnelbaneutbyggnaden är att möjliggöra en utveckling i Stockholmsregionen genom ett ökat byggande av bostäder och arbetsplatser. Gula linjen kommer att kollektivtrafikförsörja två nya stadsdelar – Hagastaden med 6 000 nya bostäder, Nya Karolinska Solna, KI och flera andra stora arbetsplatser samt Arenastaden med bostäder, arbetsplatser, handel och evenemang. Utbyggnad av Station Hagalunds industriområde ger en ökad nytta i projektet. Utbyggnaden av tunnelbanan ökar kapaciteten i hela transportsystemet vilket behövs för att tillgodose den växande befolkningens resbehov.

### 1.4.5 Synpunkter på störningar för boende och verksamma under byggskedet

Det har inkommit synpunkter och frågor gällande det kommande byggskedet. Boende invid arbets- och etableringsområden är oroliga över störningar och efterfrågar information och möte med SLL och Solna stad. Boende invid Vasalundsparken längs med Dalvägen även oroliga över hur grönområdena kommer att påverkas vid framtida exploatering. Vidare påpekas att bebyggelse och exploatering nu har pågått länge och att boende i Arenastaden därmed varit exponerade för byggnation under en längre period redan. Mer information efterfrågas.

Landstinget ser fram emot kontakt och möter gärna boende och verksamma för att besvara frågor avseende tunnelbanutbyggnaden. För att få uppdaterad information om utbyggnaden av Gula linjen till Arenastaden kan man få digitala nyhetsbrev som skickas ut cirka 1 gång i månaden och skickas till angiven epostadress. Här anmäler man sig:

<https://www.anpdm.com/form/49425A4A7148475A4371/44475042774140504271>

Nedan sammanfattas inkomna frågor och synpunkter vilka redovisas geografiskt längs sträckan från Odenplan till Arenastaden.

En *boende och verksam* på Karlbergsvägen efterfrågar information om hur byggandet av nya Gula linjen kommer att påverka omgivningen för planering av sin verksamhet samt privata boende de närmaste åren. Detta gäller omfattning i tid samt vilken del av Karlbergsvägen kommer att behöva grävas upp samt hur lång sträcka mot S.t Eriksplan som sprängningar kommer att ske. Önskar ta del av underlag. Undrar också om skillnaden mot byggandet av Citybanan.

En *enskild* på Dalagatan störcdes rejält när man sprängde för citybanan och undrar vilka områden som kommer att störas när man bygger tunnlar för gula linjen?

**Kommentar:** Byggnationen kommer inte att medföra att Karlbergsvägen grävs upp, men om man bor (eller har verksamhet) nära spårsträckningen kommer man att märka av våra arbeten under jord. Vid borrning blir det vibrationer som sprider sig genom berget och hörs i byggnaden ovanpå. Detta kallas för stomljud och går inte att undvika. Landstinget planerar noga för att vardagslivet ska fungera för dem som påverkas av våra arbeten under hela byggtiden.

Landstinget har en åtgärdsplan mot störningar och berörda får information i god tid innan arbeten startar. På vår webbplats kan du läsa mer om byggtiden

<http://nyatunnelbanan.sll.se/sv/byggtiden>

#### **Fabaris AB/ Stiftelsen Birkagården**

Ordförande för Fabaris framför oro över störningar i samband med omlastning transporter till - och från arbetstunnel vid Norra stationsgatan. Detta med tanke på de utbildningsverksamheter som bedrivs från öppen förskola, fritids, skola och folkhögskola med musiklinje.

Inbjudan till samråd angående planerna för arbetstunnlar i Hagastaden nådde berörd verksamhet sent (den 30 januari) då den är daterad den 22 december.

**Kommentar:** Landstinget beklagar att inbjudan till samråd distribuerades sent av distributionsföretaget. Samråd hölls specifikt avseende att nyttja del av den arbetstunnel som varit i bruk i samband med byggnation av Citybanan. Transporter kommer att ske via befintliga väg till tunnelmynningen. Planeringen sker i samverkan med Stockholms stad.

En *enskild* framför att en station i Hagalunds industriområde i sig är bra men för att genomföra byggnationen krävs arbetstunnlar samt arbets- och etableringsytor. Dessa har förlagts invid befintligt bostadsområde och ett vägavsnitt från bostadsområdet till Solnavägen kommer att stängas av. Avstängningen av just detta vägavsnitt kommer att påverka boende i väldigt hög grad då det används av väldigt många personer för att ta sig till och från busshållplatser på Solnavägen liksom för cyklister och gående som ska ut på Solnavägen. Den *enskilde* delar många boendes oro och frustration över att nämnda tunnlar och ytor har förlagts till och i ett bostadsområde. Önskar ta del av underlag till de beslut som fattats gällande att tunnlar och nämnda ytor förlagts till just den aktuella platsen då det måste ha funnits alternativ till att placera detta på annan plats såsom Hagalunds industriområde på andra sidan befintlig järnväg och andra platser där det inte idag finns några etablerade bostadsområden.

**Kommentar:**

*Lokalisering av arbetstunnel*

Arbetstunneln behövs, oavsett om det byggs en station eller inte: Detta för att kunna driva tunnelarbetena från ytterligare en front och för att kunna transportera bergmaterial den vägen under byggtiden.

Landstinget har utrett möjliga tunnelmynningar och etableringsytor. Flera alternativ har valts bort, bland annat av produktions- och bergtekniska skäl. Läget mellan Solnavägen och Västra vägen är det som rekommenderas eftersom det medför en kort arbetstunnel som ansluter till en planerad servicetunnel, vilket är positivt ur ett produktionstekniskt perspektiv.

*Störningar under byggtiden*

Landstinget planerar noga för att vardagslivet ska fungera för de boende i närområdet under hela byggtiden. Det är riktigt att infarten från Solnavägen till Västra vägen kommer att stängas av under byggtiden och för att underlätta för boende och resenärer kommer busshållplatserna att flyttas så att vägavstängningen i möjligaste mån inte påverkar gångtiden. Utbyggnaden kommer att ge olika typ av störningar beroende på om vi arbetar ovan eller under jord och det finns flera åtgärder att vidta för att minska störningar under byggtiden.

*Placering av station vid Hagalunds industriområde*

Placeringen av etableringsområden samt arbetstunnel samt stationen och de tänkta uppgångarna visades upp under ett samråd 9-22 januari 2017. Flera olika placeringar av stationsuppgångarna har utretts och det slutgiltiga förslaget har utarbetats i samverkan med Solna stad, som vill att uppgångarna ska ligga på båda sidor om järnvägen. Entréerna hamnar centralt i ett utvecklingsområde där Solna stad planerar att bygga fler bostäder och arbetsplatser.



Boende på Råsundavägen strax ovanför den planerade stationen Arenastaden med uppgång Dalvägen ifrågasätter behovet av tunnelbana till Arenastaden. De har frågor gällande omgivningspåverkan i form av buller samt vibrationer i samband med byggskedet.

Framför att det har varit en stökig och bullrig hemmiljö i flera år nu under uppbyggnaden av Arenastaden från lugnt industriområde med järnvägsspår till en centrummiljö med höga byggnader och köpcentrum med massor av trafik och störningar och er plan för tunnelbygge spår nu på tidsutsträckningen med ytterligare kanske 10 år. När ska vi kunna bara bo och njuta av vår boendemiljö?

**Kommentar:** Landstinget ser framemot emot fortsatt dialog med boende på Råsundavägen inför och under hela byggskedet.

När planeras byggstart för tunnelbyggen som berör våra fastigheter och boende på Råsundavägen och hur länge kommer de pågå?

**Kommentar:** Tidigast hösten 2018 räknar vi med att vi kan börja bygga. Detta under förutsättning att erforderliga tillstånd (laga kraftvunnen järnvägsplan och miljödöm) på plats. Det tar totalt cirka sex år att bygga tunnelbanan. Arbeten med bergtunnlarna beräknas totalt ta 2 år. Det första som genomförs är att förbereda arbets- och etableringsområden invid planerade arbetstunnlar som är det första som sprängs ut. En av arbetstunnlarna utgår från Dalvägen och sträcker sig under flera fastigheter längs Råsundavägen.

När och vilka fastigheter på Råsundavägen kommer ni att besiktiga med hänsyn till skador som kan uppstå vid tunnelbygget?

**Kommentar:** Samtliga byggnader och anläggningar inom 150 meter från var sida av de tunnlar vi spränger kommer att inventeras. Besiktningar kommer att genomföras inför och efter sprängningsarbeten. Berörda kommer att i god tid få information innan byggarbetena startar.

*Flera enskilda* menar att tidigare underlag visa att ett avsevärt oljud och buller m.m. kommer uppstå under byggtiden, vilket kommer att påverka de boende i närområdet. Därför önskar man veta vilka åtgärder SLL kommer att vidta för att förhindra det och vilka bullergränser ovan och under jord som utgör gränsvärden? Sker arbeten nattetid?

**Kommentar:** Landstinget planerar noga för att vardagslivet ska fungera för de boende i närområdet under hela byggtiden. Utbyggnaden kommer att ge olika typ av störningar beroende på om arbeten sker ovan eller under jord. Vid arbetsområdena exempelvis vid arbetstunnelmynningarna, kan det uppstå luftburet buller från maskiner och transporter. Vid borring och sprängning i berget uppstår vibrationer. Dessutom uppstår också stomljud i näraliggande byggnader när vid byggnation av bergtunneln. Stomljud är en slags buller som uppstår då vibrationer i berg fortplantas vidare till byggnader ovanpå. Stomljud går tyvärr inte att undvika vid bergarbeten. Åtgärder för att minska störningar av buller kan vara att skärma av maskiner (gäller luftburet buller), ändra arbetsmetoder och i en del fall erbjuda tillfälligt boende någon annanstans. Störningar på grund av byggnation av bergtunneln kommer att förändras över tiden allt eftersom drivningen av bergtunnlarna framskrider. Läs mer om hur du påverkas under byggtiden: <http://nyatunnelbanan.sll.se/sv/sa-har-paverkas-du>

Mark- och miljödömsstolen kommer att sätta villkor för bl.a. buller och vibrationer. Landstinget lämnade in ansökan om miljötillstånd till Mark och miljödömsstolen den 3 februari 2017. Villkoren för buller baseras på Naturvårdsverkets riktlinjer för byggbuller. Läs mer om tillståndsansökan här: <http://nyatunnelbanan.sll.se/sv/artikel/gula-linjens-ansokan-om-miljotillstand-inlamnad>.

Utredningsunderlaget kan förstås som att ni föreslår evakuering av boende där störningsnivåerna inte blir acceptabla. Hur ska det gå till och vem står för kostnaderna?

**Kommentar:** I de fall man inte kan vistas i sin bostad på grund av höga störningsnivåer kan Landstinget erbjuda tillfälligt vistelse eller tillfälligt boende. Merparten av störningarna sker dagtid och då kommer det finnas möjlighet att vistas på annan plats i en egen liten lägenhet för de som är hemma dagtid. Vid behov kan även längre tids tillfälligt boende erbjudas. Om det blir aktuellt betalar landstinget kostnaderna.

Kan vi utgå från att det stationshus, enplansbyggnad, som syns i utredningsunderlaget är det som kommer att färdigställas eller finns utrymme för ändring? Vad?

**Kommentar:** Exakt gestaltning och utformning av biljetthallarna i Arenastaden är inte bestämd utan ska betraktas som skiss- och illustrationsmaterial.

Vasalundsparken skall "återställas" står det i underlagen. Vad innebär det och hur långt från stationshuset kommer träd att sågas ner?

**Kommentar:** De träd som tas bort kan, om det är möjligt, att flyttas eller ersättas av nya träd. Den slutgiltiga återställningen avgörs i samråd med Solna stad.

Medlemmar av nätverket Vasalundsparkens vänner efterfrågade möte med representanter från Solna stad och Landstinget.

**Kommentar:** Landstinget möter gärna boende för att besvara frågor avseende tunnelbanutbyggnaden. Utbyggnaden av tunnelbanan genomförs i samverkan med Solna stad. För frågor och synpunkter om framtida exploatering kring tunnelbanan i detta område hänvisas till Solna stad.

En *enskild* framför att det finns en stor oro för att Vasalundsparken byggs igen i och med utbyggnaden av t-banan. Solna har så få grönområden. Den enskilde hoppas verkligen att SLL ser värdet i att behålla grönska. Den enskilde förstår självklart att det behövs byggas bostäder och ny infrastruktur i en växande stad men att man även ser värdet i att behålla lungorna i staden. Bara nybyggnation är ju inte så attraktivt om det inte finns grönområden - inte heller är det bra för luftkvaliteten eller kommande skyfall.

**Kommentar:** Utbyggnaden av tunnelbanan genomförs i samverkan med Solna stad. För frågor och synpunkter om framtida exploatering kring tunnelbanan i detta område hänvisas till Solna stad.



Vårt uppdrag är att genomföra tunnelbanans utbyggnad och övriga åtgärder inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling. Det innebär planering, projektering och byggnation av ny tunnelbana och nya stationer på fyra olika sträckor. I vårt uppdrag ingår också planering och projektering av nya fordonsdepåer samt upphandling av signalsystem och vagnar.

Byggstarten för nya tunnelbanan till Arenastaden beräknas till 2018 och byggtiden planeras till 6 år.