

# Roslagsbanan till city

Samråd om spårlinje, stationslägen, arbetstunnlar och etableringsområden

Järnvägsplan och miljöprövning

*Januari-februari 2025*



## Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	3
1 Det här är Roslagsbanan till city.....	4
1.1 Bakgrund till projektet.....	4
1.2 Planerad spårlinje och stationslägen.....	5
1.3 Miljöförutsättningar och sociala värden.....	6
2 Så planeras utbyggnaden.....	8
2.1 Plan- och miljöprövningsprocessen.....	8
2.2 Vad har hänt tidigare och vad händer framåt?.....	9
3 Det här önskar vi synpunkter på nu.....	11
3.1 Det här samråder vi om i kommande skede.....	11
4 Byggmetoder.....	13
4.1 Arbetstunnlar och etableringsområden.....	14
4.2 Så påverkas du under byggtiden.....	14
5 Studerade arbetstunnlar och etableringsområden.....	16
5.1 Spårlinjens tunnelpåslag.....	17
5.2 Odenplan.....	23
5.3 T-Centralen.....	28

Titel: Roslagsbanan till city, samråd om spårlinje, stationslägen, arbetstunnlar och etableringsområden, järnvägsplan och miljöprövning

Uppdragsledare järnvägsplan: Per Reiland, Sweco

Uppdragsledare miljöprövning: Therese Vestin, Bergab

Projektledare: Jenny Albrektsson, Trafikförvaltningen

Bilder & illustrationer: Trafikförvaltningen om inte annat anges

Diarienummer: TN 2024-1060

Utgivningsdatum: 2025-01-14

Distributör: Trafikförvaltningen, Region Stockholm

# Sammanfattning

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

För att möjliggöra förlängningen av Roslagsbanan behöver Region Stockholm anlägga arbetstunnlar och ha tillgång till etableringsområden. Nu pågår arbetet med en järnvägsplan och en tillståndsansökan enligt miljöbalken.

Under perioden 28 januari och 18 februari 2025 genomförs ett samråd kring planerad spårlinje, stationslägen och möjliga lägen för arbetstunnlar och etableringsområden. Samrådet är det första som genomförs för järnvägsplanen och miljötillståndet sedan beslutet om val av lokalisering i september 2024.

Detta dokument redovisar planerad spårlinje, stationslägen och de lägen för arbetstunnlar och etableringsområden som studeras just nu.

## Lämna synpunkter:

Samrådsperioden pågår mellan 28 januari och 18 februari 2025. Lämna dina synpunkter på webben: [regionstockholm.se/samradrbc](https://regionstockholm.se/samradrbc)  
Det går också bra att skicka e-post till: [samrad.rbc@regionstockholm.se](mailto:samrad.rbc@regionstockholm.se) eller brev till:

Region Stockholm  
Trafikförvaltningen  
Lindhagensgatan 100  
105 73 Stockholm

Skriv "TN 2024-1060 Samråd Roslagsbanan till city" i ämnesraden eller på kuvertet. Insända synpunkter blir offentliga handlingar och personuppgifter hanteras i enlighet med Dataskyddsförordningen (GDPR). Lämna dina synpunkter senast den 18 februari 2025.

När samrådsperioden är avslutad sammanställs synpunkterna i en samrådsredogörelse. Den kommer att finnas tillgänglig på vår webbplats, [regionstockholm.se/samradrbc](https://regionstockholm.se/samradrbc). Nästa samråd planeras till 2026.

## Öppet hus:

Den 4 februari 2025 kl 16-19 berättar vi mer om projektet och besvarar dina frågor. Besök oss i matsalen för Gustav Vasa skola, Karlbergsvägen 34.

## Övriga frågor:

Kontakta oss genom SL:s kundtjänst. Ring 08-600 10 00 eller chatta med oss på [sl.se](https://sl.se).



# 1 Det här är Roslagsbanan till city

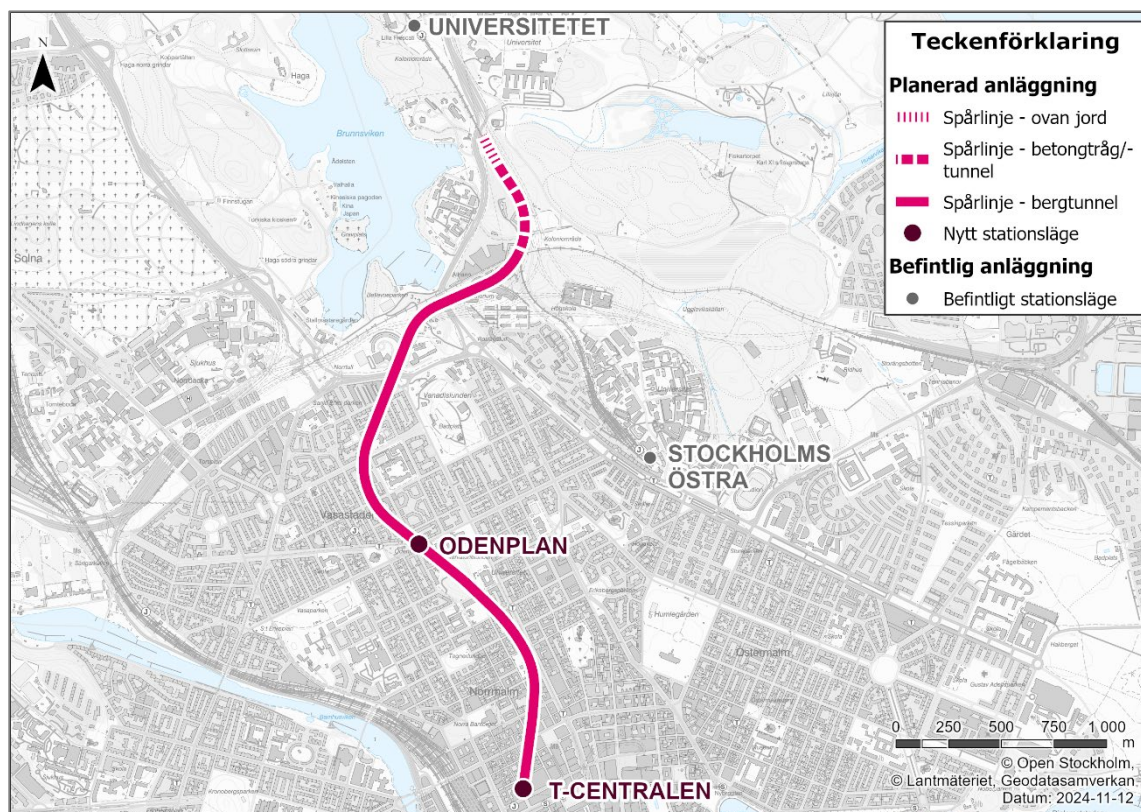
Här beskrivs bakgrunden till att projekt Roslagsbanan till city inleddes. Därefter redogörs för planerad spårlinje och stationslägen samt projektets miljö- och sociala förutsättningar.

## 1.1 Bakgrund till projektet

Region Stockholm utreder hur Roslagsbanan kan förlängas i tunnel från station Universitetet, via Odenplan till T-centralen, se Figur 1. Förlängningen gör resan mellan kommunerna i nordost och centrala Stockholm snabbare och smidigare, samtidigt som trängseln på tunnelbanans röda linje mellan T-Centralen och Tekniska högskolan kan minska. Förlängningen av Roslagsbanan till city innebär att stationen Stockholms östra stängs.

År 2014 genomfördes en åtgärdsvalsstudie som studerade förutsättningarna för en kapacitetsstark kollektivtrafik mellan centrala Stockholm och nordostkommunerna. Att förlänga Roslagsbanan till city var den åtgärd som bedömdes ge störst nytta.

Roslagsbanan till city var ett av de objekt som Sverigeförhandlingen förhandlade fram år 2017. Sverigeförhandlingen är ett initiativ från Sveriges regering för att bland annat få förbättrad kollektivtrafik och ökat bostadsbyggande i storstäderna.



Figur 1. Översikt av planerad spårlinje och stationslägen vid Odenplan och T-Centralen. Roslagsbanan planeras förlängas under jord strax söder om station Universitetet.



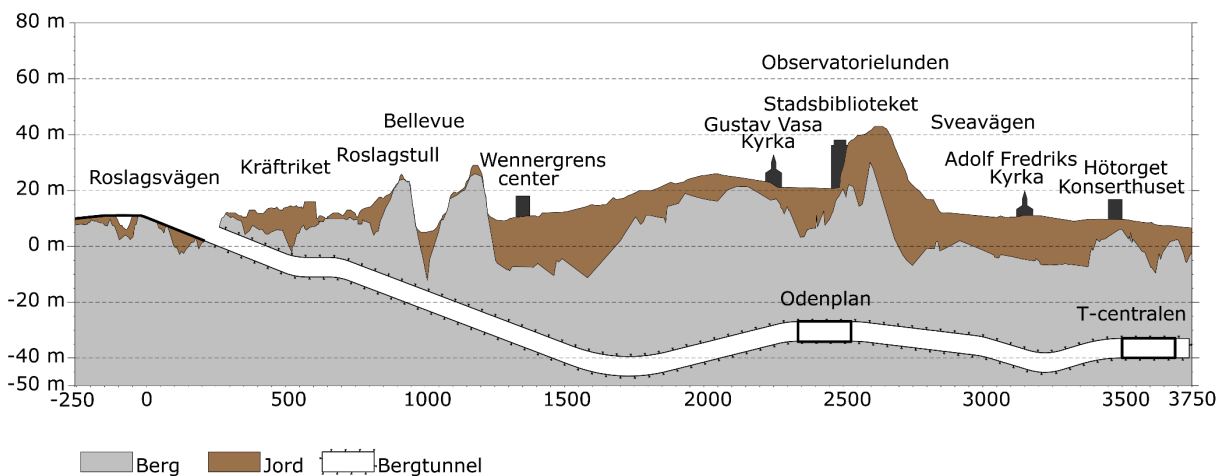
## 1.2 Planerad spårlinje och stationslägen

Roslagsbanan planeras att förlängas i tunnel från station Universitetet och vidare söderut, via Odenplan till T-Centralen, se Figur 1. Söder om bron över Roslagsvägen börjar spåren sänkas ner, först i ett betongtråg<sup>1</sup> och därefter i en tunnel, som börjar i höjd med Albano.

Tunnelsträckan beräknas bli cirka 3,4 kilometer lång och få ett maximalt djup på cirka 65 meter under marknivå, se Figur 1 och Figur 2. Den detaljerade utformningen av spårtunnlarna utreds för närvarande.

Två nya stationer för Roslagsbanan planeras: Odenplan och T-Centralen. Stationerna lokaliseras under befintliga tunnelbanestationer, något öster om befintlig station Odenplan och strax norr om befintlig station T-Centralen. Ingång till stationerna planeras att ske via befintliga tunnelbaneentréer och biljetthallar, vilket innebär att inga nya entréer ovan jord kommer att anläggas. Arbete med exakt placering och utformning av stationerna pågår och kommer fortsätta fram till minst 2026. Förlängningen med nya stationslägen innebär att befintlig station Stockholms östra läggs ner.

En permanent servicetunnel som anläggs i syfte att kunna genomföra underhållsarbete planeras. Denna sammankopplas med spårtunneln genom tvärtunnlar. Både tvärtunnlar och servicetunnel planeras att även fungera som utrymningsvägar när anläggningen har tagits i drift. Luftutbytesschakt behövs för tryckutjämning, frånluftsventilation och brandgasventilation. Dessa schakt, som går upp till markytan, kommer att behöva anläggas längs med spårlinjen och i anslutning till de båda stationerna. På marknivå kan vissa av schakten komma att märkas som mindre byggnader. Mellan cirka en och fyra luftutbytesschakt antas behövas för respektive station. Lokalisering och utformning av dessa kommer att tydliggöras vid framtida samråd.



Figur 2. Illustration över spårlinjens profil.

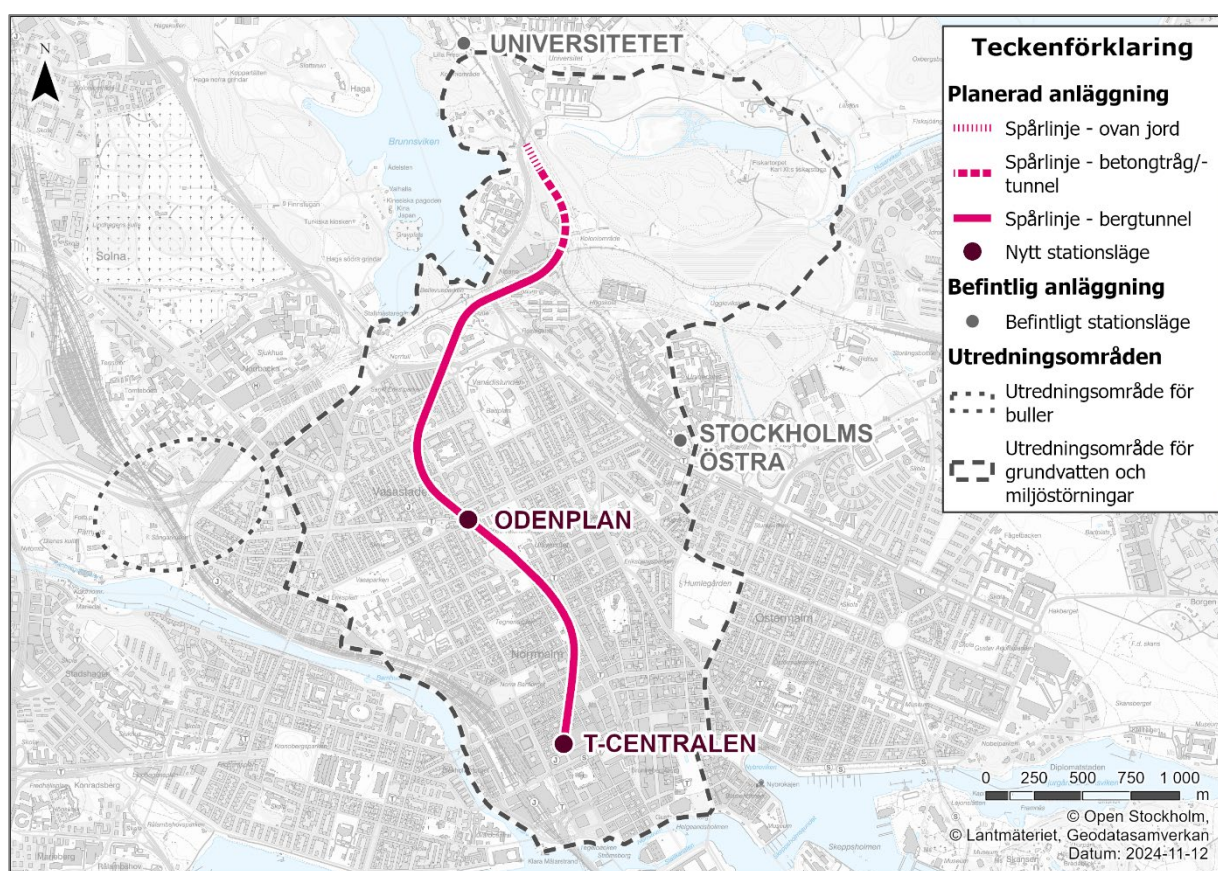
<sup>1</sup> Tråg innebär en utformning som är öppen eller delvis öppen, till skillnad från tunnlar som är slutna.

## 1.3 Miljöförutsättningar och sociala värden

### Miljöförutsättningar

Området kring den norra delen av sträckan har höga miljövärden. Den norra delen av Roslagsbanan till city ligger inom Nationalstadsparken och inom riksintresse för kulturmiljövården. Sträckan ligger även i närheten av ett område av riksintresse för friluftslivet. I området finns även riksintressen för kommunikation. De markanspråk som planeras ovan jord för Roslagsbanans förlängning till city sker i huvudsak på redan hårdgjorda, exploaterade ytor. I några fall berörs även natur och parker, se miljöavsnitten i kapitel 5.

Förlängningen av Roslagsbanan till city kan medföra påverkan på grundvattennivåerna i närområdet. I arbetet inför ansökan om miljötillstånd har ett utredningsområde för grundvatten tagits fram. Utanför detta utredningsområde bedöms ingen påverkan på grundvattennivån ske till följd av Roslagsbanan till city. För ett av etableringsområdena har det även tagits fram ett utredningsområde för enbart buller, se Figur 3.



Figur 3. Utredningsområde för grundvatten och buller. Det större området i kartan visar utredningsområde för grundvatten samt övriga miljöstörningar (inklusive buller). Det mindre området visar ett separat utredningsområde för enbart buller.

Utredningsområdet för grundvatten är framtaget baserat på nuvarande kunskap om geologi och utbredning av grundvattenmagasin, tillsammans med preliminär utformning av anläggningen. Inom utredningsområdet är topografin varierande och generellt flackare i söder. Nationalstadsparkens grönområden i den norra delen består av mindre höjdområden med berg och mellanliggande dalgångar med lerjord. Den södra stadsbebyggda delen kännetecknas av större lerfyllda dalgångar och höjdområden.

Inom utredningsområdet för grundvatten förekommer grundvatten i berg och i grundvattenmagasin i jord. Övre grundvattenmagasin utgörs av lokala ansamlingar av ytliga friktionsjordar på lera. Undre grundvattenmagasin utgörs av isälvsmaterial och morän. Grundvatten i berg förekommer i spricksystem och i bergets svaghetszoner, där de ytliga sprickorna i Stockholmsområdet tillsammans med friktionsjorden utgör ett sammanhängande undre magasin.

I den fortsatta processen kommer miljöfrågorna för bygg- och driftskedet att utredas vidare. Bland annat ska översvämningsrisker och olycksrisker utredas, liksom projektets klimatpåverkan samt påverkan på natur- och kulturvärden. Störningar i form av buller, stomljud och luftföroreningar kommer också att utredas och redovisas i järnvägsplanens och miljöprovningens miljökonsekvensbeskrivningar. I miljöprovningens miljökonsekvensbeskrivning kommer det att redovisas hur grundvatten kan läcka in i anläggningen och hur det ska hanteras.

## Påverkan på sociala värden

Stockholms täta innerstad rymmer platser, målpunkter och stråk med stora sociala värden. Förlängningen av Roslagsbanan till city kommer att påverka människor både under byggtiden och när anläggningen är i drift. Under byggtiden kommer buller genereras från maskiner och fläktar, samt vibrationer och stomljud från sprängningar och borrhningar under jord. Byggtrafik kan komma att påverka trafiken och framkomligheten på omkringliggande vägnät, samt orsaka buller och damning under begränsade perioder. Projektet kommer se över lämpliga trafikordningar för att säkerställa en god trafiksäkerhet för samtliga trafikanter i samband med byggtrafik till och från etableringsområden. I kapitel 5 beskrivs sociala värden i och i närheten av respektive etableringsområde.

Inom ramen för järnvägsplanen kommer en barnkonsekvensanalys och en social konsekvensanalys att tas fram. De inkluderar en beskrivning av nuläget, med kartläggning av viktiga platser och grupper som använder dem. En effekt- och konsekvensanalys kommer också att göras för att bedöma hur projektet påverkar människor, med fokus på folkhälsa, tillgänglighet, jämlikhet, jämställdhet, mobilitet, trygghet, säkerhet och barn.



## 2 Så planeras utbyggnaden

För att kunna genomföra förlängningen av Roslagsbanan krävs att en järnvägsplan tas fram och fastställs, samt att ett miljötillstånd för vattenverksamhet söks och erhålls. För respektive process tas en miljökonsekvensbeskrivning fram.

En ny järnväg får inte byggas i strid med gällande detaljplaner<sup>2</sup>. Stockholms stad behöver därför ändra de detaljplaner som berörs så att de möjliggör projektet.

### 2.1 Plan- och miljöprövningsprocessen

En **järnvägsplan** tas fram enligt lagen om byggande av järnväg (1995:1649). I planen beskrivs vilken mark som krävs för anläggningen och vilka åtgärder som behöver genomföras för att skydda miljön i samband med utbyggnaden och driften av anläggningen. I järnvägsplaneprocessen ingår samråd, granskning och fastställelse, se Figur 4. Planen prövas och fastställs av Trafikverket. När järnvägsplanen har fastställts och vunnit laga kraft, samt när övriga nödvändiga tillstånd har erhållits, kan förberedelser inför byggnationen påbörjas.

Till järnvägsplanen tas en **miljökonsekvensbeskrivning** fram i enlighet med miljöbalken (1998:808) som ska ge en samlad bild över verksamhetens miljöeffekter. Där beskrivs miljöförutsättningar, de miljöeffekter som till exempel markanspråk och trafikering kan antas medföra samt åtgärder för att begränsa de negativa miljöeffekterna.

Inom ramen för järnvägsplanen genomförs även en **social konsekvensanalys** och en **barnkonsekvensanalys** i syfte att analysera och beskriva effekter och konsekvenser på sociala värden med fokus på folkhälsa, tillgänglighet, jämlikhet, jämställhet, mobilitet, trygghet, säkerhet och barn.

I projektet Roslagsbanan till city tillämpas så kallat samordnat planförfarande. Det innebär att arbetet med järnvägsplanen enligt lagen om byggande av järnväg (1995:1649) samordnas med Stockholms stads arbete med detaljplaner enligt plan- och bygglagen (2010:900).

Ett **tillstånd** enligt miljöbalken (1998:808) krävs för bortledning av grundvatten under bygg- och drifttiden samt tillsättning av vatten till grundvattenmagasin, så kallad skyddsinfiltration. Eftersom tunnlar och stationer anläggs under mark kommer grundvatten att läcka in, framför allt under byggtiden, men även till viss del under drifttiden. Detta grundvatten behöver ledas bort och vid behov kommer även skyddsinfiltration att genomföras. Med anledning av det kommer Region Stockholm att ansöka om tillstånd för arbetena hos mark- och miljödomstolen.

Till tillståndsansökan tas en **miljökonsekvensbeskrivning** och andra ansökningshandlingar fram. Handlingarna redovisar hur anläggningen byggs, hur grundvatten kan läcka in i anläggningen och hur det tas omhand. Här beskrivs också möjlig omgivningspåverkan, miljöstörningar och hur risken för negativ påverkan kan minimeras eller utebli. Miljöstörningarna omfattar bland annat buller, vibrationer och utsläpp till vatten. Störningar under byggtid redovisas

---

<sup>2</sup> Fysisk plan med rättsverkan som regleras enligt plan- och bygglagen (2010:900). I detaljplan prövas om mark- och vattenområden är lämpliga för föreslagen markanvändning och regleras hur exempelvis ny bebyggelse får utformas.



och hanteras inom miljötillståndet. Mark- och miljödomstolen prövar ansökan och beslutar om vilka villkor som ska gälla för inläckage av grundvatten, omgivningspåverkan och miljöstörningar när Roslagsbanan till city byggs.

När järnvägsplanen har fastställts och vunnit laga kraft, samt när miljötillstånd erhållits, kan förberedelser inför byggnationen påbörjas, se Figur 4.



Figur 4. Processen för järnvägsplan och miljötillstånd.

## 2.2 Vad har hänt tidigare och vad händer framåt?

Under åren 2021–2023 genomfördes en lokaliseringsutredning i syfte att utreda alternativa sträckningar och stationslägen för Roslagsbanan till city. Under åren 2021 och 2022 hölls samråd om lokaliseringsutredningen. Region Stockholm beslutade att gå vidare med ett alternativ som innebär en sträckning via Universitetet och Odenplan till T-Centralen.

Därefter inleddes arbetet med en kompletterande lokaliseringsutredning som fokuserade på sträckningen Universitetet till Odenplan. Lokaliseringsutredningen färdigställdes i juli 2024 och rekommenderar att arbetet fortsätter med att utveckla utredningsalternativ K. Alternativet innebär att banan går längs Värtabanans sträckning, följer Brunnsvikens södra ände och därefter går söderut mot Odenplan. Under våren 2024 hölls ett samråd om lokalisering av denna del av sträckan.

Nu pågår arbetet med järnvägsplanen och tillstånd enligt miljöbalken för Roslagsbanan till city. I Figur 5 nedan visas en ungefärlig tidplan för dessa processer. Under samrådsperioden 2025 kommer det att genomföras samråd med medborgare, myndigheter, organisationer och verksamheter. Det kommer även att ske utökad dialog med specifika grupper som exempelvis barn och unga, äldre samt personer med funktionsnedsättningar och funktionsvariationer. Efter det nu aktuella samrådet planeras ytterligare ett samråd.





### Samrådsprocess

Figur 5. Ungefärlig tidplan för Roslagsbanan till city. Tidplanen kan komma att behöva justeras under projektets gång.



# 3 Det här önskar vi synpunkter på nu

Under planeringsfasen av projekt Roslagsbanan till city pågår löpande dialoger med allmänhet och berörda. Dialogerna ingår i samrådsprocessen. Synpunkter samlas in och besvaras i en samrådsredogörelse. Under tidigare lokaliseringsskede hölls flera samråd gällande olika korridorer för den nya järnvägsanläggningen och möjliga stationslägen för utbyggnaden.

I det här samrådet vill vi berätta om och få synpunkter på den spårlinje och de stationslägen som lokaliseringsutredningarna mynnade ut i. Nu presenterar vi också olika alternativ för arbetstunnlar för att möjliggöra byggnationen av Roslagsbanan till city. I dagsläget planeras för en arbetstunnel per station. Vidare redovisas preliminära lägen för etableringsområden, som under byggtiden behövs för exempelvis byggbodas, uppställning av arbetsmaskiner och lagring av byggmaterial. Etableringsområdena som redovisas i detta samråd är framför allt kopplade till planerade arbetstunnlar.

Planerade arbetstunnlar och etableringsområden är i detta skede översiktligt bedömt i antal och omfattning baserat på nuvarande kunskapsläge. Inkomna synpunkter under detta samråd tillsammans med fördjupade utredningar inom projektet kan medföra förändringar i anläggningens utformning.

Vi vill gärna få dina synpunkter på våra förslag till lokaliseringar av arbetstunnlar och etableringsområden. Hur påverkas du av presenterad lokalisering? Bor du nära, arbetar i närheten eller vistas du, dina barn eller någon annan du känner i närheten av de områden som presenteras i underlaget? Har du något du vill berätta om någon av platserna?

## 3.1 Det här samråder vi om i kommande skede

Arbetet med järnvägsplanen och miljötillståndet är i ett tidigt skede och det kommer fler tillfällen att lämna synpunkter när arbetet har kommit längre. Nuvarande samråd är det första av två planerade samråd om Roslagsbanan till city under arbetet med järnvägsplanen sedan beslutet om val av lokalisering i september 2024.

Nästa samråd beräknas kunna genomföras under 2026. Då kommer järnvägsanläggningens lokalisering och utformning att redovisas och beskrivas mer utförligt. Detta gäller exempelvis spårtunnlar, stationsutformning, föreslagna arbetstunnlar och etableringsområden, anläggningsdelar ovan jord för exempelvis ventilation, tunnelmynning<sup>3</sup> för spårtunnel respektive arbetstunnlar samt en mer ingående beskrivning av byggprocessen.

Om anläggningens utformning förändras efter detta samråd kommer det att kommuniceras vid nästa samråd. Processen med att ta fram planhandlingar bestående av plan- och illustrationskartor över anläggningen och tillhörande planbeskrivning har då kommit längre. I dessa handlingar presenteras exempelvis en mer detaljerad redovisning av de områden som behöver nyttjas tillfälligt för järnvägsanläggningens byggnation samt områden som behövs permanent under anläggningens drifttid. Beskrivningen av effekter och konsekvenser på miljö och

---

<sup>3</sup> Den plats där en tunnel kommer upp ovan jord.

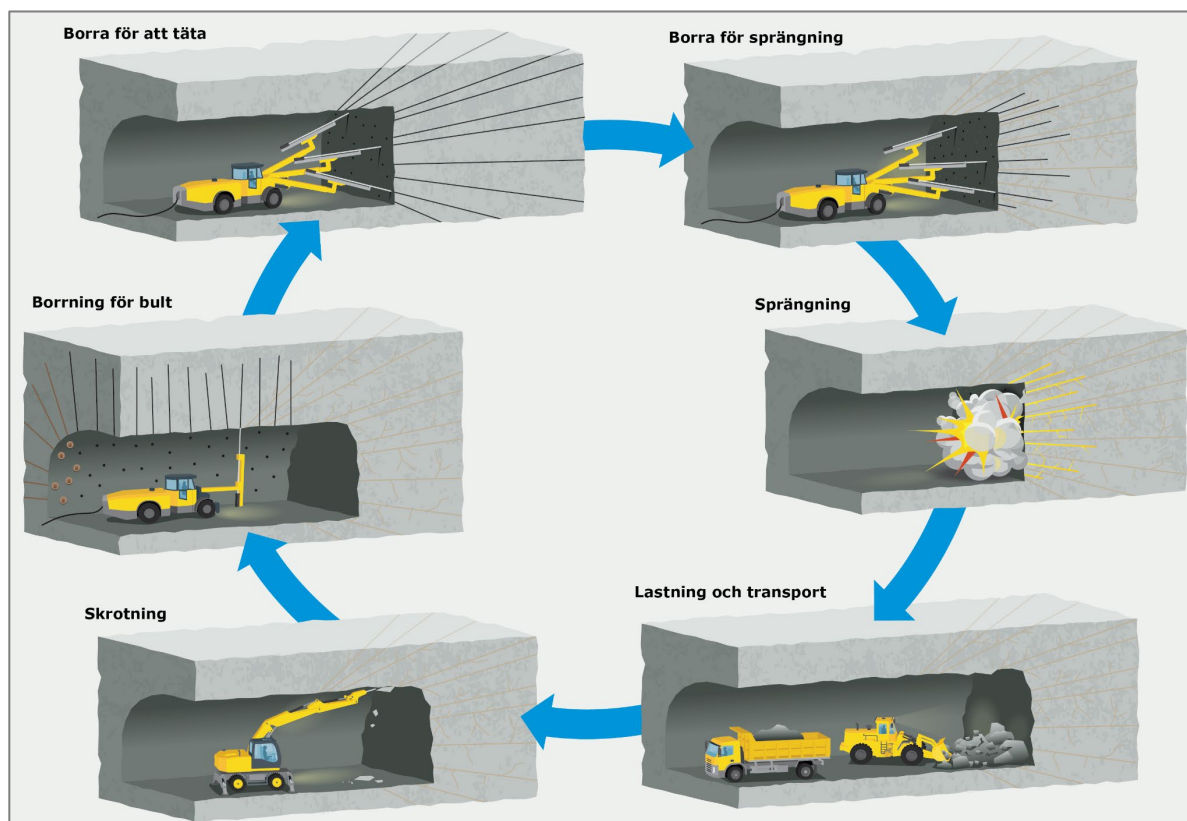
sociala värden kommer också att ha detaljerats ytterligare. En miljökonsekvensbeskrivning för järnvägsplanen samt en barnkonsekvensanalys och en social konsekvensanalys kommer att redovisas. Även upplägget av miljökonsekvensbeskrivningen för tillståndsansökan kommer att presenteras samt de underlagsutredningar som då pågår eller planeras att utföras.



## 4 Byggmetoder

Den metod som planeras att användas för att bygga tunnelarna är borrhning och sprängning. Metoden är väl beprövad och är den som vanligtvis används i Sverige. Den går att tillämpa på flera olika typer av geologiska förhållanden och gör det möjligt att arbeta vid flera platser samtidigt, vilket ger en flexibilitet och kan förkorta tiden för byggnationen.

Arbetsmomenten för byggmetoden borrhning och sprängning består av ett antal steg som behöver genomföras i en särskild ordning, den så kallade drivningscykeln, se Figur 6.



Figur 6. Illustration av drivningscykeln för arbetsmetoden borrhning och sprängning som planeras för byggandet av spårtunnlar.

Arbetsmetodens steg innebär att berget tätas för att förhindra grundvatten från att läcka in i bergtunneln, sprängning utförs, bergmassor lastas ut och löst berg skrotas bort (vilket betyder att det knackas bort). Slutligen sker bergförstärkning, vilket innebär att bärformågan hos en bergkonstruktion säkerställs. Det görs vanligtvis med hjälp av sprutbetong och bultar.

Om bergytan där bergtunneln startar ligger under marknivå behöver jorden schaktas bort innan tunneln kan sprängas fram i berg. I höjd med Albano kommer ett längre jordschakt krävas för att den nya delen av spåret ska kunna ansluta till befintligt spår ovan mark. För att begränsa ytan där jorden behöver schaktas bort kan det krävas stödkonstruktioner. Innanför stödkonstruktionen kan sedan jordmassor schaktas ned till berg utan risk för ras eller skred.

Byggtiden för projektet beräknas i dagsläget bli cirka tio år från start till slut. Byggandet planeras att utföras etappvis och det kommer därför inte att byggas på alla ställen under hela byggtiden.



## 4.1 Arbetstunnlar och etableringsområden

Under projektets byggtid behövs arbetstunnlar och etableringsområden. En arbetstunnel är en konstruktion som används under byggtiden för åtkomst till arbetsområden under jord, exempelvis vid stationslägen. Det planeras i dagsläget för en arbetstunnel per station, för att ge åtkomst till och kunna bygga den permanenta spårtunneln. Arbetstunnlarna används även för uttag av bergmassor och för ventilation. För ett antal av de arbetstunnlar som utreds kan delar av befintliga tunnlar användas, vilket i så fall innebär att den nya, planerade arbetstunneln ansluts till en redan befintlig tunnel.

Arbetstunnlarna kan komma att finnas kvar även efter byggtiden för att fungera som servicetunnlar vid framtida underhållsarbeten. Utredning pågår kring hur arbetstunnlarna kan komma att ansluta till respektive station.

I anslutning till respektive arbetstunnel behövs ett eller flera etableringsområden. Det behövs även etableringsområden vid spårlinjens tunnelpåslag<sup>4</sup> och längs det planerade tråget och betongtunneln. Etableringsområden används för upplag av exempelvis byggmaterial, uppställning av arbetsbodar, arbetsmaskiner och fordon, samt anläggningar för att hantera länshållningsvatten från tunnlar. Etableringsområdena behövs även för att transportera bort sprängda bergmassor vilket leder till att byggtrafik genereras. Det innebär att byggtrafik kan komma att påverka kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik samt vägtrafik under perioder. När anläggningen är färdigbyggd och i drift ska marken inom etableringsområdena återställas. Vissa etableringsområden kommer bara att behövas under en kortare tid, medan andra kan behövas användas under flera år.

I kapitel 5 redogörs för alternativa arbetstunnlar och etableringsområden vid spårlinjens tunnelpåslag i den norra delen av Roslagsbanans nya sträckning samt vid Odenplan och T-Centralen. Det planeras för en arbetstunnel vid respektive station. De områden som just nu redovisas för arbetstunnlar och etableringsområden är ungefärliga. Allt eftersom arbetet med järnvägsplanen och tillståndsansökan fortsätter kommer ytorna som krävs för arbetstunnlar och etableringsområden att utvecklas.

## 4.2 Så påverkas du under byggtiden

Roslagsbanan till city planeras att gå inom Nationalstadsparken, under stadens bebyggelse samt under och över tunnelbanestationer och pendeltågsstationer vid Odenplan och T-Centralen. Anpassningar kommer även att göras för andra underjordsanläggningar. Under byggtiden kommer det att bullra och vibrera när vi spränger bort berg för att anlägga arbetstunnlar, spårtunnlar och stationer. Bullret uppkommer av borrhningarna som sker under mark och som sprider sig genom berget och hörs i byggnader ovanför, så kallade stomljud. Arbeten ovan jord,

---

<sup>4</sup> Tunnelpåslag är den plats där arbetet med att bygga en tunnel börjar samt där banan övergår från spår på mark ner till spår i tunnel.



som exempelvis schaktning<sup>5</sup> i jord och transporter av bergmassor och material, ger upphov till luftburet buller. Det sker framför allt vid etableringsområdena samt vid det större jordschaktet vid Albano.

Runt etableringsområdena kommer gång-, cykel- och biltrafik att påverkas. Region Stockholm planerar för att minimera störningar och påverkan. När tunnlar byggs kommer grundvatten att läcka in i anläggningen. Det kan medföra att grundvattennivåerna i närområdet påverkas. Energibrunnar<sup>6</sup> och byggnader som inte är grundlagda på berg eller fast mark och som ligger inom områden med sättningskänslig lera kan påverkas negativt om grundvattennivåerna sjunker. Hur Roslagsbanan till city kan påverka grundvattnet och vilka skyddsåtgärder som behövs för att undvika skador utreds nu. Miljökonsekvenserna avseende grundvatten förväntas bli små eller utebli.

---

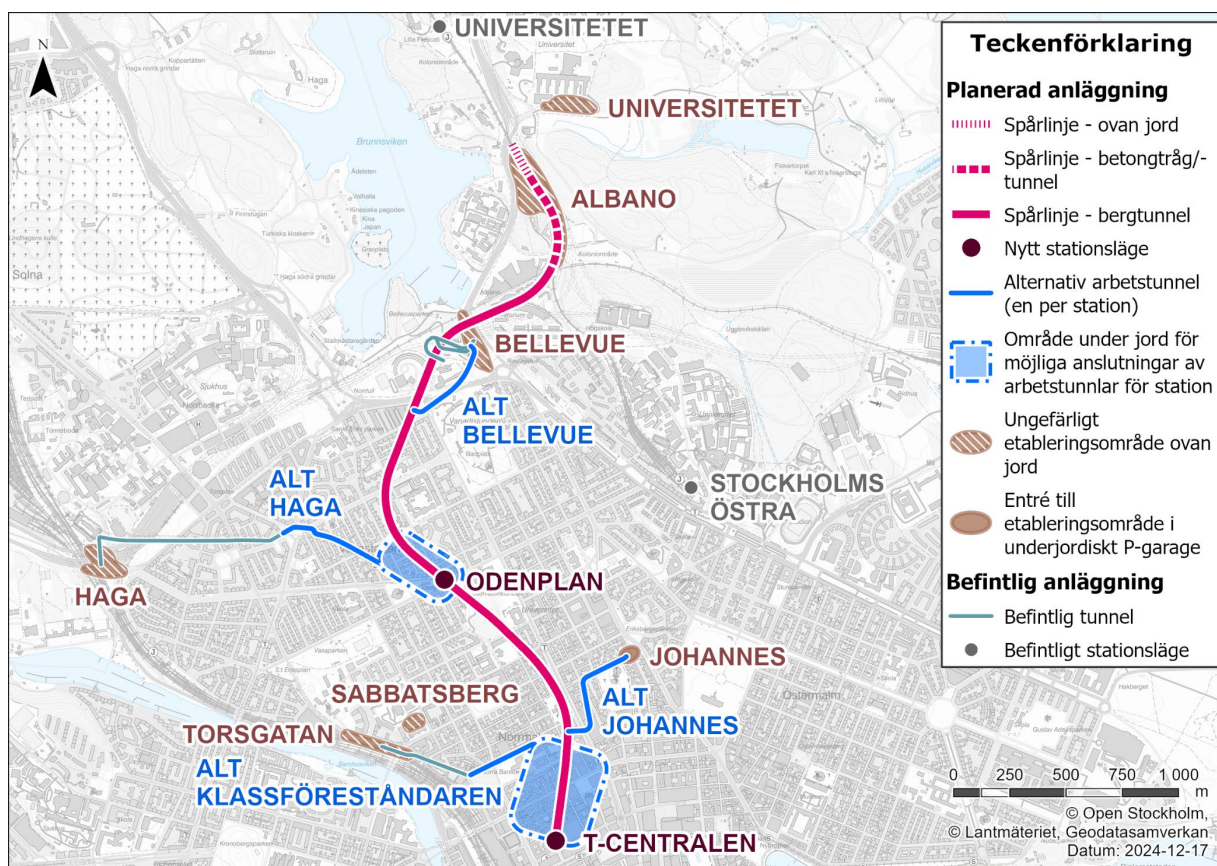
<sup>5</sup> Schaktning är ett förberedande markarbete inför bygg- och anläggningsarbeten. Det innebär att jord och annat material grävs ut för att skapa utrymme för det som ska byggas. Ett schakt är området som är utgrävt.

<sup>6</sup> Brunn som används för energiuttag i berg eller jord.

# 5 Studerade arbetstunnlar och etableringsområden

I dagsläget planeras för en arbetstunnel per station. För att hitta den bästa lösningen studeras två alternativa arbetstunnlar och tillhörande etableringsområde för varje station. Vid tunnelpåslaget vid Albano utreds två möjliga etableringsområden. I Figur 7 redovisas alternativen med aktuella arbetsnamn samt deras ungefärliga geografiska läge.

I avsnitt 5.1-5.3 presenteras de olika alternativen med en övergripande beskrivning av miljöförutsättningar och sociala förutsättningar för respektive station samt för tunnelpåslaget vid Albano.



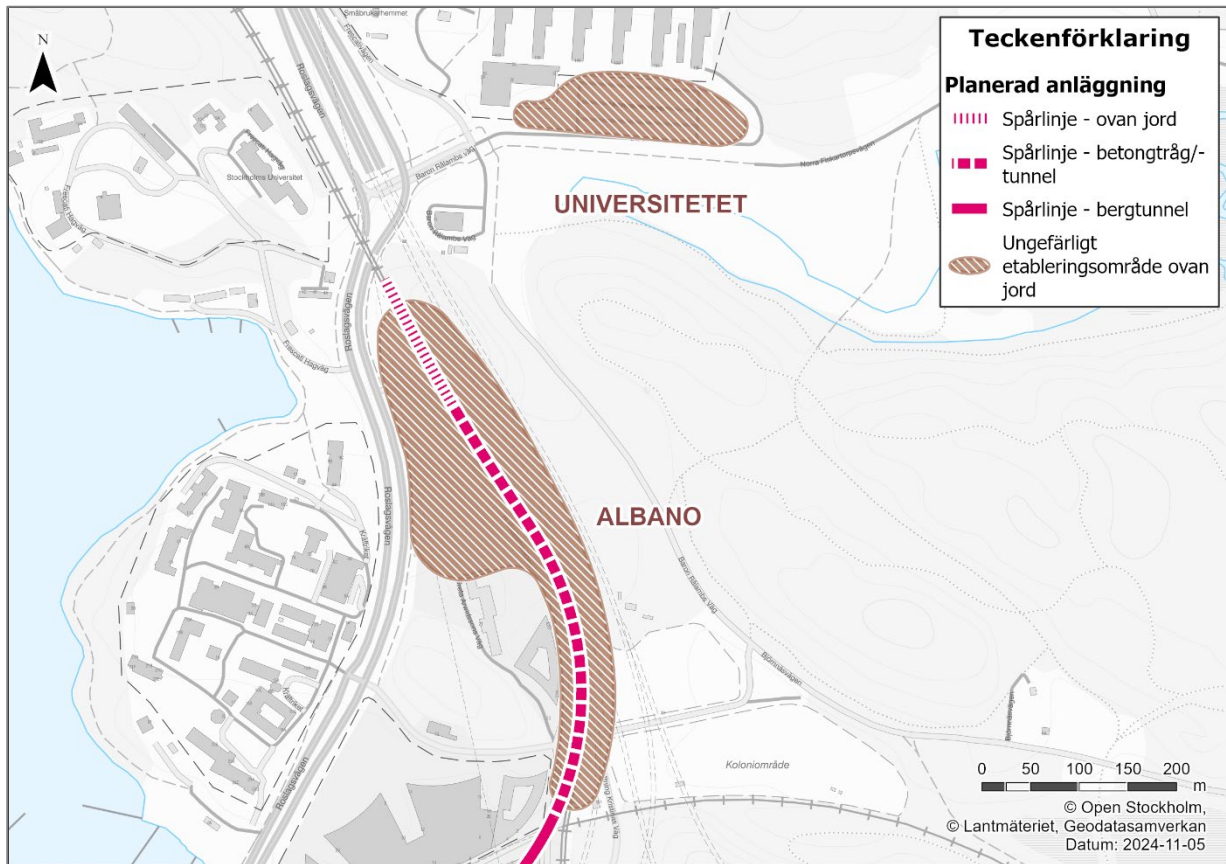
Figur 7. Olika alternativ för arbetstunnlar med tillhörande etableringsområden. I detta skede planeras för en arbetstunnel med tillhörande etableringsområden för respektive stationsläge. Arbetstunnlarna och etableringsområdena på kartan är ungefärliga, mer exakt placering kommer att redovisas vid nästa samråd.





## 5.1 Spårlinjens tunnelpåslag

I den norra delen av spårlinjen, där förlängningen startar strax söder om station Universitetet, studeras två etableringsområden: Albano och Universitetet. I Figur 8 redovisas områdena och deras ungefärliga geografiska läge.



Figur 8. Etableringsområde Albano och Universitetet. Etableringsområdena på kartan är ungefärliga, mer exakt placering kommer att redovisas vid nästa samråd.

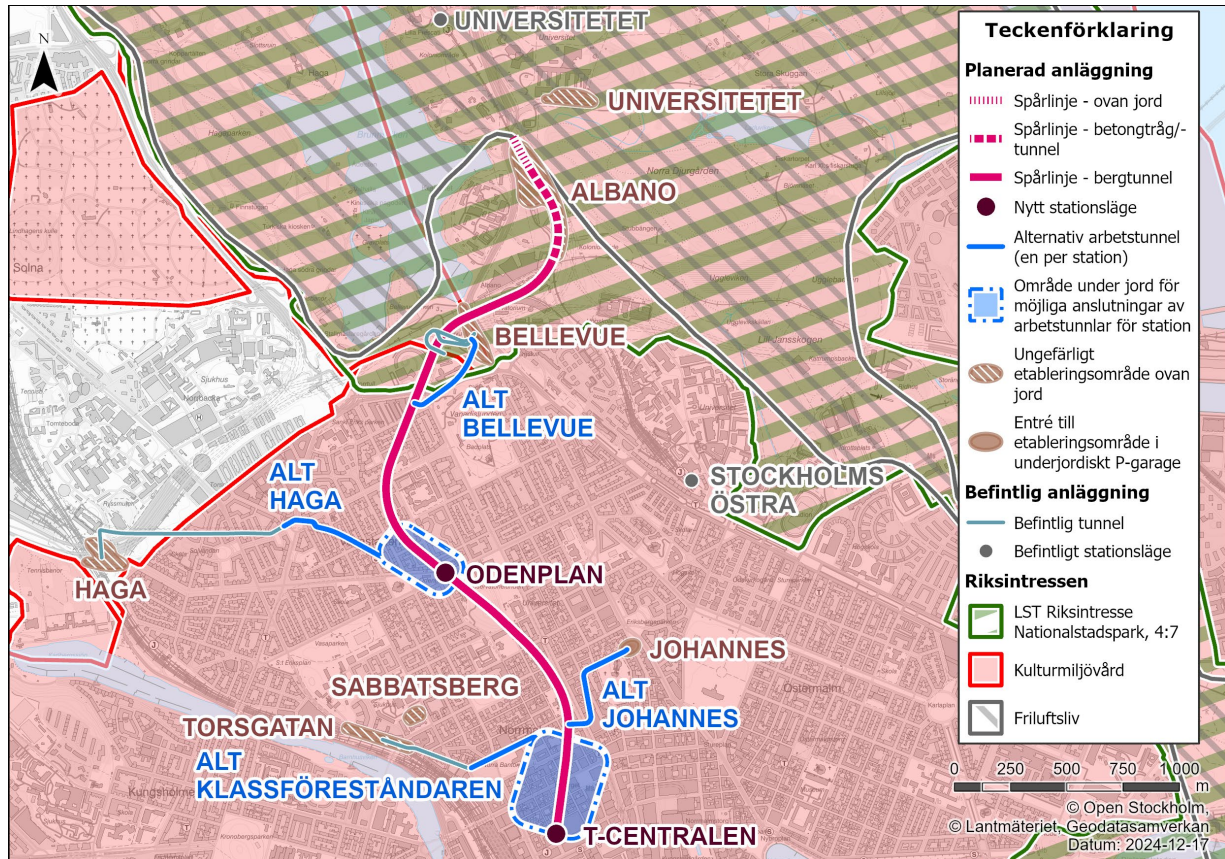


## Etableringsområde Universitetet

Etableringsområde Universitetet är lokaliserat på en parkeringsyta tillhörande Stockholms universitet. Till etableringsområde Universitetet ansluts ingen tunnel utan området är tänkt att användas för exempelvis lagring av byggmaterial och uppställning av fordon. Området kantas av gräsytor och träd. Det är tänkt att fungera som ett komplement till etableringsområdet Albano.

### Miljö

Etableringsområdet ligger i sin helhet inom Nationalstadsparken och inom *Ulriksdal-Haga-Djurgården* som är av riksintresse för friluftsliv och området *Stockholms innerstad med Djurgården* vilket i sin tur är riksintresse för kulturmiljövården, se Figur 9. Området ligger inom karaktärsområdet *Vetenskapsstaden* enligt länsstyrelsens vård- och utvecklingsplan för Nationalstadsparken.

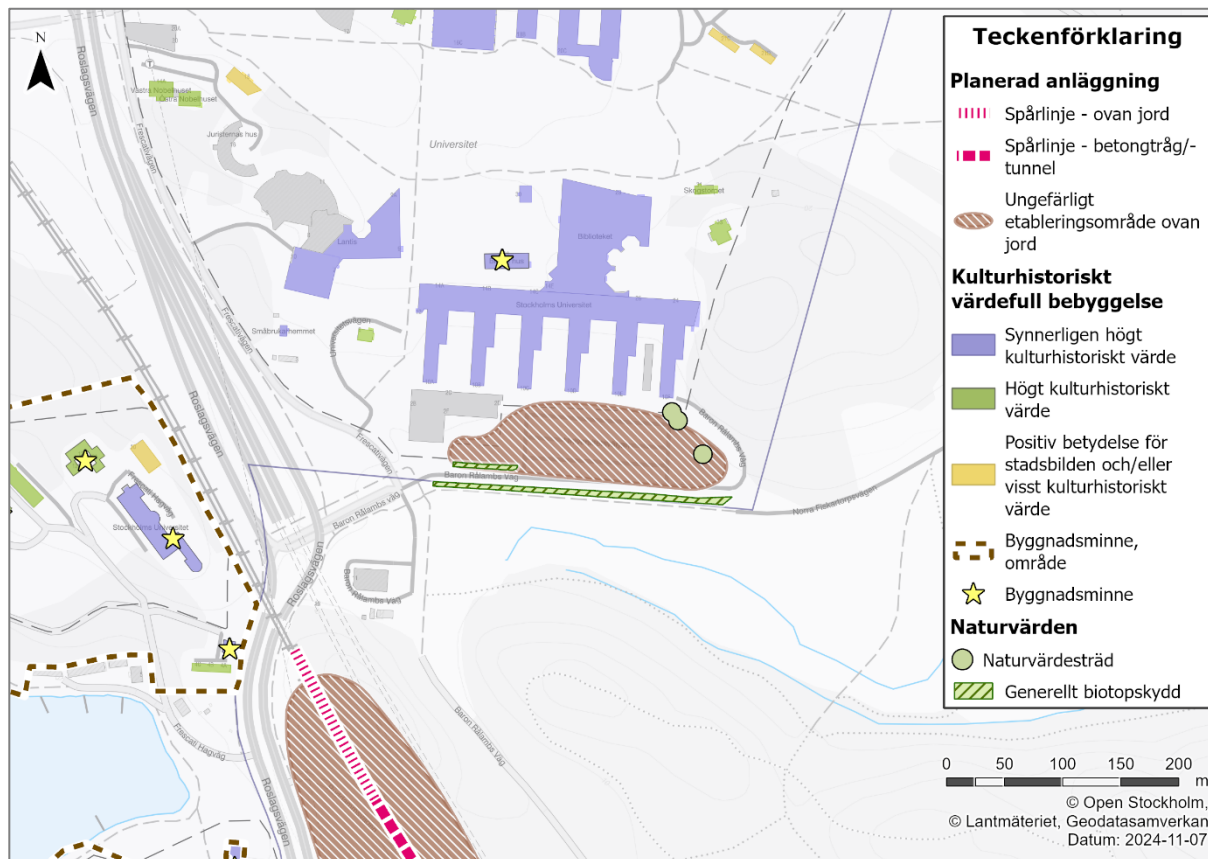


Figur 9. Gränsen för nationalstadsparken (grönt område) samt övriga riksintressen för kulturmiljövård och friluftsliv.



En naturvärdesinventering är utförd. I den östra delen av etableringsområdet står tre skyddsvärda träd. Inom parkeringsytan växer unga parkträd som saknar höga naturvärden. I sydväst tangerar etableringsområdet en biotopskyddad allé bestående av fem parklindor, se Figur 10.

Parkeringsytan har inget bevarandevärde utifrån landskapsbild. Däremot har den öppna dalgången som parkeringen är en del av ett utpekat bevarandevärde ur landskapsbildssynpunkt. Det finns också flera karaktäristiska stora träd i anslutning till parkeringsytan som har ett upplevelsevärde och bidrar till landskapsbildens i stort. Landskapsrummet är redan visuellt påverkat av storskalig transportinfrastruktur och det är därav känsligt för ytterligare påverkan.

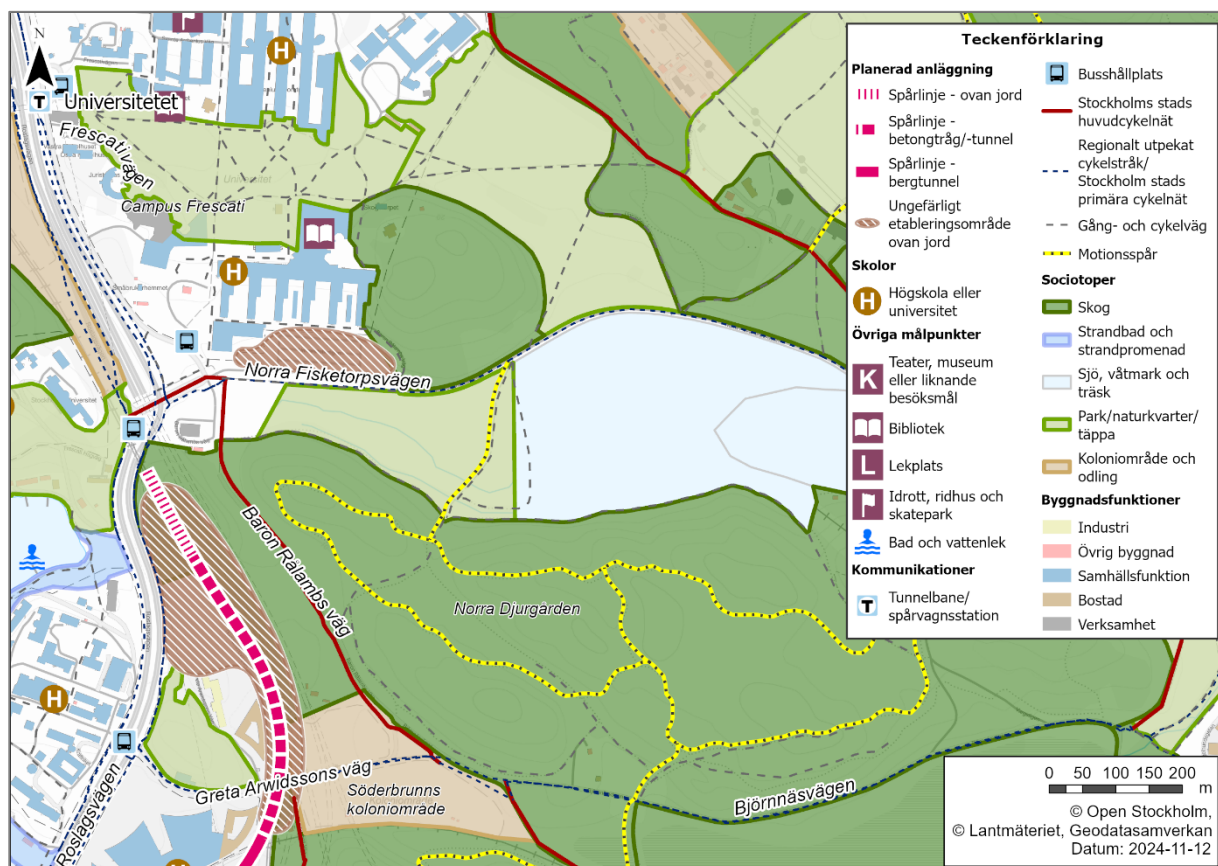


Figur 10. Etableringsområde Universitetet och närliggande natur- och kulturvärden. I kartan syns också en del av etableringsområde Albano. Notera att etableringsområden visas ungefärligt.



## Sociala värden

Parkeringsytan används främst av cyklister och bilburna besökare till universitetet och Norra Djurgården. Närliggande stråk och målpunkter visas i Figur 11.



Figur 11. Etableringsområdet Universitetet och närliggande stråk och målpunkter. I kartan syns också Albano. Notera att etableringsområdena visas ungefärligt.

I västra delen av etableringsområdet ligger Studenthuset, en viktig samlingsplats på Campus Frescati. Norra Fiskartorpsvägen, en gång- och cykelväg som sträcker sig längs etableringsområdet, kopplar samman universitetsområdet och Roslagsvägen och Frescativägen med Norra Djurgården. Gång- och cykelvägen ingår i det regionala cykelvägnätet. Flera busslinjer, bland annat en stombuss<sup>7</sup>, trafikerar området.

Byggtrafik och arbete vid etableringsområdet kan påverka trafiken och framkomligheten på angränsande vägnät. Närliggande etableringsområde Bellevue kan bidra till att förstärka påverkan på närliggande trafik längs Roslagsvägen. Projektet kommer utreda hur påverkan på trafiken kan begränsas.

<sup>7</sup> Stombussarna är de blå SL-bussar som trafikerar ett antal linjer över större avstånd. De binder samman viktiga knutpunkter och spårförbindelser samt kännetecknas av hög turtäthet och hög passagerarkapacitet.

## Etableringsområde Albano

Etableringsområde Albano är lokaliserat mellan Roslagsvägen och nuvarande Roslagsbanans banvall. Stora delar av etableringsområdet följer planerad spårlinje och planeras att användas vid byggnationen av betongtråg och betongtunnel. Delar av området används idag som etableringsområde för utbyggnad av området Albano. Öster om området ligger ett grönområde med äldre träd samt Söderbrunns koloniområde.

### Miljö

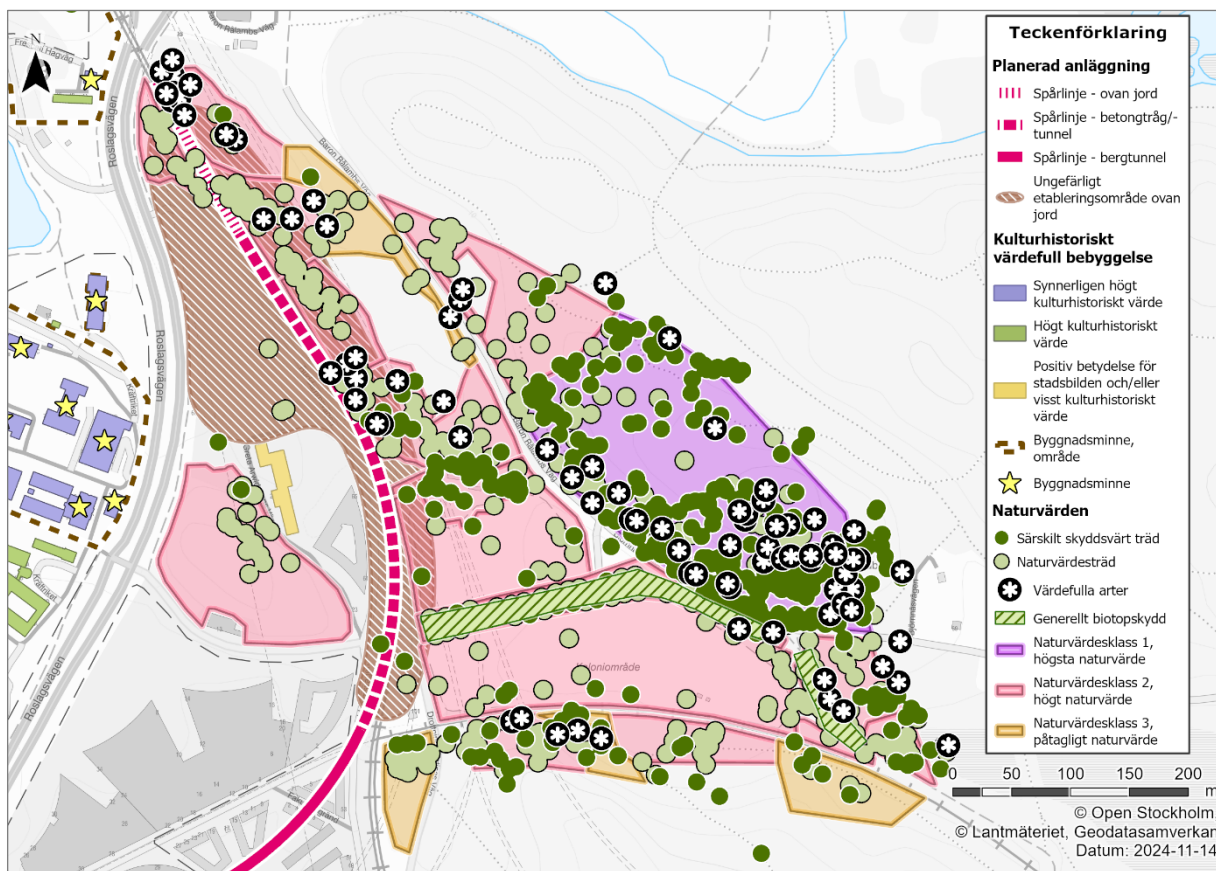
Etableringsområde Albano ligger inom Nationalstadsparken och inom området *Stockholms innerstad med Djurgården* som är riksintresse för kulturmiljövården, se Figur 9.

Etableringsområdet ligger inom en av de gröna kilar som identifierats av Region Stockholm och som kopplar samman de centrala delarna av Stockholm med omgivande landskap. Området ligger även inom Stockholms stads habitatnätverk för både ädellövs- och barrskogsmiljöer.

Albanohöjden, som är utpekad som en grön oas av Stockholms stad, är belägen söder om etableringsområdet.

En naturvärdesinventering är utförd och omfattar även närområdet till det planerade etableringsområdet. Här finns fem naturvärdesbiotoper öster om spåret, alla med högt naturvärde.

Majoriteten av naturvärdesbiotoperna utgörs av värdefulla trädmiljöer med stora inslag av äldre ekar eller tallar, flera av dem över 200 år gamla. Etableringsområdet tangerar även Söderbrunns koloniområde, som har högt naturvärde. I etableringsområdets närhet finns trädmiljöer som klassas som skyddsvärda till särskilt skyddsvärda. Inom etableringsområdet har ett 20-tal värdefulla träd identifierats, varav majoriteten är skyddsvärda och enstaka särskilt skyddsvärda. Ett flertal värdefulla arter har identifierats i anslutning till etableringsområdet, varav enstaka fynd av fridlysta arter inom området öster om spårlinjen, se Figur 12.



Figur 12. Etableringsområde Albano och närliggande natur- och kulturvärden. Notera att etableringsområden visas ungefärligt.

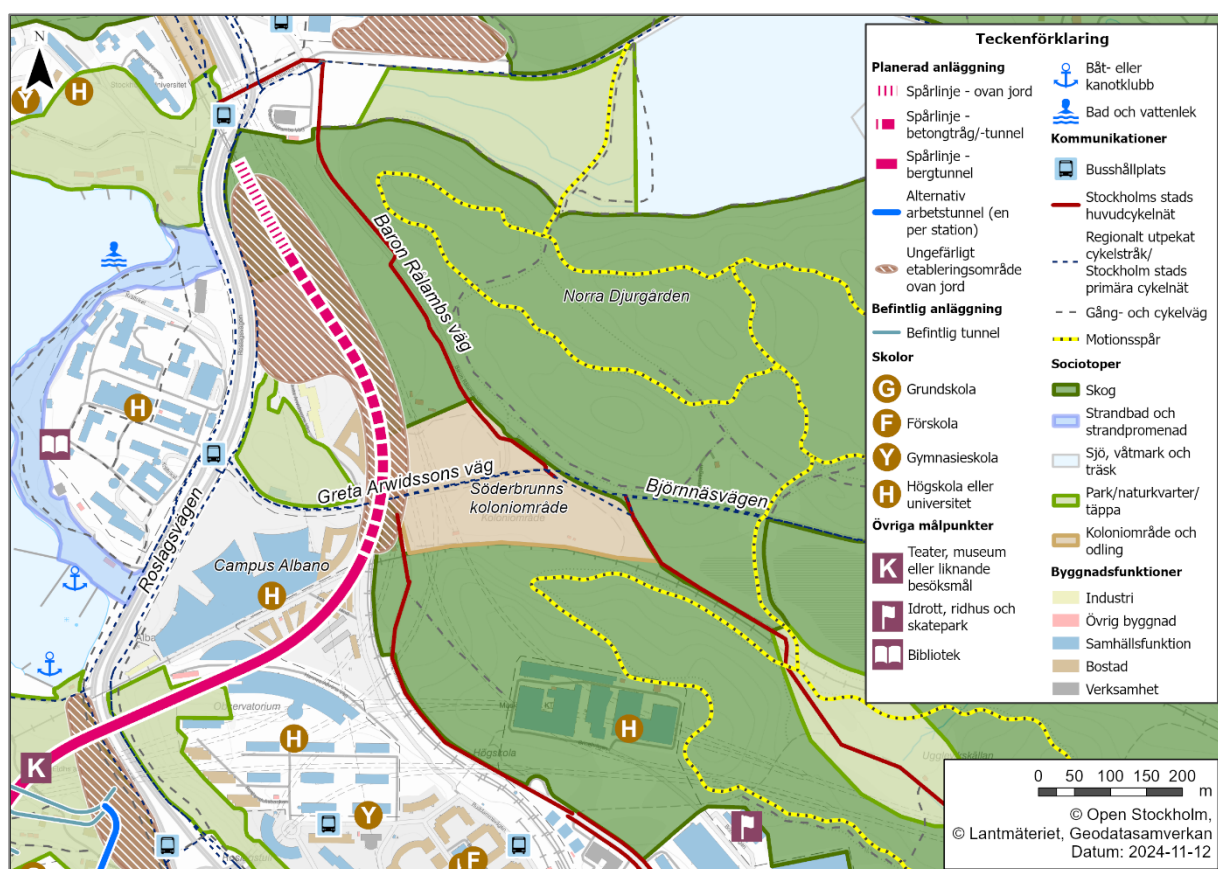
Området *Ulriksdal-Haga-Djurgården* som är av riksintresse för friluftsliv ligger strax öster om etableringsområdet.

I närområdet, på andra sidan Roslagsvägen i Kräftriket, ligger före detta Veterinärhögskolan med ett flertal byggnader som har höga kulturmiljövärden varav flera utgör byggnadsminne, se Figur 12.

Eftersom etableringsområdet inte är upphöjt i terrängen är det inte synligt från längre avstånd, till exempel västerifrån från Hagaparken eller österifrån från Norra Djurgården och Universitetsområdet. Landskapsbilden är i första hand känslig för om parkmiljöer eller gestaltade kantzoner påverkas visuellt. Det område som redan är exploaterat som upplagsyta och spår område har inget värde utifrån landskapsbild.

## Sociala värden

Campus Albano är ett viktigt utbildningsområde. Det har utvecklats kraftigt de senaste åren, och cirka 15 000 personer rör sig i området dagligen. Här finns lokaler kopplade till Stockholms universitet och Kungliga tekniska högskolan (KTH), kommersiell service samt över 1 000 nya bostäder. Närliggande stråk och målpunkter visas i Figur 13.



Figur 13. Etableringsområde Albano samt stråk och målpunkter. I kartan syns också delar av Bellevue och Universitetet. Notera att etableringsområdena visas ungefärligt.

Öster om Albano ligger Söderbrunns koloniområde och Norra Djurgården. Det finns få gröna rekreativa ytor på Campus Albano och tillgången till Nationalstadsparkens gröna, rekreativa ytor är av stor betydelse för boende och besökare.

Det är möjligt att passera Roslagsbanan via en planskild passage på Greta Arwidssons väg-Björnnäsvägen samt via en gång- och cykelbro 400 meter söderut. Greta Arwidssons väg-Björnnäsvägen ingår i det regionala cykelvägnätet. För att ta sig från Campus Albano och vidare in mot Norra Djurgården, KTH och Stockholms konstnärliga högskola (SKH) samt norrut mot Stockholms universitet, är underfarten särskilt viktig. Björnnäsvägen och Baron Rålambs väg är

avstängda för biltrafik och används enbart av gående, cyklister och mopedister. Baron Rålamb's väg är en viktig koppling mellan Campus Frescati och Campus Albano.

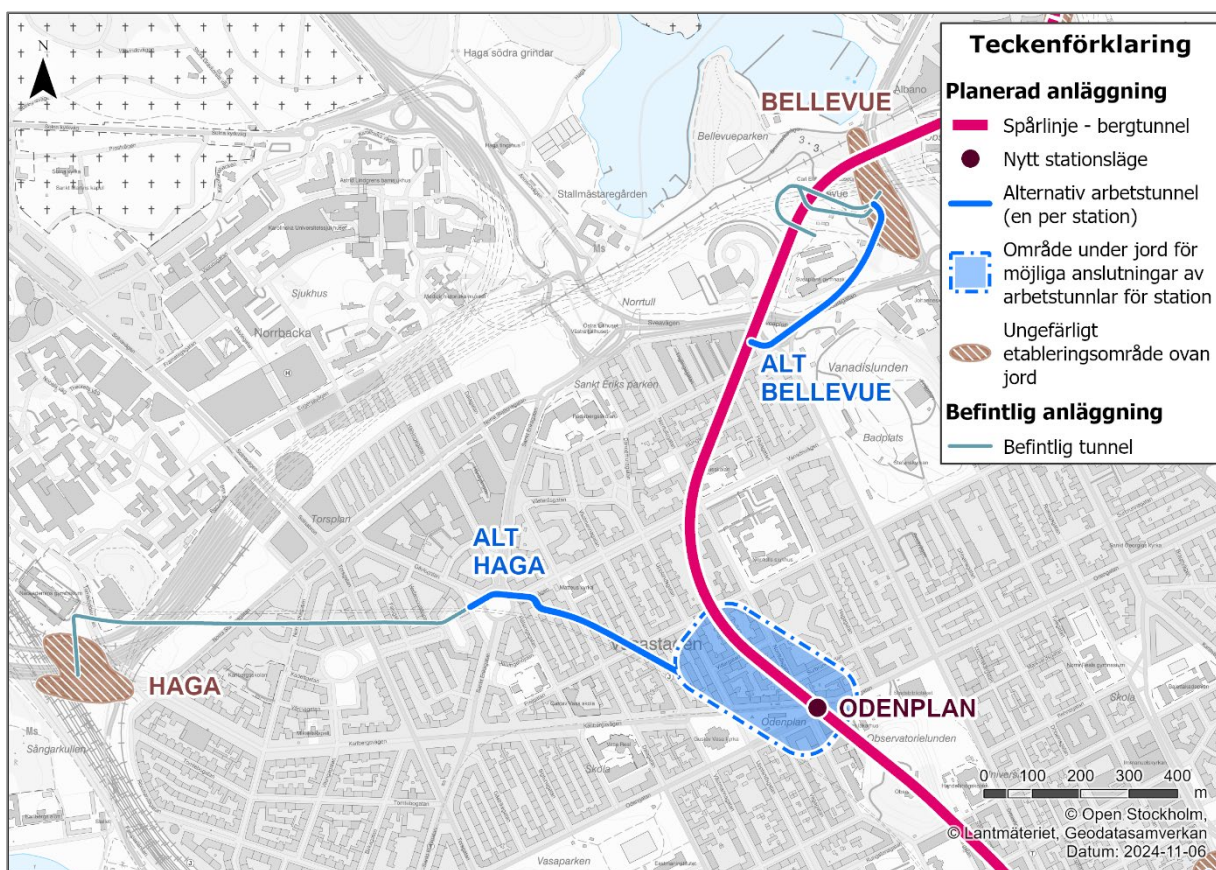
Roslagsvägen utgör en viktig koppling i nord-sydlig riktning för såväl gående, cyklister, kollektivtrafikresenärer och bilister samt för godstransporter. Det finns dubbelriktade cykelbanor längs båda sidorna av Roslagsvägen. Dessa cykelbanor ingår i det regionala cykelvägnätet.

Roslagsvägen är en kraftigt trafikerad väg med få passagemöjligheter för gående och cyklande. Flera busslinjer, bland annat stombussar, trafikerar vägen.

Byggtrafik mellan etableringsområde Universitetet och etableringsområde Albano kan påverka trafiken och framkomligheten längs med Roslagsvägen. Projektet kommer utreda hur påverkan på trafiken kan begränsas.

## 5.2 Odenplan

För stationsläget vid Odenplan studeras två alternativa arbetstunnlar med tillhörande etableringsområden: arbetstunnel Haga med etableringsområde Haga samt arbetstunnel Bellevue med etableringsområde Bellevue. I Figur 14 redovisas alternativen och deras ungefärliga geografiska läge.



Figur 14. Två alternativa arbetstunnlar med tillhörande etableringsområden för stationsläge Odenplan. I detta skede planeras för en arbetstunnel med tillhörande etableringsområde per station. Den blå ytan illustrerar ett område med möjlig anslutning av arbetstunneln till stationen. Arbetstunnlarna och etableringsområdena på kartan visas ungefärligt, mer exakt placering kommer att redovisas vid nästa samråd.



## Arbetstunnel och etableringsområde Haga

För arbetstunnel Haga nyttjas delvis en befintlig tunnel som används som servicetunnel till Citybanan. Den är cirka 950 meter lång. Den befintliga tunneln går från Trafikplats 163 Karlberg till Vanadisplan. Därifrån byggs en ny arbetstunnel som sträcker sig cirka 800 meter österut. Flera alternativ utreds angående hur arbetstunneln ska ansluta till stationen samt hur arbetstunneln ska ansluta till stationens mellanplan. Den befintliga tunnelmynningen till Citybanans servicetunnel, i höjd med Tomtebodavägen, kommer att användas.

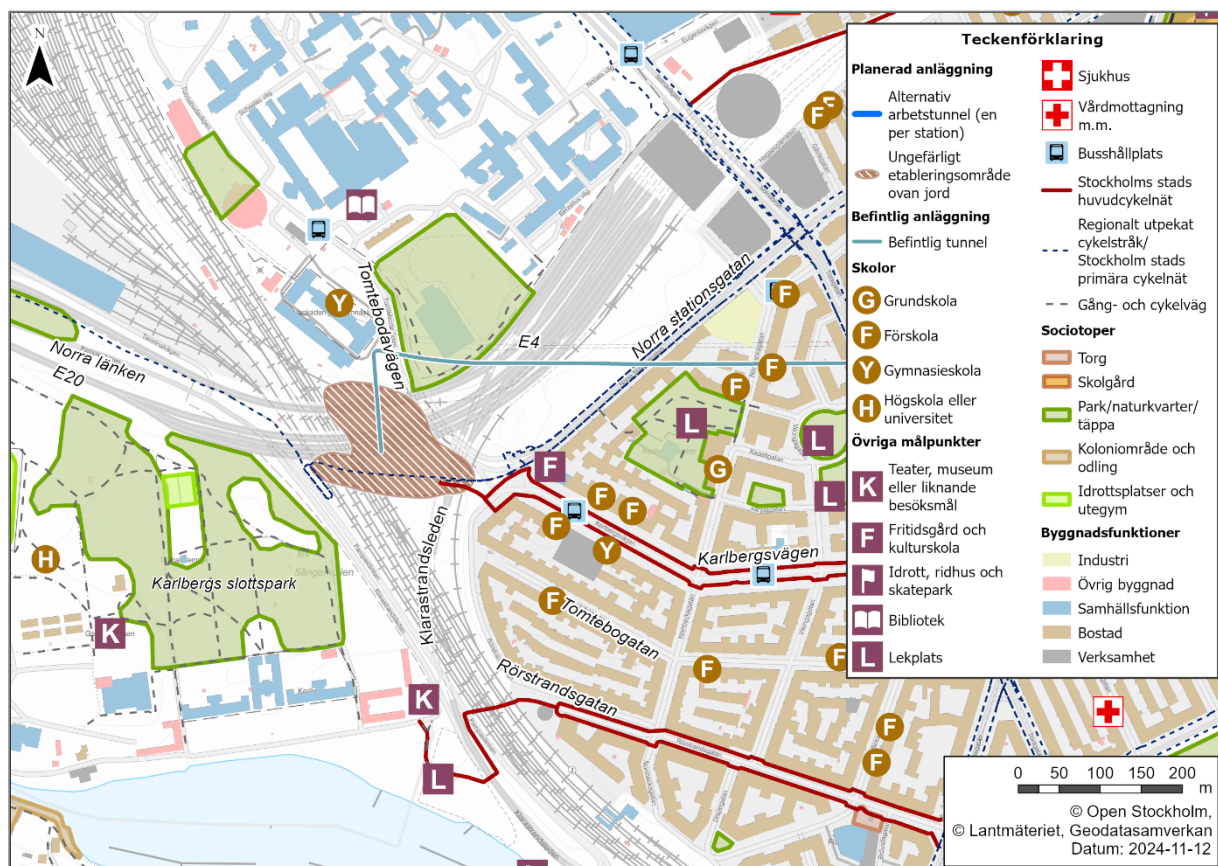
Till arbetstunnel Haga studeras ett etableringsområde med samma arbetsnamn. Området ligger under en av broarna för väg E4, vid trafikplats 163 Karlberg. Etableringsområdet utgörs även av en del av en gång- och cykelbro. Bron går över järnvägen och Klarastrandsleden, och ansluter till Karlbergs slottspark i väster och Tomtebodavägen och Norra stationsgatan i öster. Karolinska universitetssjukhuset ligger norr om etableringsområdet.

### Miljö

En naturvärdesinventering är utförd. Den vegetation som finns utgörs främst av gräs, sly och yngre träd. Det finns dock ett par unga och rödlistade skogsalmar i norra delen av området samt en mindre grusslänt med visst inslag av blommande växter. Området hyser inga kända kulturmiljövärden, inte heller stadsbildsmässiga värden eller värden för rekreation.

### Sociala värden

Området kring etableringsområdet präglas av storskalig infrastruktur där järnväg och flera större vägar utgör barriärer. Närliggande stråk och målpunkter visas i Figur 15.



Figur 15. Etableringsområde Haga och närliggande stråk och målpunkter. Notera att etableringsområden visas ungefärligt.



Karlbergs slottspark är en rekreativ målpunkt som ligger sydväst om etableringsområdet. Sydöst om etableringsområdet ligger en grundskola samt flera förskolor och gymnasieskolor. Även norr om etableringsområdet ligger gymnasieskolor. Skoltätheten innebär ett dagligt flöde av barn och unga vuxna längs med Karlbergsvägen och Tomtebodavägen förbi etableringsområdet.

En bred gång- och cykelbro kopplar samman Norra stationsgatan med Terminalvägen och vidare in mot Solna. Cykelkopplingen tillhör ett regionalt utpekat cykelstråk. På bron finns även platsbyggda träbänkar och soldäck. Tomtebodavägen trafikeras av stadsbussar och hållplatsen Karolinska Institutet västra har många på- och avstigande. Även Karlbergsvägen trafikeras av stadsbussar.

Området ligger i anslutning till utvecklingsområdet Västra Hagastaden, som planeras för bostäder, kontor och centrumlokaler samt idrotts- och kulturlokaler<sup>8</sup>. I direkt anslutning till östra påfarten av gång- och cykelbron planeras en 1 200 kvadratmeter ny park.

I etableringsområde Haga behöver gång- och cykelbron tas i anspråk under byggtiden, vilket kan påverka gång- och cykelkopplingen mellan Stockholm stad och Solna. Byggtrafik kan påverka trafiken längs Tomtebodavägen och i omkringliggande vägnät. Projektet kommer utreda hur påverkan på trafiken kan begränsas.

## Arbetstunnel och etableringsområde Bellevue

För arbetstunnel Bellevue nyttjas delvis ett befintligt bergtunnelpåslag för Stockholm vatten och avfalls (SVOA) dagvattentunnel, som även tidigare har använts som arbetstunnelpåslag för Norra länken. Cirka 30 meter av den befintliga tunneln kan användas. Utöver det behövs omkring 450 meter ny arbetstunnel byggas. Den nya tunneln sträcker sig från SVOA:s befintliga tunnelmynning och ansluter till planerad spårtunnel strax söder om Sveaplan.

Till arbetstunnel Bellevue studeras etableringsområde Bellevue som ligger i en del av Bellevueparken strax väster om Roslagsvägen. Etableringsområdet vid Bellevue ligger i sin helhet inom Nationalstadsparken. Delar av området utgörs av en hårdgjord yta som tidigare använts som etableringsområde vid anläggande av Norra länken och som därefter återställts.

---

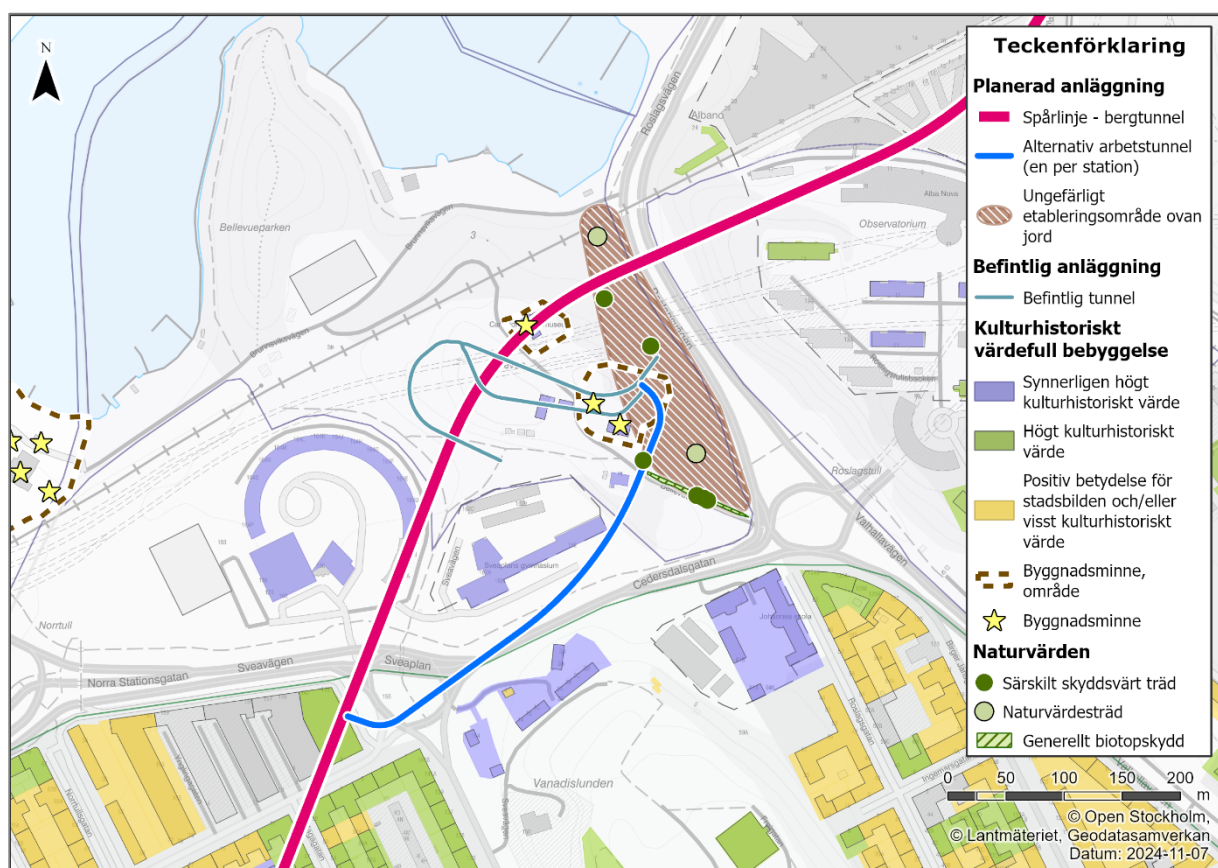
<sup>8</sup> Planerad byggstart 2027.

## Miljö

Västra delen av etableringsområdet ligger inom riksintresse för kulturmiljövården *Haga-Ulriksdal*, och östra delen inom riksintresse för kulturmiljövården *Stockholms innerstad med Djurgården*. Etableringsområdet ingår i riksintresset Nationalstadsparkens värdekärnor, se Figur 9.

En naturvärdesinventering har utförts i området. I södra delen står en biotopskyddad lindallé med äldre träd, varav flera är särskilt skyddsvärda, se Figur 16. Längs med allén löper en stenmur som bedöms ha en viktig ekologisk funktion genom de mikrohabitat som den skapar. Strax intill finns en berghäll omgiven av ett fåtal äldre träd. Där de öppna gräsbeklädda ytorna möter de skogsbeklädda delarna av parken finns naturvärden som klassats som visst naturvärde med enstaka äldre träd och inslag av död ved.

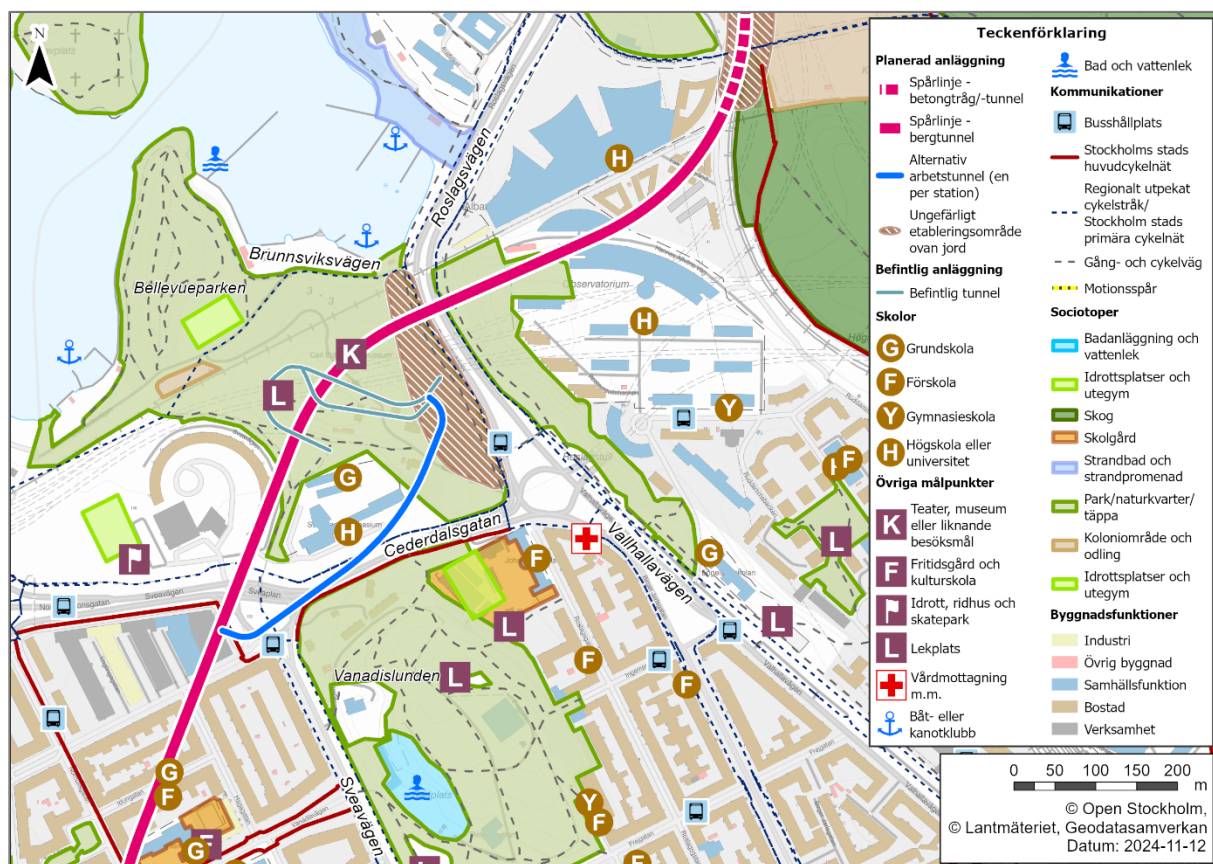
Uppe på berget i västra delen av området finns bebyggelse som har synnerligen högt kulturhistoriskt värde enligt Stadsmuseet, bland annat Carl Eldhs ateljé som också utgör byggnadsminne enligt kulturmiljölagen, se Figur 16. Bellevueparken har karaktärsfulla träd, berghällar samt äldre murpartier som är synliga från Roslagsvägen.



Figur 16. Etableringsområde Bellevue och närliggande natur- och kulturvärden. Notera att etableringsområden visas ungefärligt.

## Sociala värden

Bellevueparken utgör ett värdefullt grönområde med populära promenad- och cykelslingor. Närliggande stråk och målpunkter visas i Figur 17.



Figur 17. Etableringsområde Bellevue och närliggande stråk och målpunkter. Notera att etableringsområdena visas ungefärligt.

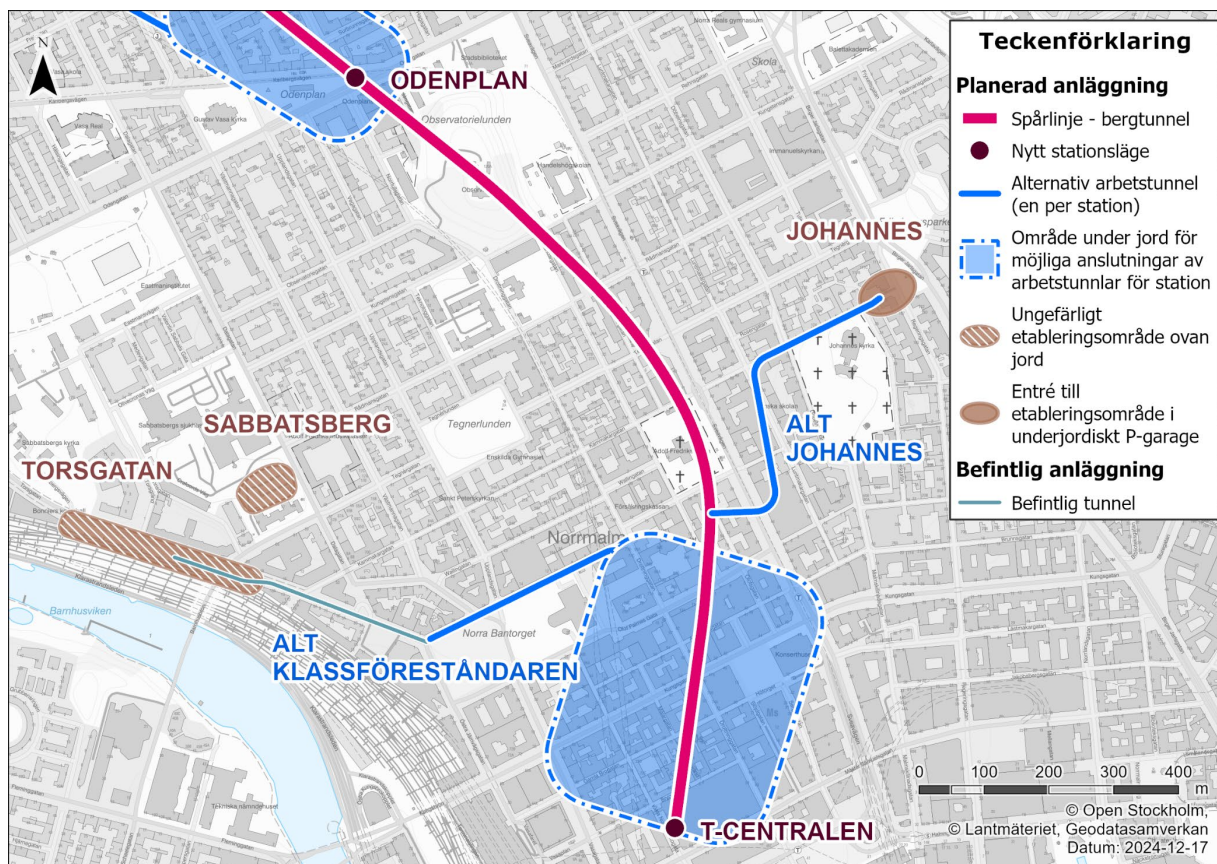
Förutom bostäder, finns flera grund- och gymnasieskolor samt förskolor i området som sannolikt använder Bellevueparken samt en närliggande tillfällig bollplan och skatepark. Delar av etableringsområdet ligger på en rekreativ yta. Ytan har troligen begränsad användning på grund av närheten till Roslagsvägen, som är kraftigt trafikerad. Etableringsområdet ligger delvis avskilt från parkens målpunkter på grund av höjdskillnader. Brunnsviksvägen i norra delen av etableringsområdet är en betydelsefull port in till parken. Denna port riskerar att påverkas, se Figur 17.

Roslagsvägen är en viktig koppling i nord-sydlig riktning för såväl fotgängare, cyklister, kollektivtrafikresenärer och bilister samt för godstransporter. De dubbelriktade cykelvägarna längs båda sidor av Roslagsvägen ingår i det regionala cykelvägnätet. Roslagsvägen har få passagemöjligheter för gående och cyklande idag, vilket gör de befintliga passagemöjligheterna särskilt viktiga.

Byggtrafik till och från etableringsområdet kan påverka trafiken längs med Roslagsvägen. Förslag om närliggande etableringsområde Albano kan förstärka den påverkan. Platsen för det föreslagna etableringsområdet användes under byggnationen av Norra länken, och bredde då ut sig över gång- och cykelvägen på Roslagsvägens västra sida. Om så blir fallet även för byggandet av Roslagsbanans förlängning till city kan gång- och cykeltrafikanter behöva ledas om. Projektet kommer utreda hur påverkan på trafiken kan begränsas.

## 5.3 T-Centralen

För stationsläget vid T-Centralen studeras två alternativa arbetstunnlar med tillhörande etableringsområden: arbetstunnel Klassföreståndaren med etableringsområdena Torsgatan och Sabbatsberg samt arbetstunnel Johannes med etableringsområdet Johannes. I Figur 18 redovisas alternativen och deras ungefärliga geografiska läge.



Figur 18. Två alternativa arbetstunnlar med tillhörande etableringsområden för stationsläge T-Centralen. I detta skede planeras för en arbetstunnel med tillhörande etableringsområde per station. Den blå ytan illustrerar ett område med möjlig anslutning av arbetstunneln till stationen. Arbetstunnlarna och etableringsområdena på kartan visas ungefärligt, mer exakt placering kommer att redovisas vid nästa samråd.

### Arbetstunnel Klassföreståndaren med etableringsområdena Torsgatan och Sabbatsberg

För arbetstunnel Klassföreståndaren är det möjligt att delvis nyttja en befintlig tunnel. Den del av den befintliga tunneln som kan användas startar nära Barnhusbron och går längs med Torsgatan. Ungefär 400 meter av den befintliga tunneln kan användas. Den nya arbetstunneln startar strax norr om Norra Bantorget och löper österut för att ansluta till den nya spårtunneln. Flera alternativ utreds angående hur arbetstunneln ska ansluta till stationen samt hur den ska ansluta till stationens mellanplan. Den nya arbetstunneln kan komma att bli omkring 600 meter lång.

Till Klassföreståndaren utreds etableringsområde Torsgatan, som utgörs av en långsmal yta mellan Torsgatan och järnvägsspåren vid Klarastrand. Ytan utgörs delvis av ett område som tidigare har använts som etableringsområde i samband med att Citybanan byggdes. Arbetstunneln mynnar ut i den östra delen av etableringsområdet.

Till Klassföreståndaren studeras även etableringsområde Sabbatsberg. Etableringsområdet utgörs idag av en parkeringsyta vid Sabbatsbergs sjukhus som kantas av gräsytor med träd. Till etableringsområdet ansluts ingen tunnel utan området är tänkt att användas som ett komplement till Torsgatan för exempelvis lagring av byggmaterial och uppställning av fordon.

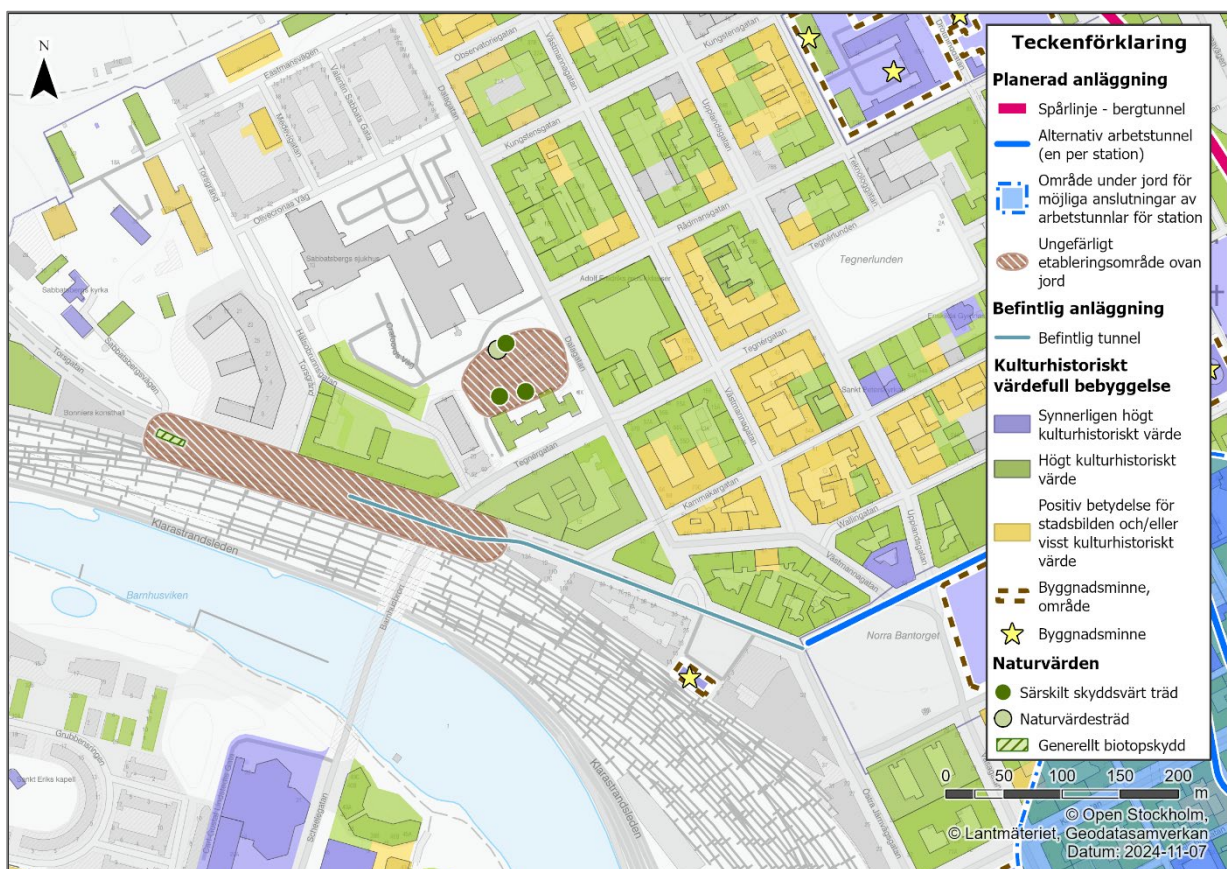
## Miljö

Etableringsområde Torsgatan är en hårdgjord yta utan naturvärden, bortsett från en biotopskyddad allé invid Bonniers konsthall, i västra delen av etableringsområdet.

Etableringsområdet ligger inom området *Stockholms innerstad med Djurgården* som är riksintresse för kulturmiljövården, se Figur 9. Platsen ingår i stadsbyggnadskaraktären *Stenstaden* i Stockholms byggnadsordning. I nordvästra delen av etableringsområdet finns Sabbatsbergs kyrka som skyddas av kulturmiljölagen (1988:950). I området finns även kulturvärden i form av en fornlämning.

Även etableringsområde Sabbatsberg ligger inom området *Stockholms innerstad med Djurgården* som är riksintresse för kulturmiljövården, se Figur 9. De stora träden och gräsytorerna är viktiga för stadsbilden, men parkeringsplatsen saknar stadsbildsmässiga värden och kulturmiljövården. De trädbevuxna gräsytorerna används för viss närrekreation.

En naturvärdesinventering är utförd. Vid inventeringen identifierades två särskilt skyddsvärda träd i anslutning till etableringsområde Sabbatsberg samt ytterligare ett strax norr därom tillsammans med ett naturvärdesträd, se Figur 19.



Figur 19. Etableringsområdena Torsgatan och Sabbatsberg och närliggande natur- och kulturvärden. Notera att etableringsområden visas ungefärligt.

## Sociala värden

På båda sidor av Torsgatan samt även på Barnhusbron löper regionala cykelstråk. Närliggande stråk och målpunkter visas i Figur 20.



Figur 20. Etableringsområdena Torsgatan och Sabbatsberg samt närliggande stråk och målpunkter. Notera att etableringsområdena visas ungefärligt.

Torsgatan kopplar ihop området kring Stockholm central med Vasastaden och Solna. Flera busslinjer, bland annat en stombuss, trafikerar området.

Etableringsområde Sabbatsberg ligger intill Sabbatsbergs sjukhus. Verksamheter för vård och omsorg har generellt ett stort behov av god tillgänglighet och hälsofrämjande miljöer. Närområdet består främst av bostadskvarter med flera förskolor och skolor. I närheten finns Sabbatsbergsparken och Vasaparken där det förutom viktiga rekreativa målpunkter, även finns vård- och äldreboenden. Längs HälsoBrunnsgatan ligger Musikhuset Sabbat med replokaler och studio, se Figur 20.

Under byggtiden kan byggtrafik och byggarbete vid etableringsområdena komma att påverka det viktiga transportstråket längs med Torsgatan och vägarna i närområdet. Det är viktigt att säkerställa framkomlighet och trafiksäkerhet för allmänheten under byggtiden, särskilt för gående och cyklande. Det kommer att gå viss byggtrafik mellan etableringsområdena vid Torsgatan respektive Sabbatsberg, och därför kommer transportvägen däremellan att utredas. Arbetstunnelns mynning kommer att ligga vid Torsgatan vilket innebär att störningarna bedöms vara som störst där.

## Arbetstunnel och etableringsområde Johannes

Arbetstunnel Johannes utgår från ett befintligt parkeringsgarage som ligger i berg under S:t Johannes kyrka. Från bergrummet löper tunneln norr om S:t Johannes kyrka och ansluts till planerad spårtunnel med cirka 500 meter ny tunnel.

Etableringsområdet med samma namn placeras under jord, i befintligt bergrum med tunnelmynning vid garagens port. Bergrummet används idag som parkeringsgarage men även som serviceverkstad och skyddsrum. Utbredningen som redovisas i Figur 18 visar enbart den befintliga entrén till parkeringsgaraget.

### Miljö

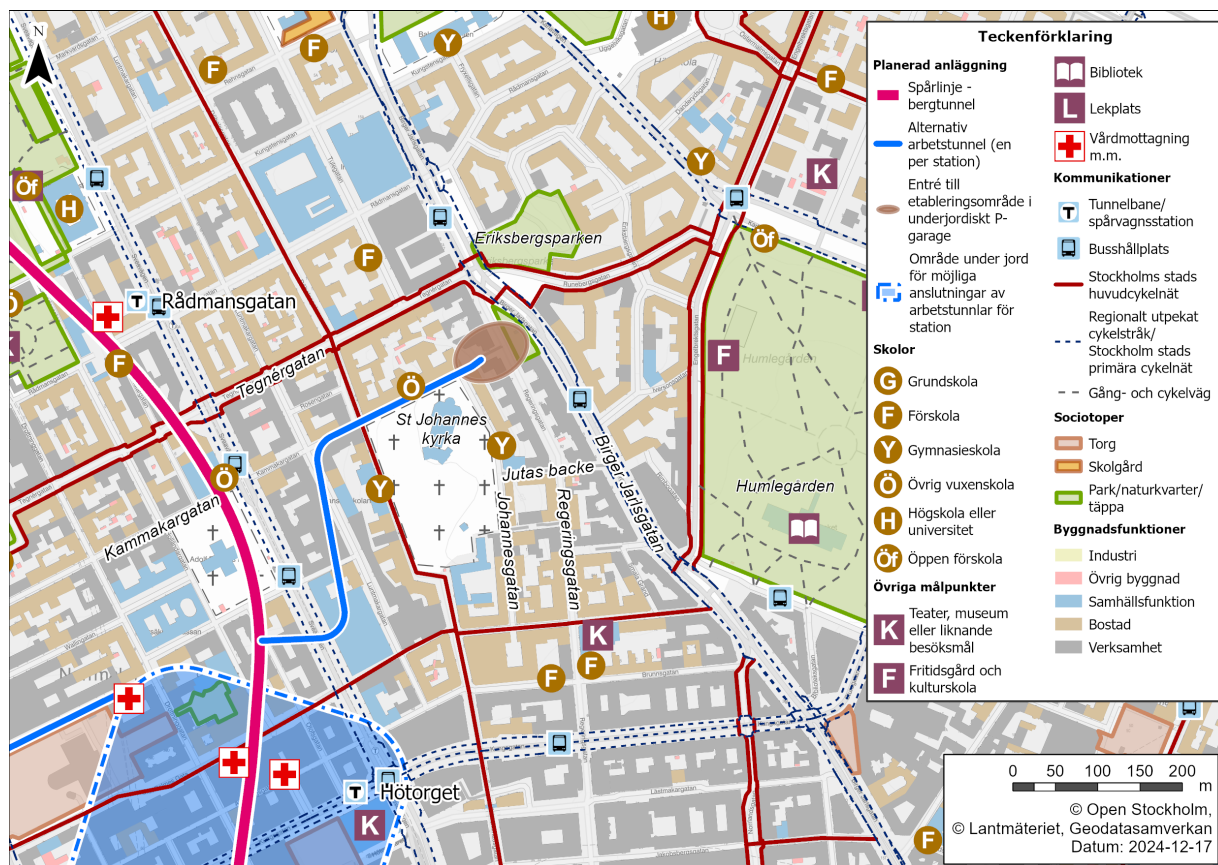
Etableringsområdet ligger inom området *Stockholms innerstad med Djurgården* som är riksintresse för kulturmiljövården, se Figur 9. Infarten till parkeringsgaraget ligger i närområdet till S:t Johannes kyrka, som är skyddad enligt kulturmiljölagen och även har synnerligen högt kulturhistoriskt värde enligt Stadsmuseet. Större delen av närområdets övriga bebyggelse klassas av Stadsmuseet som särskilt kulturhistoriskt värdefull. Det finns även byggnader med kulturhistoriskt värde såväl som byggnader med högt kulturhistoriskt värde. Området gränsar till en fornlämning som utgörs av stadslager; inom området kan det väntas påträffas kulturlager från medeltid och 1600-tal.

Stadsbildsmässiga värden, naturvärden och rekreationsvärden bedöms inte beröras eftersom etableringsområdet ligger under jord.



## Sociala värden

Parkeringsgaraget används idag av både bilister och cyklister. Vid garageinfarten finns en gångtrappa som kopplar ihop Regeringsgatan-Birger Jarlsgatan med Johannesgatan-Kammakargatan. Cirka 150 meter söderut finns en alternativ gångtrappa till S:t Johannes kyrka via Jutas backe. Närliggande stråk och målpunkter visas i Figur 21.



Figur 21. Entré till etableringsområde Johannes och närliggande stråk och målpunkter. Notera att etableringsområden visas ungefärligt.

Regeringsgatan tillåter endast norrgående biltrafik, medan cyklister får använda gatan i båda riktningarna. Birger Jarlsgatan ingår i det regionala cykelvägnätet och trafikeras av stombussar. I närheten finns viktiga målpunkter som Humlegården och Kungliga biblioteket samt förskolor och gymnasieskolor, se Figur 21.

Byggtrafik kan påverka trafiken längs Regeringsgatan, Birger Jarlsgatan, och omkringliggande vägnät. Projektet kommer utreda hur påverkan på trafiken kan begränsas.





### Vi vill veta vad du tycker!

Lämna dina synpunkter på webben: [regionstockholm.se/samradrbc](https://regionstockholm.se/samradrbc)  
Det går också bra att skicka e-post till: [samrad.rbc@regionstockholm.se](mailto:samrad.rbc@regionstockholm.se)  
eller brev till:

Region Stockholm  
Trafikförvaltningen  
Lindhagensgatan 100  
105 73 Stockholm

Skriv "TN 2024-1060 Samråd Roslagsbanan till city" i ämnesraden eller på kuvertet. Insända synpunkter blir offentliga handlingar och personuppgifter hanteras i enlighet med Dataskyddsförordningen (GDPR). Lämna dina synpunkter senast den 18 februari 2025.

Scanna QR-koden för att komma till samrådets webbsida. Där finns handlingar för samrådet och synpunkter kan lämnas direkt via ett formulär.

