Roslagsbanan till city

Social konsekvensanalys Järnvägsplan

Samrådshandling
Datum: 2026-09-15



Region Stockholm

Titel: Roslagsbanan till city – Social konsekvensanalys Järnvägsplan
Uppdragsledare: Per Reiland, Sweco
Projektledare: Nina Isberg, trafikförvaltningen, Region Stockholm
Bilder och illustrationer: Trafikförvaltningen om inte annat anges
Diarienummer: TN 2024-1060
Dokumentstatus: Godkänd
Datum: 2026-09-15
Distributör: Trafikförvaltningen, Region Stockholm

Region Stockholm

Innehållsförteckning

1 Inledning 6
1.1 Bakgrund 6
1.2 Tidigare utredningar 6
1.3 Vad är en social konsekvensanalys? 9
1.4 Avgränsning 9
2 Metod 12
2.1 Social hållbarhet i kollektivtrafiken 12
2.2 Arbetsprocess 12
2.3 Aspekter för beskrivning av sociala konsekvenser 14
2.4 Utvalda grupper och specifika behov 16
3 Förutsättningar 20
3.1 Demografi 20
3.2 Målpunkter och stråk 20
3.3 Resande 36
3.4 Angränsande planering – Stockholms stads översiktsplanering 45
4 Effekter och konsekvenser under drifttiden 48
4.1 Generella effekter och konsekvenser under drifttid 48
4.2 Delområde A: Roslagsvägen/Brunnsviken 52
4.3 Delområde B: Odenplan/Observatorielunden 57
4.4 Delområde C: Sabbatsberg/T-Centralen 60
5 Effekter och konsekvenser under byggtiden 64
5.1 Generella effekter och konsekvenser under byggtiden 64
5.2 Delområde A: Roslagsvägen/Brunnsviken 70
5.3 Delområde B: Odenplan/Observatorielunden 79
5.4 Delområde C: Sabbatsberg/T-Centralen 85
6 Samlad bedömning och medskick 94
6.1 Sociala konsekvenser i delområden 94
6.2 Sammanfattande medskick 96
7 Referenser 98
8 Bilaga 101

Sammanfattning

Roslagsbanan till city – Social konsekvensanalys Järnvägsplan beskriver planförslagets påverkan, effekter och konsekvenser på sociala värden i planområdet.

En social konsekvensanalys är både en arbetsprocess och ett dokument. Arbetsprocessens syfte är att påverka utformning av Roslagsbanan till city så att negativa sociala konsekvenser begränsas och positiva förstärks. Såväl drifttid som byggtid analyseras utifrån fem aspekter av sociala värden för människor som vistas i och använder den fysiska miljön:

- mobilitet
- jämlikhet och jämställdhet
- folkhälsa
- tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning
- trygghet
- barnperspektiv – behandlas i separat rapport, Barnkonsekvensanalys (BKA).

Den sociala konsekvensanalysen beaktar såväl ett allmänt resenärsperspektiv som mer sårbara grupper som exempelvis personer med funktionsnedsättningar, barn, äldre, kvinnor och flickor.

Den sociala konsekvensanalysen är en del av järnvägsplanen och fokuserar därmed på det som järnvägsplanen reglerar, det vill säga den övergripande utformningen och funktionen hos den färdiga anläggningen samt lokaliseringen av arbetsområden och transportvägar under byggtiden. Se Figur 1 för det huvudsakliga utredningsområdet indelat i tre delområden:

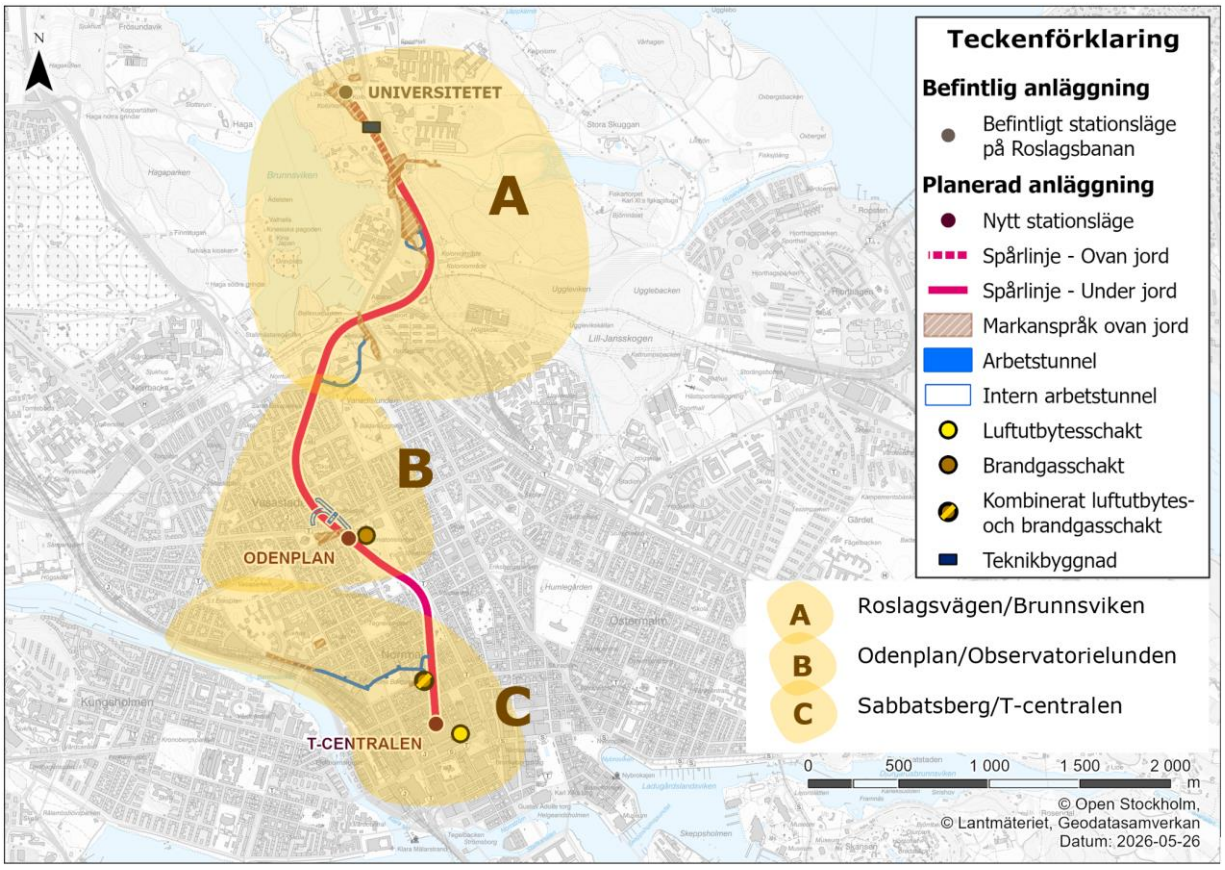
- **delområde A: Roslagsvägen/Brunnsviken.** Omfattar Norra Djurgårdens parkområde och Kungliga Nationalstadsparken, Frescati, Albano, Söderbrunn, Kräftriket och Bellevue,
- **delområde B: Odenplan/Observatorielunden**. Omfattar delar av Vasastaden, Odenplan och Observatorielunden,
- **delområde C: Sabbatsberg/T-Centralen**. Omfattar Sabbatsberg, Torsgatan och T-centralen.

En viktig del i kartläggningen av förutsättningar är de uppsökande dialoger som genomförts. Dialogerna syftar till att säkerställa en jämn representation av samhällsgrupper i samrådsprocessen och riktar sig till grupper som generellt är underrepresenterade i samband med fysisk planering.

Utifrån den sociala konsekvensanalys som gjorts på planförslaget med tillhörande byggprocess har ett antal medskick till kommande arbete formulerats. Medskickens syfte är att omvandla bedömda effekter och konsekvenser till rekommendationer som syftar till att värna, stärka och utveckla sociala värden i planområdets fysiska miljöer. Med kommande arbete avses pågående projekteringsarbete inom ramen för järnvägsplanen samt kommande skeden som framtagande av bygghandling och förfrågningsunderlag samt genomförande av byggprojektet.

De viktigaste övergripande medskicken är:

- Beakta att vissa grupper, exempelvis personer med olika funktionsnedsättningar, barn, kvinnor och vissa äldre upplever trängsel som särskilt otryggt. Höga trafik- och resenärsflöden tillsammans med komplexa trafiksituationer kan också bli särskilt utmanande vad gäller orienterings- och rörelseförmåga för personer med olika funktionsnedsättningar som nedsatt rörelseförmåga, hörsel, syn eller kognitiva förmågor. Detta gäller under byggtid såväl som drifttid samt för vuxna såväl som för barn.
- Planera för trygga miljöer och stråk under byggtiden både dag och natt med goda siktlinjer, belysning, skyltning och vägledning.
- Ta fram trafikanordningsplaner i tidigt skede för alla arbetsområden.
- Kommunicera med boende, skolor och andra verksamheter inför störande moment i produktionen såsom sprängning, borrning och lastning av schaktmassor.
- Kommunicera regelbundet med allmänheten kring den färdiga anläggningen och skapa förväntan kring nya effektiva förbindelser och attraktiva resenärsmiljöer.
- Samverka med Stockholms stad och Akademiska Hus kring förbättrade gång- och cykelstråk i samband med återställande av mark och natur.



Figur 1. Roslagsbanans planerade anläggning, arbetsområden ovan jord tillsammans med det huvudsakliga utredningsområdet för sociala värden (gul yta).

Region Stockholm

1 Inledning

Denna rapport är en social konsekvensanalys av järnvägsplanen för projektet Roslagsbanans förlängning till city. I kapitel 1 redovisas bakgrund till projektet, en beskrivning av vad en Social konsekvensanalys är, samt avgränsningar.

1.1 Bakgrund

1.1.1 Det här är Roslagsbanan till city

Region Stockholm ska förlänga Roslagsbanan i tunnel från station Universitetet, via Odenplan till T-Centralen. Det gör resan mellan kommunerna i nordost och centrala Stockholm snabbare och smidigare. Dessutom minskar trängseln på tunnelbanans röda linje mellan T-Centralen och Tekniska högskolan. När utbyggnaden påbörjas läggs sträckan mellan Universitetet och Stockholms östra ner.

1.1.2 Därför behövs Roslagsbanan till city

Stockholmsregionen växer och allt fler människor behöver ett effektivt sätt att ta sig till arbete, studier och fritidsaktiviteter. Därför behöver kollektivtrafiken byggas ut och förstärkas. En del av det är att utveckla Roslagsbanan för framtidens resande.

I dag är restiderna mellan kommunerna i nordost och övriga regionen långa. Antalet resande med Roslagsbanan beräknas öka kraftigt under kommande år. De flesta av dem byter till och från tunnelbanans röda linje vid Stockholms östra. Det gör bland annat att det redan nu blir mycket trångt på tunnelbanan mellan Tekniska Högskolan och T-Centralen. Trafiken i rusningstid är redan så tät att det inte går att minska trängseln med fler tåg

1.1.3 Tidplan

Planeringen av Roslagsbanan till city har pågått sedan år 2020 och beräknas att pågå fram till år 2028. När järnvägsplanen vunnit laga kraft kan byggnation påbörjas. Byggtiden bedöms bli cirka 13 år baserat på tidiga analyser. Åtgärder studeras i syfte att begränsa den totala byggtiden.

1.1.4 Projektets ändamål

Det övergripande syftet med en förlängning av Roslagsbanan till city är att:

- öka tillgängligheten mellan nordostsektorn och centrala Stockholm samt mellan nordostsektorn och regionala kärnor,
- bidra till att skapa ett tillförlitligt och kapacitetsstarkt kollektivtrafiksystem,
- bidra till ett socialt och miljömässigt hållbart transportsystem samt bidra till stadsutveckling med ett ökat bostadsbyggande.

1.2 Tidigare utredningar

Flera utredningar och beslut har föregått framtagandet av järnvägsplanen för förlängningen av Roslagsbanan till city. I detta avsnitt redovisas arbetet med lokaliseringsutredning för projektet,

med fokus på sociala värden. För en fullständig beskrivning av tidigare utredningar och beslut, se *Roslagsbanan till city – Planbeskrivning Järnvägsplan*.

1.2.1 Lokaliseringsutredning 2021-2022

Under åren 2021 och 2022 genomförde Region Stockholm en lokaliseringsutredning för Roslagsbanan till city som låg till grund för Region Stockholms ställningstagande om val av lokalisering. Ett flertal utredningsalternativ för en framtida förlängning av Roslagsbanan till city togs fram och utvärderades mot projektets ändamål och effektmål. Samtliga alternativ innebar en tunnel under innerstaden och en slutstation som kopplar till T-Centralen samt att befintlig station Stockholms östra lades ner. Möjligheten att etablera en ny station under jord vid Stockholms östra analyserades, men bedömdes inte vara genomförbart. De olika utredningsalternativen analyserades därefter utifrån ett flertal effekter och konsekvenser såsom restid, påverkan på miljö och omgivning, kostnader och risker.

En social konsekvensanalys togs fram i samband med lokaliseringsutredningen (Region Stockholm, 2023a). Samtliga utredningsalternativ bedömdes ge boende längs Roslagsbanan tillgång till en hög koncentration av arbetsplatser, service, nöjen och kultur. I februari år 2023 beslutade trafiknämnden i Region Stockholm att det fortsatta arbetet ska utgå från alternativ Grön D från *Lokaliseringsutredning* (Region Stockholm, 2023b).

1.2.2 Lokaliseringsutredning Norr 2024

Lokaliseringsutredningen följdes upp av fördjupningsstudier av valt alternativ. Bland annat genomfördes en utökad kontroll av befintliga underjordsanläggningar, som visade att den valda korridoren medförde ett flertal konflikter med befintliga underjordsanläggningar.

På sträckan mellan Odenplan och T-Centralen framkom att konflikterna kunde undvikas genom ändringar av spårlinjen inom den valda korridoren. På sträckan norr om Odenplan krävdes så pass stora förändringar att spårlinjen behövde dras utanför den beslutade korridoren. Därför beslutade Region Stockholm att genomföra en fördjupad lokaliseringsutredning för den norra delen. Den fördjupade lokaliseringsutredningen, benämnd *Lokaliseringsutredning Norr*, genomfördes under år 2024.

I arbetet utreddes sju alternativa lokaliseringar för sträckan mellan Universitetet och Odenplan, se Figur 2. Samtliga alternativ analyserades utifrån restid, påverkan på miljö och omgivning, kostnader och risker samt uppfyllnad av ändamålen. Den 24 september år 2024 beslutade trafiknämnden i Region Stockholm att anta alternativ K från *Lokaliseringsutredning Norr* (Region Stockholm, 2024a).

Den valda korridoren bedömdes vara mest fördelaktig eftersom den hade hög måluppfyllelse gällande förbättrad tillgänglighet och minskad trängsel i kollektivtrafiksystemet, hänsyn till naturmiljö samt ingen påverkan av vibrationer eller stomljud under drifttiden. Alternativet bedömdes även innebära en acceptabel omgivningspåverkan. Den valda korridoren hade också den lägsta investeringskostnaden. *PM Social hållbarhet* (WSP, 2024) utgjorde underlag i lokaliseringsutredningen och konstaterade att den valda korridoren minskar barriäreffekten söder om den planerade tunnelmynningen. Nedläggningen av trafik mellan tunnelmynning och Stockholms östra kan dessutom ge positiva effekter för rekreation i området kring Albano och Norra Djurgårdens parkområde. Inga betydande negativa sociala effekter identifierades för alternativet.



Figur 2. Utredningsalternativ från *Lokaliseringsutredning Norr* (Region Stockholm, 2024a).

I lokaliseringsutredningens sociala konsekvensanalyser pekades ett antal rekommendationer ut till kommande arbete med järnvägsplanen. Ett urval av dessa medskick presenteras nedan.

- Utred trafik under bygg- och drifttid för att minska negativa effekter på trafiksäkerhet, orienterbarhet och trygghet. Det är viktigt att studera vilka busslinjer som kan komma att påverkas av projektet.
- I planeringen av stationer behöver god tillgänglighet, orienterbarhet och trygghet säkerställas. Detta är viktigt för kollektivtrafikens generella attraktionskraft, och särskilt viktigt för kvinnor som ofta gör mer komplexa resor. Det är också viktigt för äldre, barn och personer med funktionsnedsättning. Det är också viktigt att ta hänsyn till resenärer med barnvagn och deras framkomlighet.
- Utred och analysera kopplingar mellan trafikslag både under och ovan jord för att klargöra hur utformning kan stödja tillgänglighet, trygghet, trivsel och orienterbarhet.
- Hänsyn behöver tas till boende och känsliga verksamheter vad gäller påverkan av buller.

- Vid utredning och beslut om hantering av befintlig banvall som tas ur drift – se över möjligheterna till nya/förbättrade kopplingar för gående och cyklister mellan idag avskilda områden.
- Se över möjligheter till omstigning mellan Mörby station och Danderyds sjukhus. Som komplement till gång- och cykelvägar och passage genom tunnlar under E18 bör bron över E18 kompletteras med gång- och cykelväg. Det skulle ge en genare, mer överblickbar och orienterbar förbindelse.
- Resenärernas förflyttning mellan Roslagsbanan och tunnelbanan respektive bussar under Roslagsbanans avstängning under byggtid bör ses över och utredas i syfte att säkerställa en utformning och gestaltning som garanterar god orienterbarhet, trygghet, trafiksäkerhet och tillgänglighet. Detta då platsen kommer hantera betydligt fler resenärer än under nuvarande förhållanden. Trygghetsaspekten är särskilt viktig att belysa då det finns risk att området upplevs som otryggt på kvälls- och nattetid beroende på om platsen kännetecknas av låg aktivitet och saknar bostäder.
- I det fortsatta arbetet behöver fler dialoger genomföras.

1.3 Vad är en social konsekvensanalys?

En social konsekvensanalys är både en arbetsprocess och ett dokument. Arbetsprocessens syfte är att påverka utformning av Roslagsbanan till city så att negativa sociala konsekvenser begränsas och positiva förstärks. I arbetsprocessen ingår att föra dialog med målgrupper som vanligtvis är underrepresenterade i planeringsprocesser, i syfte att bidra med kunskap om målgruppernas användning av platser och målpunkter, liksom deras behov, villkor och förutsättningar. Dokumentet beskriver hur arbetsprocessen för den sociala konsekvensanalysen har sett ut och vilka sociala konsekvenser utbyggnaden får samt ger medskick till kommande arbete för att minska negativa konsekvenser.

Den sociala konsekvensanalysen är även tänkt att fungera som underlag vid utformningen av Roslagsbanans förlängning. Fokus ligger på de aspekter som regleras i järnvägsplanen, det vill säga den övergripande utformningen och funktionerna hos den färdiga anläggningen samt arbetsområden och transportvägar under byggtiden. Den ska också ge allmänheten förståelse för de konsekvenser som projektet medför.

1.4 Avgränsning

För den sociala konsekvensanalysen har avgränsningar gjorts såväl tematiskt som geografiskt. Resenärsgrupper adresseras både övergripande och som utvalda grupper med specifika behov, se avsnitt 2.4.

Tematiskt inkluderas följande aspekter i enlighet med Region Stockholms riktlinjer för social hållbarhet, se avsnitt 2.3 för utförlig beskrivning:

- mobilitet
- jämlikhet och jämställdhet
- folkhälsa
- tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning

- trygghet
- barnperspektiv – behandlas i separat rapport, Barnkonsekvensanalys (BKA).

Den sociala konsekvensanalysen är en del av järnvägsplanen och fokuserar därmed på det som järnvägsplanen reglerar, det vill säga den övergripande utformningen och funktionen hos den färdiga anläggningen samt lokaliseringen av arbetsområden och transportvägar under byggtiden. Stationsmiljöerna (Odenplan och T-Centralen) behandlas inte annat än som del av stadsrummets möte med stationsentréer.

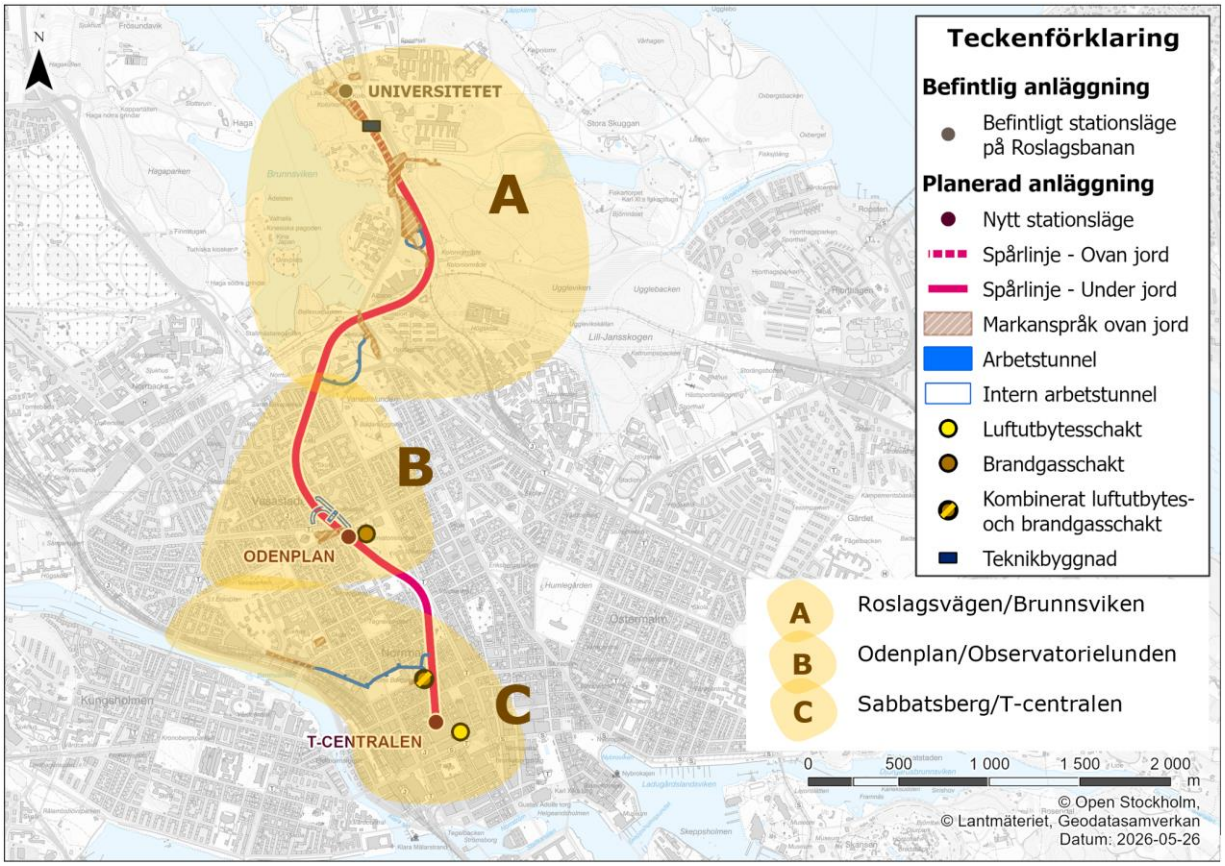
Analysen lägger särskild vikt vid de delar av Roslagsbanans förlängning som ligger ovan jord, det vill säga spårlinjens tunnelmynning, tekniska anläggningar ovan jord[1] och de tunnelmynningar samt arbetsområden som krävs under byggtiden. Dessa delar är i stort avgränsade till västra delen av Norra Innerstadens stadsdelsområde, se Figur 3 för det huvudsakliga utredningsområdet indelat i tre delområden.

- **Delområde A: Roslagsvägen/Brunnsviken.** Omfattar Norra Djurgårdens parkområde och Kungliga Nationalstadsparken, Frescati, Albano, Söderbrunn, Kräftriket och Bellevue.
- **Delområde B: Odenplan/Observatorielunden**. Omfattar delar av Vasastaden, Odenplan och Observatorielunden.
- **Delområde C: Sabbatsberg/T-Centralen**. Omfattar Sabbatsberg, Torsgatan och T-Centralen.

Ur ett socialt perspektiv kan projektets påverkan sträcka sig även utanför direkt berörda områden. Exempelvis kan även Roslagsbanans resenärer bosatta i andra kommuner än Stockholm påverkas. Den geografiska avgränsningen är därmed inte given, utan bestäms av vilken fråga som blir belyst.

Konsekvenserna av en färdig anläggning påverkas av den förväntade omkringliggande stadsutvecklingen, som drivs av Stockholms stad och delvis av Solna stad. Därför kan analys och medskick även vara relevanta för den fortsatta stadsplaneringen.

[1] Tekniska anläggningar ovan jord kan exempelvis vara teknikbyggnader, elskåp eller luftutbytesschakt.



Figur 3. Roslagsbanans planerade anläggning, arbetsområden ovan jord tillsammans med det huvudsakliga utredningsområdet för sociala värden (gul yta). Observera att projektets påverkan kan sträcka sig även utanför direkt berörda områden varför den geografiska avgränsningen därmed inte given utan bestäms av vilken fråga som blir belyst.

2 Metod

I detta kapitel beskrivs metoden för arbetet med social konsekvensanalys under flera rubriker, såsom social hållbarhet i kollektivtrafiken, arbetsprocess och de fokusområden som utgör vägledning i bedömning av sociala konsekvenser. Social konsekvensanalys för förlängningen av Roslagsbanan utgår från *Riktlinjer för social hållbarhet* (Region Stockholm, 2022a).

2.1 Social hållbarhet i kollektivtrafiken

Social hållbarhet handlar om att bygga ett jämlikt och inkluderande samhälle där en hållbar utveckling kommer alla grupper till del. För stads- och transportplanering innebär det bland annat att motverka rumslig segregation, utjämna skillnader i livsvillkor och att verka för ett samhälle där alla grupper kan vistas och röra sig på jämlika villkor. Studier visar att ökad rörlighet i staden kan motverka segregationens negativa effekter, där kollektivtrafik kan vara ett konkret verktyg för att överbrygga både fysiska och mentala barriärer mellan områden, tillgängliggöra målpunkter och service för fler grupper och skapa möjligheter för möten mellan olika invånargrupper i staden. Kollektivtrafiken är särskilt betydelsefull för att öka rörelsefrihet och tillgänglighet för grupper som saknar tillgång till bil. Bland dessa återfinns grupper som barn, äldre, personer med olika funktionsnedsättningar, invånare med låga inkomster och invånare i socioekonomiskt utsatta livssituationer. Kollektivtrafiken är också viktig för fossilfritt resande och den nödvändiga omställningen till ett hållbart samhälle.

2.2 Arbetsprocess

Arbetsprocessen kan beskrivas utifrån momenten 1) Kartläggning av förutsättningar, 2) Effekter och konsekvenser, 3) Medskick till kommande arbete samt 4) Återkoppling och utvärdering. Se Figur 4. En beskrivning av momenten följer i avsnitten nedan.

Momenten genomförs periodvis parallellt och iterativt. Kommunikation och samordning med olika kompetensområden inom projektet är en förutsättning för att tillhandahålla information samt ge inspel till plan- och projekteringsarbetet.



Figur 4. Figur som beskriver arbetsmetoden för den sociala konsekvensanalysen.

2.2.1 Förutsättningar

En kartläggning av förutsättningar har genomförts med hjälp av kartor, platsbesök, trafikmätningar, planeringsdokument, samtal med bland annat tjänstepersoner från Stockholms stad och närpolisen Norrmalm, inkomna samrådssynpunkter samt genom så kallade uppsökande dialoger. Detta ligger till grund för förståelsen av nuvarande förhållanden för människor i och

omkring utredningsområdet. Faktorer som studerats är bland annat viktiga målpunkter och stråk såsom gång- och cykelvägar och passagemöjligheter av trafikbarriärer. Se kapitel 3 för de kartlagda förutsättningarna.

2.2.1.1 Uppsökande dialoger

En viktig del i kartläggningen av förutsättningar är de uppsökande dialoger som genomförts. Dialogerna har syftat till att säkerställa en jämn representation av samhällsgrupper i samrådsprocessen och riktar sig till grupper som generellt är underrepresenterade i samband med fysisk planering. Dialog fördes med flera skolor, föreningar och andra verksamheter, se tabell 1 i bilaga 1 *Sammanställning av uppsökande dialoger, januari-oktober 2025*.

Urvalet av verksamheter att föra dialog med har skett utifrån verksamhetens närhet till de områden ovan jord som tas i anspråk permanent samt om verksamheten kan tänkas påverkas av anläggandet av Roslagsbanans förlängning. Människors rörelser till och från verksamheterna är en viktig del i urvalet av verksamheter. Uppsökande dialoger genomfördes under flera skeden av projektet.

Av de cirka 250 respondenterna var 140 barn. Dialoger har även förts med studenter på Campus Frescati och Campus Albano, med personer som har svenska som andraspråk, samt med representanter från verksamheter som ansetts särskilt relevanta. Även representanter för funktionshinderorganisationer har intervjuats. Under våren 2025 ändrades förutsättningarna avseende läget för tunnelmynningen vid Universitetet. Därför genomfördes tre kompletterande dialoger med berörda målgrupper (Stockholms universitet, Amerikanska Gymnasiet samt Lilla Frescati Koloniförening) under perioden juni-oktober 2025. Resultaten från dialogerna är integrerade i beskrivningen av förutsättningar (se kapitel 3**Fel! Hittar inte referenskälla.**), men återfinns även i beskrivningen av effekter och konsekvenser under bygg- och drifttid (se avsnitt 4 och 5) och återspeglas i medskick till kommande arbete.

Resultatet i sin helhet från de uppsökande dialogerna, finns redovisat i bilaga 1 *Sammanställning av uppsökande dialoger, januari-oktober 2025*.

2.2.2 Effekter och konsekvenser i bygg- och drifttid

Med resultaten från kartläggningen av förutsättningar som grund, har planförslagets påverkan på människors livsmiljöer i planområdet studerats. *Påverkan* är den förändring på omgivningen som sker under både bygg- och drifttiden. Det kan exempelvis vara att en gång- och cykelväg tas i anspråk som transportväg, eller att en ny passage över järnvägen skapas. *Effekten* är den omedelbara följden av den beskrivna påverkan, exempelvis att det blir mer osäkert och farligt att cykla på en cykelväg som också används för byggtransporter. *Konsekvensen* följer på effekten och kan exempelvis beskriva att fysisk aktivitet minskar vilket är negativt för människors hälsa. De effekter och konsekvenser som påverkan ger upphov till har i föreliggande konsekvensanalys analyserats för både bygg- och drifttid.

I kapital 4 (drifttid) respektive 5 (byggtid) bedöms effekter och konsekvenser samlat och i resonerande form utifrån förändringarna i miljön. Analyserna är baserade på insamlade data men beaktar även forskning och tidigare erfarenheter.

2.2.3 Medskick till kommande arbete

Medskick till kommande arbete presenteras, där det bedöms relevant, i samband med effekt- och konsekvensbeskrivningarna i kapitel 4 (drifttid) och 5 (byggtid). Medskickens syfte är att omvandla bedömda effekter och konsekvenser till rekommendationer. Dessa avser bland annat utformning, gestaltning, samverkan och trafiksäkerhet. Meningen är att medskicken ska uppmärksamma risker, bidra till att minimera negativa effekter samt stärka områdets upplevda och funktionella kvaliteter.

Med kommande arbete avses pågående projekteringsarbete inom ramen för järnvägsplanen samt kommande skeden såsom framtagande av bygghandling och förfrågningsunderlag samt genomförande av byggprojektet. Medskicken har förmedlats till berörda projekterande kompetensområden och samordning pågår fortsatt fram till projektets avslut. Den slutliga utformningen av linjens förlängning och arbetsområden baseras på en samlad avvägning mellan olika intressen, värden och målkonflikter, där sociala värden utgör en av flera aspekter som beaktas. Projektet präglas av en strävan efter den lösning som, med hänsyn till genomförbarhet samt samlad miljö- och samhällspåverkan, bedöms vara mest ändamålsenlig och medföra minst negativ påverkan.

2.2.4 Återkoppling och utvärdering

Det är viktigt att återkoppla till deltagare i uppsökande dialoger. Trafikförvaltningen i Region Stockholm kommer att ge skriftlig återkoppling till deltagarna eller återkomma med ny information till deltagarna kring projektet, exempelvis genom att bjuda in till ny dialog.

2.3 Aspekter för beskrivning av sociala konsekvenser

Den sociala konsekvensanalysen inkluderar, i enlighet med trafikförvaltningens riktlinjer för social hållbarhet (Region Stockholm, 2022a), beskrivning av effekter och konsekvenser avseende[2]:

- mobilitet
- jämlikhet och jämställdhet
- folkhälsa
- tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning
- trygghet
- barnperspektiv – behandlas i separat rapport, *Roslagsbanan till city – Barnkonsekvensanalys Järnvägsplan*.

Nedan följer en beskrivning och närmare definition av varje aspekt. Här ges också exempel på faktorer som främjar respektive aspekt. Observera att samma faktorer kan påverka mer än en aspekt.

[2] Trafikförvaltningens riktlinjer för social hållbarhet beskriver även att hållbar leveranskedja och social hänsyn vid upphandling samt integration ska inkluderas i effekt- och konsekvensbeskrivningar. Dessa har dock inte bedömts relevanta för järnvägsplaneskedet och därför uteslutits.

2.3.1 Mobilitet

Mobilitet handlar om människors möjlighet att förflytta sig. Mobilitet hänger tätt samman med hur lätt det är att ta sig till viktiga målpunkter. Mobilitet omfattar även resurser som en person har för att resa, exempelvis tillgång till bil eller ekonomiska möjligheter att köpa busskort.

Riktlinjer kring mobilitet i stadsplanering finns bland annat i den regionala cykelplanen (Region Stockholm, 2024b), i regionens *Trafikförsörjningsprogram* (Region Stockholm, 2024c) och i *Kollektivtrafikplan 2050* (Region Stockholm, 2022b).

Främjande faktorer: Korta avstånd, kopplingar över barriärer (mentala och fysiska), sammanhållna stråk, orienterbarhet, alternativa resrutter, information (möjlighet att planera sin resa) och igenkänning.

2.3.2 Jämlikhet och jämställdhet

Begreppet jämlikhet utgår från principen om alla människors lika värde, oavsett etnisk tillhörighet, sexualitet, funktionsnedsättning, utbildning, ekonomi, ålder och kön med mera. Jämlikhet handlar om fördelning av nyttor och kostnader och att ge människor likvärdiga möjligheter. Väl genomtänkt, tillgänglig och ekonomiskt överkomlig kollektivtrafik bidrar till en sammanhållen stad med likvärdig tillgång till bostäder, arbete, service och rekreation. Kollektivtrafiken knyter samman staden och kan möjliggöra en ökad social integration mellan områden.

Jämställdhet handlar, till skillnad från jämlikhet, specifikt om likvärdighet mellan könen. Studier av resvanor visar att kvinnor som grupp reser kollektivt i högre utsträckning än vad män som grupp gör. Kvinnor gör dessutom ofta lokala och korta resor. Kvinnor som grupp gynnas därför av utbyggd kollektivtrafik. Forskning visar att kvinnors vardagsresande i högre grad består av flera sammanhängande resor med olika ärenden, till skillnad från mäns mer linjära resmönster (t.ex. hem–arbete–hem) (Havet, et al., 2021). Kvinnor utför även i större utsträckning omsorgsrelaterade resor, såsom lämning och hämtning av barn samt ärenden för andra. Dessa skillnader i resmönster innebär att transportlösningar kan påverka kvinnor och män på olika sätt.

Främjande faktorer: Likvärdig fördelning av resurser, likvärdiga möjligheter till delaktighet och tillgänglighet samt likvärdig tillfredsställelse av och hänsyn till olika målgruppers behov och önskemål.

2.3.3 Folkhälsa

Folkhälsa omfattar alla aspekter av hälsa, såväl psykisk, fysisk som social. Psykisk hälsa handlar känslomässigt mående och påverkas av exempelvis goda och trygga relationer, boende, stress, arbete och fritid, motion etcetera. Fysisk hälsa handlar om hur kroppen mår och fungerar där upplevt välbefinnande, sjukdom och funktion i dagliga aktiviteter ingår. Social hälsa handlar om kontakter och relationer med andra människor samt känslan av sammanhang och samhörighet. Folkhälsa är ett samlingsbegrepp för hela befolkningens hälsotillstånd. Folkhälsomyndigheten slår fast att folkhälsan bör vara både god och jämlik, vilket innebär att alla ska ha samma möjligheter till en god hälsa (Folkhälsomyndigheten, 2025).

Främjande faktorer: Byggda miljöer med låga bullernivåer från trafik och verksamheter, miljöer utan störande vibrationer, miljöer utan eller med låga nivåer av luftföroreningar, tillgång och närhet till platser för vila, rekreation och återhämtning (grönområden, vattenområden, tysta miljöer, utblickar), infrastruktur som möjliggör för aktiv livsstil (det vill säga möjligheten att gå, cykla eller åka kollektivt), tillgång och närhet till målpunkter för fysisk aktivitet, meningsfull fritid och sysselsättning samt goda relationer.

2.3.4 Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning

Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning handlar om den demokratiska rätten att kunna röra sig fritt och kunna verka i samhället. För dessa grupper är det viktigt att anlägga ett ”hela resan- perspektiv” som inkluderar både själva resan med kollektivtrafiken, stations- eller hållplatsmiljön och vägen till och från stationen eller hållplatsen. Exempelvis kan långa avstånd, trappor och nivåskillnader eller otillräckliga sittmöjligheter utgöra hinder för äldre. Även personer med funktionsnedsättningar kan uppleva olika typer av barriärer som kan begränsa deras dagliga mobilitet. Barriärer kan vara både fysiska hinder som nivåskillnader eller andra typer av hinder, så som miljöer där det är svårt att orientera sig. Miljöer med mycket intryck som ljud, ljus, lukt, rörelse och information kan vara stressande särskilt för personer med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar. Barn har exempelvis sämre förmåga än vuxna att avläsa de situationer som kan krävas i trafikerade miljöer för att undvika olyckor. Läs mer i *Roslagsbanan till city – Barnkonsekvensanalys Järnvägsplan.*

Sammanhängande gång- och cykelbanor med säkra korsningar och passager över större vägar påverkar tillgängligheten för alla invånare men särskilt barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

Främjande faktorer: Undanröja fysiska och mentala hinder, korta avstånd, sammanhållna stråk, orienterbarhet, överblickbarhet och tydlighet, igenkänning, god information och skyltning.

2.3.5 Trygghet

Trygghet handlar om upplevelse av säkerhet. Trygghet upplevs olika av olika människor. Detta medför att det skiljer sig åt beträffande hur olika faktorer påverkar människors känsla av trygghet respektive otrygghet och hur detta i sin tur påverkar deras resande. Grupper som i större utsträckning upplever otrygghet i kollektivtrafiken är kvinnor, äldre, barn, ungdomar samt personer med funktionsnedsättning. Trygghetskänslan är generellt störst under vardagar mitt på dagen, när det är mycket människor i rörelse. Vissa personer kan dock uppleva otrygghet i situationer med många människor i rörelse och trängsel.

Främjande faktorer: Orienterbarhet, överblickbarhet, igenkänning, alternativa resrutter, belysning, information (möjlighet att planera sin resa) samt fungerande, hela och rena anläggningar. Trafiksäkra passager, stråk och stationsmiljöer bidrar även positivt till känslan av trygghet.

2.3.6 Barnperspektiv

I planeringen av Roslagsbanans förlängning är barn en prioriterad målgrupp och en separat rapport, *Roslagsbanan till city – Barnkonsekvensanalys Järnvägsplan (BKA)* har därför tagits fram. I rapporten beskrivs nuläge och förutsättningar, effekter och konsekvenser samt medskick till kommande arbete utifrån ett fördjupat barnperspektiv.

2.4 Utvalda grupper och specifika behov

Alla människor är unika, men det finns också gemensamma behov och förmågor för olika grupper. Nedan görs en översiktlig beskrivning av behov för grupperna *äldre*, *kvinnor och flickor*, *barn och unga*, *personer med funktionsnedsättning* samt *unga vuxna*. Dessa grupper bedöms som angelägna att adressera separat, då de kan anses särskilt sårbara. Att lyfta gruppernas specifika

behov är dessutom ett sätt att säkerställa hänsyn till människors sårbarhet i allmänhet vid planeringen av resenärsmiljöer.

2.4.1 Äldre

Åldrande innebär en gradvis försämring av sinnesorgan som syn, hörsel och balans, vilket påverkar människans orienterings- och rörelseförmåga. Därmed är gruppen äldre mer sårbara i trafikmiljöer, som i hög grad präglas av komplexa flöden och många samtidiga intryck. Nedsatt syn, hörsel, reaktions- och rörelseförmåga gör det svårare att uppfatta information och agera i tid. Gruppen äldre är dock inte homogen. Funktionsförmåga, livssituation, intressen och vardagsliv varierar, liksom hur stadsmiljöer och kollektivtrafik upplevs och används. Gruppen är mycket bred, från 65-åringar som fortfarande arbetar till 85-åringar i behov av vård och omsorg, men också 95-åringar som bor hemma med endast serviceinsatser från hemtjänsten. Fokus i denna sociala konsekvensanalys ligger på de äldre som har specifika behov av anpassning eller som är särskilt beroende av kollektivtrafik av olika anledningar.

Tillgänglighet är en grundförutsättning för äldres självständighet, hälsa och livskvalitet. Möjligheten att kunna ta sig till sociala aktiviteter, vård, service samt till släkt och vänner är avgörande för både fysisk och psykisk hälsa. Social gemenskap har en viktig roll i att förebygga ensamhet och depression. Studier visar att livskvalitet i hög ålder bland annat hänger samman med delaktighet i sociala sammanhang, goda relationer till närstående, trygga boendeförhållanden, ekonomisk stabilitet samt tillgång till fungerande hälso- och sjukvård. Vardagsnära sociala aktiviteter, såsom motion eller informella möten, bidrar till att äldre känner sig trygga och upplever meningsfullhet. Därför är det av stor betydelse att äldre har möjlighet att ta sig ut ur det egna boendet och röra sig i samhället på ett säkert och framkomligt sätt. Äldre tillhör, tillsammans med barn, de grupper som är mest känsliga för brister i trafiksäkerhet och tillgänglighet i den offentliga miljön. Detta understryker vikten av åldersvänliga miljöer där fotgängarmiljöns utformning, trygg kollektivtrafik, riktade trafiksäkerhetsåtgärder samt närhet till service samverkar. I vissa fall kan förändringar i serviceutbud och lokalisering vara lika effektiva som transportrelaterande lösningar, vilket pekar på behovet av integrerade strategier för mobilitet och samhällsplanering ur ett socialt hållbarhetsperspektiv.

I de uppsökande dialoger som planeras genomföras hösten 2026 är äldre en särskilt prioriterad målgrupp, eftersom de deltog i begränsad utsträckning i dialogerna under år 2025.

2.4.2 Kvinnor och flickor

Forskning visar konsekvent att kvinnor upplever mer rädsla för brott i offentliga miljöer än män, trots att män i statistiken är mer brottsutsatta, ett fenomen som benämns som rädsloparadoxen. Kvinnors rädsla är inte nödvändigtvis kopplad till faktisk brottsrisk, utan påverkan av komplexa faktorer som könsnormer, socialiserad sårbarhet och den upplevda risken för sexuellt våld.

Kvinnors rörelsemönster i städer påverkas i hög grad av otrygghet. Kvinnor undviker ofta vissa platser eller tider på dygnet, särskilt där dåliga ljusförhållanden eller gles befolkning förekommer. Detta leder till en form av ”spatial exkludering”, där kvinnor begränsar sin tillgång till det offentliga rummet på grund av rädsla (Johansson & Haandrikman, 2023). Kvinnor – i synnerhet unga kvinnor –upplever ofta kollektivtrafiken som otrygg, särskilt under kvällstid och på platser där tillsynen är begränsad, såsom vissa stationer och hållplatser. Hotfulla medresenärer, bristande belysning, få andra passagerare och frånvaro av personal är några av de faktorer som ökar otryggheten (Stjernborg, 2025). Studier lyfter även hur dessa upplevelser påverkar kvinnors resval, exempelvis genom att undvika vissa tider, ta dyrare färdsätt eller begränsa sina aktiviteter (Johansson & Haandrikman, 2023). Ytterligare forskning visar att det inte enbart är kön utan även

könsidentitet som påverkar otryggheten. Personer med mer feminint könsuttryck, oavsett kön, tenderar att uppleva högre grad av rädsla. Detta tyder på att socialiserade könsnormer kring sårbarhet och hot spelar stor roll i hur trygghet upplevs (Choi & Merlo, 2021).

2.4.3 Barn och unga

Barn påverkas i högre grad än vuxna av förändringar i sin närmiljö, de är känsligare än vuxna för en rad miljöfaktorer och de har en sämre förmåga än vuxna att avläsa de situationer som kan krävas i trafikerade miljöer. Läs mer om transportinfrastrukturens påverkan på barn i Kapitel 3 i *Roslagsbanan till city – Barnkonsekvensanalys Järnvägsplan*.

2.4.4 Personer med funktionsnedsättning

En funktionsnedsättning är en nedsättning av fysisk, psykisk eller intellektuell funktionsförmåga. Personer med funktionsnedsättning är en grupp som kan vara lätt att förbise eftersom varje enskilt tillstånd eller skada kan beröra små grupper i befolkningen. En funktionsnedsättning kan uppstå till följd av sjukdom eller annat tillstånd eller till följd av en medfödd eller förvärvad skada. Sådana sjukdomar, tillstånd eller skador kan vara av bestående eller av övergående natur. Ungefär 20 procent av Sveriges och Stockholms stads befolkning uppger att de har en funktionsnedsättning som påverkar det dagliga livet (Stockholms stad, 2024a). För att uppnå ett inkluderande samhälle behöver livsmiljön utformas med hänsyn till personer med funktionsnedsättningar, så att den möter människors olika behov. I det arbetet spelar tillgänglighet en central roll, och i funktionsrättskonventionen analyseras fyra aspekter för att skapa en djupare förståelse av begreppet tillgänglighet (Funktionsrätt Sverige, 2025).

- **Fysisk tillgänglighet** innebär att personer som har olika funktionsnedsättingar kan förflytta sig, vistas och röra sig så obehindrat som möjligt i samhällets miljöer.
- **Kognitiv tillgänglighet** innebär att det ska vara lätt att hitta, förstå och bearbeta information.
- **Kommunikativ tillgänglighet** innebär att alla kan ta del av informationen. Det kan gälla hörbarhet, läsbarhet, förutsägbarhet och tydlighet. Det ska finnas alternativ när kommunikationen inte fungerar.

Digital tillgänglighet ska ta hänsyn till personer som till exempel har synnedsättningar, hörselnedsättningar, kognitiva funktionsnedsättningar eller dyslexi.

De fysiska funktionsnedsättningarna har hittills fått störst genomslag vid utformning av stadsmiljöer, exempelvis tillgänglighetsanpassningar för personer med rörelsehinder eller med synskada. Människor med kognitiva och sociala funktionsnedsättningar är en stor grupp, men ofta relativt osynliga i samhället eftersom deras svårigheter inte syns utanpå. Inom denna grupp finns människor som har svårt att läsa skyltar, som inte kan tolka siffror (exempelvis tidtabeller), som inte klarar av kollektivtrafiken och som inte klarar av att ta kontakt med andra och exempelvis be om hjälp. Ofta förespråkas begreppet universell utformning. Det innebär en sådan utformning av produkter, miljöer och tjänster att de ska kunna användas av alla i största möjliga utsträckning utan behov av anpassning eller specialutformning.

2.4.5 Unga vuxna

Mellan 18 och 26 års ålder sker ofta stora förändringar i människors liv. Det är en period då unga tar steget in i vuxenvärlden genom att bli myndiga, ta körkort, flytta hemifrån, påbörja utbildning, etablera relationer och ibland bilda familj. Dessa livshändelser innebär både möjligheter och ökade krav, vilket kan skapa stress och känslor av otillräcklighet för den som saknar resurser att

leva upp till förväntningarna. Unga vuxna har därmed särskilda behov, såsom tillgång till prisvärda bostäder, ett rikt utbud av aktiviteter och mötesplatser samt välfungerande kollektivtrafik.

För unga vuxna är kollektivtrafiken inte enbart ett transportmedel utan en viktig del av vardagslivet. Resandet fungerar som en rörlig vardagsplats för vila, återhämtning och sociala relationer. Bussen upplevs ofta som avlastande genom sin lugnare och mer småskaliga miljö, som möjliggör avkoppling, exempelvis genom att sitta ner, lyssna på musik eller använda mobilen. Tunnelbanan värderas främst för sin snabbhet och pålitlighet, men upplevs samtidigt som mer intensiv och stressig. Unga vuxna gör därför medvetna resval och prioriterar färdsätt som ger en sammanhållen resa och som passar deras behov och energinivå i stunden. Reseupplevelsen, snarare än enbart restiden, är central för hur kollektivtrafiken används och värderas (Lagerqvist, 2020).

2025 års temarapport med statistik från Svensk Kollektivtrafiks resvane- och attitydundersökning *Kollektivtrafikbarometern* visade att ungdomar i åldersgruppen 15-25 år är mycket flitiga användare av kollektivtrafiken. Hela 77 procent reser med kollektivtrafiken minst en gång i månaden, men när de blir äldre väljer många bort det för andra alternativ.

Forskning visar även att unga vuxna i högre grad än tidigare generationer skjuter upp körkortstagande, äger färre bilar och är mer öppna för att använda olika transportmedel, särskilt kollektivtrafik och delade mobilitetstjänster. Samtidigt utgör övergången från studier till arbetsliv en kritisk punkt: när inkomsterna ökar finns en risk att bilberoendet ökar om kollektivtrafiken inte upplevs som attraktiv, flexibel och prisvärd (POLIS - Cities and Regions for Transport Innovation, 2025).

Enligt International Transport Forum påverkar ungas mobilitetsval transporternas långsiktiga hållbarhet. Det är därför viktigt att inkludera unga i planeringen, exempelvis genom rådgivande forum bestående av unga och genom datainsamling som beaktar kön, ålder och inkomst, så att policyer och tjänster kan anpassas efter faktiska behov. Tillgång till pålitlig och ekonomiskt överkomlig kollektivtrafik är avgörande, inte bara för att minska klimatpåverkan utan också för att främja social inkludering och möjliggöra tillgång till utbildning, arbete och fritid. Bristande tillgänglighet och höga kostnader kan leda till så kallad mobilitetsfattigdom och begränsade livschanser. Därför är investeringar i integrerade och användarvänliga transportsystem, kompletterade med digitala lösningar, samordning med delade mobilitetstjänster och ekonomiska stödåtgärder, centrala för att stödja unga vuxna och minska bilberoendet på sikt (International Transport Forum, 2024).



Figur 5. Ungdomar i åldersgruppen 15-25 år är mycket flitiga användare av kollektivtrafiken.

3 Förutsättningar

I detta kapitel beskrivs förutsättningar för förlängningen av Roslagsbanan utifrån sociala värden. En viktig del i kartläggningen av förutsättningar är de uppsökande dialoger som har genomförts inom projektet. Resultaten från dialogerna är integrerade i avsnitt 3.2 Målpunkter och stråk och finns att läsa i sin helhet i bilaga 1 *Sammanställning av uppsökande dialoger, januari-oktober 2025.* Kartmaterial, planeringsunderlag och trafikmätningar utgör även viktiga underlag.

3.1 Demografi

År 2025 bodde det drygt 155 000 personer i Norra innerstadens stadsdelsområde. Drygt 16 procent av dessa utgörs av barn och 19 procent av personer äldre än 65 år. Av stadens 635 000 personer i arbetsförålder (19-65 år) bor 16 procent i Norra innerstadens stadsdelsområde. Ungefär 24 procent av befolkningen i stadsdelen är antingen född i utlandet eller har två utrikesfödda föräldrar, att jämföra med 35 procent i Stockholms stad totalt, varav hälften av dessa kommer från eller härstammar från Europa. (Stockholms stad, 2026a).

Norra innerstaden är en stadsdel där befolkningen generellt har mycket goda livsvillkor. Exempelvis hade mindre än 1 procent av stadsdelens invånare ekonomiskt bistånd år 2022 och andelen invånare med eftergymnasial utbildning uppgår till drygt 70 procent, den högsta andelen jämfört stadens övriga stadsdelar. Norra innerstaden har även högst förvärvsinkomst per invånare jämfört övriga delar av staden. Andelen trångbodda i Norra innerstaden är lägst i kommunen med drygt 25 procent av invånarna som anses trångbodda, att jämföra med Järva där 60 procent invånarna anses trångbodda. I Norra innerstaden känner sig människor generellt sett trygga – endast 2 procent uppger att de känner sig otrygga eller mycket otrygga i sitt bostadsområde, en siffra som varit oförändrad sedan 2014. (Stockholms stad, 2024b). Enligt Region Stockholms verktyg Folkhälsokollen är hälsan hos människor i Norra innerstaden bland den bästa i hela regionen (Region Stockholm, u.å).

3.2 Målpunkter och stråk

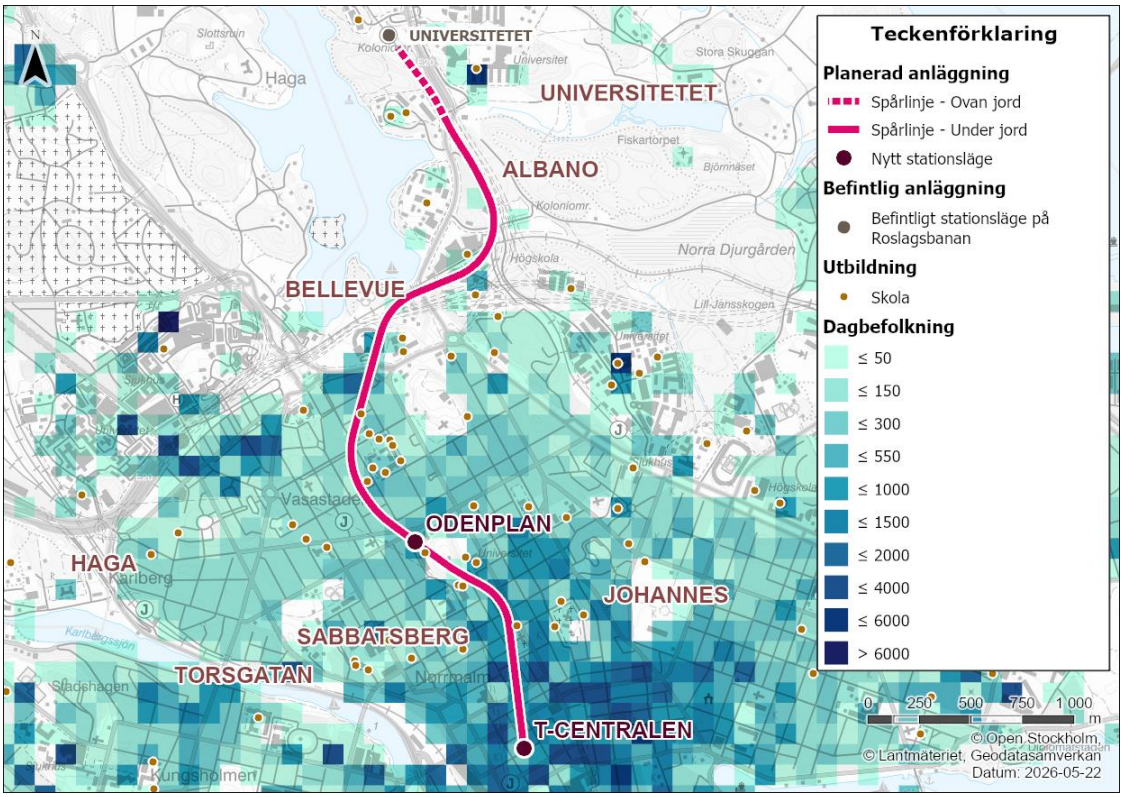
I följande avsnitt visas först en övergripande visualisering av arbetsplats- och boendetäthet i och kring utredningsområdet. Därefter följer en mer detaljerad beskrivning av stråk och målpunkter, från norr till söder, utifrån utredningsområdets delområden, se Figur 3 och avsnitt 1.4 Avgränsning.

3.2.1 Arbetsplats- och boendekoncentration

Nära 300 000 personer arbetar i Norra Innerstadens stadsdelsområde (Stockholms stad, 2024c). Figur 6 nedan visar koncentration av dagbefolkning, det vill säga var arbetsplatser finns[3]. Figuren visar en mycket hög koncentration av arbetsplatser i området kring city och Norrmalm. Även i området kring Hagastaden och området kring Karolinska sjukhuset, Karolinska institutet finns det många arbetsplatser. Det är betydligt glesare med arbetsplatser i Vasastaden och norr om

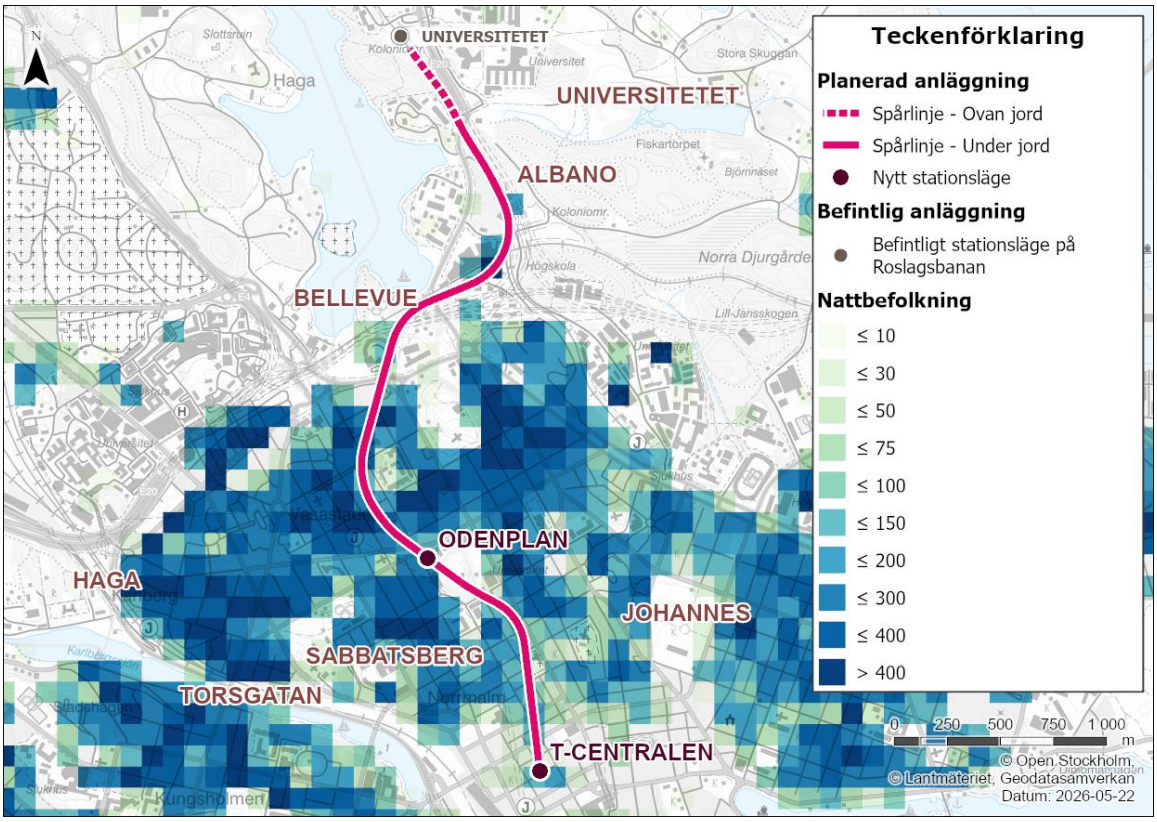
[3] Antal förvärvsarbetande (dagbefolkning) per analyskvadrant.

Odenplan. Området kring KTH och Stockholms universitet utgör undantagen. I området kring KTH finns flera institutioner för högre utbildning, bland annat Gymnastik- och idrottshögskolan, Försvarshögskolan, Sophiahemmets högskola och Stockholms konstnärliga högskola.



Figur 6. Karta som visar koncentration av dagbefolkning (antal förvärvsarbetande) tillsammans med platser för utbildning. I platser för utbildning ingår förskolor, grundskolor, gymnasium, högskola, universitet, folkhögskola och yrkeshögskola. Källa: (SCB, 2024).

Figur 7 visar koncentration av nattbefolkning, det vill säga antal boende per område. Boendetätheten är hög inom stora delar av centrala Stockholm. Södra delarna av Norrmalm utgör ett undantag där i stället koncentrationen av arbetsplatser är hög. Här kan det dock antas att liv och rörelse uppstår under kvällstid till följd av brett utbud av service, nöjen och kultur. Utifrån ett trygghetsperspektiv finns det platser inom området som baserat på förekomst av nattbefolkning ser ut att ha högre risk för otrygghet under kvälls- och nattetid. Det gäller framför allt delar av Stockholms centralstation, området kring Vanadisparken i Vasastan och området kring KTH samt Universitetet. Ju fler boende, och därmed större nattbefolkning, som finns inom ett område, desto större förutsättningar för trygghet under kvällar, nätter och helger.



Figur 7. Karta som visar koncentration av nattbefolkning, det vill säga boende per område. Källa: (SCB, 2024).

3.2.2 Delområde A: Roslagvägen/Brunnsviken

3.2.2.1 Norra Djurgårdens parkområde och Kungliga Nationalstadsparken

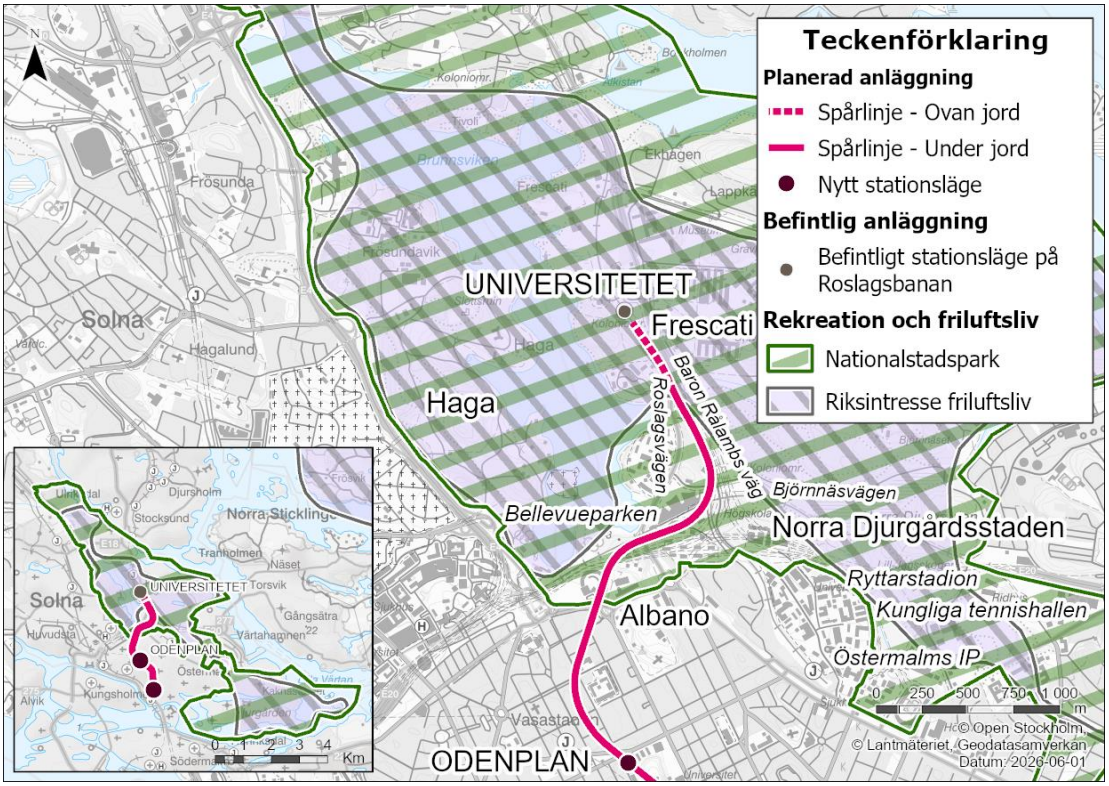
Norra Djurgårdens parkområde, som ingår i Kungliga Nationalstadsparken, är ett av de största sammanhängande och obebyggda grönområdena av denna karaktär i de centrala delarna av Stockholm. Kungliga Nationalstadsparken utgör således ett betydelsefullt rekreationsområde. Området används dagligen av närboende, boende i övriga staden och i Stockholmsregionen, turister, barngrupper, idrottsföreningar, verksamheter med flera.

Norra Djurgården spelar en central roll i Stockholm som ett andrum mitt i staden. Områdets storlek och mångfald av parker, skogar, stränder och fria vattenytor ger möjligheter för en variation av aktiviteter, från promenader till cykling, simning, ridning, orientering, svamp- och bärplockning, fågelskådning, längdåkning, segling, paddling, picknick och kontemplation. Parken används för olika kulturella evenemang, utställningar och aktiviteter som lockar människor från hela världen. Trygghetsvandringar som stadsdelsförvaltningen genomfört visar att området mellan Universitetet och Albano, inklusive parkområdet, upplevs som tryggt. En anledning beskrivs vara att området har många människor i rörelse från tidig morgon till sen kväll.

Både Stockholms stad och Solna stad har tagit fram fördjupade översiktsplaner för Kungliga Nationalstadsparken. Enligt den del som tillhör Stockholm, finns ett behov av att utveckla entréerna i Vetenskapsstadens dalstråk för att öka tillgängligheten och antalet besökare till Norra Djurgårdens friområden (Stockholms stad, 2009). Likaså pekar planen på ett behov av utveckling av passager för gång- och cykeltrafik mellan Brunnsviken och Norra Djurgården. Utvecklingen av gång- och cykelstråk inom och i närheten av Kungliga Nationalstadsparken beskrivs som en viktig aspekt för att öka tillgängligheten och främja rekreation. Det betonas att trafik- och infrastrukturella förändringar ska diskuteras med särskild hänsyn till parkens värden och behovet

av att minska miljöpåverkan. Vikten av regionala cykelstråk framhålls som en del av parkens funktionalitet och framtida utveckling.

Inom Kungliga Nationalstadsparken ligger riksintresseområde för friluftsliv Ulriksdal-Haga-Djurgården som skyddas enligt 3 kapitlet 6§ miljöbalken. Kungliga Nationalstadsparken utgör riksintresse och skyddas enligt 4 kapitlet 7§ miljöbalken. Se Figur 8 nedan.



Figur 8. Kungliga Nationalstadsparken och område för friluftsliv Ulriksdal-Haga-Djurgården.

3.2.2.2 Campus Frescati och Lilla Frescati

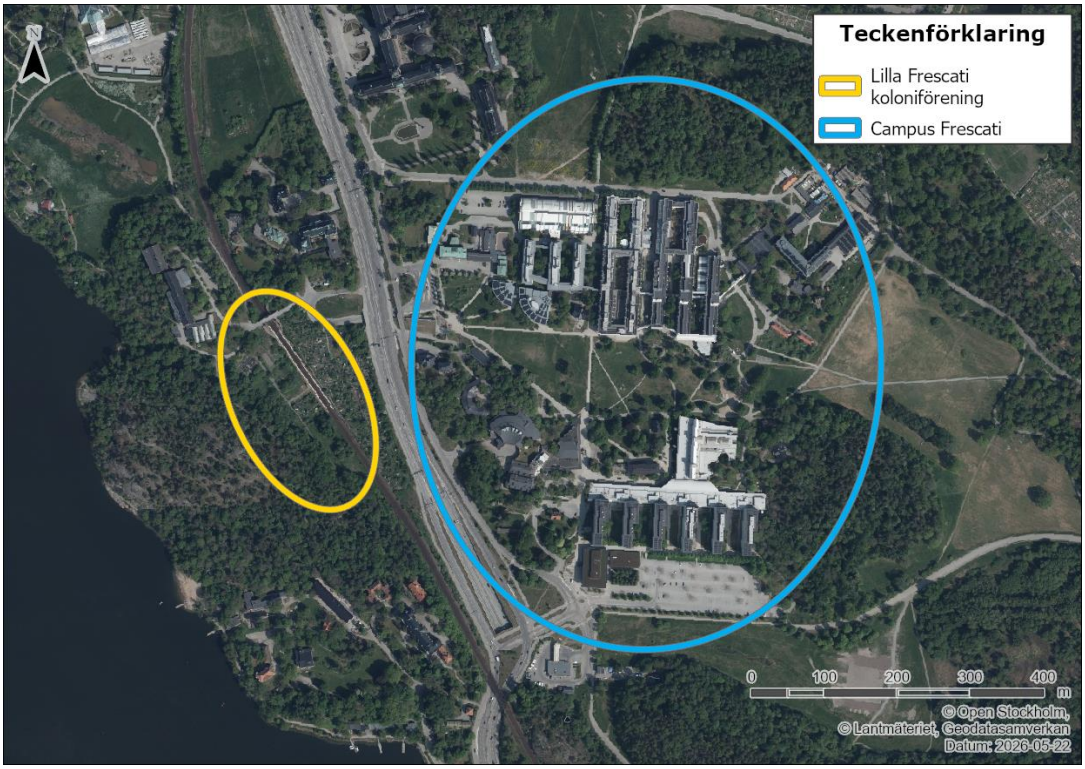
Campus Frescati (Stockholms universitet) breder ut sig både öster och väster om Roslagsvägen och bildar tillsammans med Campus Albano ett nav för högre utbildning i Stockholm. Norr om Campus Frescati ligger studentbostadsområdet Lappkärrsberget. Campus Frescati, med flera stora arbetsplatser, är en viktig målpunkt i området. Inom universitetsområdet, öster om Roslagsvägen, ligger en större idrottsanläggning, Frescatihallen. Flera föreningar hyr in sig i Frescatihallen. Här återfinns även flera byggnader för kulturverksamhet, exempelvis Naturhistoriska riksmuseet och Cosmonova som utgör populära besöksmål. Se Figur 9Figur 10 för ortofoto över Frescati.

Via Baron Rålambs väg finns en gång- och cykelkoppling mellan universitetsområdet och Norra Djurgårdens parkområde samt bostadsområden söderut. Förbi universitetets södra parkering passerar en bred och asfalterad cykelväg som fungerar som entré till Norra Djurgårdens parkområde, och används av många för att nå parkens många målpunkter. Baron Rålambs väg utgör en viktig koppling mellan Campus Frescati och Campus Albano. Både Baron Rålambs väg och dess förlängning, Björnnäsvägen, är avstängda för biltrafik och används enbart av gående, cyklister och mopedister.

Från Campus Frescati nås Roslagsbanans station Universitetet via en planskild korsning på Lilla Frescativägen. Platsen är en viktig bytespunkt mellan tåg, tunnelbana och buss. Väster om Roslagsvägen och Roslagsbanan ligger Bergianska trädgården, en botanisk trädgård som både har en utbildnings- och forskningsfunktion och en rekreativ funktion. Söderut från Bergianska

trädgården finns ett större sammanhängande rekreativt område med bland annat badplatser, strandpromenad och vandrings- och cykelleder.

Söder om station Universitetet, väster om Roslagsvägen, ligger Lilla Frescati Koloniförening bildad 1918. Koloniområdet innefattar drygt 80 kolonilotter och området breder ut sig både öster och väster om Roslagsbanan. Längs med koloniområdet, väster om Roslagsbanan, finns en rekreativ gångväg som sträcker sig från Bergianska trädgården i norr till Frescati Hagväg i söder. Från station Universitetet går Roslagsbanan på järnvägsbank vidare söderut, för att korsa Roslagsvägen via en järnvägsbro. Se Figur 10 för en flygbild över stationsområdet.

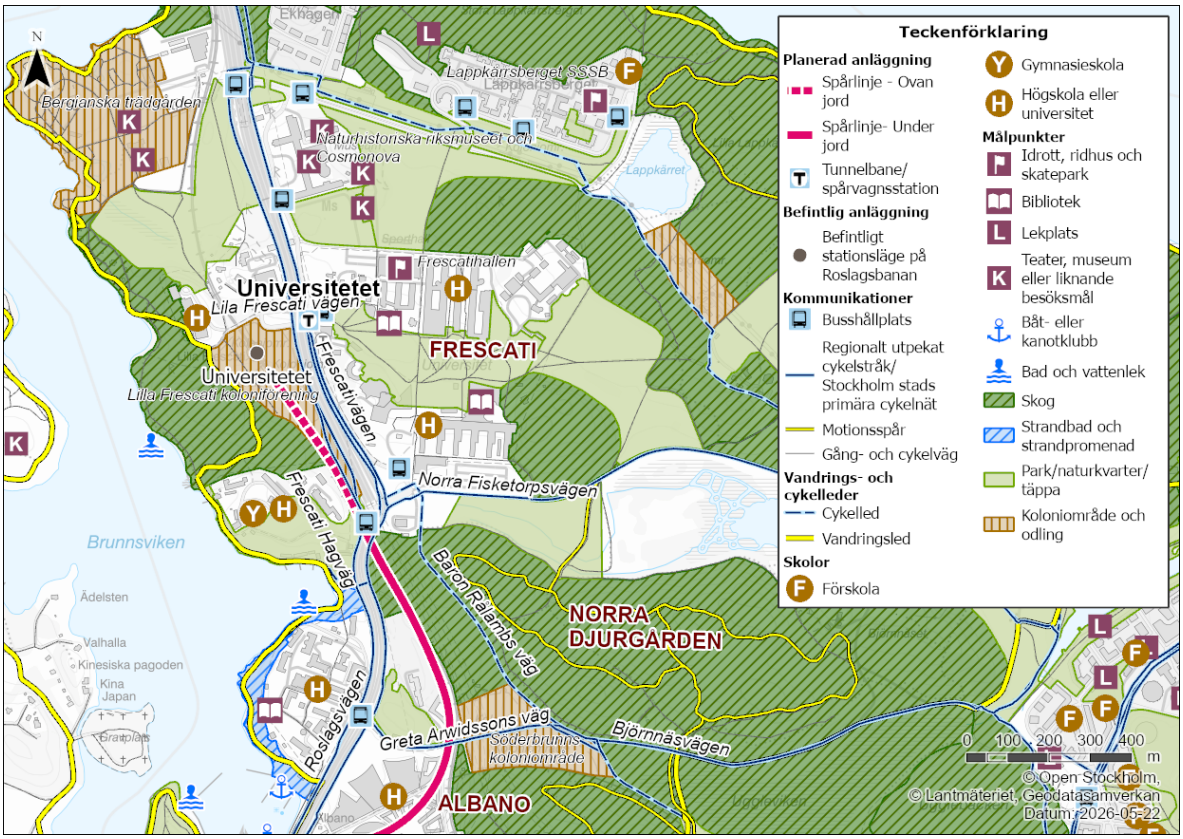


Figur 9. Ortofoto med Lilla Frescati Koloniförening (gul ring) och Campus Frescati (blå ring).



Figur 10. Flygbild mot norr som visar plattformen vid Universitetets station, vegetationen och Lilla Frescati koloniområde.

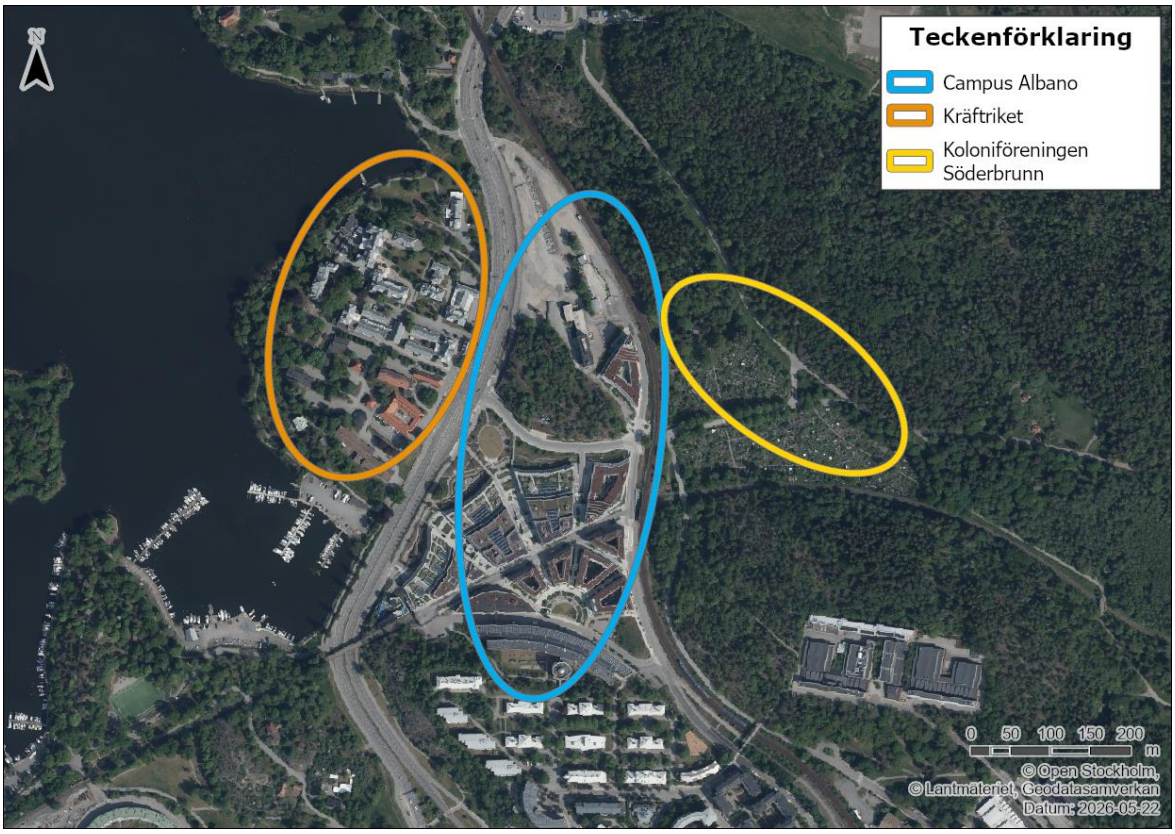
I intervjuer med studenter på Campus Frescati framkom att många studenter använder kollektivtrafik för att ta sig till och från campus, där tunnelbana och bussar är de mest populära färdsätten. Flera studenter uppger att de föredrar att studera i Studenthuset och på Albano, där de uppskattar tystnaden och den lugna atmosfären. Vissa studenter påpekade problem med överfulla bussar, särskilt buss 50, och föreslog att en särskild bussfil även under byggtiden skulle kunna minska trängseln på Roslagsvägen. Det framkom även att många studenter känner sig otrygga när de går ensamma på skogsvägarna mellan Frescati och Albano. Figur 11 presenterar viktiga målpunkter och stråk i och omkring Frescati, Brunnsviken och nationalstadsparken. Exempelvis visas skolor, universitet, idrotts- och lekplatser, teater, museum, gång- och cykelvägar, skogar och parker.



Figur 11. Målpunkter och stråk i och omkring Frescati.

3.2.2.3 Campus Albano och Söderbrunn

Campus Albano är en ny stadsdel och ett gemensamt Campusområde för Stockholms universitet och Kungliga Tekniska högskolan (KTH) beläget mellan Norra Djurgården och Roslagsvägen. Området har under 2000-talet omvandlats från småindustrier och verksamheter till en sammanhängande, levande stadsdel med över 1 000 student- och forskarbostäder, verksamheter och restauranger. År 2023 stod 70 000 kvadratmeter nya universitetslokaler klara (Akademiska hus, 2024). Vegetation och öppna dagvattenlösningar utgör inslag i den nya parkmiljön nära Brunnsviken och Hagaparken. Cirka 15 000 personer rör sig i området dagligen. Se **Fel! Hittar i nte referenskälla.** för ortofoto av Albano, Kräftriket och koloniområde Söderbrunn och Figur 13 för en illustration över utbyggnaden i Albano.



Figur 12. Ortofoto med Campus Albano (blå ring) och Koloniföreningen Söderbrunn (gul ring).



Figur 13. Illustration över Campus Albano. Vy mot söder. Delen längst i söder färdigställdes år 2023, delen längst i norr utgörs i dag av upplag men planeras utvecklas som en del av Campus Albano. Observera att utformningen av den norra delen pågår, bilden visar endast en möjlig lösning Källa: (BSK Arkitekter, u.å).

Öster om Albano ligger Söderbrunns koloniområde och Norra Djurgården. Det finns få gröna rekreativa ytor på Campus Albano och tillgången till Kungliga Nationalstadsparkens gröna, rekreativa ytor är av stor betydelse för boende och besökare. Mellan Roslagsvägen och Roslagsbanans befintliga spår planeras ett arbetsområde för bland annat uppställning av maskiner, bodar, verkstäder, förråd, kontor och parkering av arbetsfordon. Tilltänkt arbetsområde används i dag som upplag men planeras utvecklas som en del av Campus Albano med universitetslokaler och forskarbostäder, se Figur 14.



Figur 14. Befintlig upplagsyta vid Albano, planerat arbetsområde.

Koloniföreningen Söderbrunn är Stockholms äldsta koloniområde som fortfarande är i bruk. Området har över 200 odlingslotter med medlemmar från många olika delar av staden. I intervjun med en av föreningens medlemmar framgick att Söderbrunn har en stark gemenskap med en lång tradition av medlemmar som aktivt deltar i olika arbetsgrupper för att vårda och förbättra området. Föreningen fungerar därmed som en viktig social mötesplats för människor med olika bakgrunder och åldrar. Diskussionen berörde även tillgången till kolonilotterna och transportmöjligheter till området. Området är öppet för allmänheten, vilket leder till både positiva och negativa aspekter, som ökad trygghet tack vare att området befolkas, men även oönskad närvaro av personer som tar sig in på tomter och i stugor.

Roslagsbanan utgör idag en barriär i området. 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. Längs med koloniområdet går Roslagsbanan på järnvägsbank som är cirka 3–4 meter hög. Genomförda dialoger visar att järnvägsbanken utgör ett uppskattat bullerskydd mellan stad och parkmiljö.

Roslagsvägen utgör ett viktigt stråk i nord-sydlig riktning för såväl gående, cyklister, kollektivtrafikresenärer och bilister som för godstransporter. Det finns dubbelriktade cykelbanor

längs båda sidorna av Roslagsvägen. Dessa cykelbanor ingår i det regionala cykelvägnätet. Roslagsvägen utgör dock en barriär i området då den är kraftigt trafikerad med få passagemöjligheter för gående och cyklande. Flera busslinjer, bland annat stombussar, trafikerar vägen.

3.2.2.4 Kräftriket

De flesta hus i Kräftriket är byggda i början av 1900-talet för Veterinärhögskolans räkning med lokaler för utbildning och forskning, undervisningslokaler, laboratorier och ett djursjukhus. Kräftriket präglas av husens sekelskifteskaraktär inbäddade i parklandskapet med närhet till Brunnsviken och Bergianska trädgården. Akademiska Hus planerar att bygga cirka 100 nya bostäder för studenter och forskare. De befintliga byggnaderna kommer renoveras för att passa nya verksamheter och möta moderna krav. Miljöerna har höga sociala och rekreativa värden.

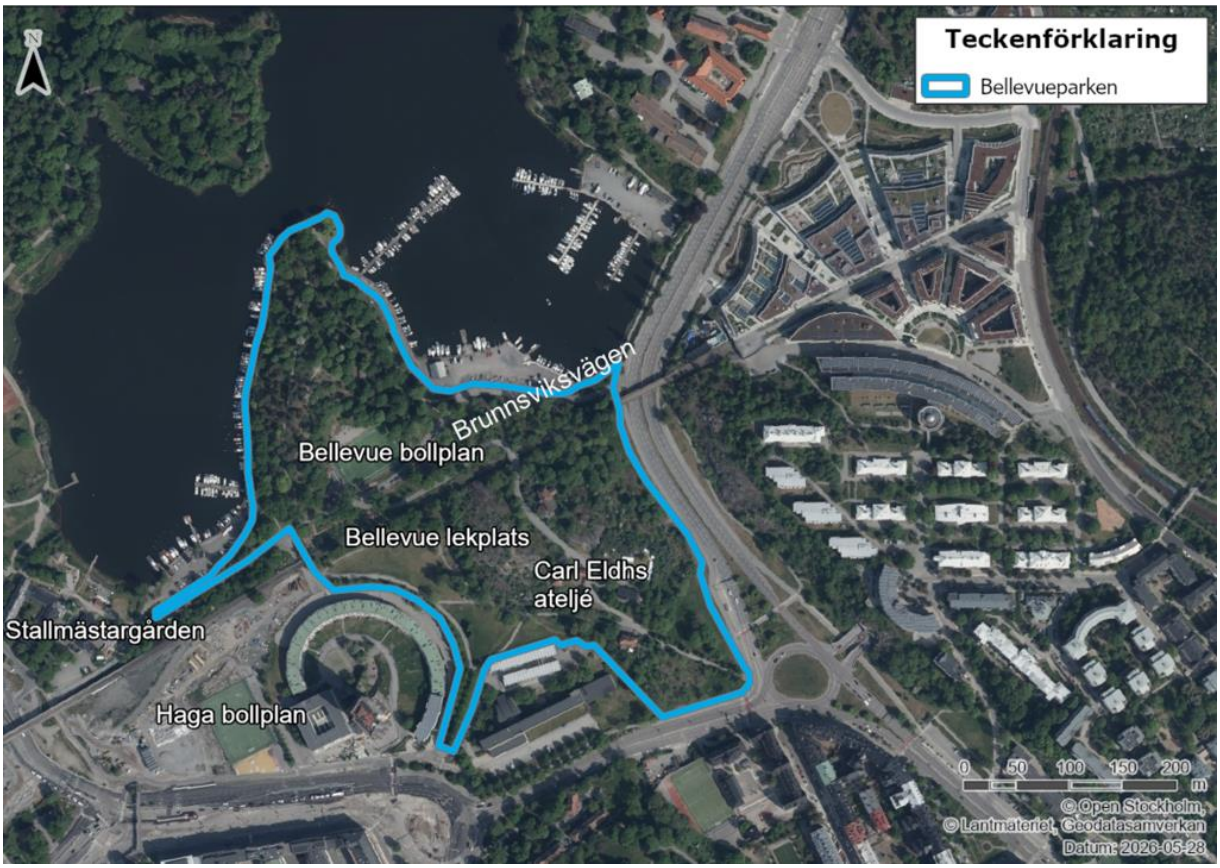
3.2.2.5 Bellevueparken

Öster om Roslagsvägen ligger Bellevueparken som utgör ett populärt grönområde med promenad- och cykelslingor samt målpunkter som museum, café och båtklubb. Parken går över i Hagaparken vid den anrika restaurangen Stallmästaregården. Konstgräsplanerna i Bellevueparken nyttjas av fotbollsföreningar i området, se Figur 15 för ortofo över Bellevueparken. Läs mer i *Roslagsbanan till city – Barnkonsekvensanalys Järnvägsplan*.

Bellevueparken fungerar som en viktig länk mellan närliggande grönområden och bidrar till sammanhållna stråk. Parken utgör även en viktig koppling till Brunnsviken. Enligt dialog med kommunala tjänstepersoner är parken viktig som lek- och rekreationsområde för boende i de stora bostadsområden som angränsar till Roslagstull.

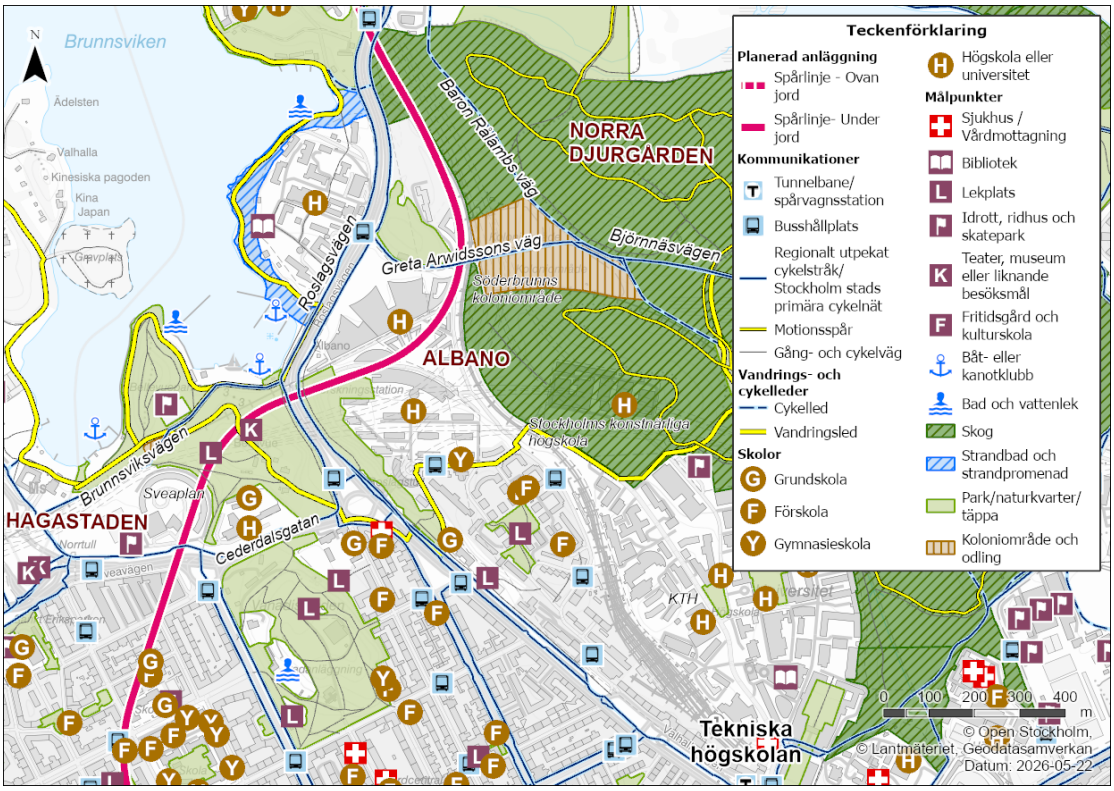
Det pågår flera stora stadsutvecklingsprojekt runt Sveaplan och Hagastaden som är beroende av gång- och cykelkopplingen längs Brunnsviksvägen. Brunnsviksvägen kallas också Akademiska stråket och kopplar samman Karolinska Institutet med Campus Frescati, Campus Albano och vidare mot KTH. Brunnsviksvägen är utpekat som regionalt cykelstråk.

Bellevueparken kommer få en ökad betydelse som park- och naturområde i samband med kommande utvecklingen av Kräftriket och Hagastaden. Gång- och cykelstråken förstärks i och med den koppling som planeras mellan Hagastaden och Hagaparken, vilket leder till ökade sociala och rekreativa värden. Bellevueparken utgör även en grön koppling mellan Vasastaden och Norra Djurgården som stärks ytterligare.



Figur 15. Bellevueparken.

Söder om Cederdalsvägen breder Vasastadens stenstad ut sig med Sveavägen och Odengatan som centrala huvudgator. Se Figur 16 för målpunkter och stråk omkring Albano och Bellevueparken.



Figur 16. Målpunkter och stråk i och omkring Albano och Bellevueparken.

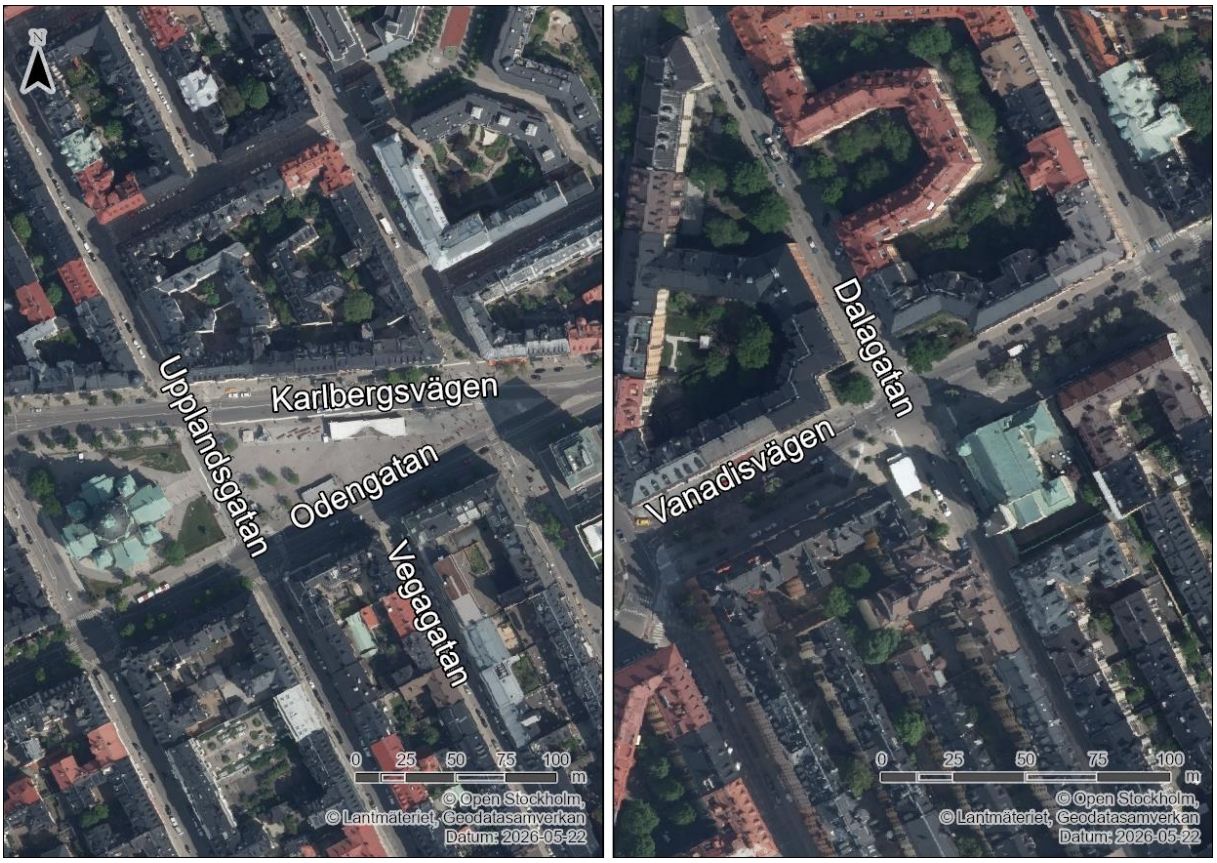
3.2.3 Delområde B: Odenplan/Observatorielunden

3.2.3.1 Odenplan

Odenplan är ett betydelsefullt centrum och en av stadens viktigaste knutpunkter för kollektivtrafik. Vid Odenplan finns pendeltåg, tunnelbana, stombusslinjer och flera stadsbusslinjer. Odenplan är även en befintlig tunnelbanestation på den Gröna linjen, som byggdes på 1950-talet och som går mellan Hässelby strand i norr och Farsta strand, Skarpnäck och Hagsätra i söder. En förlängning av den Gröna linjen mellan Odenplan och Arenastaden planeras dessutom att öppna för trafik år 2028. En genomsnittlig vintervardag år 2024 var det i snitt 38 600 påstigande resenärer på den Gröna linjen vid station Odenplan (SL, 2025). Citybanans station Stockholm Odenplan öppnades för trafik år 2017. Citybanans station är belägen under och i direkt anslutning till tunnelbanans station.

I området kring Odenplan pekar Stockholms stads översiktsplan ut flera viktiga mötesplatser som har stor betydelse för uppfyllandet av målet om en sammanhängande stad och en god offentlig miljö (Stockholms stad, 2018). Odengatan tillhör det regionala cykelvägnätet.

I de uppsökande dialogerna betonade representanter för personer med funktionsnedsättningar att många av deras målgrupper undviker centrala delar av Stockholm, såsom Stockholm city och Odenplan, på grund av låg orienterbarhet och hög ljudnivå. Flera av de barn och unga som intervjuades berättade att de ofta går till Odenplan efter skoltid. Se Figur 17 för ortofoto över Odenplan och närliggande gatustruktur. Se Figur 26 för en översikt av busshållplatser samt nedgångar till tunnelbana och Citybanan.



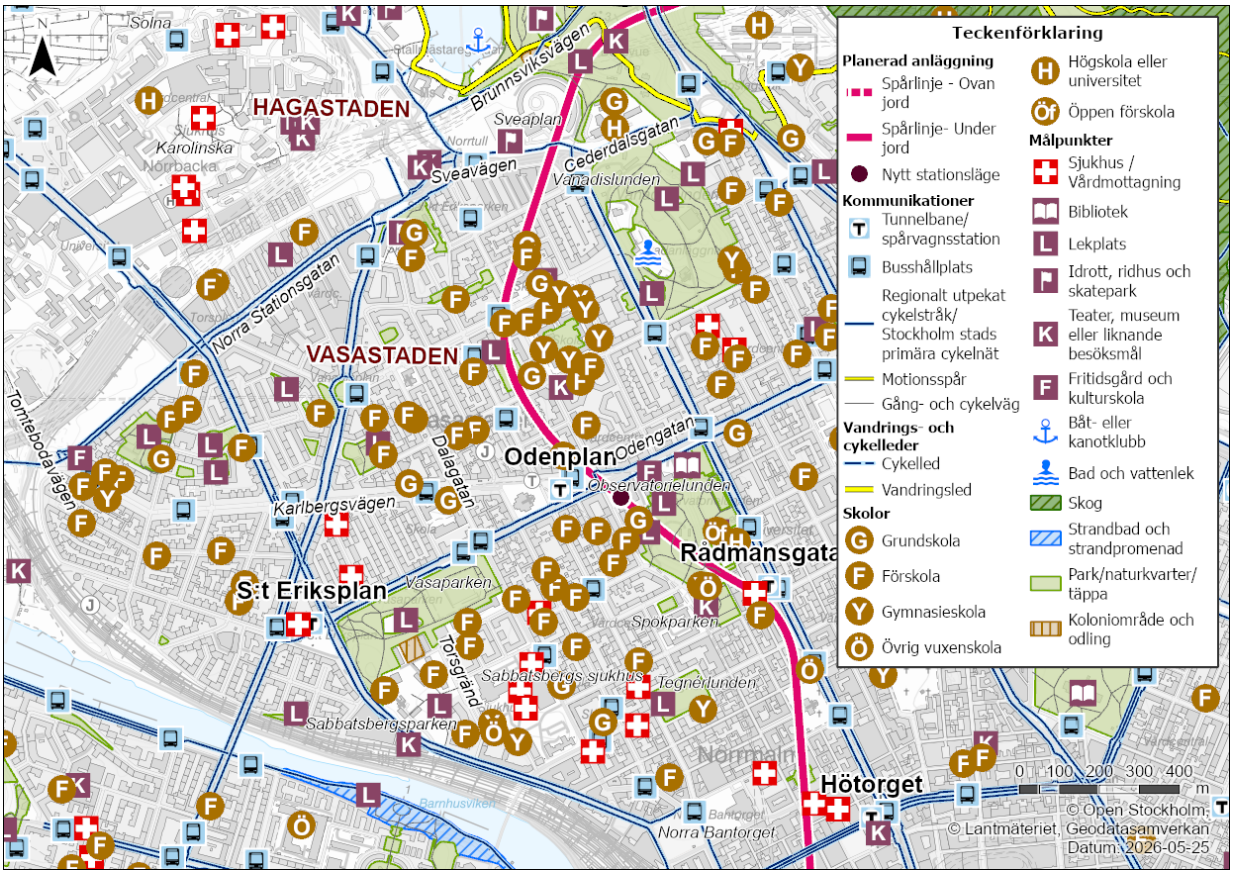
Figur 17. Odenplan torg med tillhörande stationsentréer vid Odenplan (till vänster) samt i korsningen Dalagatan/Vanadisvägen (till höger). Delar av Odenplans torg planeras användas som arbetsområde.

3.2.3.2 Observatorielunden

Strax söder om Odenplan ligger Observatorielunden, en park som erbjuder ett slingrande gångsystem med stora träd och öppna gräsytor. Här finns även lekplatser, café och utsiktsplats. I den nedre delen av parken ligger Observatorielundens skola (F-9), lekplatser och öppna gräsytor som är uppskattade för picknick. I nära anslutning till Observatorielunden ligger Spökparken som av Stockholms stad är utpekad som en viktig plats för tystnad. Stockholms stadsbibliotek, Handelshögskolan och Kungstensgymnasiet ligger i direkt anslutning till parken. Figur 18 visar en parksluttning i Observatorielundens norra del tillsammans med kvarteret Spelbomskan där bland annat Kulturskolan och Observatorielundens högstadieskola huserar. Se Figur 19 för målpunkter och stråk omkring Odenplan och Observatorielunden.



Figur 18. Parksluttning i Observatorielundens norra del, delar av den hårdlagda ytan planeras användas som arbetsområde.



Figur 19. Målpunkter och stråk omkring Odenplan, Observatorielunden, Sabbatsberg och Torsgatan.

3.2.4 Delområde C: Sabbatsberg/T-Centralen

3.2.4.1 Sabbatsberg och Torsgatan

Sabbatsberg utgörs av en blandning av äldre sjukhusbyggnader och modernare bostäder och kontor. I området ligger Sabbatsbergsparken och Sabbatsbergs sjukhus. I och intill området ligger flera förskolor och skolor. Vasaparken, en populär park, ligger norr om Sabbatsberg. Här finns många målpunkter såsom bollplaner, bemannad parklek, hundrastgård och isbana på vintern.

Torsgatan kopplar ihop området kring Stockholms centralstation i söder med Solna och Hagastaden i norr och är en del av det regionala cykelvägnätet. Stockholms stad har nyligen anlagt ny gång- och cykelväg på båda sidor längs Torsgatan. Längs Torsgatan går även flera busslinjer, bland annat en stombuss och nattrafik. Vägen mellan Sabbatsberg och Torsgatan präglas av flera nivåskillnader som utgör barriärer för fotgängare och cyklister. Dalagatan öster om Vasaparken utgör ett viktigt stråk för åtkomst till bland annat Vasaparken, sjukhuset och flera skolor längs gatan. I Figur 20 visas planerat arbetsområde längs med Torsgatan.



Figur 20. Torsgatan, planerat arbetsområde.

3.2.4.2 T-Centralen

T-Centralen är den mest trafikerade stationen i Stockholms tunnelbana. Från, eller i närheten av, T-Centralen, nås all regional kollektivtrafik såväl som det nationella tågnätet. Genom Cityterminalen finns här även tillgång till långdistansbussar och flygbussar. Bortsett från kollektivtrafiknoden finns andra målpunkter i området som kulturbyggnader, bibliotek och ett stort utbud av restauranger och shopping. Med gångavstånd från T-Centralen nås exempelvis Moderna Museet, Nationalmuseum, Stadsteatern och Kungliga Operan. Det kommersiella centrum med affärer, caféer och restauranger som nås från T-Centralen lockar många besökare, lokalt såväl som nationellt och internationellt.

Station T-Centralen ligger i direkt anslutning till Stockholms centralstation med fjärr- och regionaltåg inom Sverige och internationellt. Direkt koppling finns även till pendeltågsstationen Stockholm City och Spårväg City. Uppgångar från T-Centralen finns vid Sergels torg och på två platser på Vasagatan.

Den befintliga stationsmiljön under jord vid T-Centralen är redan idag en mycket sammansatt och komplex miljö. Här finns den äldre tunnelbanestationen för de Röda och Gröna tunnelbanelinjerna i två våningar, relativt nära markytan. Här finns även den Blå tunnelbanelinjens nyare station på en djupare nivå. En genomsnittlig vintervardag år 2024 var det totalt cirka 157 000 påstigande resenärer på T-Centralens tunnelbanelinjer, uppdelat på 63 400 påstigande på Gröna linjen, 61 100 på Röda linjen och 32 500 påstigande på Blåa linjen (SL, 2025). Se Figur 21 för ortofoto över Stockholms centralstation och Sergels torg.

I de uppsökande dialogerna framkom att många upplever T-Centralen som en obehaglig plats idag, särskilt Sergels torg. Yngre personer uttrycker överlag obehag inför att vistas på platser med stora folkmängder. Läs mer i *Roslagsbanan till city – Barnkonsekvensanalys Järnvägsplan*.



Figur 21. Stockholms centralstation och Sergels torg.

3.3 Resande

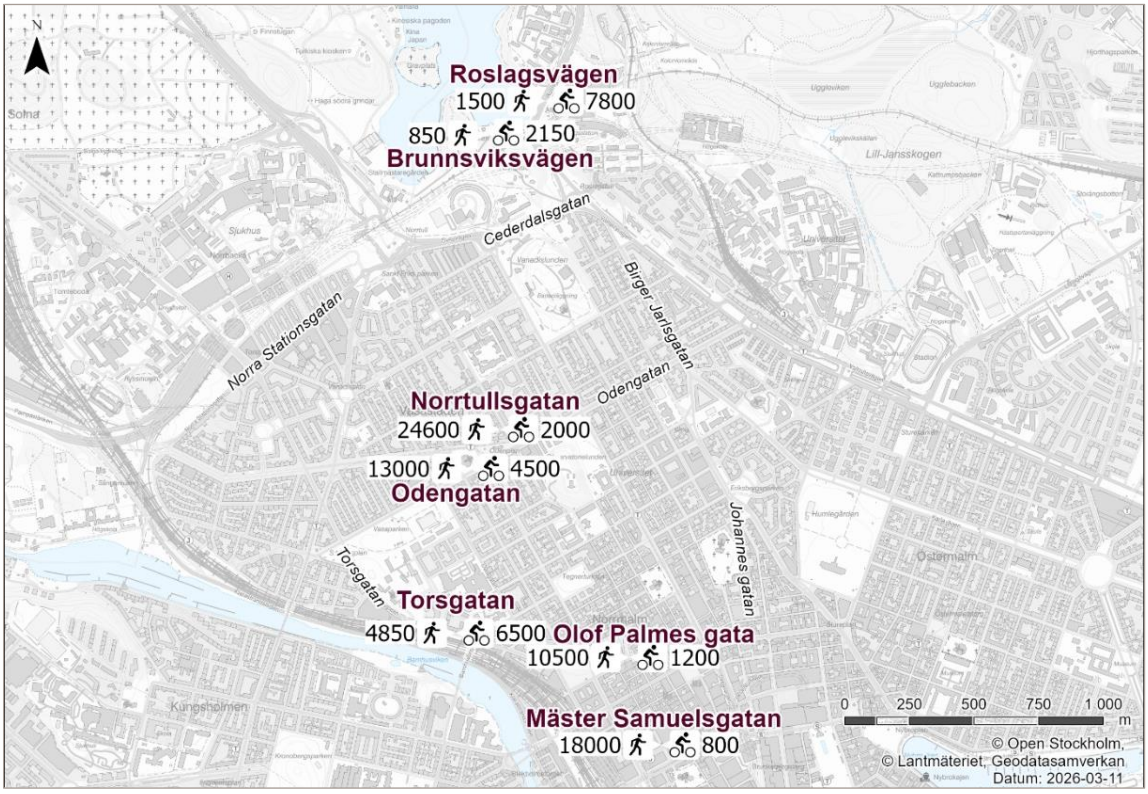
3.3.1 Gång- och cykeltrafik

I detta avsnitt redovisas uppgifter om gång- och cykelflöden på utvalda platser inom utredningsområdet. Uppgifterna är hämtade från en manuell trafikmätning av gående och cyklister som genomfördes i maj och juni 2025 och som har kompletterats med uppgifter från Stockholms stad från juni 2023 samt tidigare mätningar från 2017.

Informationen om gång- och cykelflöden är ett stöd för att beskriva vilka stråk som är av särskild betydelse för gående och cyklister samt identifiera potentiella flaskhalsar under byggtiden. Det är också ett viktigt underlag för att bedöma hur de planerade trafikavstängningarna inom projektet påverkar framkomligheten för oskyddade trafikanter, samt ett betydelsefullt stöd för att ge rekommendationer om hur mycket plats som krävs för gång- och cykeltrafiken under byggtiden.

Betydelsen av prioriterade cykelstråk lyfts fram i Stockholms stads cykelplan (Stockholms stad, 2022) och i Region Stockholms regionala cykelplan (Region Stockholm, 2020). I såväl den kommunala som den regionala planen definieras ett prioriterat cykelvägnät, bestående av primära stråk respektive regionala cykelstråk, vilka omfattas av särskilt högt ställda krav på framkomlighet, trafiksäkerhet och standard. Inom utredningsområdet finns flera primära stråk och regionala cykelstråk.

I Figur 22 nedan redovisas gång- och cykelflöden på platser inom utredningsområdet som i olika omfattning riskerar att påverkas av trafikavstängningar inom projektet Roslagsbanan till city.



Figur 22. Gång- och cykelflöden.

3.3.1.1 Delområde A: Roslagsvägen/Brunnsviken

Gång och cykel Roslagsvägen

Roslagsvägen är ett betydelsefullt pendlingsstråk som samlar upp cyklister från ett stort upptagningsområde i norra Stockholmsregionen. På sträckan mellan Trafikplats Bergshamra och Roslagstull är Roslagsvägen det snabbaste och smidigaste alternativet för cyklister från och till hela nordostsektorn. I maj 2025 registrerades cirka 7 800 cyklister per dygn på denna sträcka, vilket är högre än bland annat Tranebergsbron, Danviksbron, Skansbron och Årstabroarna. De höga cykelflödena indikerar att det finns få andra färdvägsalternativ till och från Roslagsvägen, något som är viktigt att ta i beaktande vid val av lösningar för trafiken under byggtid och omledning av cykeltrafiken. Roslagsvägen är utpekad som ett regionalt cykelstråk i den regionala cykelplanen, vilket ställer höga krav på utformning. I vägledningen för genomförandet av den regionala cykelplanen (Region Stockholm, 2023c) finns riktlinjer för utformningsstandard på regionala cykelstråk. Det finns även en bilaga till cykelplanen med riktlinjer för omledning av regionala cykelstråk (Region Stockholm, 2023d).

Gång och cykel Brunnsviksvägen

Brunnsviksvägen är ett attraktivt alternativ för cyklister på Roslagsvägen som ska vidare i nordsydlig riktning genom Stockholms innerstad. Det är en snabb och smidig färdväg mellan Roslagsvägen och Norrtull och det är många cyklister som väljer detta alternativ i stället för att cykla längs Roslagsvägen till Roslagstull och därefter Cederdalsgatan och tvärtom. I maj 2025 registrerades cirka 2150 cyklister per dygn på denna sträcka, vilket innebär att mer än en fjärdedel av alla cyklister på Roslagsvägen väljer Brunnsviksvägen som färdväg. Det visar att Brunnsviksvägen är ett viktigt pendlingsstråk för cyklister även om det inte är utpekat som ett regionalt cykelstråk.

3.3.1.2 Delområde B: Odenplan/Observatorielunden

Gång och cykel Odenplan

Odenplan är en av Stockholms stads mest trafikerade noder för gångtrafik med stora gångflöden från både kollektivtrafik och lokala resmål. Gångtrafikanter rör sig mellan tunnelbana, pendeltåg, bussar och angränsande bostadsområden, handel och service. I juni 2025 registrerades omkring 13 000 gående per dygn på Odengatan i höjd med Åhléns. I nordsydlig riktning registrerades cirka 24 600 gående som korsar Odengatan i höjd med Norrtullsgatan. Dessa höga flöden visar att gångtrafiken är intensiv, särskilt vid övergångsställen nära platser där resenärer byter mellan olika trafikslag.

Odenplan utgör även en viktig knutpunkt för cykeltrafiken med Odengatan och Karlbergsvägen som östvästliga stråk och Norrtullsgatan som en central nordsydlig förbindelse. Området är en del av Stockholms primära cykelstråk och används dagligen av ett stort antal pendlingscyklister. På Odengatan i höjd med Åhléns registrerades cirka 4 500 cyklister per dygn i juni 2025, och på Norrtullsgatan var motsvarande flöden cirka 2 000 cyklister.

3.3.1.3 Delområde C: Sabbatsberg/T-centralen

Gång och cykel Torsgatan

Torsgatan är en viktig stadsgata i centrala Stockholm som binder samman områden norr och söder om Vasastan. Gatan är en viktig cykellänk i innerstaden och är utpekad som primärt stråk i Stockholms stads cykelplan och som regionalt cykelstråk i den regionala cykelplanen. Under juni 2023 registrerades cirka 6 500 cyklister per dygn på Torsgatan i höjd med Barnhusbron, vilket visar att gatan har en viktig funktion som pendlingsstråk. Det saknas alternativa färdvägar till Torsgatan för cyklister som cyklar i nordsydlig riktning mellan Sankt Eriksplan och Stockholm city.

Gång och cykel Mäster Samuelsgatan

Mäster Samuelsgatan är en central gata i Stockholms innerstad som binder samman viktiga målpunkter inom citykärnan. Sträckan präglas av hög gångtrafik, med många besökare till Drottninggatans butiker och kollektivtrafiknoder. Gatan används av bil-, cykel- och gångtrafikanter, men gångflödena dominerar, särskilt under dagtid. Gångmätningar från 2017 visar att det passerar mellan 10 000 och 18 000 gående per dygn beroende på sträcka längs gatan. Högst är gångflödena närmast Drottninggatan. Mäster Samuelsgatan är inte ett viktigt cykelstråk i innerstaden och har därmed relativt låga cykelflöden på uppemot 800 cyklister per dygn enligt mätningar från 2017. Cyklister som färdas i östvästlig riktning cyklar i första hand utmed Kungsgatan som är utpekad som primärt cykelstråk i Stockholms stads cykelplan. Se Figur 23 för bild av Mäster Samuelsgatan.



Figur 23. Mäster Samuelsgatan.

Gång och cykel Olof Palmes gata

Olof Palmes gata utgör en viktig länk mellan Vasagatan och Sveavägen som är två huvudgator i centrala Stockholm. Gatan har blandad trafik med biltrafik, cyklister och gående. Mätningar från 2017 visar att det passerar mellan 4 500 och 10 500 gående per dygn beroende på sträcka längs gatan, med högsta antalet gående närmast Drottninggatan och österut mot Sveavägen. Liksom på Mäster Samuelsgatan ställer detta höga krav på framkomlighet och tydliga lösningar vid trafikavstängningar på Olof Palmes gata. Olof Palmes gata är utpekad som huvudstråk i Stockholms stads cykelplan. Cykelmätningar från 2017 visar att det passerar uppemot 1 200 cyklister per dygn på gatan. Det finns dock bra alternativa färdvägar till Olof Palmes gata, inte minst Kungsgatan som löper parallellt med Olof Palmes gata och som är utpekad som primärt cykelstråk i Stockholms stads cykelplan. Se Figur 24 för en bild av Olof Palmes gata.



Figur 24. Olof Palmes gata.

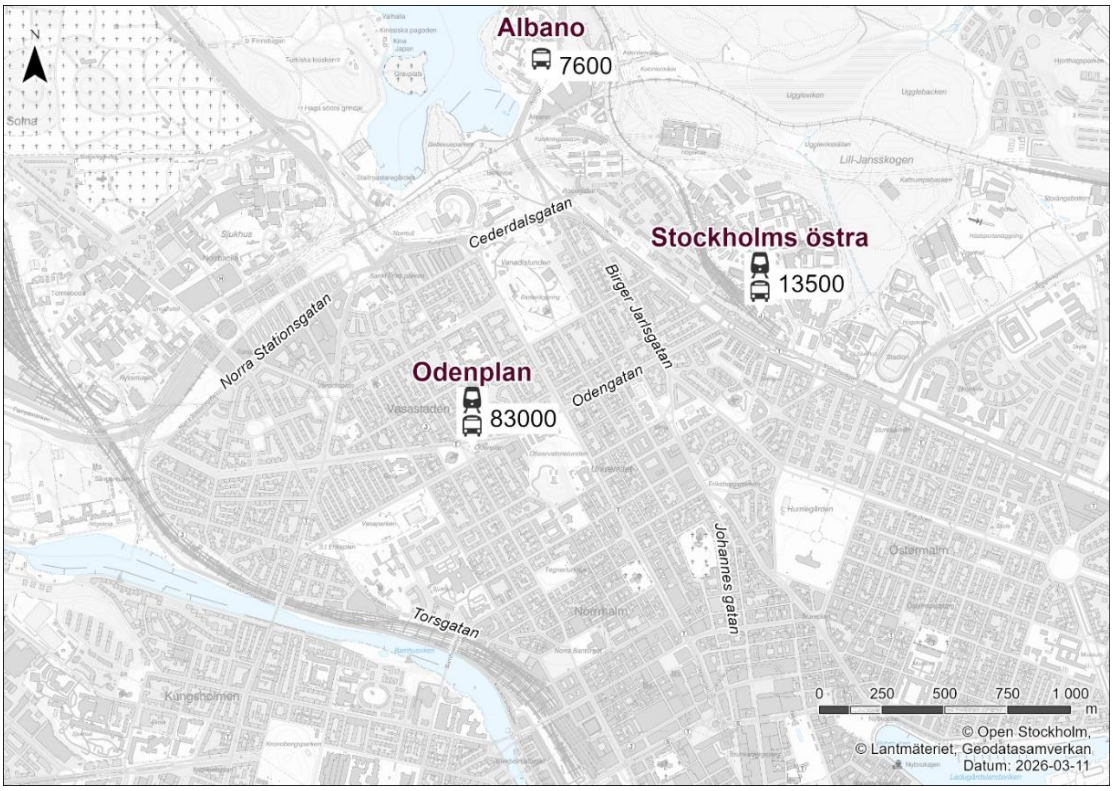
3.3.2 Kollektivtrafikresande

I Figur 25 redovisas uppgifter[4] om kollektivtrafikresande på utvalda stråk inom utredningsområdet. Dessa uppgifter avser ett genomsnittligt vintervardagsdygn 2025.

Informationen om kollektivtrafikresande är ett stöd för att beskriva vilka stråk som är särskilt viktiga för kollektivtrafiken, och för att bedöma hur de planerade trafikavstängningarna inom projektet påverkar framkomligheten för kollektivtrafikresenärer.

I kartan nedan redovisas resandeflöden i kollektivtrafiken i stråk som i olika omfattning kommer att påverkas av trafikavstängningar inom projektet Roslagsbanan till city.

[4] Uppgifter om resande på Roslagsbanan, vid Stockholms östra och vid Odenplan har erhållits från Region Stockholm, via registrator.tf@sl.se. Uppgifter om resande i busstrafiken utmed Roslagsvägen är hämtade från APC-utrustning i dörrarna på en del av fordonen (APC = Automatic Passenger Count). Även dessa uppgifter har erhållits från Regions Stockholm via trafikmatningar@sl.se.



Figur 25. Resandeflöden i kollektivtrafiken.

3.3.2.1 Roslagsbanan

Roslagsbanan är pulsådern för kollektivtrafiken i nordostsektorn. Den förbinder nordostsektorn med Stockholms centrala delar och knyter samman kommunerna längs sträckan. En genomsnittlig vintervardag är det omkring 13 500 resenärer på Roslagsbanan som har Stockholms östra som slutstation. Även stationerna närmast Stockholms östra har ett stort antal på- och avstigande resenärer. Vid station Universitetet sker cirka 1 100 påstigningar och 1 200 avstigningar en genomsnittlig vintervardag. Vid Mörby är motsvarande siffror 2 100 påstigningar och 2 300 avstigningar.

3.3.2.2 Elevpendling Norra innerstaden

Ett stort antal barn och unga i grundskola och gymnasium pendlar in till och ut ur Norra innerstaden för att ta sig till sin skola. Läs mer i *Roslagsbanan till city – Barnkonsekvensanalys Järnvägsplan*, kapitel 4.1.

3.3.2.3 Delområde A: Roslagsvägen/Brunnsviken

Kollektivtrafik Roslagsvägen

Busstrafiken utmed Roslagsvägen har höga resenärsflöden. En genomsnittlig vintervardag är det cirka 8500 bussresenärer från nordostsektorn som har Stockholms östra som ändhållplats. Busstrafiken utgör ett viktigt komplement till Roslagsbanan med ett stort upptagningsområde som innefattar bland annat Vaxholm och Norrtälje. Uppgifter om resande i busstrafiken från APC-utrustning i dörrarna visar på höga resenärsflöden vid de platser utmed Roslagsvägen som berörs av de planerade trafikavstängningarna inom projektet. Vid Albanova passerar 7 600 bussresenärer per dygn under en genomsnittlig vintervardag. Vid Roslagstull är motsvarande siffra cirka 6 500.

3.3.2.4 Delområde B: Odenplan/Observatorielunden

Kollektivtrafik Odenplan

Odenplan är en av Stockholms största kollektivtrafikknutpunkter. Sedan öppningen av Citybanan sker anslutningar till buss, pendeltåg och tunnelbanans Gröna linje på platsen. Därmed ger Odenplan en viktig avlastning till Stockholm City och T-Centralen. Odenplan har även ett omfattade bussutbud med totalt 10 busslinjer varav tre stomlinjer – linje 2, 4 och 6 – som tillsammans har över 300 avgångar i respektive riktning per dag. Stombusslinje 4 är Sveriges mest trafikerade busslinje, vilket understryker platsens strategiska betydelse.

Sammantaget gör detta Odenplan till en central bytespunkt i Stockholms kollektivtrafiksystem. En genomsnittlig vintervardag görs här cirka 83 000 påstigningar på buss, pendeltåg och tunnelbana, vilket gör Odenplan till den tredje högst trafikerade bytespunkten i Stockholm efter Stockholm City/T-Centralen och Slussen. Busstrafiken vid Odenplan har cirka 16 000 påstigande resenärer. Bara Slussen och Gullmarsplan har större bussresenärsflöden. Se Figur 26 för en översikt av busshållplatser samt nedgångar till tunnelbana och Citybanan.



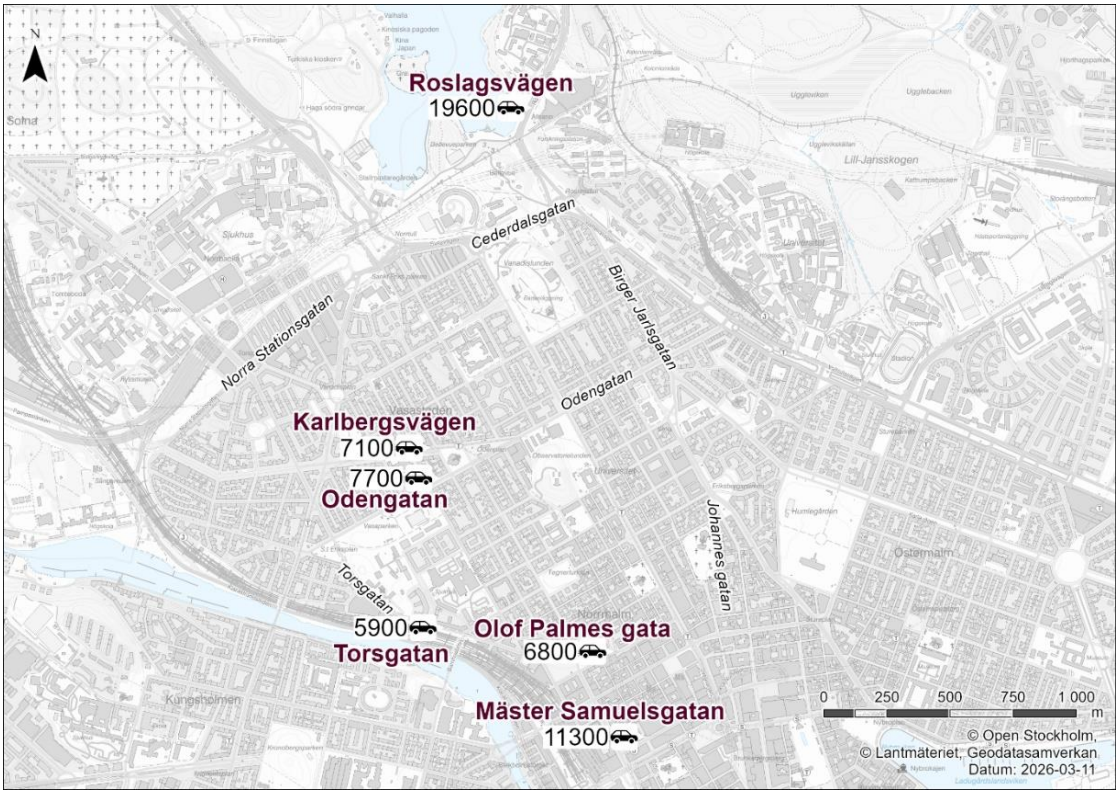
Figur 26. Hållplatslägen vid Odenplan.

3.3.3 Motorfordonstrafik

I Figur 27 redovisas uppgifter om motorfordonstrafiken i stråk som i olika omfattning bedöms påverkas av trafikavstängningar inom projektet Roslagsbanan till city. Uppgifterna om

trafikflöden och hastigheter är hämtade från Trafikverkets trafikflödeskarta och från Stockholms stads databas för trafikmätningar.

Informationen om motorfordonstrafiken är ett stöd för att beskriva vilka stråk som är särskilt viktiga och för att bedöma hur planerade trafikavstängningar inom projektet påverkar framkomligheten för motorfordon.



Figur 27. Motorfordonsflöden.

3.3.3.1 Delområde A: Roslagsvägen/Brunnsviken

Motorfordonstrafik Roslagsvägen och Brunnsviksvägen

Roslagsvägen är en av de mest betydelsefulla trafiklederna i Stockholm. Vägen utgör en central förbindelse mellan innerstaden och de norra förorterna samt vidare mot omliggande kommuner som Danderyd, Täby, Vallentuna, Vaxholm och Norrtälje. Roslagsvägen knyter samman flera stora trafikstråk och fungerar som huvudled för både person- och godstrafik. Den har därmed en viktig regional funktion, både för dagliga pendlingsresor och för transporter mellan Stockholm och norra delen av länet.

En betydande andel av motorfordonstrafiken på Roslagsvägen fortsätter på Norra länken som ansluter till Roslagsvägen i höjd med Baron Rålambs väg. På delen av Roslagsvägen som ligger söder om Baron Rålambs väg är trafikflödena lägre men ändå fortsatt höga. En trafikmätning som har genomförts år 2025 i höjd med Kräftriket visar att vägen har en årsdygnstrafik på cirka 19 600 fordon. Den berörda sträckan av Roslagsvägen har en viktig funktion som genomfartsled och utgör huvudförbindelse för biltrafiken i Stockholm.

Brunnsviksvägen är ett viktigt pendlingsstråk för cyklister, se avsnitt 3.3.1.1. Det är även en viktig angöring för bilförare som ska besöka Bellevue bollplan och båtklubben ”Segelsällskapet Brunnsviken”.

3.3.3.2 Delområde B: Odenplan/Observatorielunden

Motorfordonstrafik Odenplan

Odenplan är ett centralt trafiknav i Stockholm där flera trafikslag möts. Området präglas av hög stadstrafik med gång-, cykel-, kollektiv- och biltrafik som samspelar i en tät innerstadsmiljö. Odenplan korsas av flera viktiga gator i området, så som Odengatan, Upplandsgatan, Karlbergsvägen och Norrtullsgatan. Dessa gator utgör primära förbindelser i innerstaden och hanterar både genomfartstrafik såväl som trafik med lokala mål. Trafikstrukturen vid Odenplan är särskilt påverkad av Odengatan, som är enkelriktad i östlig riktning för biltrafik medan endast busstrafik är tillåten i motsatt riktning. För trafik i västlig riktning fungerar Karlbergsvägen som motsvarande länk. Denna lösning gör att de båda gatorna tillsammans bildar ett öst–västligt trafiksystem genom Vasastan vilket leder till höga flöden, särskilt under rusningstid. Trafikmätningar från 2021 visar att Odengatan och Karlbergsvägen har en årsdygnstrafik på cirka 7 700 respektive 7 100 fordon. Av denna trafik utgörs drygt 20 procent av tunga fordon vilket visar att busstrafiken står för en betydande del av den totala motorfordonstrafiken. Skyltad hastighet på sträckan är 40 km/tim, och genomsnittlig uppmätt hastighet är 24 km/tim på Odengatan och 32 km/tim på Karlbergsvägen.

Utöver Odengatan och Karlbergsvägen har Upplandsgatan och Norrtullsgatan en viktig funktion som nordsydliga stråk som förbinder Odenplan och dess närområde med Sveavägen, Norra stationsområdet och Norrtull. Sammantaget är biltrafiken vid Odenplan betydande men starkt påverkad av platsens funktion som kollektivtrafikknutpunkt. Detta gör att framkomlighet och trafikflöden ofta är känsliga för störningar, exempelvis vid byggarbeten eller tillfälliga avstängningar, vilket i sin tur kan ge spridningseffekter till angränsande gatunät.

3.3.3.3 Delområde C: Sabbatsberg/T-centralen

Motorfordonstrafik Torsgatan

Torsgatan har en viktig funktion för att binda samman områden norr och söder om Vasastan. Gatan används som genomfartsled för lokal trafik men har relativt låga motorfordonsflöden jämfört med andra lokala genomfartsgator i centrala Stockholm. För båda riktningar på Torsgatan uppmättes år 2024 till 5 900 fordon, cirka 3 500 i västlig riktning respektive 2 500 i östlig riktning. Skyltad hastighet på sträckan är 40 km/tim och genomsnittlig uppmätt hastighet är 33 km/tim.

Motorfordonstrafik Mäster Samuelsgatan

Mäster Samuelsgatan är en central gata i Stockholms innerstad som binder samman viktiga handels- och trafikstråk. Gatan används av både bil-, cykel- och gångtrafikanter. Gångflödena dominerar men även biltrafiken har relativt höga flöden med en årsdygnstrafik på cirka 11 300 fordon. Skyltad hastighet på Mäster Samuelsgatan är 40 km/tim och genomsnittlig uppmätt hastighet på den aktuella sträckan är 27 km/tim.

Motorfordonstrafik Olof Palmes gata

Olof Palmes gata utgör en viktig länk mellan Vasagatan och Sveavägen som är två huvudgator i centrala Stockholm. Gatan har blandad trafik med biltrafik, cyklister och gående. Mätningar från 2024 visar att gatan har en årsdygnstrafik på cirka 6 800 fordon. Skyltad hastighet på Olof Palmes gata är 40 km/tim och genomsnittlig uppmätt hastighet på den aktuella sträckan är 27 km/tim.

3.3.4 Parkering

3.3.4.1 Sabbatsbergs sjukhus

Ett arbetsområde planeras på en parkeringsyta vid Sabbatsbergs sjukhus. Parkeringen har platser både för besökande till sjukhuset och anställda på sjukhuset. För att skapa en bättre förståelse för hur parkeringen används idag genomfördes en parkeringsinventering av parkeringsytorna i anslutning till sjukhuset. Inventeringen utfördes vid två tillfällen under en vardag i december 2025, klockan 08.00 på morgonen samt klockan 11.30 på förmiddagen.

Resultatet av inventeringen visar att det finns god tillgång till besöksparkeringar på den aktuella parkeringsytan, med en beläggningsgrad på cirka 50 procent. Även övriga besöksparkeringar inom sjukhusområdet hade god kapacitet vid inventeringstillfällena. Den del av parkeringen som används för personalparkering var däremot fullbelagd, vilket även gällde övriga personalparkeringar inom sjukhusområdet. Analysen av parkeringsinventeringen pekar därför på behovet av att ersätta de personalparkeringar som tas i anspråk. Samtidigt bedöms vissa parkeringsytor som idag används för besöksparkering kunna omdisponeras för detta ändamål.

Se Figur 28 för den parkeringsyta som planeras utgöra ett kompletterande arbetsområde till Torsgatan.



Figur 28. Parkeringsyta vid Sabbatsberg, planerat arbetsområde.

3.4 Angränsande planering – Stockholms stads översiktsplanering

I detta avsnitt beskrivs pågående projekt och planering i närområdet som kan komma att påverka hur den nya anläggningen används och upplevs i framtiden.

I Stockholms stads översiktsplan fastslås att Stockholm ska vara en klimatsmart, växande stad med sammanhållande stadsmiljöer där det byggda och det gröna samspelar (Stockholms stad, 2018). Gång-, cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras i Stockholms stad. Kollektivtrafiken ska fortsätta utgöra stommen i Stockholms transportsystem. Stockholmsförhandlingen år 2013 och Sverigeförhandlingen år 2017 ligger bakom satsningar på utbyggd kollektivtrafik. Stockholms stad ska samtidigt vidta åtgärder för att minska biltrafiken. Beslutade kollektivtrafiksatsningar som nämns i översiktsplanen är tunnelbana Odenplan-Hagastaden-Arenastaden, tunnelbana Kungsträdgården-Nacka/Söderort, tunnelbana Akalla-Barkarby, tvärbana Norra Ulvsunda-Kista-Helenelund, tunnelbana Fridhemsplan-Älvsjö, Roslagsbanan till T-Centralen samt Spårväg Syd Älvsjö-Skärholmen-Flemingsberg.

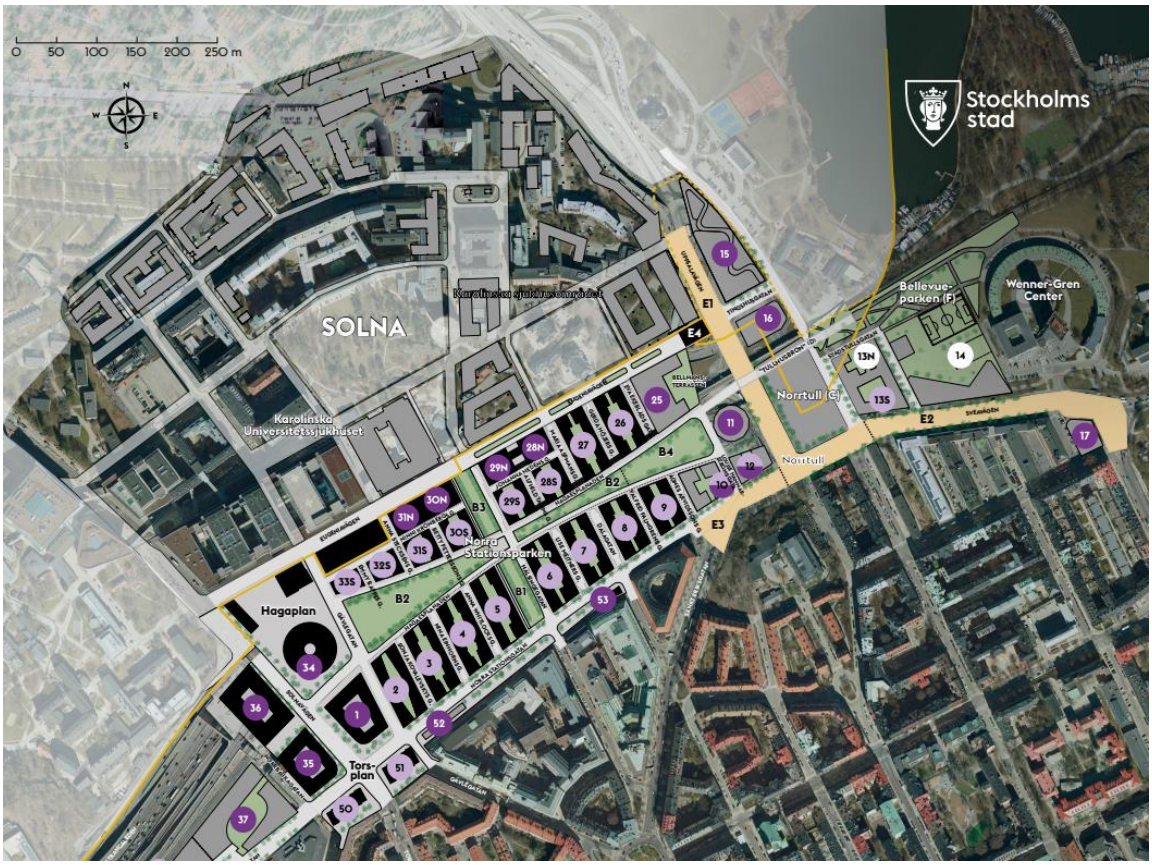
I Stockholms stads översiktsplan anges förlängningen av Roslagsbanan som en framtida viktig satsning för att utveckla kollektivtrafiken i norra innerstaden (Stockholms stad, 2018). Genom att Roslagsbanan förläggs i tunnel frigörs mark för bostäder vid nuvarande Stockholms östra, ett av flera utvecklingsområden i översiktsplanen. Översiktsplanen lyfter också att Roslagsvägens barriäreffekt för människor, växter och djur behöver minskas.

Vid Centralstationen pågår ett detaljplanearbete för en överdäckning av spårområdena mellan Kungsgatan, Klarabergsviadukten, Centralstationen och Vattugatan så att mark kan frigöras. Det möjliggör för nya kontor, handel och parkmiljöer. Ett av målen och syftet med planarbetet är att Centralstationsområdet blir en mer integrerad del av city (Stockholms stad, 2026b).

I Hagastaden sker den största stadsutvecklingen i anslutning till området för Roslagsbanans förlängning. Utvecklingsplanerna för Hagastaden syftar till att knyta samman Vasastaden med Karolinska sjukhusområdet i Solna genom tät stadsbebyggelse med främst bostäder. Området inriktas även på ”life science” med verksamheter inom bioteknik, läkemedel, medicinteknik, forskning, kontor och handel. Hagastaden får dessutom en ny tunnelbanestationen på den nya grenen mot Arenastaden, med uppgångar vid Torsplan och Nya Karolinska i Solna

Den nya stadsdelen byggs genom en överdäckning av motorvägarna E4/E20 och järnvägen. När Hagastaden är helt färdigställd år 2030 kommer det att finnas cirka 7 000 nya lägenheter (4 000 i Stockholm och 3 000 i Solna) samt 14 000 nya arbetsplatser (Stockholms stad, 2026c). Norra Stationsparken, mitt i det nya området mellan bostadshus och kontor, planeras bli stadsdelens gröna lunga och sträcker sig från Gävlegatan nästan ända fram till Norrtull, där den möjliggör passage över gång- och cykelbron till Hagaparken. Helt färdigställd kommer Norra Stationsparken vara en av Stockholms större parker och ett värdefullt tillägg till övriga parkrum i området för Roslagsbanans förlängning.

En ny gymnasieskola med tillhörande idrottshall, samt förskola i separat byggnad, planeras närmast Wenner-Gren Center. I anslutning till skolområdet föreslås en aktivitetspark. Därmed omdanas det idag trafikintensiva området vid Norrtull. Utvecklingen kommer att underlätta för gående och cyklister att ta sig mellan stadskärnan och grönområdena Hagaparken och Bellevue.

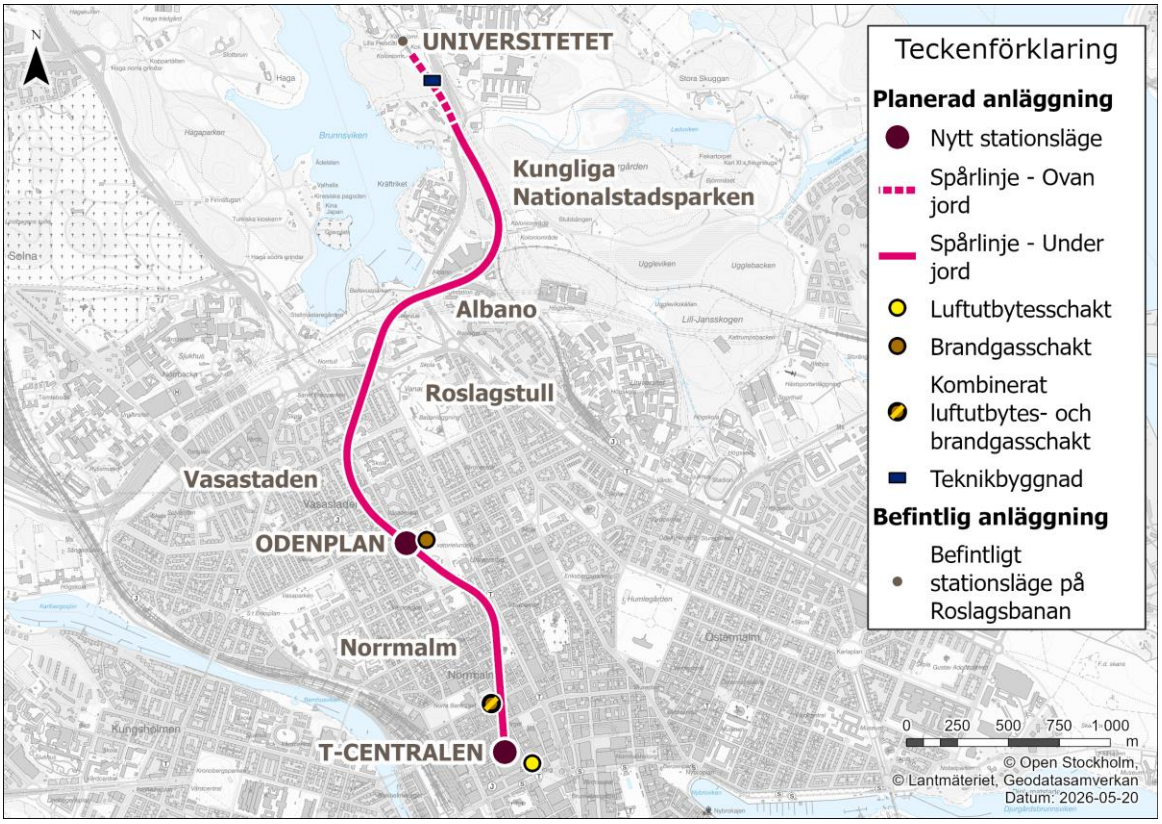


Figur 29. Kvartersutbyggnad i Hagastaden. Källa: (Stockholms stad, 2025).

Region Stockholm

4 Effekter och konsekvenser under drifttiden

Drifttiden avser den färdiga anläggningen, det vill säga när Roslagsbanan har förlängts i tunnel till Odenplan och T-Centralen och tagits i drift. Kapitlet redovisar planförslagets påverkan, effekter och konsekvenser för sociala värden, både i ett övergripande perspektiv och genom geografiska nedslag inom utredningsområdets tre delområden. Medskick till kommande arbete presenteras där det bedömts relevant.



Figur 30. Översikt av planerad spårlinje, stationslägen vid Odenplan och T-Centralen samt placering av anläggningar ovan jord.

4.1 Generella effekter och konsekvenser under drifttid

4.1.1 Förlängning av Roslagsbanan till city

Roslagsbanan planeras att förlängas från station Universitetet och vidare söderut i tunnel, via Odenplan till T-Centralen, se Figur 30. Den nya spåranläggningen planeras bli totalt cirka 4,2 kilometer, varav cirka 3,8 kilometer planeras under mark i tunnel. Tunnelsträckan planeras bestå av cirka 3,7 kilometer bergtunnel och resterande 100 meter av betongtunnel. Spåranläggningen

beräknas få ett maximalt djup på cirka 80 meter under jord. Två nya stationer planeras för Roslagsbanan: Odenplan och T-Centralen. Befintlig station Stockholms östra kommer att stängas. Ingång till de nya stationerna kommer att ske via befintliga tunnelbaneentréer och biljetthallar, vilket innebär att inga nya entréer anläggs ovan jord. Däremot planeras andra mindre anläggningar ovan jord i form av bland annat en teknikbyggnad och tre schaktöverbyggnader tillhörande luftutbytesschakt och brandgasschakt.

4.1.1.1 Effekter och konsekvenser

Roslagsbanans förlängning in till city bidrar till en mer sammanhållen region genom att stärka tillgängligheten mellan Stockholms nordostkommuner och Stockholms innerstad. Snabbare och smidigare resor gör det lättare för boende i nordostkommunerna att ta sig till jobb och studier i centrala Stockholm. För resenärer som har målpunkter nära Stockholms östra innebär den nya sträckningen av Roslagsbanan en försämring, inte minst för studenter och verksamma på lärosätena i närområdet. Ur ett bredare perspektiv kan projektet förbättra människors möjlighet till utbildning, arbete och därmed försörjning. Även tillgängligheten till specialutbildning ökar. Med Roslagsbanans förlängning stärks även möjligheten för nordostkommunerna att attrahera arbetskraft från övriga delar av Stockholmsregionen. Även människors möjlighet att ta del av stadsliv och kulturupplevelser i centrala Stockholm ökar.

Roslagsbanans förlängning in till city bedöms också leda till en avlastning på tunnelbanans Röda linje mellan T-Centralen och Tekniska högskolan. En minskad trängsel på denna sträcka är särskilt positiv för arbetspendlares och studenters vardagsliv. En förbättrad kollektivtrafik anses generellt stärka jämlikheten och jämställdheten, eftersom den påverkar människors möjligheter att röra sig, arbeta och delta i samhällslivet. Satsningar på kollektivtrafik kan göra arbetspendlingen mer likvärdig mellan män och kvinnor samt mellan grupper som har olika ekonomiska och sociala förutsättningar. Kvinnor reser oftare kollektivt än män och gör fler kombinationsresor. En utbyggd kollektivtrafik gör dessa resor enklare och tryggare. Effektivare och snabbare arbetspendling ökar kvinnors möjligheter att arbeta heltid samt ökar mäns vilja att resa med kollektivtrafik istället för bil. Kortare restider och fler avgångar gör det lättare att kombinera arbete med familjeansvar, vilket främjar en jämställd arbetsmarknad.

Det finns dock frågor som är viktiga att bevaka för att säkerställa de positiva effekterna och konsekvenserna som en satsning på Roslagsbanan kan innebära. Trygghet är avgörande för att resande med Roslagsbanan ska vara ett verkligt tillgängligt alternativ för alla. Otrygghet tenderar att påverka vissa grupper i högre utsträckning. Scenarion som eventuella höjningar av biljettpriser eller högre bostadspriser kring stationer kan också motverka jämlikhet. I dialogerna framkommer en oro att den stärkta kopplingen mellan nordostkommunerna i Stockholms län och Stockholm city, som förlängningen av Roslagsbanan innebär, skulle kunna leda till ökad otrygghet och kriminalitet i områden där Roslagsbanan stannar.

Roslagsbanan till city kan också påverka Roslagsbanans identitet. Roslagsbanan har idag en stark regional identitet som en smalspårig förortsbana med historiska rötter och lokal prägel. Med en direktkoppling till city blir den en del av Stockholms centrala kollektivtrafiknät, vilket kommer att ge den en mer urban och modern profil. Idag är de öppna landskapen karaktäriserande för resande med Roslagsbanan. Stationer i nya centrala lägen och dragning av Roslagsbanan i tunnel kommer att förändra resenärsupplevelsen. Känslan kan tänkas bli mer lik resande med tunnelbanan eller pendeltågen. En förändrad identitet kan påverka människor på olika sätt och uppfattas som både positiv och negativ. För vissa kan det upplevas som en förlust av värden kopplade till tradition, kulturarv och lokal identitet, medan det för andra upplevs som ett lyft när kapaciteten höjs.

Roslagsbanans framtida läge i tunnel söder om Universitetet innebär att trafikering av banvallen söderut upphör. Resultatet blir en minskad barriäreffekt mellan Norra Djurgården och Albano och minskning av buller för boende, verksamma och användare av natur- och rekreationsmiljöerna i området. Roslagsvägen utgör ett fortsatt hinder, men natur- och rekreationsområden har möjlighet att knytas närmare samman. Det ger även vidare förutsättningar för stadsutveckling och bättre kopplingar mellan stads- och landskapsrum. Exempelvis finns det förutsättningar för nya och genare gång- och cykelstråk jämfört med idag, vilket kan komma att påverka människors mobilitet på ett positivt sätt. Mark som frigörs kan också användas för bostäder, parker och service, vilket ökar sociala värden. Kopplingen mellan universitetsmiljön och city kan också bli starkare, vilket kan ge möjligheter som främjar studentliv, kultur och skapar nya mötesplatser.

De nya stationslägena för Roslagsbanan, Odenplan och T-Centralen, förbättrar tillgängligheten till målpunkter i centrala Stockholm. De nya stationslägena kan dock också innebära risker för negativa konsekvenser. I och med att de ersätter befintliga Stockholms östra kan invanda resmönster påverkas. För de resenärer som har målpunkter i anslutning till Stockholms östra innebär den nya sträckningen en försämring. Vissa grupper drabbas också negativt i högre utsträckning av komplexa bytespunkter. Det finns en risk för trängsel och stress, då Odenplan och T-Centralen redan är belastade och komplexa bytesnoder i kollektivtrafiken. Exempelvis bedöms det bli svårare för barn att resa självständigt i en tidig ålder, vilket i sin tur kan ge negativa effekter och konsekvenser avseende hälsa, mobilitet och socialt liv. En mer komplex resenärsmiljö kan också försvåra för exempelvis äldre, personer med funktionsnedsättning eller personer som inte talar svenska att orientera sig. Nya flöden av kollektivtrafikresenärer på stationerna samt trängsel kan också påverka trygghetskänslan på dessa platser på ett negativt sätt.

4.1.1.2 Medskick till kommande arbete

Medskicken nedan syftar till att omvandla bedömda effekter och konsekvenser till rekommendationer för kommande arbete. Med kommande arbete avses dels pågående projekteringsarbete inom ramen för järnvägsplanen, dels kommande skeden som framtagande av bygghandling och förfrågningsunderlag samt genomförande av byggprojektet.

- Skapa trygga stationsmiljöer utom- och inomhus med generösa mått, god belysning, öppna siktlinjer, attraktiv färgsättning och konst.
- Involvera olika målgrupper, framför allt barn, äldre och personer med funktionsnedsättningar i dialoger och eventuella resenärstester som rör gestaltning, tillgänglighet och orienteringsstöd.
- Genomför trygghetsvandringar tillsammans med resenärer, polis och andra lokala aktörer för att kartlägga otrygga platser på och omkring befintliga stationer.
- Ta tillvara Roslagsbanans historiska identitet genom att tidigt och transparent kommunicera kring de förändringar som utbyggnaden innebär.
- Överväg att i gestaltning och utsmyckning ta fasta på inslag från Roslagsbanans kulturarv för att öka igenkänning.
- Möt risken att nya och mer komplexa resenärsmiljöer påverkar särskilt utsatta grupper negativt genom tidig samverkan med skolor och andra verksamheter där dessa grupper finns, såsom äldre och personer med funktionsnedsättning, vid utformningen av orienteringsstöd.

- Planera och genomför riktade kommunikationsinsatser när trafiken återgår till normalläge, med fokus på att tydliggöra förändringar, nya funktioner och orienteringsprinciper, för att återetablera trygghet hos resenärerna.

4.1.2 Kvarstående mobilitetsvanor från byggtiden

Under byggtiden kommer anläggandet av Roslagsbanan till city att påverka människors resande. Trafikavstängningar, omledningar, ersättningstrafik och byggtrafik kan innebära försämrade möjligheter att gå, cykla och resa med kollektivtrafik.

4.1.2.1 Effekter och konsekvenser

Eftersom anläggandet av Roslagsbanan till city pågår under en lång tid kan negativ påverkan på kollektivtrafik samt gång- och cykelinfrastruktur förändra vanor som får kvarstående effekter. Om färdmedel som kollektivtrafik, gång och cykel blir mindre attraktiva finns det en risk att fler väljer bil eller avstår att resa. Exempelvis kan personer som pendlar till arbete eller studier uppleva resandet som krångligt och välja andra färdmedel eller distansarbete/distansstudier. Risken finns att vanorna består även efter byggtiden. Uteblivna resor eller en överflyttning till bilanvändande påverkar såväl hälsa som socialt liv på ett negativt sätt. Om barn och unga inte har haft möjlighet att gå, cykla och åka kollektivt till skola eller fritidsaktiviteter under byggtiden, finns det också en risk att beteendet kvarstår längre fram i livet och att man som vuxen föredrar bilen som färdmedel.

4.1.2.2 Medskick till kommande arbete

Medskicken nedan syftar till att omvandla bedömda effekter och konsekvenser till rekommendationer för kommande arbete. Med kommande arbete avses dels pågående projekteringsarbete inom ramen för järnvägsplanen, dels kommande skeden som framtagande av bygghandling och förfrågningsunderlag samt genomförande av byggprojektet.

- Skapa säkra, tillgängliga och trygga förbindelser för gående och cyklister under såväl bygg- som drifttid.
- Upprätthåll driften av alternativ kollektivtrafik under hela byggtiden.
- Vid avstängningar, säkerställ att ersättningstrafiken har tillräcklig kapacitet och hög turtäthet under rusningstid för att undvika trängsel.
- Håll restiden så nära den ordinarie som möjligt och placera hållplatser nära de ordinarie stationerna för en enkel övergång till ersättningstrafiken.
- Arbeta med tydlig skyltning och information om var ersättningstrafiken avgår.
- Ge tidig och tydlig trafikinformation via flera kanaler och realtidsinformation om avgångar och eventuella förändringar eller förseningar.

4.1.3 Kvarstående påverkan i rekreations- och friluftsområden från byggtiden

Under byggtiden kan rekreations- och friluftsområden påverkas av arbetsområden och byggtrafik. Grönytor kommer behöva hårdgöras och träd avverkas.

4.1.3.1 Effekter och konsekvenser

Om en grönyta inte kan återställas, eller tar lång tid att återställa efter byggtid, kan det få effekter och konsekvenser även under drifttiden. Om träd och grönska försvinner påverkas ofta upplevelse-

och rekreationsvärden på ett negativt sätt. Äldre träd kan exempelvis vara starkt förknippade med platsens identitet, varför en förlust kan påverka människors upplevelse av platsen negativt.

4.1.3.2 Medskick till kommande arbete

Medskicken nedan syftar till att omvandla bedömda effekter och konsekvenser till rekommendationer för kommande arbete. Med kommande arbete avses dels pågående projekteringsarbete inom ramen för järnvägsplanen, dels kommande skeden som framtagande av bygghandling och förfrågningsunderlag samt genomförande av byggprojektet.

- Utnyttja möjligheten att uppgradera miljön för fotgängare och cyklister med landskapsarkitektur.
- Kommunicera med allmänheten kring återplantering av vegetation och förbättring av miljöer.
- Skapa en struktur för samordning med Stockholms stad och Akademiska Hus kring rekreations- och friluftsområden i både anläggnings- och förvaltningsskedet.

4.2 Delområde A: Roslagsvägen/Brunnsviken

4.2.1 Anslutning till befintliga spår och tunnelmynning

Förlängningen av Roslagsbanan till city planeras att anslutas till befintligt dubbelspår vid den södra plattformsänden på station Universitetet. Strax efter station Universitetets plattformar kommer spåren att luta nedåt i sydlig riktning och passera under Roslagsvägen. Tunnelmynningen för spårtunneln planeras inom Kungliga Nationalstadsparken, mellan station Universitetet och Roslagsvägen.

Söder om station Universitetet föreslås de nya spåren placeras i jordskärning och sedan fortsätta in i ett betongtråg, se Figur 31. Det föreslagna tråget blir cirka 12,5 meter brett med en höjd på cirka 12 meter. Efter cirka 220 meter i tråg planeras spåren att gå cirka 135 meter i bergskärning, därefter fortsätter de in i en betongtunnel under Roslagsvägen innan en bergtunnel tar vid strax söder om Roslagsvägen, se Figur 32.



Figur 31. Visualisering ur gestaltningsprogrammet. Planerad tunnelmynning och teknikbyggnad längs Roslagsvägen. Vy mot söder. (Observera att utformningen inte avgörs i järnvägsplanen, bilden visar endast en möjlig lösning.)



Figur 32. Visualisering ur gestaltningsprogrammet. Tunnelmynningens läge vid Roslagsvägen. (Observera att utformningen inte avgörs i järnvägsplanen, bilden visar endast en möjlig lösning.)

4.2.1.1 Effekter och konsekvenser

Hur området påverkas av anslutningen till de befintliga spåren samt tunnelmynningen beror till stor del på hur anläggningen gestaltas samt hur väl området kan återställas efter byggtiden. Området är idag präglat av stora infrastrukturbarriärer och störningar i form av buller från

trafiken. I och med nedsänkning av Roslagsbanans spår till tråg och sedan tunnel bedöms bullret i området minska något vilket bedöms ge positiva effekter för människors hälsa.

Tunnelmynningen ligger inom den Kungliga Nationalstadsparken och det breddade spårområdet innebär intrång. Längs med tråget skapas en lång sträcka i hårdgjord miljö. Om gestaltningen av gränssnitt mot gång- och cykelstråk upplevs som väl integrerade med grönska och natur, kan negativa effekter och konsekvenser på området minska med större social acceptans som följd.

Området kring Lilla Frescati Koloniförening riskerar att få viss påverkan på befintliga ytor för experimentodling och odlingslotter. Odlingslotterna har ett högt värde för rekreation, såväl för brukarna som för besökare. De ger upplevelsevärden i ett område som annars präglas av infrastruktur. Trots återställningsåtgärder bedöms byggtiden kunna ge upphov till viss negativ effekt för upplevelse- och rekreationsvärden under drifttiden då etablering av ny vegetation kommer ta tid.

Närmare tunnelmynningen finns det skyddsvärda träd som kan påverkas, exempelvis om man behöver beskära rötter. Om marken inte kan återställas efter byggtiden kan det få konsekvenser avseende områdets identitet, nyttjande och attraktivitet för dem som söker sig till platsen för dess sociala värden.

Att bron över Roslagsvägen försvinner innebär att sikten ner mot vattnet förändras. När den visuella barriären försvinner, ökar överblickbarheten med positiva effekter och konsekvenser för trafiksäkerheten, se Figur 33 som visar en illustration av planerad tunnelmynning och riven järnvägsbro. Det bedöms även vara positivt ur en estetisk synvinkel.

Förläggning av Roslagsbanan i tunnel bedöms ge positiva effekter och konsekvenser för sociala värden i och intill Norra Djurgårdens parkområde med Söderbrunns koloniområde och Campus Albano. Förläggningen till tunnel innebär en minskad barriäreffekt och lägre bullernivåer vilket kan stärka parkens upplevelsevärden och skapa positiva konsekvensker avseende hälsa och rekreation för boende och verksamma i närområdet.



Figur 33. Visualisering ur gestaltningsprogrammet. Planerad tunnelmynning (rakt fram). Järnvägsbron över Roslagsvägen rivs och syns därmed inte på illustrationen.

4.2.1.2 Medskick till kommande arbete

Medskicken nedan syftar till att omvandla bedömda effekter och konsekvenser till rekommendationer för kommande arbete. Med kommande arbete avses dels pågående projekteringsarbete inom ramen för järnvägsplanen, dels kommande skeden som framtagande av bygghandling och förfrågningsunderlag samt genomförande av byggprojektet.

- Samtala och samverka med Lilla Frescati Koloniförening för bästa möjliga lösning avseende gränssnittet mellan tunnelmynning och trädgårdsmiljö.
- Uppgradera gång- och cykelstråk när anläggningen byggts färdigt för att förändringarna ska upplevas som positiva och locka till mer cyklande.
- Säkerställ en gestaltning av den permanenta anläggningen med tråg, tunnel och anslutande landskap som bibehåller nationalstadsparkens identitet.
- Utforma gång- och cykelbanan längs med tråget med generösa mått så att den upplevs trygg och så att cyklisten inte blir trängd mot staketet.
- Utforma staketet mellan gång- och cykelstråk och tråg på ett sätt som skapar en attraktiv och trygg miljö under alla årstider, exempelvis med ljusdesign och konstnärlig gestaltning.
- Trafiksäkra alla passager över Roslagsvägen och sänk hastigheten för motorfordon vid Frescati, Albano och Kräftriket.

4.2.2 Servicetunnel Albano

Arbetstunneln vid Albano kommer att bli permanent efter byggtiden och användas som tillfartsväg till en servicetunnel. Tillfartsvägen kommer bestå av en del ovan jord och en del under jord. Tillfartsvägen kommer nyttjas löpande för drift- och underhållsarbete under drifttiden, för att exempelvis service- och räddningsfordon ska kunna nå den nya spårtunneln, samt utgöra utrymningsväg från servicetunneln och spårtunneln. I dagsläget har ytan inte några betydande rekreations- och friluftsvärden, men det har potential att utvecklas för rekreation. Enligt den gällande detaljplanen ska universitetets lokaler med tillhörande parkmark utvecklas i området. Se Figur 34 för illustration av tillfartsvägens del ovan jord.



Figur 34. Visualisering ur gestaltningsprogrammet. Tunnelmynning och tillfartsväg till servicetunneln sett norrifrån med Roslagsvägen till höger i bild. Till vänster ny byggnad och vattenstråk enligt Stockholm stads detaljplan. (Observera att utformningen inte avgörs i järnvägsplanen, bilden visar endast en möjlig lösning).

4.2.2.1 Effekter och konsekvenser

Konsekvenser för sociala värden blir obetydliga. Områdets potential för utveckling av sociala värden är mer kopplade till genomförandet av gällande detaljplan än av Roslagsbanan.

4.2.2.2 Medskick till kommande arbete

Medskicken nedan syftar till att omvandla bedömda effekter och konsekvenser till rekommendationer för kommande arbete. Med kommande arbete avses dels pågående projekteringsarbete inom ramen för järnvägsplanen, dels kommande skeden som framtagande av bygghandling och förfrågningsunderlag samt genomförande av byggprojektet.

- Formulera gemensamma mål med Stockholms stad och Akademiska Hus kring den fysiska miljön för att värna och skapa nya sociala värden på platsen där hänsyn tas till park och natur.
- Eftersom Campus Albano byggs ut mot Frescati samtidigt som Roslagsbanan förläggs i tunnel, har området redan nu karaktär av byggarbetsplats. Ta tillvara engagemang och servicebehov hos studenter genom så kallad placemaking som flyttar fokus från störningar till möjligheter med tillfälliga mötesplatser och anpassat utbud, exempelvis utemöbler, wifi hotspots, thai chi, foodtrucks, mobilt bibliotek och vaccinationsbuss. Se Figur 35 för exempel på placemaking från Helsingborg.



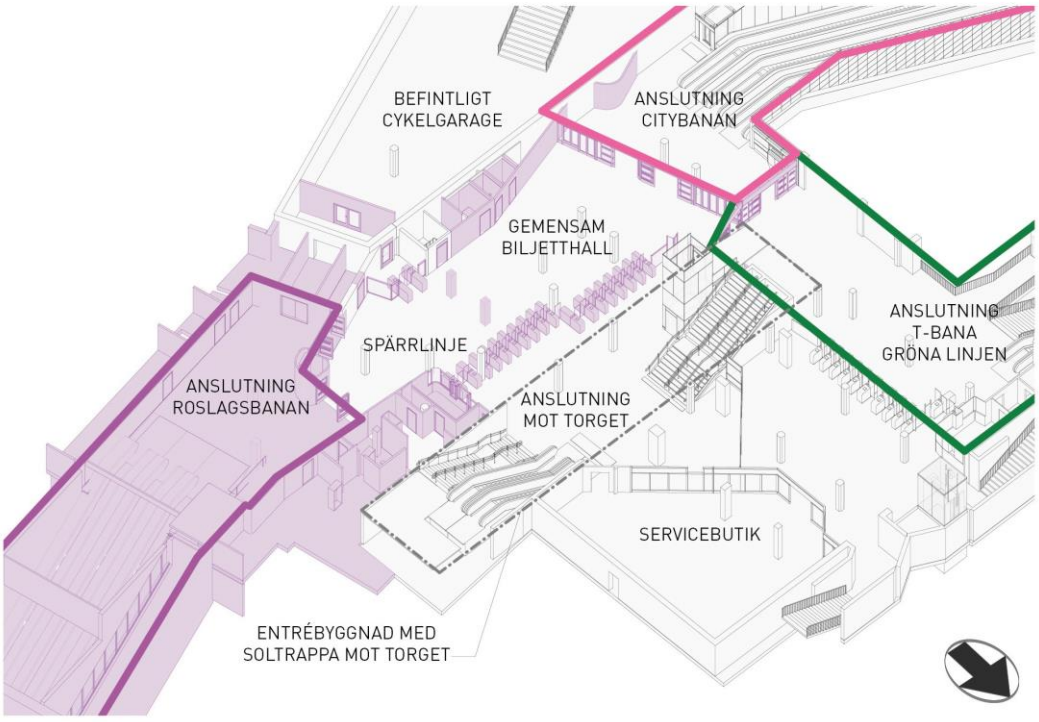
Figur 35. Placemaking i Helsingborg. Källa: (Helsingborgs stad, 2021).

4.3 Delområde B: Odenplan/Observatorielunden

4.3.1 Ny station Odenplan för Roslagsbanan

Odenplan är redan i dag en etablerad nod i Stockholms kollektivtrafiknät. Roslagsbanans nya station vid Odenplan planeras att anslutas till befintlig biljetthall och till befintlig kollektivtrafik. Ingen ny biljetthall eller stationsentré planeras att anläggas för Roslagsbanan. I stället planeras den att nås via befintliga entréer på Odenplan och Karlbergsvägen. Plattformarna kommer även kunna nås via Citybanan och entrén på Vanadisvägen eller via Gröna linjen och dess entré vid Västmannagatan.

Ett nytt plattformsrum anläggs omkring 50 meter under torgnivån på Odenplan. Stationen planeras att utformas med två spår och en mittplattform på 190 meter. Plattformen föreslås utföras med bergpelare mitt i plattformen och blir därmed uppdelad i två plattformssidor. Delarna förbinds med fyra tvärpassager varav två ansluter via rulltrappor upp mot den befintliga biljetthallen under Odenplan respektive till tunnelbanan och Citybanan. Den föreslagna anslutningen mot den befintliga biljetthallen placeras mitt emot rulltrapporna från Citybanans mellanplan, se Figur 36. Befintlig spärrlinje planeras att flyttas och bli gemensam för alla resenärer.



Figur 36. Roslagsbanans anslutning mot befintlig biljetthall. Lila representerar nya planerade ytor medan resterande är befintliga ytor.

4.3.1.1 Effekter och konsekvenser

Den nya stationen vid Odenplan innebär betydande förbättringar i tillgänglighet för resenärer från nordostsektorn. Möjligheten att snabbt nå centrala Stockholm samt genomföra smidiga byten till Citybanan och tunnelbanans Gröna linje gör Odenplan till en ännu viktigare kollektivtrafiknod. Detta stärker arbetsmarknadens tillgänglighet och underlättar vardagsresandet för många pendlare. Även tillgängligheten till skolor stärks. Samtidigt kan den ökade tillströmningen av resenärer påverka de redan intensiva offentliga ytorna vid Odenplan. Fler rörelser genom Odenplan kan skapa nya möjligheter för handel, service och mötesplatser, men innebär också risker i form av ökad trängsel och försämrad framkomlighet. Platsidentiteten vid Odenplan kan komma att påverkas i högre utsträckning än vid T-Centralen, som sedan länge haft karaktären av en central bytespunkt. Odenplan är både en nod för kollektivtrafik och en blandad stadsmiljö där människor rör sig till och från angränsande bostadsområden, handel, service, skola och högskola.

Att Roslagsbanans plattform ligger omkring 50 meter under jord gör stationen till en av de djupaste i Stockholm. Den vertikala komplexiteten kan skapa svårigheter för vissa resenärsgrupper, såsom barn, äldre och personer med funktionsnedsättningar. Mer komplicerade byten kan minska dessa gruppers självständiga mobilitet och leda till ökad stress och osäkerhet. Djupet kan också upplevas som otryggt och således utgöra ett mentalt hinder.

Läs mer om hur barn och unga använder platsen i *Roslagsbanan till city – Barnkonsekvensanalys Järnvägsplan*, avsnitt 6.2.1.2.

4.3.1.2 Medskick till kommande arbete

Medskicken nedan syftar till att omvandla bedömda effekter och konsekvenser till rekommendationer för kommande arbete. Med kommande arbete avses dels pågående

projekteringsarbete inom ramen för järnvägsplanen, dels kommande skeden som framtagande av bygghandling och förfrågningsunderlag samt genomförande av byggprojektet.

- Säkerställ orienterbarhet för alla resenärsgrupper genom överskådliga miljöer samt tydlig skyltning såsom piktogram, markeringar/pilar på väggar och golv samt väl fungerande högtalarsystem.
- Studera om entréerna i markplan behöver anpassas till större resenärsflöden.
- Utgå från den befintliga entrépaviljongens gestaltning med sittgradänger som bidrar till det sociala livet på platsen.
- Främja trygghet och upplevelsevärden på Odenplan genom att bevara öppenhet och siktlinjer mot Stadsbiblioteket och Gustav Vasa kyrka.
- Kompensera för komplexiteten i underjorden med lättorienterade miljöer i markplan som inbjuder till lek och vistelse.

4.3.2 Brandgasschakt vid Observatorielunden

Vid Odenplan planeras ett brandgasschakt i norra sluttningen av Observatorielunden, se Figur 30. Schaktöverbyggnaden blir omkring 35 kvadratmeter till ytan och cirka en meter hög och försedd med galler. I Figur 37 illustreras den planerade schaktöverbyggnaden och dess omgivande miljö.



Figur 37. Visualisering ur gestaltningsprogrammet. Brandgasschakt i slänten i Observatorielunden. (Observera att utformningen inte avgörs i järnvägsplanen, bilden visar endast en möjlig lösning.)

4.3.2.1 Effekter och konsekvenser

Observatorielunden är en park och naturmiljö i nära anslutning till bibliotek, högskola, skola och lekplatser. Den föreslagna platsen för brandgasschaktet i en redan otillgänglig brant slänt bedöms dock inte ge någon avsevärd negativ påverkan på tillgänglighet eller andra sociala värden såsom trygghet och rekreation. Möjligtvis kan utsikten från närliggande byggnad påverkas.

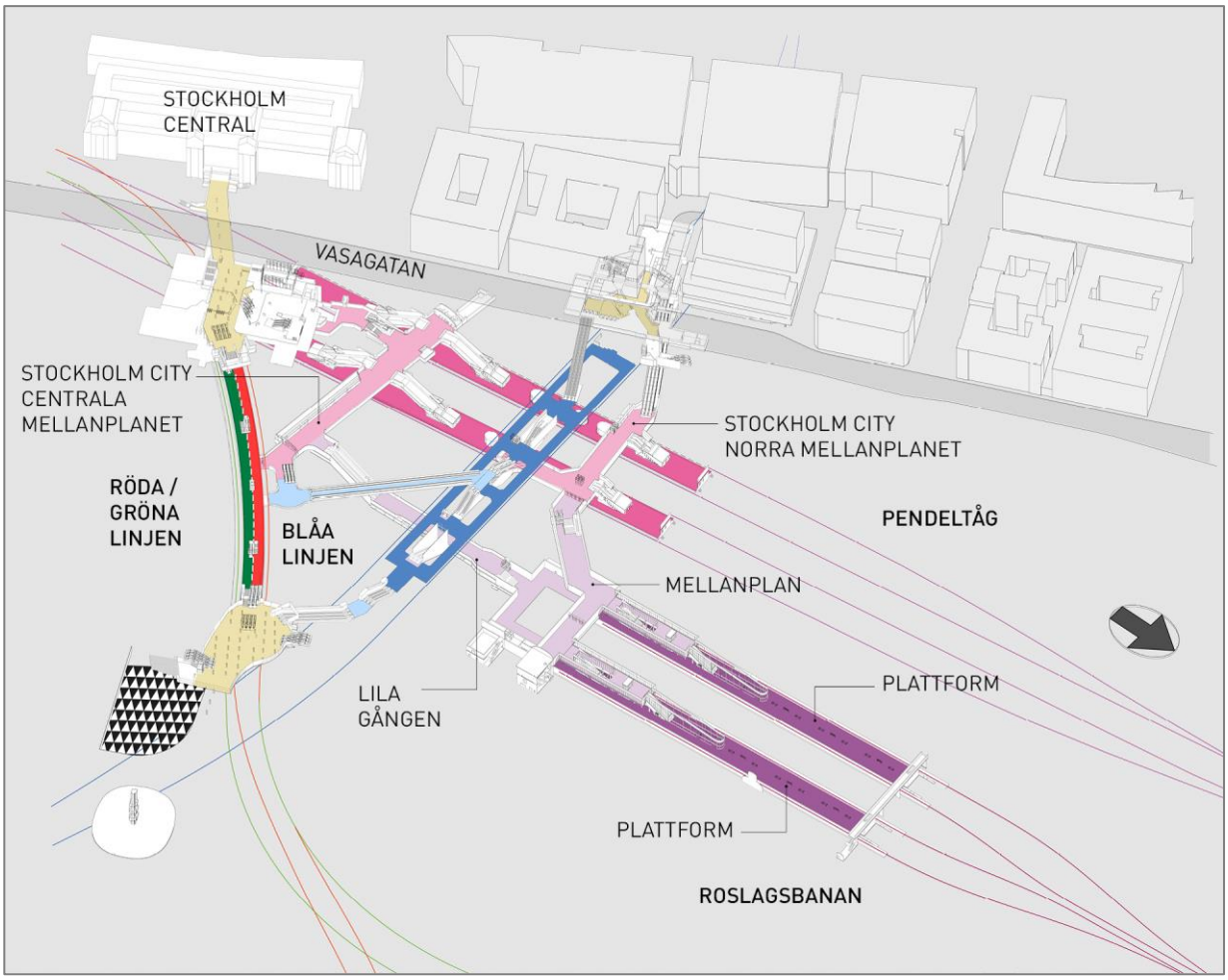
4.4 Delområde C: Sabbatsberg/T-Centralen

4.4.1 Ny station T-Centralen för Roslagsbanan

T-Centralen är i dag Stockholms största tunnelbanestation och en viktig knutpunkt i Stockholms kollektivtrafiksystem. Roslagsbanans nya station vid station T-Centralen planeras att ansluta till befintlig kollektivtrafik vid T-Centralen. Stationen kommer inte få nya entréer ovan jord utan föreslås att nås via befintliga. Figur 38 visar hur Roslagsbanan planeras att ansluta till befintlig station T-Centralen under jord.

Roslagsbanans station T-Centralen planeras att lokaliseras djupare än Citybanan och Blåa linjen, cirka 50 meter under jord. Den föreslagna stationen utformas med fyra spår och två mittplattformar och blir ändstation för Roslagsbanan. Stationen ska också fungera som uppställningsplats för tågfordon nattetid. Plattformarna på nya station T-Centralen planeras att utgöras av två mittplattformar och placeras i två separata plattformsrum. Plattformarna blir 190 meter långa. Plattformsrummet ska gestaltas med fokus på trygghet och överblickbarhet för resenären, med siktlinjer upp mot mellanplanet.

Från plattformarnas mitt planeras en uppgång på respektive plattform. Uppgångarna leder till ett gemensamt mellanplan där resenärerna kan ta sig vidare mot Citybanan eller vidare till befintlig entré. Från mellanplanet föreslås en direkt anslutning via hiss, fast trappa och rulltrappa till Citybanans norra mellanplan. En anslutning till tunnelbanan planeras vid plattformarnas södra ändar. Anslutningen benämns som Lila gången. Från Lila gången kan resenärer förflytta sig till T-Centralens tunnelbanelinjer via rulltrappor och hissar. Via Lila gången kommer även anslutning att finnas till Citybanans centrala mellanplan. De resenärer som ska byta till Citybanan kommer dock i stor utsträckning att välja anslutningen till Citybanans norra mellanplan. Lila gångens syfte är framför allt att ansluta Roslagsbanan till tunnelbanans Gröna och Röda linjer, via Citybanans centrala mellanplan, samt direkt till Blåa linjen.



Figur 38. Roslagsbanans nya station på T-Centralen och hur den ansluter till befintlig kollektivtrafik, biljetthallar och entréer.

4.4.1.1 Effekter och konsekvenser

Den nya stationen för Roslagsbanan vid T-Centralen integreras i en redan etablerad och intensiv kollektivtrafiknod. Till skillnad från Odenplan, med fler bostäder, skolor och förskolor i närområdet, har T-Centralen sedan länge en tydlig identitet som bytespunkt för stora resenärsflöden. Därmed bedöms den nya stationen inte förändra platsens karaktär i någon större utsträckning. När Roslagsbanans linjer får T-Centralen som ändstation stärks kopplingen mellan nordostsektorn och Stockholms innerstad. Resenärer får betydligt enklare och snabbare byten mellan Roslagsbanan, tunnelbanans Röda, Gröna och Blåa linjer samt Citybanan, vilket förbättrar tillgängligheten inom hela kollektivtrafiksystemet. För boende i de nordöstra delarna av Stockholms län innebär detta en mer direkt koppling till målpunkter i centrala Stockholm men även till regionala och nationella resmål. Den stärkta tillgängligheten både inom länet och vidare ut i landet kan få positiva effekter för arbetspendling, studier och mer långväga resande.

Stationens underjordiska läge och kopplingar till befintliga stationer bidrar till en god funktionalitet i bytespunkten. Gestaltningen med fokus på överblickbarhet och siktlinjer kommer ha stor betydelse för att underlätta orientering och stärka trygghetskänslan för resenärerna. Samtidigt kan de stora resenärsflödena och komplexa stationsmiljön med hög intensitet innebära utmaningar, framför allt för personer som är känsliga för stress eller stora mängder människor. Eftersom T-Centralen redan är utformad som ett nav för stora resandeströmmar bedöms dock

dessa konsekvenser vara begränsade i förhållande till den positiva effekt som förbättrade bytesmöjligheter mellan olika kollektivtrafikslag innebär.

4.4.1.2 Medskick till kommande arbete

Medskicken nedan syftar till att omvandla bedömda effekter och konsekvenser till rekommendationer för kommande arbete. Med kommande arbete avses dels pågående projekteringsarbete inom ramen för järnvägsplanen, dels kommande skeden som framtagande av bygghandling och förfrågningsunderlag samt genomförande av byggprojektet.

- Säkerställ orienterbarhet för alla resenärsgrupper genom överskådliga miljöer samt tydlig skyltning såsom piktogram, markeringar/pilar på väggar och golv samt väl fungerande högtalarsystem
- Studera om entréerna i markplan behöver anpassas till större resenärsflöden.

4.4.2 Luftutbytesschakt på Mäster Samuelsgatan

Vid T-Centralen planeras två separata schakt med gemensam schaktöverbyggnad på Mäster Samuelsgatan, mellan Drottninggatan och Malmskillnadsgatan, se Figur 30. Schaktöverbyggnaden placeras i gatans mitt så att trafiken kan passera på vardera sidan. Schaktöverbyggnaden planeras att bli omkring 50 kvadratmeter till ytan och cirka 0,6 meter hög, ventilering sker genom ett horisontellt galler på toppen. I Figur 39 illustreras den planerade schaktöverbyggnaden och dess omgivande miljö.



Figur 39. Visualisering ur gestaltningsprogrammet. Luftutbytesschaktet på Mäster Samuelsgatan. (Observera att utformningen inte avgörs i järnvägsplanen, bilden visar endast en möjlig lösning.)

4.4.2.1 Effekter och konsekvenser

Luftutbytesschaktet bedöms inte ge några avsevärda barriäreffekter eller ha annan negativ påverkan på sociala värden. Det finns dock risk att anläggningen skapar ytterligare trängsel i en redan trång trafikmiljö där cyklister och motorfordon delar utrymme och med ett närliggande vältrafikerat övergångsställe.

4.4.3 Kombinerat brandgas- och luftutbytesschakt på Olof Palmes gata

På Olof Palmes gata, strax väster om Drottninggatan, planeras ett kombinerat brandgas- och luftutbytesschakt, se Figur 30. Schaktet placeras i gatans mitt så att biltrafiken kan passera på vardera sidan. Schaktet har dubbla funktioner för stationens ventilation, både som tryckutjämning av luften i spårtunnlar och som brandgasevakuering. Schaktöverbyggnaden blir cirka 40 kvadratmeter och 0,6 meter hög och genom ett horisontellt galler på toppen av överbyggnaden kan luften blåsas ut. I Figur 40 illustreras den planerade schaktöverbyggnaden och dess omgivande miljö.



Figur 40. Visualisering ur gestaltningsprogrammet. Kombinerat brandgas- och luftutbytesschakt på Olof Palmes gata. (Observera att utformningen inte avgörs i järnvägsplanen, bilden visar endast en möjlig lösning.)

4.4.3.1 Effekter och konsekvenser

Det kombinerade brandgas- och luftutbytesschaktet bedöms inte ge några avsevärda barriäreffekter eller ha annan negativ påverkan på sociala värden. Det finns dock risk att anläggningen skapar ytterligare trängsel i en redan trång trafikmiljö där cyklister och motorfordon delar utrymme. Olof Palmes gata är en viktig förbindelse mellan Sveavägen och Vasagatan, där stora mängder människor rör sig till och från Hötorget, Norra Latin och Norra Bantorget.

5 Effekter och konsekvenser under byggtiden

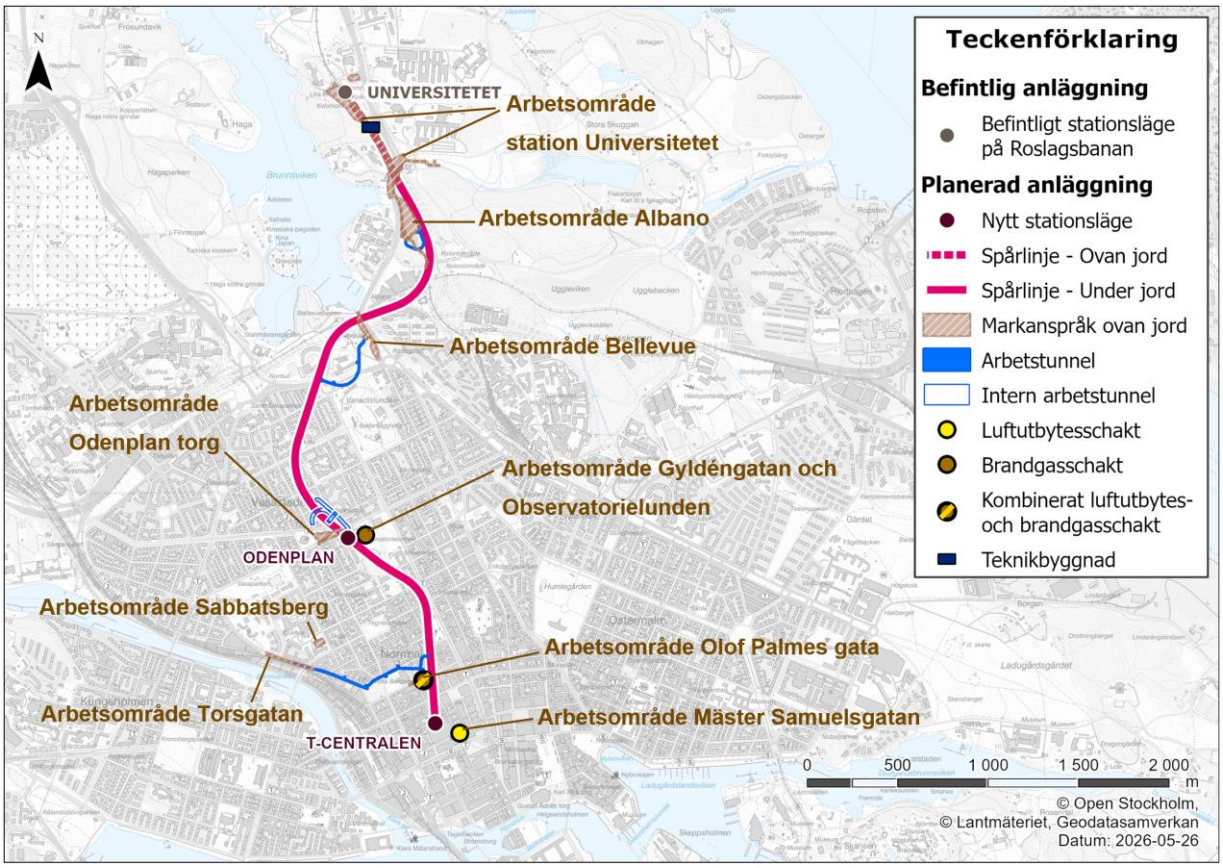
Kapitlet redovisar byggtidens påverkan, effekter och konsekvenser för sociala värden, både i ett övergripande perspektiv och genom geografiska nedslag inom utredningsområdets tre delområden. Medskick till kommande arbete presenteras där det bedömts relevant. Trafik under byggtid utreds fortlöpande inom ramen för den pågående projekteringen vilket innebär att de lösningar som presenteras och bedöms nedan inte behöver bli slutliga lösningar. Den byggentreprenör som upphandlas kommer dessutom ha vissa möjligheter att styra över genomförande varför eventuella medskick riktas mot såväl pågående projektering som kommande skeden.

5.1 Generella effekter och konsekvenser under byggtiden

Utifrån tidiga analyser bedöms byggtiden till 13 år. Möjligheter att begränsa den totala byggtiden utreds för närvarande. Byggtiden innebär en stor påverkan på många människors vardag – både för boende och verksamma i närheten och för dem som ska hantera tillfälliga lösningar i trafiksystemet. Särskilt utmanande är det för utsatta grupper som exempelvis barn, äldre och personer med olika funktionsnedsättningar. Den sociala konsekvensanalysen har fokus på möjligheterna att mildra negativa effekter och förstärka positiva effekter under byggtiden.

Bedömning av effekter och konsekvenser av byggtiden utgår från genomförda dialoger och samråd, insamlat underlag, erfarenhetsutbyte mellan olika kompetensområden inom projektet samt tidigare erfarenheter och forskning.

Se Figur 41 för planerade arbetstunnlar och markanspråk ovan jord som kommer behövas under projektets byggtid. I markanspråk ovan jord ingår arbetsområden för bland annat schakt, etablering och transportvägar.



Figur 41. Översiktskarta med planerade arbetstunnlar och platser för arbetsområden ovan jord.

5.1.1 Arbetsområden, arbetstunnlar och byggtransporter

Under byggtiden kommer arbetstunnlar att användas för att ge åtkomst till arbetsområden under jord, exempelvis vid stationslägen samt för uttag av bergmassor och för ventilation. Under byggtiden kommer även arbetsområden att användas för olika anläggningsarbeten. Inom arbetsområden kommer det att finnas etableringsområden för upplag av exempelvis byggmaterial samt för uppställning av arbetsbodar och arbetsmaskiner. Arbetsområden ovan jord behövs i anslutning till mynningen för respektive arbetstunnel, vid spårtunnelns tunnelpåslag, vid ovanjordsschakter samt i anslutning till planerade VA-ledningar. Där det är nödvändigt kommer arbetsområdena att avskärmas från omgivningen för att minimera störningar och risken för olyckor. När anläggningen är färdigbyggd och i drift ska marken inom arbetsområdena ovan jord återställas. Arbetsområden kommer att behöva nyttjas olika lång tid beroende på vad de ska användas till.

För att bygga bergtunnlarna planeras konventionell borrning och sprängning att användas som byggmetod. Vid borrning i berg samt sprängningar under jord uppkommer stomljud, det vill säga ljud som uppkommer på grund av vibrationer i berget och som överförs till byggnader. Sprängning kommer inte att utföras nattetid.

Under byggtiden kommer berg- och jordmassor att behöva transporteras bort. Byggtransporter med leveranser till arbetsområden kommer även att ske. Trafiken kommer att påverkas i närheten av arbetsområden vid exempelvis arbetstunnlar, schakter och ovanjordsanläggningar. Arbetena kommer att påverka trafiken på befintlig Roslagsbana, närliggande vägar, gång- och cykelbanor och, till viss del, närliggande spårbunden trafik. Trafiken kommer att påverkas av avstängningar eller omledningar vid fem större områden: Universitetet, Albano, Bellevue, Odenplan och

Torsgatan, samt vid tre mindre områden för planerade luftutbytesschakt. Läs mer i avsnitt 5.2, 5.3 och 5.4.

5.1.1.1 Effekter och konsekvenser

Störningar från arbetsområden kan förväntas i form av buller och vibrationer från byggarbeten så som exempelvis spontning, borrning och sprängning samt från maskiner och transporter till och från området. Vid tunnelmynningar kommer även de fläktar som används för att vädra ut spränggaser att generera buller. Vid de arbetsområden som ligger vid nedfarter till tunneln kan buller förväntas under större delen av byggtiden.

Buller och vibrationer i närheten av bostäder och andra platser där människor vistas och rör sig i vardagen kan ge konsekvenser för människors hälsa, exempelvis i form av sämre sömn, koncentrationssvårigheter, stress, påverkan på hörsel samt minskad trivsel. Gamla hus i lugna områden bedöms löpa störst risk för störningar och höga ljudnivåer inomhus. Utomhus är skol- och förskolegårdar, uteplatser, balkonger, torg och parker känsliga för buller. I rekreativa miljöer och lekmiljöer, kan buller påverka upplevelsen av platsen och aktiviteten på ett negativt sätt. Många av de ytor där bullrande arbeten planeras är belägna på platser där ljudnivån är hög även idag. Det förekommer dock etableringar i nära anslutning till bostäder, förskolor, skolor och parker och andra känsliga ytor vilka kan komma att påverkas av buller.

Buller kan också skapa en fysisk och social barriär då en hög ljudnivå kan göra det svårt att höra vad som sker i närheten, uppfatta fotgängare, cyklister eller fordon, urskilja var ljud kommer ifrån samt höra ljud i omgivningen som ger trygghetsinformation. En sämre sensorisk överblick av platsen kan öka människors känsla av osäkerhet och otrygghet, eftersom det är svårare att förutse vad som händer runt omkring. Sprängningar, som leder till en plötslig smäll med hög ljudnivå, kan också orsaka obehag eller stressreaktioner där vissa grupper är särskilt känsliga, såsom äldre, barn och personer med ångest- eller stressrelaterade tillstånd. Husdjur, särskilt hundar, kan också påverkas negativt av buller. Höga ljud kan skapa kraftig stress och rädsla, vilket påverkar både djurets och ägarens välbefinnande.

En utmaning med stomljud som uppkommer vid exempelvis borrning i berg är att det sällan finns möjligheter att vidta åtgärder som sänker ljudnivån. Det hanteras därför främst genom tidsbegränsning av arbetet och vid stora störningar kan boende få erbjudande om tillfälligt boende. Att behöva flytta, om än tillfälligt, kan påverka känslan av trygghet och identitet kopplat till bostaden på ett negativt sätt.

Anläggandet av Roslagsbanan till city innebär också flera aktiviteter som påverkar luftkvaliteten i och kring arbetsområdena. Det handlar främst om spränggaser vid tunneldrivning, damning från markytor vid byggarbeten såsom schaktning och masshantering samt vid transporter och avgaser från arbetsmaskiner och fordon. En försämrad luftkvalitet kan innebära negativa hälsoeffekter.

Den fysiska närvaron av arbetsområden samt trafikavstängningar och ökad förekomst av tunga fordon kan påverka människors upplevelse av stadsmiljön. Avskärmningar vid arbetsområden, till exempel plank, kan skapa skymda hörn som gör det svårare att överblicka närområdet. Detta kan leda till otrygghet. För vissa, exempelvis barn, kan också okända vuxna som rör sig i området påverka trygghetskänslan negativt. Tillfälliga gångvägar kan också vara svårorienterade och ge en känsla av att man är isolerad, vilket skapar otrygghet.

Ökad förekomst av byggtrafik, genererar också ökat buller och vibrationer. Styrning av transporter till kvällar och nätter är positivt utifrån trafiksäkerhet och hälsa men kan innebära att arbetsområden tidvis kan upplevas som mindre attraktiva och således påverka känslan av trygghet

i närmiljön. Den ökade trafikeringen av tunga fordon till och från arbetsområden utgör också olycksrisker, särskilt för barn och andra känsliga grupper.

5.1.1.2 Medskick till kommande arbete

Medskicken nedan syftar till att omvandla bedömda effekter och konsekvenser till rekommendationer för kommande arbete. Med kommande arbete avses dels pågående projekteringsarbete inom ramen för järnvägsplanen, dels kommande skeden som framtagande av bygghandling och förfrågningsunderlag samt genomförande av byggprojektet.

- Vidta skyddsåtgärder för att öka trafiksäkerheten samt för att minska negativ hälsopåverkan från buller, vibrationer och luftföroreningar från arbetsfordon och damning. Ta särskild hänsyn till barn, äldre och personer med funktionshinder.
- Genomför informationsaktiviteter riktade mot boende och verksamheter som påverkas av störningar från arbetsområden, exempelvis buller och vibrationer under byggtiden.
- Beakta trygghetsaspekten vid planeringen av arbetsområden genom att planera för öppna ytor med goda siktlinjer. Att se och bli sedd är viktigt för tryggheten. Undvik att plank och byggnader skapar skymda och mörka hörn eller trånga gångar, där människor kan uppleva sig utsatta. Säkerställ en god och jämn belysning i rörelsestråk samt god orienterbarhet.
- Vidta åtgärder på strategiska platser intill arbetsområden för att stärka insyn, delaktighet, förståelse och trygghet. Det kan exempelvis handla om informationsskyltar eller utställningslokaler som berättar om projektet och vad som händer på platsen. Titthål kan anordnas där nyfikna kan följa arbetet och barn och unga kan vara delaktiga i utsmyckning av plank. Överväg även att skapa trygga och säkra platser där människor kan blicka ut över arbetsområdet. Dessa kan användas för guidade visningar och studiebesök. Digitala visningar av byggarbetsplatsen och live-kameror kan också användas för att öka människors insyn i byggnationen.
- Undvik transporter på kvällar nära bostäder.

5.1.2 Trafikavstängningar och omledningar

Trafikomläggningar i anslutning till arbetsområdena kommer att påverka motorfordonstrafik samt gång- och cykeltrafikanter. Planerade trafikavstängningar och trafiklösningar beskrivs platsspecifikt i kommande avsnitt.

5.1.2.1 Effekter och konsekvenser

Ökad andel tung trafik samt trafikomläggningar skapar nya och förändrade trafikmiljöer, vilket kan leda till barriäreffekter samt öka olycksrisken för oskyddade trafikanter. Vissa grupper, såsom barn, äldre och andra grupper i behov av ett tryggt, tydligt och tillgängligt stadsrum är särskilt känsliga för förändringar som innebär att de inte kan röra sig där de brukar. Avstängningar och omledningar som leder till att människor väljer andra vägar eller färdmedel till sina målpunkter kan påverka mobiliteten på ett negativt sätt. Det kan även få vidare konsekvenser för människors sociala liv. Om trafikmiljön upplevs som rörig och mindre förutsägbar kan det också påverka vårdnadshavares uppfattning om trafiksäkerheten. Det kan leda till att fler barn blir skjutsade med bil och går miste om självständighet och vardagsmotion. Risken för negativa effekter och konsekvenser är särskilt stora på platser som ligger nära skolor, förskolor, bostadsområden, gång- och cykelvägar samt andra områden med många fotgängare och cyklister. Cykeln kan också ses som ett bra alternativ för många under byggtiden när kollektivtrafiken utsätts för störningar. Om framkomligheten för cykeltrafiken begränsas under byggtiden på grund av trafikavstängningar,

med exempelvis långa omledningar, finns det dock en risk att bilanvändandet ökar. Detta skulle ge negativa effekter och konsekvenser utifrån såväl jämlikhet som folkhälsa.

5.1.2.2 Medskick till kommande arbete

Medskicken nedan syftar till att omvandla bedömda effekter och konsekvenser till rekommendationer för kommande arbete. Med kommande arbete avses dels pågående projekteringsarbete inom ramen för järnvägsplanen, dels kommande skeden som framtagande av bygghandling och förfrågningsunderlag samt genomförande av byggprojektet.

- Sträva efter att göra så få förändringar i infrastrukturen som möjligt. Särskilt viktigt är detta i områden där barns och ungas rörelsestråk påverkas. Gång- och cykelvägar samt lägen för busshållplatser bör flyttas så sällan som möjligt.
- Säkerställ trygga, tillgängliga och säkra gång- och cykelvägar vid trafikomläggningar under hela byggtiden. Tänk särskilt på passager där korsande trafik kan förekomma.
- Begränsa motorfordonstrafiken genom exempelvis sänkt hastighet, tidsbegränsningar, signalreglering, flaggvakt eller tillstånd om det inte går att behålla separering mellan oskyddade trafikanter och motorfordon.
- Utforma tillfälliga gång- och cykelstråk med god standard och hög trafiksäkerhet, tillräcklig bredd och god framkomlighet även vid möten. Detta är särskilt viktigt då störningarna sträcker sig flera år med omledningar som följd. Tillfälliga åtgärder kan då komma att uppfattas som permanenta.
- Se över trafiklösningarna under byggtiden utifrån riktlinjer för omledning av regionala cykelstråk i bilagan till den regionala cykelplanen (Region Stockholm, 2023d).
- Säkerställ en god orienterbarhet i gång- och cykelstråk samt tydlig skyltning.
- Säkerställ att temporära busshållplatser och anslutande gångstråk är trafiksäkra. Tänk särskilt på hållplatser för skolskjuts.

5.1.3 Förändrad kollektivtrafik

Arbetena som behövs för att koppla ihop Roslagsbanans nya och befintliga spår förläggs till projektets senare del för att minimera avstängningstiden till dess att trafiken till T-Centralen öppnar. Analyser pågår för att minimera avstängningstiden, men bedöms idag till 3 år. I analysarbetet ingår frågeställningen var tågen norrifrån ska vända och idag bedöms detta ske vid Mörby. Detta beskrivs även i avsnitt 5.2.1.

Personer som reser med Roslagsbanan kommer att påverkas genom att de vid Mörby kommer behöva byta till tunnelbana eller linjebussar för fortsatt färd in mot centrala delarna av Stockholm. En tågvändning vid Mörby centrum bedöms få stor påverkan på platsen, då personflöden ökar. Tunnelbanans Röda linje samt bussar till och från Mörby centrum bedöms få betydligt fler resenärer.

Citybanan, Värtabanan och befintlig tunnelbana bedöms endast påverkas i begränsad omfattning eftersom Roslagsbanans spår inte fysiskt ansluter till dessa spår. De störningar som kan uppkomma under byggtiden är buller som når plattformarna och eventuellt korta avbrott då tåg inte kan rulla förbi medan sprängningar sker i närområde. Därutöver kan besiktningar och eventuella förstärkningsåtgärder förekomma. Tågtrafiken på tunnelbanans Blåa linje vid T-Centralen kan eventuellt komma att påverkas något mer av anläggandet av Roslagsbanan till city och omfattningen av detta är för närvarande under utredning.

Trafikomläggningar vid arbetsområden under byggtiden kan påverka lägen för busshållplatser, exempelvis vid Odenplan.

5.1.3.1 Effekter och konsekvenser

Ju längre tid kollektivtrafiken påverkas av avstängningar och ersättningstrafik, desto större är risken att dessa tillfälliga lösningar börjar uppfattas som permanenta. Detta gäller i synnerhet när störningarna sträcker sig över flera år. Långvariga trafikavstängningar innebär påverkan på människors vardagsliv. För många resenärer kan det innebära en belastning i form av längre restider, fler byten och minskad förutsägbarhet. Detta kan skapa osäkerheter i vardagen och påverka människors resvanor. Det finns en risk för överflyttning från kollektivtrafik till bil, vilket innebär att möjligheterna till vardagsmotion minskar. Vissa grupper, exempelvis äldre, är särskilt beroende av korta och direkta resvägar med god tillgänglighet. Om detta inte kan upprätthållas finns det en risk att resandet minskar med ökad social isolering som följd.

Att byggtiden är lång påverkar särskilt gruppen barn och unga, då en flerårig byggperiod kan omfatta en betydande del av deras skolgång. Läs mer i *Roslagsbanan till city – Barnkonsekvensanalys Järnvägsplan*, avsnitt 6.1.2.6.

För att minska risken att människors vardagsliv påverkas på ett negativt sätt, med negativa effekter och konsekvenser som följd, är det viktigt att ersättningstrafiken erbjuder en fullgod lösning och att den fysiska miljön utformas på ett sätt som upplevs attraktivt.

5.1.3.2 Medskick till kommande arbete

Medskicken nedan syftar till att omvandla bedömda effekter och konsekvenser till rekommendationer för kommande arbete. Med kommande arbete avses dels pågående projekteringsarbete inom ramen för järnvägsplanen, dels kommande skeden som framtagande av bygghandling och förfrågningsunderlag samt genomförande av byggprojektet.

De höga resenärsflödena på Roslagsbanan är viktiga att beakta i ett alternativ där trafiken stängs av på sträckan mellan station Mörby och Stockholms östra. För att ta hand om de många tusentals resenärer som i dag reser med Roslagsbanan, krävs en välplanerad och utökad busstrafik med effektiva förbindelser från den tillfälliga slutstationen till Stockholms östra och andra viktiga målpunkter. Vid stora trafikomläggningar finns det en risk för ökad biltrafik, då människor väljer det mest bekväma resealternativet. Som jämförelse har förseningarna vid den tillfälliga bussterminalen på Slussen haft stor påverkan på resenärernas vanor. Efter att den tillfälliga bussterminalen togs i bruk, ökade biltrafiken över Danvikstull, som är infarten till centrala Stockholm från Nacka och Värmdö. Nedan följer ett antal medskick till kommande planering av kollektivtrafik under byggtiden.

- Säkerställ smidiga och tillförlitliga ersättningsresor under den långa avstängningsperioden.
- Kommunicera tydligt, kanske med en humoristisk ton, kring tidplanen och byggetapperna för att väcka nyfikenhet och locka tillbaka människor till kollektivtrafiken. Skyltar med infografik och detaljer om projektets mål, tidslinje och kontaktuppgifter för frågor eller synpunkter skapar transparens och ger tydlig information.
- Dela regelbundna uppdateringar om projektets status, eventuella förseningar och framsteg via skyltar på plats. Användningen av QR-koder på skyltar, som leder till detaljerade projektbeskrivningar och interaktiva webbkartor, kan ge mer information

och engagera allmänheten ytterligare, vilket bidrar till transparens och ökad förståelse för projektet.

- Undersök koncept med skyttelbussar liknande de som trafikerade Slussen-Henriksdal under byggtiden på Slussen. Dessa bussar gick som matarlinjer på den sista delen av Saltsjöbanans sträckning mellan Henriksdal och Slussen som stängdes av för tågtrafik 2018. Bussarna var målade som Saltsjöbanans tåg för att förstärka känslan av ersättningstrafik för tåget. En liknande lösning skulle kunna övervägas mellan förslagsvis Djursholms Ösby och Stockholms östra, se vidare resonemang i avsnitt 5.2.1.2.

5.2 Delområde A: Roslagsvägen/Brunnsviken

5.2.1 Avstängning av station Universitetet

Arbetena som behövs för att koppla ihop Roslagsbanans nya och befintliga spår förläggs till projektets senare del för att minimera avstängningstiden till dess att trafiken till T-Centralen öppnar. Analyser pågår för att minimera avstängningstiden, men bedöms idag till 3 år. I analysarbetet ingår frågeställningen var tågen norrifrån ska vända och idag bedöms detta ske vid Mörby där resenärerna i så fall kommer hänvisas till tunnelbana eller linjebussar för fortsatt färd in mot centrala Stockholm.

I ett alternativ med Mörby som slutstation får resenärerna gå eller ta buss till tunnelbanan vid Danderyds sjukhus. Gångavståndet vid byte till tunnelbanestation Danderyds sjukhus är omkring 600 meter för den östra plattformen, där avstigning sker, och omkring 500 meter från den västra plattformen, där påstigning sker. Detta motsvarar en gångtid vid byte på cirka 8 minuter. Ett möjligt alternativ är att resa med någon av stombussarna 176, 177 eller 178 mellan stationerna Danderyds sjukhus och Mörby station. Denna förbindelse innehåller dock trappor och är därmed inte tillgänglig för alla. Det finns förslag om att ordna en hiss mellan den västra plattformen och Föreningsvägen, som kan vara kvar även efter byggtiden. En hiss skapar en tillgänglig väg för resenärer som går från tunnelbanan till Roslagsvägen och för resenärer som går från Roslagsbanan till bussterminalen i Mörby station, för att resa med buss till Danderyds sjukhus. Om hiss saknas behöver alla resenärer med behov av en tillgänglighet hänvisas till buss i bytet från tunnelbana till Roslagsbanan. De får då ta någon av stombusslinjerna 176, 177 eller 178 från Danderyds sjukhus till Mörby station, där bussarna stannar nära plattformen för påstigning.

5.2.1.1 Effekter och konsekvenser

Roslagsbanans avstängning kommer att påverka vardagslivet för resenärer som reser med Roslagsbanan. Avstängningen av station Universitetet och lösningen där Mörby station utgör slutstation kommer påverka mobiliteten genom längre och mer komplexa byten, vilket minskar tillgängligheten till målpunkter samt gör resan svårare att planera. I synnerhet drabbas de som dagligen pendlar till Universitetet och Stockholms östra och de som är beroende av kollektivtrafik och saknar alternativa färdsätt. De tre stombusslinjerna 175, 177 och 178 som trafikerar Mörby station går inte till Stockholms östra som huvudlinje. De går istället tvärgående i regionen och är därmed inte ett alternativ för resenärer som ska vidare mot Stockholms innerstad.

Utifrån ett jämlikhetsperspektiv medför den begränsade tillgängligheten till bussförbindelser, på grund av trappor och nivåskillnader, även exempelvis att vissa äldre, personer med olika funktionsnedsättningar samt föräldrar med barnvagn får sämre förutsättningar att resa. Resenärer i behov av en tillgänglig väg är således hänvisade till byte till tunnelbanan och en relativt lång

gångväg på omkring 8 minuter. Den långa gångvägen kan i sig utgöra såväl ett fysiskt som mentalt hinder för många. Även trygghetsupplevelsen på resan kan påverkas av de längre och delvis otydliga gångstråken mellan Mörby station och Danderyds sjukhus, särskilt kvällstid. Grupper som redan känner sig otrygga i kollektivtrafiken i högre grad, såsom kvinnor, äldre, barn och personer med funktionsnedsättning, riskerar att påverkas mest.

Eftersom kvinnor som grupp reser mer kollektivt än män påverkas de i högre grad av mer komplexa och tidskrävande byten samt otrygga miljöer.

Läs om effekter och konsekvenser för barn och unga i *Roslagsbanan till city – Barnkonsekvensanalys Järnvägsplan*, avsnitt 6.1.2.6.

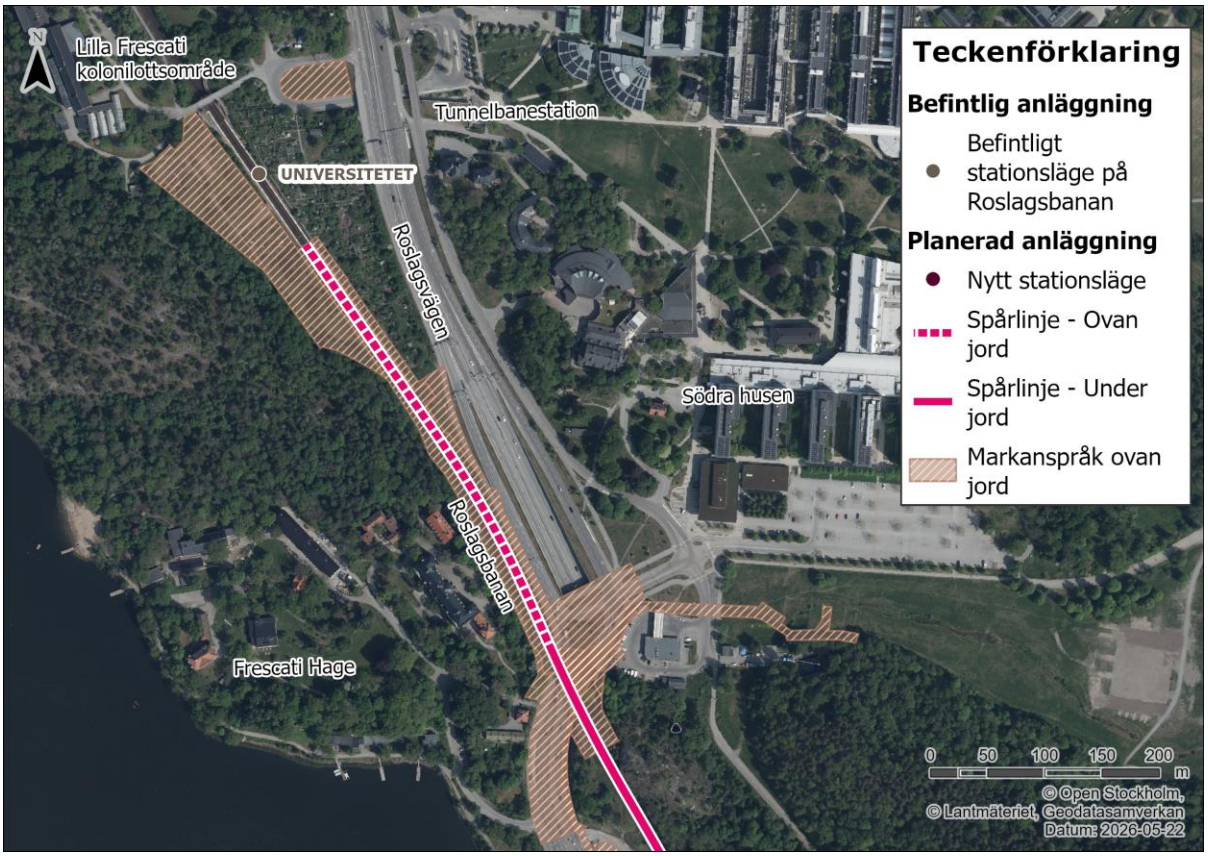
5.2.1.2 Medskick till kommande arbete

Medskicken nedan syftar till att omvandla bedömda effekter och konsekvenser till rekommendationer för kommande arbete. Med kommande arbete avses dels pågående projekteringsarbete inom ramen för järnvägsplanen, dels kommande skeden som framtagande av bygghandling och förfrågningsunderlag samt genomförande av byggprojektet.

- Studera möjligheten att sätta in skyttelbussar som ersätter Roslagsbanan mellan Mörby – Stockholms östra, eventuellt med en förlängning till Humlegården. Dessa skulle förslagsvis avgå från Djursholms Ösby som är en lämpligare plats än Mörby station, med bättre tillgänglighet för byten mellan Roslagsbanan och bussar på Ösbyvägen. Om bussarna avgår i direkt anslutning till stationerna upplevs de som en naturlig förlängning av Roslagsbanan snarare än ett avbrott i resan. Detta är särskilt viktigt eftersom Roslagsbanan bär en stark regional identitet som smalspårig förortsbana med historiska rötter och tydlig lokal prägel.

5.2.2 Arbetsområde Station Universitetet och Roslagsvägen

Vid station Universitetet kommer omfattande arbeten att utföras i samband med den tunnelmynning och tråg som byggs söder om stationen. Planerad användning av arbetsområdet är bland annat trafikomläggning, byggnation av teknikbyggnad, tråg inkl. spontning, jordschakt och bergschakt samt betongtunnel och tunnelpåslag. Inom arbetsområdet kommer även arbete med VA-anläggning samt rivningsarbeten ske. VA-lösningar utreds fortfarande och i samrådet redovisas markanspråk för flera alternativa lösningar. Arbetsområdet utgörs av befintlig station Universitetet, banvall, del av Roslagsvägen, gång- och cykelbanor samt grönytor i närområdet. Figur 42 visar det planerade arbetsområdet vid Universitetet. Enligt nuvarande bedömningar kommer området att tas i anspråk under fem år.



Figur 42. Planerat markanspråk ovan jord för arbetsområden vid Universitetet.

Ytor som tillhör Lilla Frescati Koloniförening och idag används för odling, på den västra sidan av Roslagsbanan vid Universitetet, planeras att tas i anspråk under byggtiden. Byggtiden kan också innebära flera typer av påverkan på naturmiljön i nationalstadsparken.

VA-lösningar utreds fortfarande och i samrådet redovisas markanspråk för flera alternativa lösningar. Ett alternativ för dagvattenbortledning innebär att dagvatten pumpas från en pumpstation vid spårtunnelns tunnelmynning till Laduvikens vattenpark i Lilla Frescati. Anläggning av alternativet innebär schaktning i Baron Rålambs väg som utgör en viktig länk för gående och cyklister mellan campus Frescati och Albano, se Figur 42.

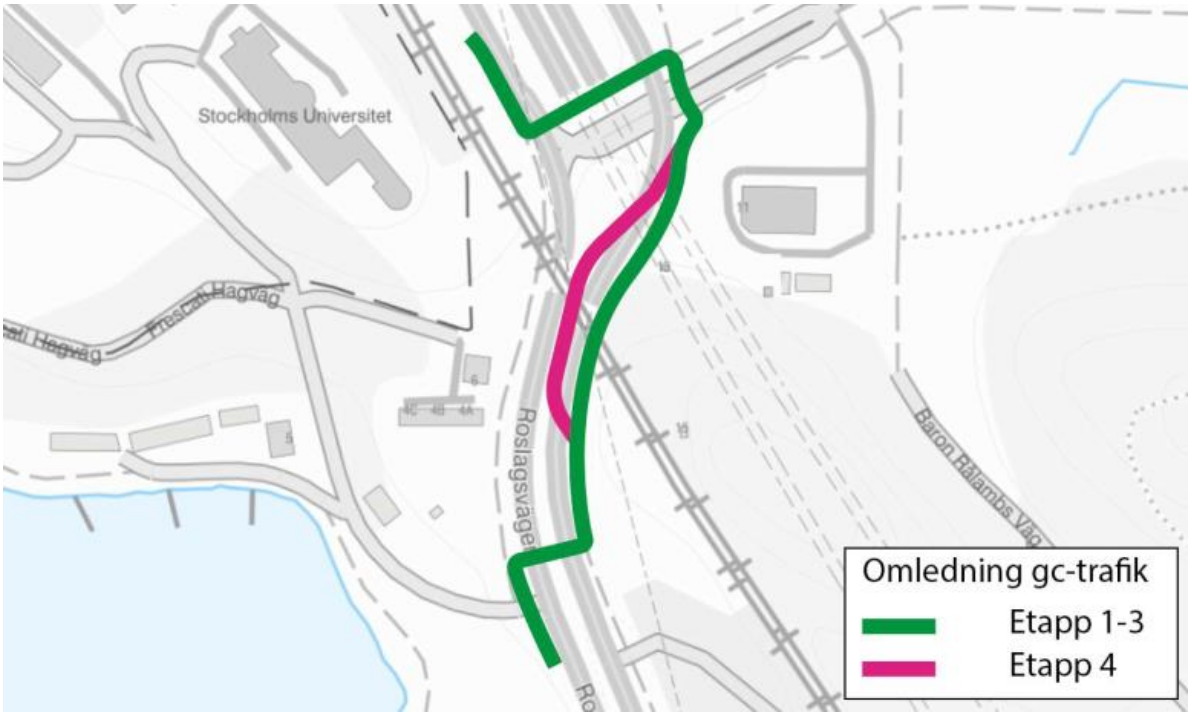
Vid byggnation av schaktet för tunneln kan trafiken på Roslagsvägen antingen komma att stängas av helt eller delvis under delar av arbetet. Trafiken leds, i det senare fallet, om på temporära broar över schaktet för att på så vis möjliggöra två körfält öppna i varje riktning samt en gång- och cykelväg under byggtiden. Arbetet kommer att ske i fem etapper:

- **Etapp 0:** I etapp 0 rivs järnvägsbron över Roslagsvägen och trafikomläggningar föreslås nattetid då halva vägen stängs av och andra halvan av vägen används för motorfordonstrafik i båda körriktningarna. På så sätt kan framkomlighet för biltrafiken upprätthållas under arbetet. Gång- och cykeltrafik bedöms inte påverkas i denna etapp.
- **Etapp 1:** I etapp 1 leds all trafik till den östra körbanan vilken breddas för att göra plats för ytterligare ett körfält. Gång- och cykeltrafik leds över från den västra sidan till den östra sidan, där gång- och cykeltrafiken delar på totalt 6 meter. Det norrgående kollektivtrafikkörfältet utgår.
- **Etapp 2:** I etapp 2 leds södergående trafik på en tillfällig bro över schaktet med 2 meter gångbana och drygt 3 meter bred cykelbana. Motorfordonstrafiken har två körfält och

separeras mot gång- och cykelbanan med tungavstängning. Den norrgående trafiken samt gång- och cykeltrafik leds på samma plats som i etapp 1 med en 6 meter bred gång- och cykelbana samt två körfält för motorfordonstrafiken.

- **Etapp 3:** I den tredje etappen leds både norr- och södergående trafik på tillfälliga broar över schaktet. Respektive bro och färdriktning har två körfält på drygt 3 meter.
- **Etapp 4:** I etapp 4 leds även gång- och cykeltrafiken på en tillfällig bro över schaktet och schaktarbeten påbörjas mot brofästet och bergväggen på Roslagsvägens östra sida. Gång- och cykeltrafiken får en total bredd på 6,5 meter.
- **Etapp 5:** I etapp 5 krävs en mindre omledning av trafiken i södergående riktning. Gång- och cykeltrafiken återgår till ursprungligt läge längs båda sidor av Roslagsvägen.

Figur 43 visar den planerade omledningen av gång- och cykeltrafik i etapp 1–4. I etapp 0 och 5 leds gång- och cykeltrafiken i ursprungligt läge på båda sidor av Roslagsvägen.



Figur 43. Lösning som för tillfället studeras för omledning av gång- och cykeltrafik i etapp 1–4.

5.2.2.1 Effekter och konsekvenser

Byggarbetena vid Universitetet och längs med Roslagsvägen kommer att påverka människors vardagsliv på olika sätt. Mobilitet och rörelsemönster påverkas av en förändrad trafikmiljö och omledningar som kan innebära längre resvägar, trängre passager, ökad förekomst av tunga fordon och andra faktorer som gör trafikmiljön mer komplex att röra sig i. Gång- och cykelstråken längs Roslagsvägen får en minskad kapacitet och återkommande omläggningar, vilket kan försvåra orienteringen och möjligheten att förflytta sig på ett förutsägbart sätt. Konsekvenserna av detta beror till stor del på hur tidsperioden ser ut för respektive etapp. Sammantaget bedöms påverkan på gång- och cykeltrafiken vara relativt liten, då det är gång- och cykelväg på båda sidor om Roslagsvägen och en sida hålls tillgänglig i alla etapper med god bredd och standard. För vissa grupper kan dock tillgängligheten och tryggheten försämras på grund av längre avstånd, tillfälligt smala gångvägar och omledningar, samt buller och avskärmningar vid byggarbetsplatserna, vilket

skapar en mer krävande och komplex trafikmiljö. Det gäller exempelvis verksamma och besökare till Bergianska trädgården, Institutionen för arkeologi och antikens kultur samt Kungliga vetenskapsakademin.

I norra delen av området, på den västra sidan om spåren vid station Universitetet, tas gång- och cykelvägen, en stig, odlingslotter samt intilliggande grönytor i anspråk av arbetsområdet. Detta innebär att området inte kommer att kunna nyttjas under byggtiden, vilket påverkar människors möjlighet att röra sig fritt och vistas i miljön. Förlusten av stråk och rekreativa ytor kan påverka mobiliteten samt upplevelsen av området och dess identitet på ett negativt sätt. Den tillfälliga avstängningen av odlingsytor berör koloniföreningen och de som använder ytorna för rekreation och sociala aktiviteter. Även de delar av området som inte påverkas direkt av avstängningar, såsom koloniområdet på den östra sidan om spåren och grönytor, kommer att påverkas av störningar från byggnationen, såsom buller, damning och ökad förekomst av tung trafik. Även om det finns andra bullerkällor i närheten kommer anläggningsarbetet att bidra med en ny typ av buller och påverka ljudmiljön i området i hög grad. Byggtrafiken kommer att nyttja allmän väg och på bron över spåren på Lilla Frescativägen kan det finnas en risk att gångtrafikanter upplever sig trängda vid närvaro av byggtransporter, då utrymmet är begränsat. Sammantaget innebär förändringarna försämrad tillgänglighet och minskade kvaliteter i närmiljön, med risk för konsekvenser avseende folkhälsa för de grupper som i vardagen rör sig, bor eller vistas i området.

5.2.2.2 Medskick till kommande arbete

Medskicken nedan syftar till att omvandla bedömda effekter och konsekvenser till rekommendationer för kommande arbete. Med kommande arbete avses dels pågående projekteringsarbete inom ramen för järnvägsplanen, dels kommande skeden som framtagande av bygghandling och förfrågningsunderlag samt genomförande av byggprojektet.

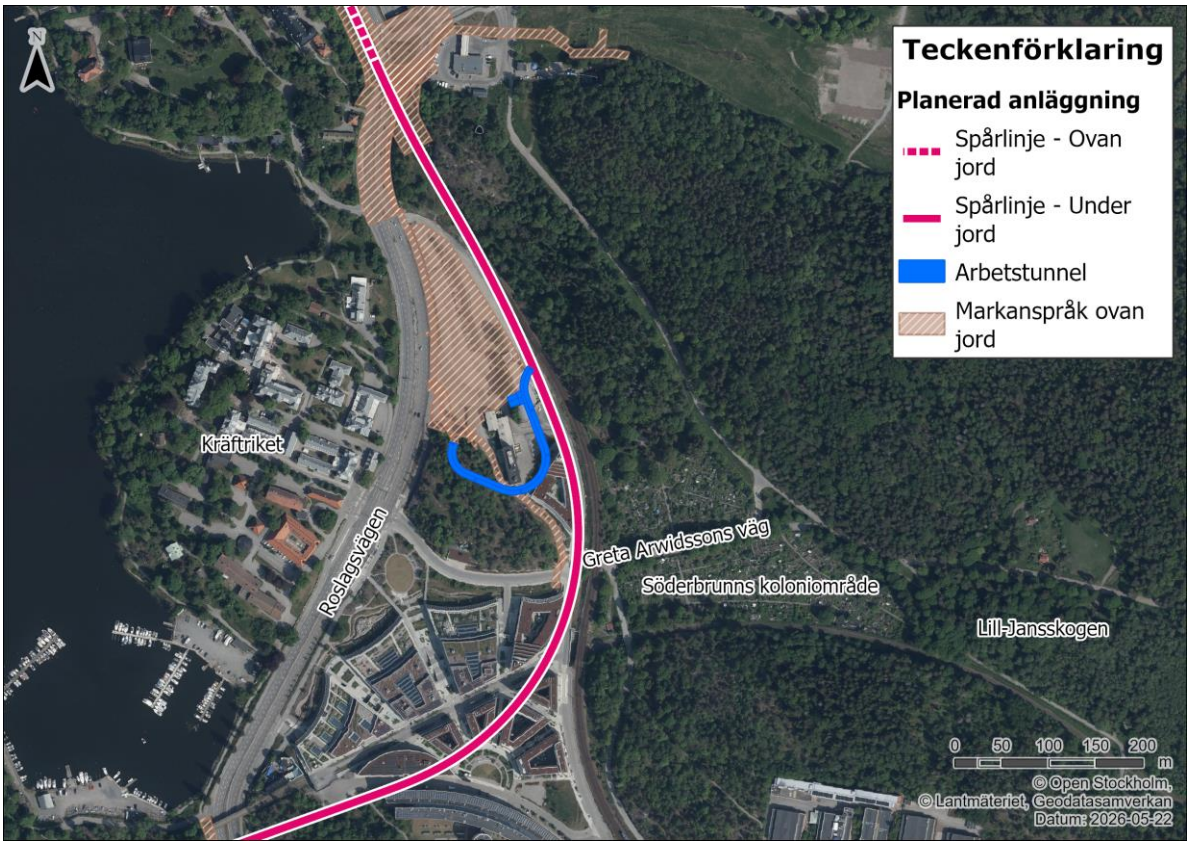
- Beakta det höga resandeflödet med busstrafiken utmed Roslagsvägen samt att busslinjerna behöver god kapacitet och god framkomlighet för att fungera som ersättning eller komplettering under perioden då Roslagsbanan är avstängd mellan Mörby station och Stockholms östra.
- Genomför riktade informationsinsatser till de verksamheter som berörs av störningar från arbetet, såsom trafikomledningar, buller och vibrationer under byggtiden.
- Fäst stor vikt vid trygghetsaspekter i planeringen av arbetsområden. Detta är särskilt angeläget på Lilla Frescativägen, där byggtrafik kommer att färdas på en smal körbana samtidigt som oskyddade trafikanter hänvisas till en mycket begränsad gångyta intill. På denna sträcka är det viktigt att säkerställa öppna ytor med goda siktlinjer samt att undvika plank och skyddsavstängningar som skapar skymda hörn eller trånga passager. En god och jämn belysning längs stråket behöver också säkerställas.
- Vidta åtgärder på strategiska platser i anslutning till arbetsområden för att stärka insyn, delaktighet, förståelse och trygghet. Det kan exempelvis handla om informationsskyltar som beskriver projektet och pågående arbeten, titthål där förbipasserande kan följa processen samt trygga och säkra platser där människor kan överblicka arbetsområdet.
- Minimera byggtransporter under tider på dygnet då många rör sig längs sträckan, exempelvis under morgon- och eftermiddagens högtrafik (kl. 07.00–08.30 samt 15.00–18.00).
- I ett alternativ med dagvattenbortledning under Baron Rålambs väg – säkerställ framkomlighet för gående och cyklister under byggtid.

5.2.3 Arbetsområde Albano

Arbetsområdet planeras på en yta som idag är oexploaterad (men med planerad exploatering) öster om Roslagsvägen, mellan Greta Arwidssons väg och Frescati Hagväg. Planerat arbetsområde tar även delvis befintlig gång- och cykelbana, på Roslagsvägens östra sida, i anspråk. Planerad användning av arbetsområdet är bland annat uppställning av maskiner, bodar, verkstäder, förråd, kontor och parkering av arbetsfordon. I direkt anslutning till tunnelmynningen för Arbetstunnel Albano planeras schakt och anläggningsarbeten att utföras. Arbetsområdet planeras även att användas för omlastning av bergmassor. För att säkerställa framdrift antas arbetsområdet användas i full skala under hela byggtiden.

Gång- och cykelstråket på Roslagsvägens östra sida planeras flyttas något västerut på grund av arbetsområdet. En gångbana med 1,5 meters bredd anläggs på den plats där det i dagsläget finns en refug. Öster om gångbanan anläggs en cykelbana med drygt 2 meters bredd, vilken görs enkelriktad under byggtiden. In- och utfarten från arbetsområdet korsar befintlig gång- och cykelbana. Därför planeras en gång- och cykelpassage anläggas på platsen. Ruddammsvägen föreslås användas för byggtrafik.

En möjlig lösning för avledning av både dag- och tunnelvatten är att nya ledningar anläggs i planerad tillfartsväg till servicetunneln i Albano. Därifrån leds dag- och tunnelvattnet i samma sträckning som en planerad dagvattenkanal vidare till befintlig dagvattenanläggning sydost om tunnelmynningen. Figur 44 visar det planerade arbetsområdet norr om Albano.



Figur 44. Planerat markanspråk ovan jord för arbetsområde vid Albano.

5.2.3.1 Effekter och konsekvenser

För närvarande har området som planeras för arbetsområde inga funktioner av socialt värde. Det finns dock en potentiell risk att utvecklingsplanerna för campusområdet fördröjs om området tas i anspråk under byggtiden för Roslagsbanan. Risken ökar betydligt då arbetsområdet bedöms

behövas under en lång tid, uppskattningsvis en tioårsperiod. En fördröjning av utvecklingsplanerna kan leda till frustration hos studenter, forskare och boende i student- och gästforskarbostäderna, som kan vara beroende av nya faciliteter för sitt akademiska och sociala liv. För de boende skulle genomförandet av utvecklingsplanerna dessutom innebära en betydande förbättring av närmiljön.

Boende i kvarteret Teknikhöjden, som ligger i anslutning till det planerade arbetsområdet, kommer att påverkas av störningar från byggarbeten, maskiner och byggtransporter, såsom ökat buller, vibrationer och damning. Dessa störningar kan medföra konsekvenser som störd sömn och nedsatt koncentration. Särskilt känsliga grupper, såsom barn, kan drabbas extra hårt. Byggverksamheten kan även påverka luftkvaliteten negativt genom utsläpp från transporter samt damning. Astmatiker och andra personer med andningsbesvär är särskilt känsliga för dessa förändringar.

Byggtrafiken till och från området kommer huvudsakligen att angöra via infarten från Roslagsvägen, där en ny gång- och cykelpassage anordnas. Att byggtransporterna in till arbetsområdet från Roslagsvägen korsar gång- och cykelvägen innebär ökade risker för olyckor när oskyddade trafikanter och tung trafik möts i denna punkt. Särskilt under perioder med intensiv byggtrafik kan risknivån öka. Risken beror dock på vilken typ av passage som anläggs.

Det är även sannolikt att byggtrafik som anländer norrifrån i stället väljer att köra in via Greta Arwidssons väg, eftersom det är i denna signalreglerade korsning som södergående fordon har möjlighet att svänga vänster. Detta medför att byggtrafiken passerar ett gångfartsområde i korsningen mellan Greta Arwidssons väg och Ruddammsvägen. Det är olämpligt att tunga arbetsfordon trafikerar gångfartsområden då dessa ytor i första hand är utformade för oskyddade trafikanter och präglas av låga hastigheter, samspel och blandtrafik. Tunga fordon innebär ökade risker för olyckor, försämrad trygghet samt buller och vibrationer som påverkar miljön negativt. Deras storlek och begränsade sikt kan dessutom skapa otrygga situationer och försämra framkomligheten för gående och cyklister.

Roslagsvägen på sträckan söder om Baron Rålambs väg har en viktig funktion som genomfartsled och utgör en huvudförbindelse för biltrafiken i Stockholm, se avsnitt 3.3.3.1 Detta ställer höga krav på framkomlighet, tydliga omledningar och säkra trafiklösningar under byggtiden.

Att cykeltrafiken enkelriktas förbi arbetsområdet innebär att cyklister i södergående riktning behöver korsa Roslagsvägen vid upprepade tillfällen – först vid Baron Rålambs väg och därefter vid Greta Arwidssons väg när cykelvägen vid Bellevue stängs av till följd av arbetsområdet. Korsningarna sker vid signalreglerade passager, vilket medför begränsad framkomlighet, ökade väntetider och därmed förlängd restid. Omledningen innebär även fler konfliktpunkter mellan cykeltrafik och motorfordonstrafik, vilket kan påverka trafiksäkerheten negativt, särskilt under högtrafik. Den försämrade framkomligheten riskerar att minska cykelvägens attraktivitet som pendlingsstråk vilket tillsammans med övriga arbetsmoment som påverkar Roslagsvägen, riskerar att ge negativa konsekvenser för mobilitet och folkhälsa.

5.2.3.2 Medskick till kommande arbete

Medskicken nedan syftar till att omvandla bedömda effekter och konsekvenser till rekommendationer för kommande arbete. Med kommande arbete avses dels pågående projekteringsarbete inom ramen för järnvägsplanen, dels kommande skeden som framtagande av bygghandling och förfrågningsunderlag samt genomförande av byggprojektet.

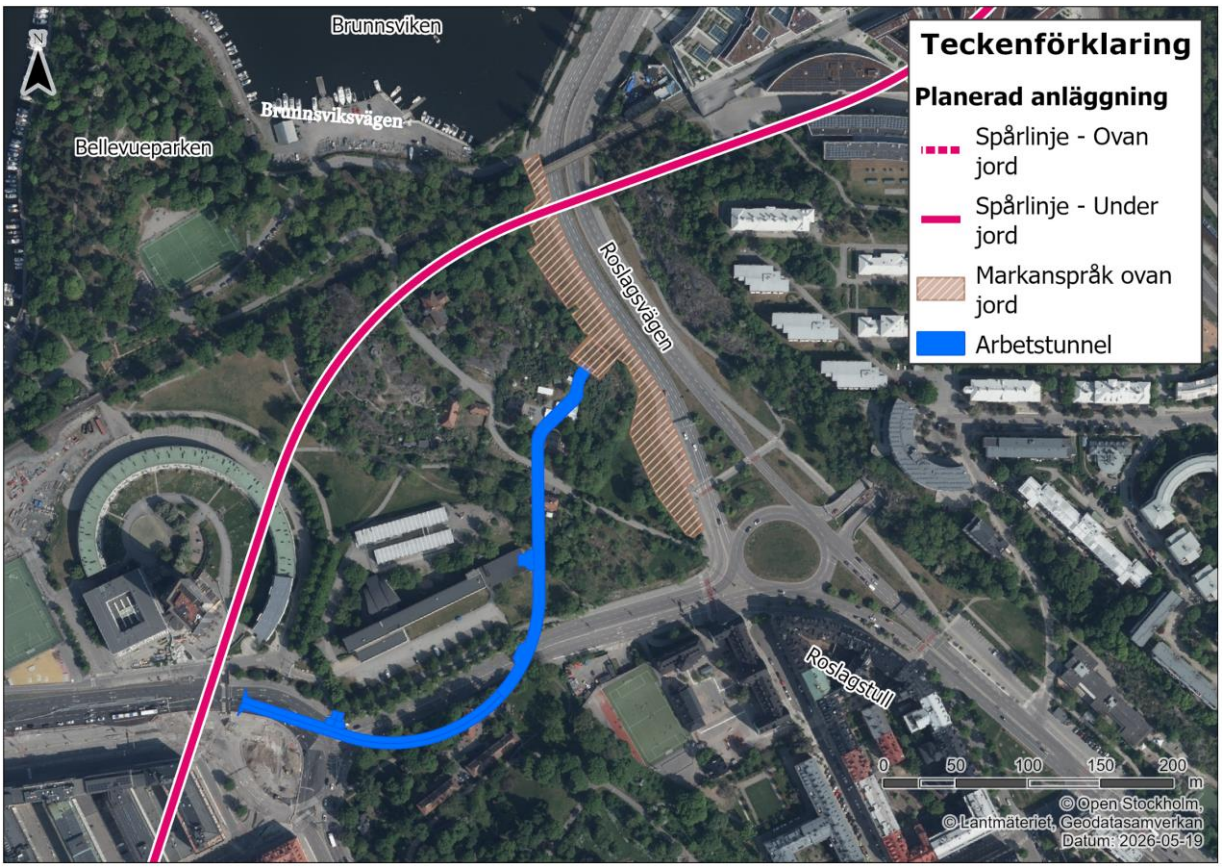
- Utforma gång- och cykelpassagen vid byggtrafikens infart till arbetsområdet på Ruddammsvägen så att trafiksäkerhet och tydlighet i mötet mellan oskyddade

trafikanter och byggtransporter prioriteras. Säkerställ god sikt i gång- och cykelpassagen samt tydlig skyltning och vägmarkeringar som vägleder såväl byggtrafik som gång- och cykeltrafik genom konfliktpunkten.

- Överväg kompletterande åtgärder, såsom vaktlösning eller tillfällig signalreglering, under skeden med intensiv byggtrafik för att stärka trafiksäkerheten och framkomligheten för oskyddade trafikanter.
- Reglera byggtrafik som passerar gångfartsområdet i korsningen mellan Greta Arwidssons väg och Ruddammsvägen med tidsstyrning för att minimera konflikter med gång- och cykeltrafik, exempelvis genom att transporter begränsas under morgonens och eftermiddagens högtrafik (kl. 7.00-8.30 samt 15.00-18.00).
- Se över möjligheten att dubbelrikta cykeltrafiken förbi arbetsområdet. En kortare sträcka med en cykelbanebredd på drygt 2 meter bedöms vara tillräcklig, eftersom cykeltrafiken huvudsakligen är riktad åt ett håll i taget – söderut under morgonen och norrut under eftermiddagen.

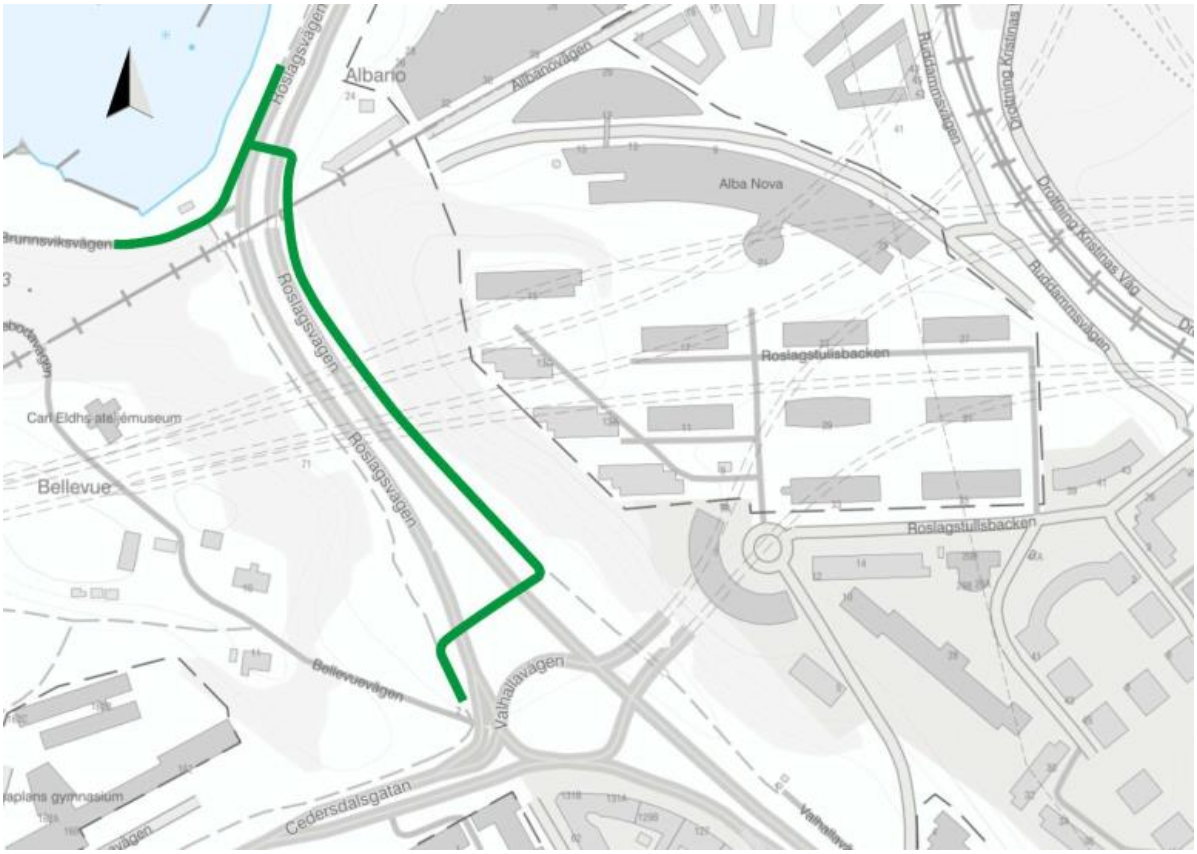
5.2.4 Arbetsområde Bellevue

Arbetsområde Bellevue knyter an till Arbetstunnel Bellevue och utgör en del av Bellevueparken strax väster om Roslagsvägen, mellan Brunnsviksvägen och Roslagstullsrondellen. Arbetsområdet kommer att nyttjas för arbeten med tunneldrivning, tillfälliga installationer, verkstäder, kontor, parkeringar med mera. Markanspråket för arbetsområdet innefattar grönytor och gång- och cykelbana i direkt anslutning till nuvarande tunnelmynning. Enligt nuvarande bedömningar tas området i anspråk under 13 år. Figur 45 visar det planerade arbetsområdet vid Bellevue.



Figur 45. Planerat markanspråk ovan jord vid Bellevue.

Gång- och cykelstråket på Roslagsvägens sydvästra del stängs av och föreslås ledas över till den nordöstra sidan i höjd med Brunnsviksvägen. Vid denna plats planeras det för ett nytt övergångställe med cykelpassage. Gående och cyklister leds tillbaka vid befintlig passage vid Roslagstullsrondellen. Brunnsviksvägen kommer fortsatt att vara tillgänglig under byggtiden. Biltrafiken påverkas inte av arbetsområdet. Figur 46 visar den planerade omledningen av gång- och cykeltrafiken vid Bellevue.



Figur 46. Lösning som för tillfället studeras för omledning av gång- och cykeltrafik vid Bellevue.

5.2.4.1 Effekter och konsekvenser

De grönytor som tas i anspråk nedanför Bellevueparken under byggtiden bedöms inte påverka människors möjlighet till rekreation, eftersom området intill Roslagsvägen inte är en plats där människor vanligtvis uppehåller sig. Upplevelsen av den gröna parkmiljön från Roslagsvägen kommer visserligen att förändras under byggtiden, men miljön präglas redan idag av ett storskaligt trafiklandskap. Eftersom området tidigare användes vid byggnationen av Norra länken, är bedömningen att det finns en acceptans för arbetsområdet i detta läge.

Byggarbetena kommer också att generera buller som framförallt bedöms sprida sig ut mot vattnet och påverka båtklubbarna, fotbollsplanen och andra rekreationsmiljöer. Buller kommer troligtvis att nå utomhusmiljöerna i hela Hagaparken under vissa perioder under byggtiden. De byggnader som påverkas av buller, exempelvis Studenthuset, bedöms vara väl bulleranpassade redan på grund av läget vid motorvägen.

Brunnsviksvägen planeras att vara tillgänglig under byggtiden, vilket är positivt då den utgör en mycket viktig länk för pendlingscyklister samt angöring för bilförare som ska besöka Bellevue bollplan.

5.2.4.2 Medskick tillkommande arbete

Medskicken nedan syftar till att omvandla bedömda effekter och konsekvenser till rekommendationer för kommande arbete. Med kommande arbete avses dels pågående projekteringsarbete inom ramen för järnvägsplanen, dels kommande skeden som framtagande av bygghandling och förfrågningsunderlag samt genomförande av byggprojektet.

- Säkerställ i första hand god framkomlighet för bussar i linjetrafik och cyklister.
- Se över möjligheten att dubbelrikta cykelstråket förbi arbetsområdet vid Albanova. En sådan lösning skulle göra det möjligt för cyklister att färdas på samma sida av Roslagsvägen hela sträckan mellan Roslagstull och Frescati. Vid en sådan lösning är det önskvärt att den rekommenderade minimibredden säkerställer att tre cyklister kan färdas i bredd, så att omkörningar kan ske även vid möten.
- Fortsätt säkerställ en öppen passage till Brunnsviksvägen vid planering av arbetsområdet söder om Brunnsviksvägen på den västra sidan av Roslagsvägen.
- Roslagsvägen har höga hastigheter och mycket stora trafikflöden med cirka 20 000 fordon per dygn. Den höga trafikbelastningen innebär ökade risker vid korsning och ställer höga krav på exempelvis siktförhållanden, förstärkt belysning och tydlig reglering. Reglera passagen med trafiksignaler som har separata signaler för gång- och cykeltrafik och komplettera med en bred mittrefug med vilplan.

5.3 Delområde B: Odenplan/Observatorielunden

5.3.1 Påverkan på Odenplans befintliga stationer

Vid Odenplan ska gångar och rulltrappor koppla ihop Roslagsbanan med de två befintliga stationerna, den för tunnelbanans Gröna linje och den för Citybanan, samt med biljetthall. Buller kan förväntas nå befintliga plattformar under byggarbetet. Det kan också komma att bli fasta sprängtider med kortvariga avbrott i tågtrafiken.

5.3.1.1 Effekter och konsekvenser

Odenplan är en central knutpunkt för kollektivtrafiken, där många busslinjer och andra trafikslag möts. När busstrafiken påverkas av tillfälliga trafiklösningar med tidsfördröjningar riskerar det att få betydande spridningseffekter i hela kollektivtrafiknätet.

Under byggtiden kan buller och störningar påverka resenärernas trivsel och skapa stress och irritation, vilket kan påverka vardagslivet och upplevelsen av resandet med kollektivtrafiken. Tillfälliga avbrott i tågtrafiken och förseningar kan skapa osäkerhet för pendlare och påverka arbetet och fritiden på ett negativt sätt. Dock bedöms risken för negativa effekter och konsekvenser på sociala värden till följd av kortvariga avbrott som liten, men risken beror på hur ofta och under hur lång tid som störningar förekommer.

5.3.1.2 Medskick till kommande arbete

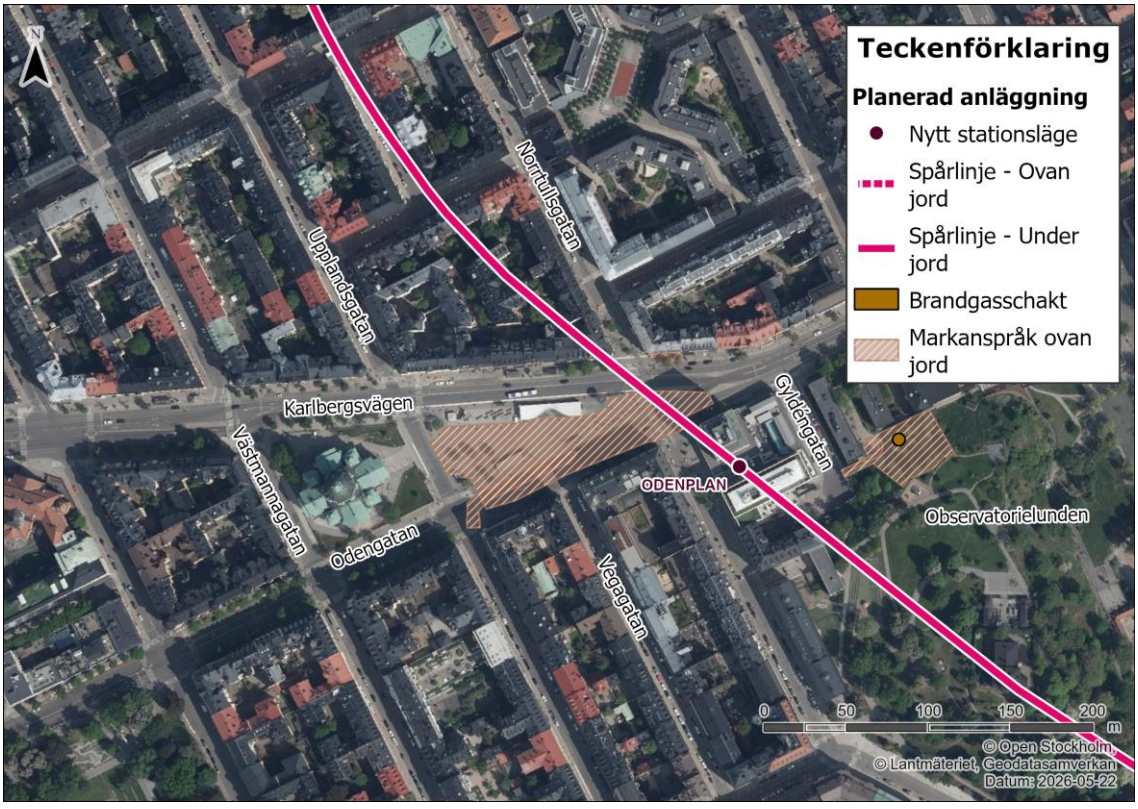
Medskicken nedan syftar till att omvandla bedömda effekter och konsekvenser till rekommendationer för kommande arbete. Med kommande arbete avses dels pågående projekteringsarbete inom ramen för järnvägsplanen, dels kommande skeden som framtagande av bygghandling och förfrågningsunderlag samt genomförande av byggprojektet.

- Använd tydlig skyltning och kommunikation som ökar förståelsen för störningens orsaker under byggtiden.
- Ta hänsyn till de stora resenärsflödena vid Odenplan när trafikavstängningar planeras och genomförs.
- Minimera störningar och säkerställ att resenärerna kan ta sig fram på ett effektivt och tryggt sätt med noggrann planering och samordning, särskilt under rusningstrafik.
- Kommunicera med allmänheten kring nya effektiva förbindelser och attraktiva resenärsmiljöer för att skapa acceptans kring störningar. Det finns en trötthet hos invånarna efter många år av infrastrukturprojekt såsom Citybanan och Nya Tunnelbanan till Arenastaden.

5.3.2 Arbetsområde Odenplan torg

Arbetsområdet på Odenplan torg planeras ta stora delar av torget i anspråk och inkluderar även Odengatan i anslutning till Odenplan. I arbetet har olika alternativ vad gäller arbetsområdets utbredning och lokalisering utretts. Utifrån tekniska förutsättningar och genomförbarhet bedöms dock handlingsutrymmet vara begränsat. Syftet med arbetsområdet är att kunna anlägga Roslagsbanan station Odenplans södra anslutning mot Odenplans befintliga biljetthall. Delar av anslutningen ligger ovan berg, i jord, vilket medför arbete i öppet schakt. En omfattande trafikomläggning kommer att ske på platsen. Tillgänglighet till stationsentrén på torget samt tillgänglighet till samtliga fastigheter runt torget kommer att säkerställas genom hela genomförandet.

Enligt nuvarande bedömningar kommer området tas i anspråk under fem år. Arbetsområdet planeras nyttjas för arbetsmaskiner, arbetsbodar, verkstäder, förråd, materialupplag med mera. Figur 47 för planerat arbetsområde vid Odenplan.



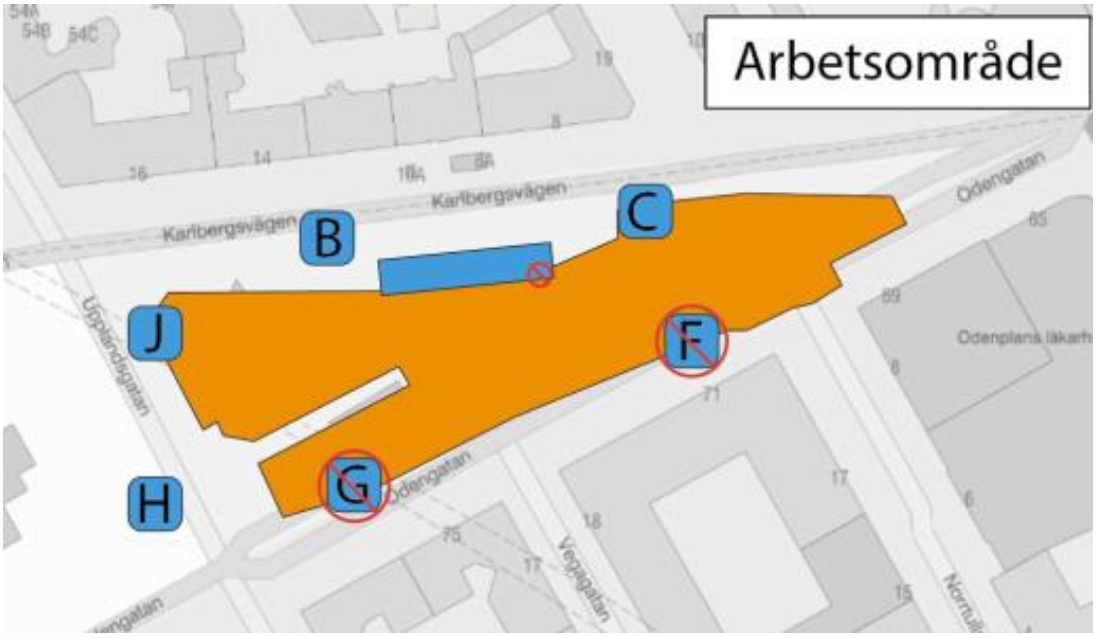
Figur 47. Planerat markanspråk ovan jord vid Odenplan.

Olika trafiklösningar utreds fortlöpande inom ramen för den pågående projekteringen. Den trafiklösning som för tillfället studeras vad gäller arbetsområdets utbredning och omledningar innebär bland annat att Odengatans körfält för bil- och busstrafik stängs av mellan Upplandsgatan samt Gyldéngatan. Avstängningen påverkar befintligt hållplatsläge G och F. I den norra delen av torget når det planerade arbetsområdets avstängning fram till byggnaden för tunnelbanans och Citybanans entréer. Den sydöstra entrén behöver stängas men i övrigt hålls samtliga entréer öppna, se Figur 48.

Den östgående motorfordonstrafiken planeras i nuvarande studerat alternativ ledas om via Västmannagatan, Tegnérgatan/Tegnérlunden och Sveavägen. Omledningen innebär att ett stort antal övergångsställen behöver passeras (24 stycken istället för 6 stycken idag) samt att Drottninggatan, som är skyltad gågata med mycket höga gångflöden, behöver korsas. Västgående trafik planeras ledas via Sveavägen, Vanadisvägen och Västmannagatan. Vanadisvägen kan komma att användas för busstrafik. Den västgående busstrafiken föreslås ledas om från Odengatan till Karlbergsvägen. I östgående riktning på Odengatan försvinner en parkeringsplats för rörelsehindrade.

Cykeltrafiken kan i huvudsak behålla sina befintliga stråk i studerat alternativ. Passagen på Odengatan vid Norrtullsgatan föreslås dock smalnas av till cirka 4 meter och utformas som en gemensam yta för gång- och cykeltrafik, där den begränsade tillgängliga bredden fördelas jämnt mellan trafikslagen. En avskiljning föreslås mellan gångbanan och cykelbanan liksom skyltning som uppmärksammar trafikanterna om denna flaskhals.

För gående begränsas ytan på torget avsevärt då stora delar tas i anspråk av arbetsområdet. En yta på cirka 2 meter lämnas för gående mellan hållplatsläge C, övergångsstället för Karlbergsvägen mot Norrtullsgatan och den övriga gångytan. Det befintliga övergångsstället från Norrtullsgatan över Odengatan planeras ersättas med ett nytt något längre österut. Passage för gång- och cykeltrafik kommer att möjliggöras på Odengatan mellan arbetsområdets gräns och befintliga byggnader. Gående kommer även kunna röra sig runt arbetsområdet i ytterkant mot Upplandsgatan. Det planeras för byggbodar där gående kan passera under bodarna. På torgets norra och västra del lämnas en passage för gående mellan arbetsområdet och körbanan på Karlbergsvägen respektive Upplandsgatan.



Figur 48. Arbetsområdets påverkan på befintliga stationer och hållplatser.

5.3.2.1 Effekter och konsekvenser

Planerat arbetsområde vid Odenplan kommer att ha en mycket stor negativ påverkan på trafiken i området under flera års tid, med risk för effekter och konsekvenser på sociala värden. Odengatans avstängning samt trafikomläggningar innebär att invånare och besökare i området måste anpassa sina resvägar, vilket kommer leda till längre restider och risk för trängsel och köbildning på alternativa vägar. Risken för olyckor ökar också när oskyddade trafikanter korsar vägar med motorfordonstrafik vid flera platser. Trafikomläggningarna, med ökad trafikmängd på lokalgator, kommer även att påverka stadsmiljön på dessa platser med ökade nivåer av buller och luftföroreningar, vilket har negativa effekter och konsekvenser för människors hälsa.

För gående minskar vistelseytorna på torget betydligt när stora delar tas i anspråk av arbetsområdet. Begränsade gångytor kan skapa trängsel och minska tillgängligheten, särskilt för personer med funktionsnedsättning eller familjer med barnvagn. Odenplan är en plats med stora gångflöden där resenärer idag rör sig i flera riktningar över torget mellan hållplatser respektive entré till tunnelbana och Citybanan. I Stockholms stads planeringsstöd ”Planera för gående” rekommenderas en bredd på 5 meter för gångflöden som överstiger 10 000 gångtrafikanter per dygn. Den planerade ytan på cirka 2 meter mellan hållplatsläge C, övergångsstället över Karlbergsvägen mot Norrtullsgatan och den övriga gångytan är smalare än så.

Den minskade vistelseytan på torget kan även påverka sociala interaktioner samt rörelsefriheten runt torget och närliggande gator. I dialogen beskrev unga torget som en viktig mötesplats. När stora delar av torget tas i anspråk för byggarbete minskar möjligheten för ungdomar att samlas på en öppen och välkomnande plats. Otryggheten på torget riskerar att öka under byggtiden då arbetsområdet med plank, stängsel och byggbodar där gående passerar under bodarna försämrar sikten och överblicken, minskar orienterbarheten och skapar trånga passager med minskat antal alternativa vägar. Trängsel uppfattas ofta särskilt otryggt av barn och kvinnor. Buller och andra störningar från byggarbeten och transporter kan också skapa otrygghet då det maskerar andra ljud och således försämrar uppfattningen om omgivningen samt kan bidra till känslor av isolering och stress.

Bostäder och verksamheter runt Odenplan kommer också att påverkas av bullerstörningar under en lång tid, vilket innebär en risk för negativa effekter och konsekvenser på människors hälsa. Buller kan leda till störd sömn, koncentrationssvårigheter och minskad trivsel. Vissa grupper, exempelvis barn, är särskilt känsliga för buller vilket gör att buller kan påverka barns förmåga till inlärning, med sämre skolprestationer som konsekvens.

Odengatan vid Norrtullsgatan föreslås smalnas ner till cirka 4 meter och delas lika mellan gång- och cykeltrafik vilket är smalare än vad som rekommenderas i Stockholms stads planeringsstöd ”Planera för gående”.

Sammantaget bedöms arbetsområdet vid Odenplan medföra en påtaglig och långvarig påverkan på trafik, stadsmiljö och sociala värden i området under flera års tid. Avstängningen av Odengatan och de omfattande trafikomläggningarna väntas påverka framkomligheten för såväl gång-, cykel- och kollektivtrafik som motorfordon. För gående och resenärer som nyttjar torget bedöms påverkan bli särskilt märkbar. Vistelseytorna på torget minskar när delar av platsen tas i anspråk för byggverksamhet, samtidigt som de kvarvarande gångytorna i vissa delar blir begränsade i förhållande till intentionerna i Stockholms stads planeringsstöd ”Planera för gående”. Den ökade belastningen på omkringliggande lokalgator medför även högre nivåer av buller och luftföroreningar, vilket påverkar boendemiljö och människors hälsa negativt.

Arbetsområdet vid Odenplan bedöms medföra påtagliga konsekvenser för framkomlighet, trafiksäkerhet, tillgänglighet, stadsmiljö och sociala värden under byggtiden. Mot denna bakgrund

är det angeläget att den fortsatta planeringen lägger särskild vikt vid åtgärder som kan minska påverkan på fotgängare och andra oskyddade trafikanter.

5.3.2.2 Medskick till kommande arbete

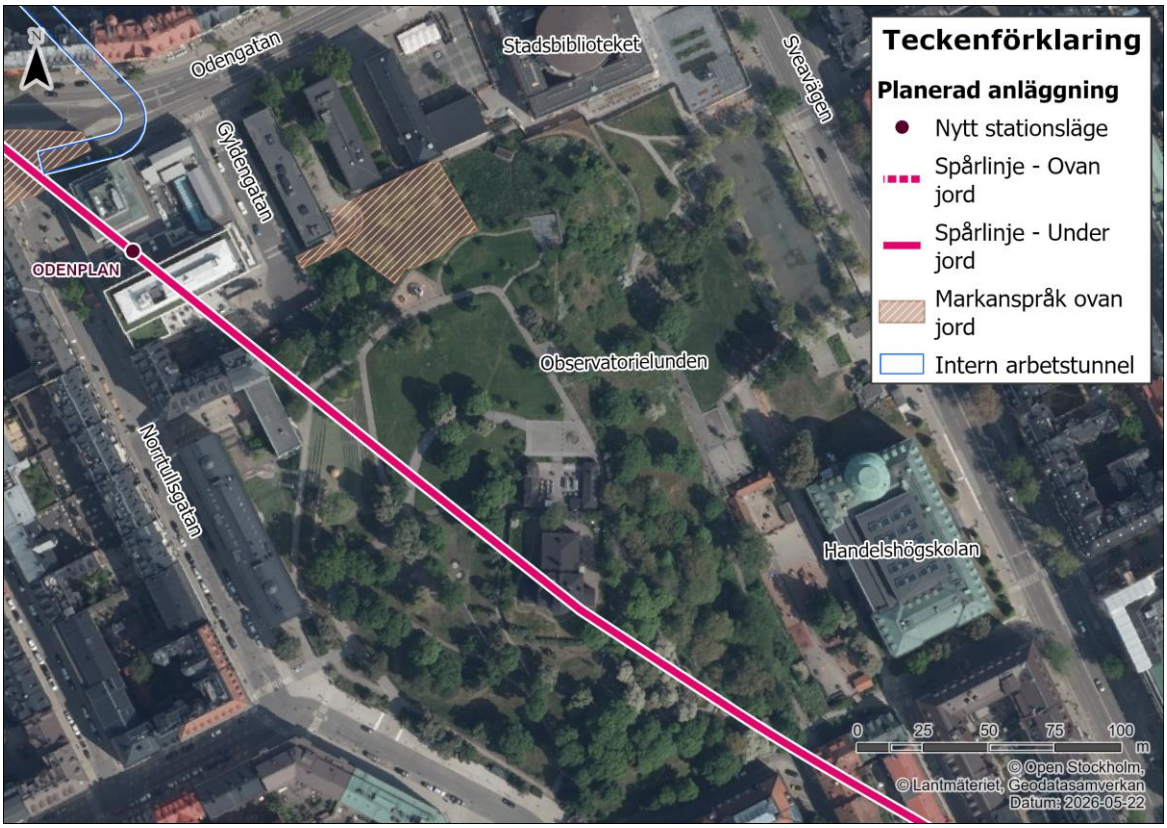
Medskicken nedan syftar till att omvandla bedömda effekter och konsekvenser till rekommendationer för kommande arbete. Med kommande arbete avses dels pågående projekteringsarbete inom ramen för järnvägsplanen, dels kommande skeden som framtagande av bygghandling och förfrågningsunderlag samt genomförande av byggprojektet.

- Vidta skyddsåtgärder för att öka trafiksäkerheten samt för att minska negativ hälsopåverkan från buller, vibrationer och luftföroreningar från arbete, arbetsfordon och damning. Ta särskild hänsyn till barn, äldre och personer med funktionshinder.
- Genomför informationsaktiviteter riktade mot boende och verksamheter som påverkas av störningar från arbetsområden under byggtiden.
- Överväg om det behövs informatörer och ledsagare på plats på Odenplan under byggtiden.
- Beakta trygghetsaspekten vid planeringen av arbetsområden med öppna ytor och goda siktlinjer.
- Undvik att plank och byggnader skapar skymda och mörka hörn eller trånga gångar, där människor kan uppleva sig utsatta. Säkerställ en god och jämn belysning i rörelsestråk samt god orienterbarhet genom rumslig utformning, tillgänglig skyltning och information.
- Vidta åtgärder på strategiska platser intill arbetsområden för att stärka insyn, delaktighet, förståelse och trygghet. Det kan exempelvis handla om informationsskyltar eller utställningslokaler som berättar om projektet och vad som händer på platsen. Titthål kan anordnas där nyfikna kan följa arbetet och barn och unga kan vara delaktiga i utsmyckning av plank. Odenplan skulle kunna lämpa sig väl för en informationskiosk om projektet och utformning av de framtida resenärsmiljöerna
- Överväg även att skapa trygga och säkra platser där människor kan blicka ut över arbetsområdet. Dessa kan användas för guidade visningar och studiebesök. Digitala visningar av byggarbetsplatsen och live-kameror kan också användas för att öka människors insyn i byggnationen och därmed förståelse för störningarnas orsaker.
- Kommunicera om byggtid, omledningar och alternativa vägar via skyltning, webbsida och sociala medier för att minska stress och frustration hos resenärer och andra som vistas i närheten av byggplatsen.
- Minimera byggtransporter under tider på dygnet det redan är trångt på platsen, exempelvis under morgon- och eftermiddagens högtrafik (kl. 07.00–08.30 samt 15.00–18.00).
- Studera om ytan på Odengatan vid Norrtullsgatan som föreslås minskas till cirka 2 meter för gående och cyklister, kan breddas. Se över möjligheterna att utöka ytan för gående i det sydöstra hörnet av torget.
- Studera om ytan på cirka 2 meter för gående på torget kan utökas. Se över möjligheterna att justera arbetsområdets utbredning mellan hållplats C och övergångsstället över Karlbergsvägen för att frigöra ytterligare yta för gående.

- Fortsätt beakta höga gångflöden och särskilt intensiv gångtrafik vid övergångsställen där resenärer byter mellan olika trafikslag vid trafikavstängningar, omledningar och avsmalningar av gångytor. Enligt Stockholms stads handbok ”Planera för gående” rekommenderas ett minsta breddmått om minst 5 meter vid höga gångflöden såsom vid Odenplan.
- Fortsätt ta hänsyn till höga cykelflöden på Odengatan vid trafikavstängningar och omledningar. Om omledningen är långvarig bör den alternativa sträckan vara så kort som möjligt och uppfylla standardkraven för primära cykelstråk i Stockholms stads cykelplan.

5.3.3 Arbetsområde Gyldéngatan och Observatorielunden

För anläggandet av brandgasschakt i Observatorielundens slänt planeras ett arbetsområde på del av vistelseytan utanför Observatorielundens skola samt i en del av slänten upp till Observatorielunden. Arbetsområdet vid Observatorielunden innebär ingen omledning av bil- eller cykeltrafik. Ingen kollektivtrafik trafikerar området. I anslutning till arbetsområdet har Observatorielundens skola lokaler för högstadieelever (Odengatan 63/Gyldéngatan 3) och Stockholms kulturskolan sina lokaler (Odengatan 61). Området mellan Kulturskolan och Observatorielundens skola är en skolgård planerad som ett grönt stråk mellan Observatorielunden och Odengatan. Det pågår diskussioner om att lägga ned Observatorielundens skola på grund av minskat barnantal. Det finns ordnade platser för umgänge i form av bänkar och bord. Arbetsområdet planerade utbredning tar delar av gården i anspråk, samt rampen till Observatorielundens skolentré. Från Gyldéngatan leder två trappor till Observatorielundens parkområde varav den östra kommer bli otillgänglig till följd av arbetsområdet. Gångtrafikanter kan istället använda den västra trappan. Byggtransporter kommer ske från och till arbetsområdet via Gyldéngatan. Enligt nuvarande bedömningar kommer området att tas i anspråk under ett år.



Figur 49. Planerat markanspråk ovan jord vid Observatorielunden.

5.3.3.1 Effekter och konsekvenser

Anläggningen av brandgasschaktet påverkar tillgängligheten till grönytorna i Observatorielunden, då en av trapporna blir otillgänglig. Dock bedöms påverkan som relativt liten då det finns en alternativ väg. För gående från Stadsbiblioteket blir vägen något längre. Arbetsområdets utbredning och dess transporter kan påverka platsens trygghet och tillgänglighet. Tillgängligheten för barn och personal med Gyldéngatan 3 som målpunkt försämras kraftigt då byggnadens ramp tas i anspråk.

5.3.3.2 Medskick till kommande arbete

Medskicken nedan syftar till att omvandla bedömda effekter och konsekvenser till rekommendationer för kommande arbete. Med kommande arbete avses dels pågående projekteringsarbete inom ramen för järnvägsplanen, dels kommande skeden som framtagande av bygghandling och förfrågningsunderlag samt genomförande av byggprojektet.

- Utred möjligheterna att minska arbetsområdet så att rampen till Observatorielundens skola fortsatt kan användas.
- Säkerställ tillgängligheten för verksamheter i anslutning till arbetsområdet.
- Kommunicera tidplan för avstängningar och störningar med skolan och den verksamhet som flyttar in efter skolans eventuella nedläggning.

5.4 Delområde C: Sabbatsberg/T-Centralen

5.4.1 Arbetsområde Torsgatan

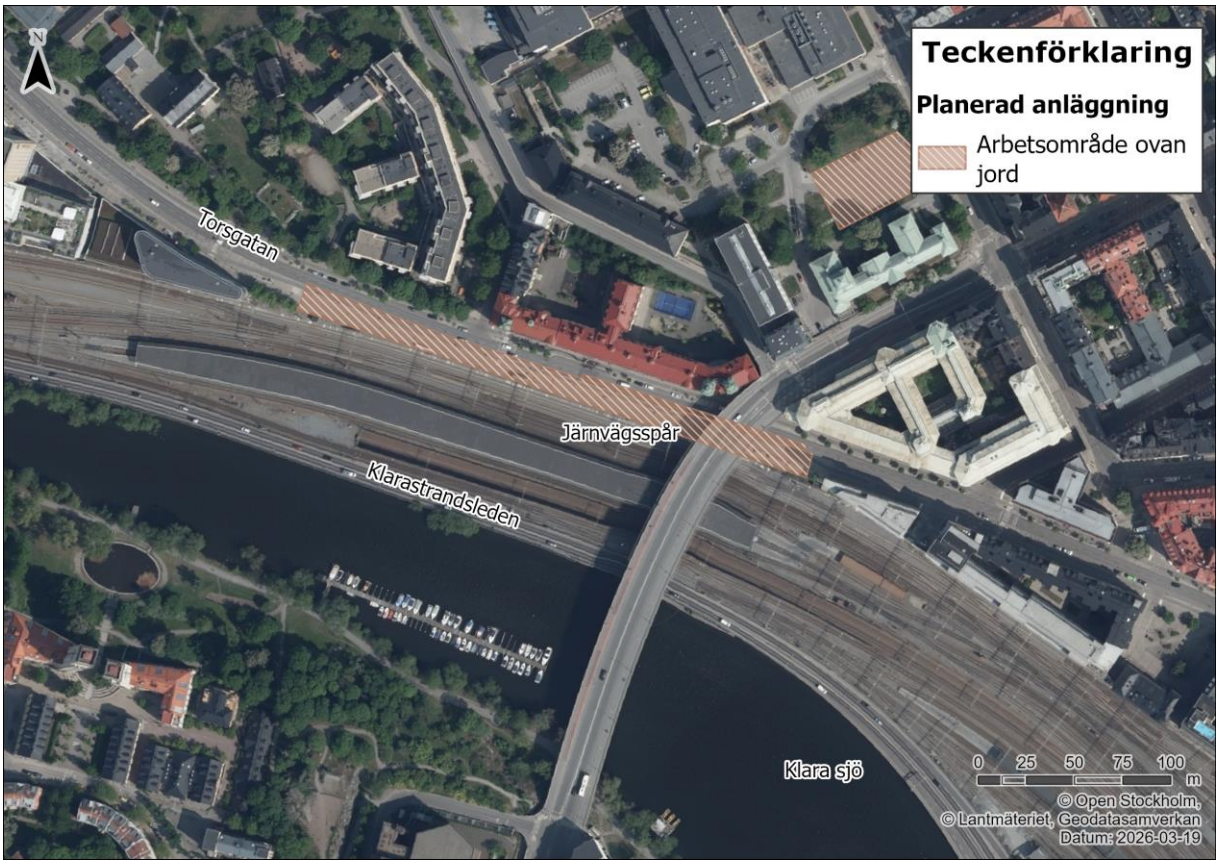
Arbetsområdet planeras anläggas söder om Torsgatan med början strax öster om Sabbatsbergsvägen och avslut strax öster om Barnhusbron. Arbetsområdets planerade utbredning kommer kräva trafikomledningar och kan komma att inkräkta på olika trafikslag, befintliga träd och parkeringsplatser. Olika trafiklösningar utreds vidare under pågående projektering. Dock planeras två körfält i möjligaste mån hållas öppna under byggtiden. Undantaget är en kortare period då arbetsområdet eventuellt kan behöva utökas på grund av tillfälligt spontarbete. Om spontarbete behöver utföras, skulle ett körfält temporärt behöva tas i anspråk och Torsgatan enkelriktas. Bussar som trafikerar Torsgatan bedöms inte påverkas.

Olika trafiklösningar utreds fortlöpande inom ramen för den pågående projekteringen. Den trafiklösning som för tillfället studeras vad gäller arbetsområdets utbredning och omledningar innebär att gång- och cykelstråket på Torsgatans södra sida tas i anspråk och gående och cyklister leds om till gatans norra sida via befintlig gång- och cykelpassage strax väster om Sabbatsbergsvägen. Gångbanan, som i dagsläget har en bredd om cirka 3 meter, minskas i väst till cirka 2,5 meter. Under Barnhusbron smalnar gångbanan av till drygt 2 meter och på en cirka 30 meter lång sträcka understiger bredden 2 meter för att bli 1,5 meter vid den smalaste punkten. Avsmalningen sker till förmån för cykelbanan, som breddas från drygt 2 meter till 3 meter och samtidigt dubbelriktas. Ett nytt övergångsställe med tillhörande cykelpassage anläggs cirka 40 meter öster om Barnhusbron.

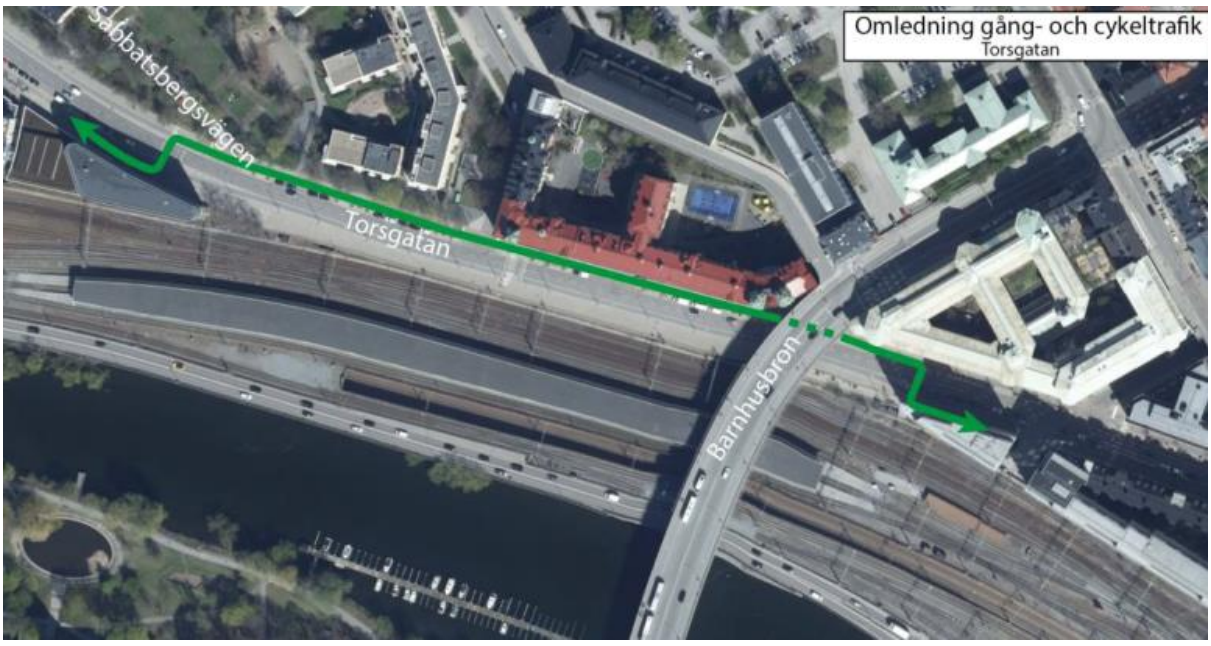
Det södra körfältet planeras tas bort och befintliga parkeringsplatser och träd i gatan tas bort för att inrymma ett nytt körfält för motorfordonstrafiken i västlig riktning. Det är i huvudsak boendeparkering samt en parkeringsplats för rörelsehindrade som påverkas. Under en kortare period behöver ett körfält tas bort och trafiken enkelriktas. In- och utfarter för ambulans är lokaliserade till andra sidan av sjukhusområdet och bedöms därför inte påverkas av byggtrafik till

och från arbetsområdet. Enligt nuvarande bedömningar kommer området att tas i anspråk under 10 år1.

Figur 50 visar det planerade arbetsområdet på Torsgatan och Figur 51 visar planerad omläggning av gång- och cykeltrafik.



Figur 50. Planerat markanspråk ovan jord för arbetsområde längs Torsgatan.



Figur 51. Lösning som för tillfället studeras för omledning av gång- och cykeltrafik på Torsgatan.

5.4.1.1 Effekter och konsekvenser

Omledningen av gående och cyklister innebär att gång- och cykeltrafiken koncentreras till Torsgatans norra sida, vilket ökar flödena på en redan relativt smal yta. Den reducerade gångbanebredden, särskilt under Barnhusbron där bredden understiger 2 meter och som minst uppgår till 1,5 meter, innebär begränsat utrymme för möten mellan gående. Detta kan leda till trängsel, svårigheter för personer med barnvagn, rullstol eller andra hjälpmedel samt ökad risk för konflikter mellan gående som tvingas kliva ut i cykelbanan. En gångbanebredd på endast 1,5 meter innebär även betydande svårigheter för underhåll.

Att cykelstråket dubbelriktas medför en ökad komplexitet då cyklister möter varandra samtidigt som de passerar gående i nära anslutning. Särskilt vid korsningar finns risk för missförstånd och korsande rörelser. Omledningen innebär även att cyklister i östergående riktning behöver korsa gatan vid två tillfällen, vilket innebär att cyklisternas färdväg blir mindre direkt och mer tidskrävande. Ur trafiksäkerhetssynpunkt innebär passagerna en konfliktpunkt mellan cyklister och motorfordon. Särskilt utmanande kan situationen bli i rusningstid då trafikflödena är höga och samspelet mellan olika trafikslag är komplext. För mindre erfarna cyklister, barn och äldre kan två korsningar upplevas som otrygga, vilket kan påverka viljan att använda stråket under byggtiden.

5.4.1.2 Medskick till kommande arbete

Medskicken nedan syftar till att omvandla bedömda effekter och konsekvenser till rekommendationer för kommande arbete. Med kommande arbete avses dels pågående projekteringsarbete inom ramen för järnvägsplanen, dels kommande skeden som framtagande av bygghandling och förfrågningsunderlag samt genomförande av byggprojektet.

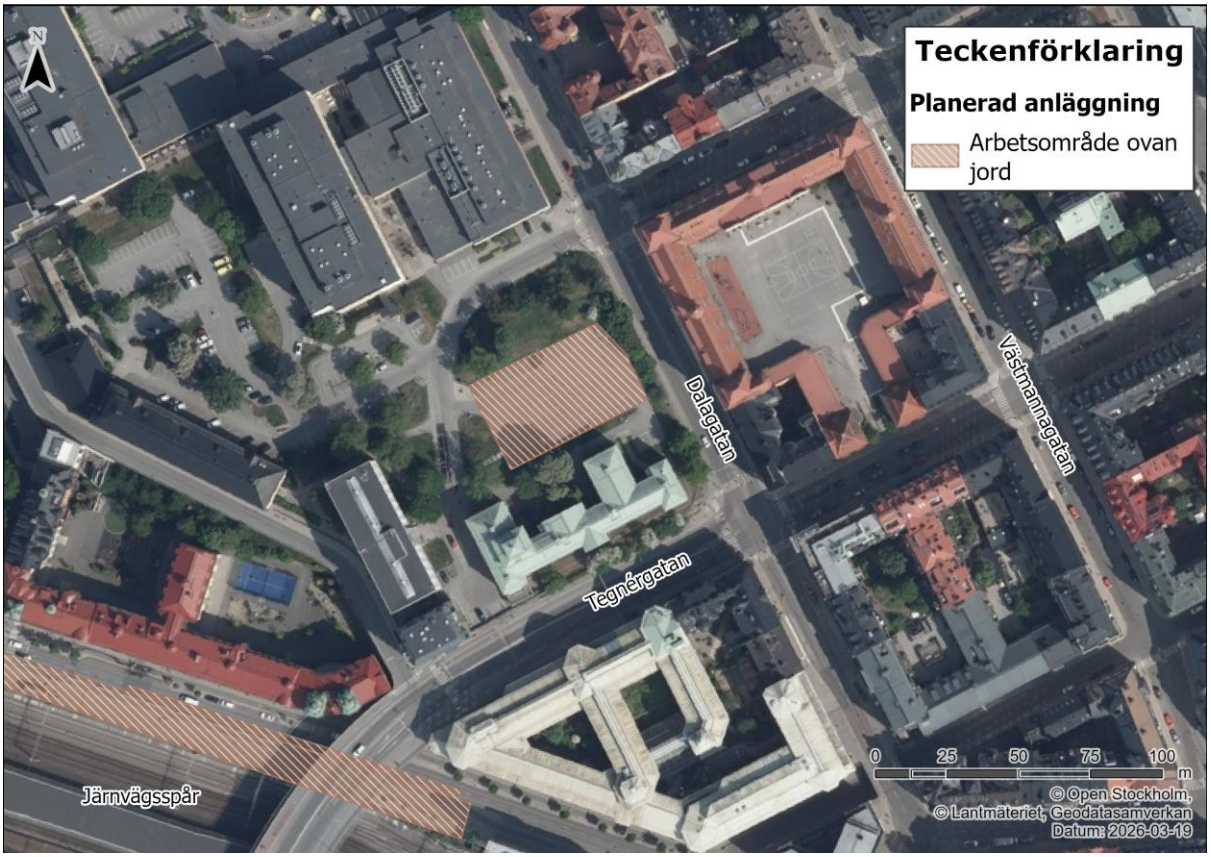
- Beakta att det saknas alternativa färdvägar till Torsgatan för cyklister som cyklar i nordsydlig riktning mellan Sankt Eriksplan och Stockholm city vid trafikavstängningar och omledningar av cykeltrafiken.
- Anordna omledningen på motsatt sida av gatan och säkerställ att standardkrav för primära cykelstråk i Stockholms stads cykelplan uppfylls.
- Eftersträva minst 2,5 meter fri bredd för gångbanor och säkerställ att 2 meter utgör absolut lägsta bredd för att undvika trängsel samt underlätta underhåll.
- Utred om körfältsbredden kan minskas något på aktuell sträcka för att säkerställa 2 meter som lägsta bredd på gångbanan under Barnhusbron.
- Säkerställ fri gångbanebredd utan hinder såsom gatumöbler, stolpar och andra fasta objekt.
- Undersök möjligheterna att skapa en tydlig och konsekvent separering mellan gångyta och cykelyta då cykelbanan dubbelriktas och breddas till cirka 3 meter. Använd markeringar och färgsättning för att tydliggöra vad som är gångbana respektive cykelbana.
- Utforma den nya passagen öster om Barnhusbron på samma sätt som den befintliga passagen vid Sabbatsbergsvägen, det vill säga med en upphöjd gång- och cykelpassage som ger en hastighetssäkring för motorfordon. Utforma passagen med god sikt i båda riktningar, tillräcklig bredd för dubbelriktad cykeltrafik, taktila ledstråk och anpassning för personer med synnedsättning samt god belysning, särskilt med hänsyn till närheten till bron.

- Säkerställ god och kontinuerlig information om omledningen genom tydlig skyltning i god tid före korsningspunkterna, undvik tvära kurvor i omledningen, och säkerställ att byggstängsel inte skapar dolda hörn eller försämrad sikt.

5.4.2 Arbetsområde Sabbatsberg

Arbetsområde Sabbatsberg utgörs i dag av en parkeringsyta vid Sabbatsbergs sjukhus som kantas av gräsytor med träd och planeras att användas som ett komplement till Arbetsområde Torsgatan för exempelvis lagring av byggmaterial och uppställning av kontorsbodar. Parkeringen har idag platser både för besökande till sjukhuset och anställda på sjukhuset. Vissa parkeringsplatser behöver tas bort och eventuellt sker en omfördelning mellan besöks- och personalparkering.

För att skapa en bättre förståelse för hur parkeringen används idag har en parkeringsinventering genomförts inom området, se avsnitt 3.3.4. Analysen av parkeringsinventeringen pekar på behovet av att ersätta de personalparkeringar som tas i anspråk. Samtidigt bedöms vissa parkeringsytor som idag används för besöksparkering kunna omdisponeras för detta ändamål. Enligt nuvarande bedömningar kommer området att tas i anspråk under nio år.



Figur 52. Planerat markanspråk ovan jord för arbetsområde vid Sabbatsberg.

5.4.2.1 Effekter och konsekvenser

Eftersom endast hälften av besöksparkeringen nyttjas i dagsläget bedöms omdisponeringen i normalfallet inte leda till kapacitetsbrist. Det finns en buffert i systemet som kan absorbera överflyttningen av personalparkering. Det är dock viktigt att notera att beläggningen kan variera över dygnet, veckan och året och att tillfälliga toppar, till exempel särskilda mottagningstider, evenemang eller perioder med hög vårdbelastning, kan leda till att kapaciteten bli mer ansträngd. Mot bakgrund av att endast hälften av besöksparkeringen nyttjas i nuläget, bedöms konsekvenserna som måttliga.

5.4.2.2 Medskick till kommande arbete

Medskicken nedan syftar till att omvandla bedömda effekter och konsekvenser till rekommendationer för kommande arbete. Med kommande arbete avses dels pågående projekteringsarbete inom ramen för järnvägsplanen, dels kommande skeden som framtagande av bygghandling och förfrågningsunderlag samt genomförande av byggprojektet.

- Följ upp parkeringssituationen över tid för att säkerställa att begränsningar inte uppstår på sikt och att tillgängligheten till sjukhusområdet fortsatt kan upprätthållas.
- Säkerställ att tillgången till tillgänglighetsanpassade parkeringsplatser inte påverkas negativt och att tydlig information ges i god tid före förändringen.

5.4.3 Påverkan på T-Centralens befintliga stationer

Vid T-Centralen ska gångar och rulltrappor koppla ihop Roslagsbanan med befintliga stationer, Citybanan, tunnelbanans Gröna, Röda och Blåa linjer samt med biljetthall. Buller kan förväntas nå plattformarna under byggarbetet. Det kan också komma att bli fasta sprängtider med kortvariga avbrott i tågtrafiken. Avstängningar kommer att påverka Blåa linjen och omfattningen av dessa beror av exempelvis byggmetod, tekniska förutsättningar och framdrift i projektet.

5.4.3.1 Effekter och konsekvenser

Under byggtiden kan buller och störningar påverka resenärernas trivsel och skapa stress och irritation, vilket kan påverka vardagslivet och upplevelsen av resandet med kollektivtrafiken. Tillfälliga avbrott i tågtrafiken och förseningar kan skapa osäkerhet för pendlare och påverka arbetet och fritiden på ett negativt sätt. Dock bedöms risken för negativa effekter och konsekvenser på sociala värden till följd av kortvariga avbrott som liten, men risken beror på hur ofta och under hur lång tid som störningarna förekommer. Stockholmarna har dock upplevt många år av byggnationer i det offentliga rummet och det finns risk för trötthet som kan bemötas med kommunikation kring nya smidiga förbindelser och attraktiva resenärsmiljöer. Generellt är bedömningen att kollektivtrafikmiljöerna vid T-Centralen är så pass intensiva och vistelsen på stationen för en genomsnittlig resenär så pass kort att påverkan inte har betydande konsekvenser.

5.4.3.2 Medskick till kommande arbete

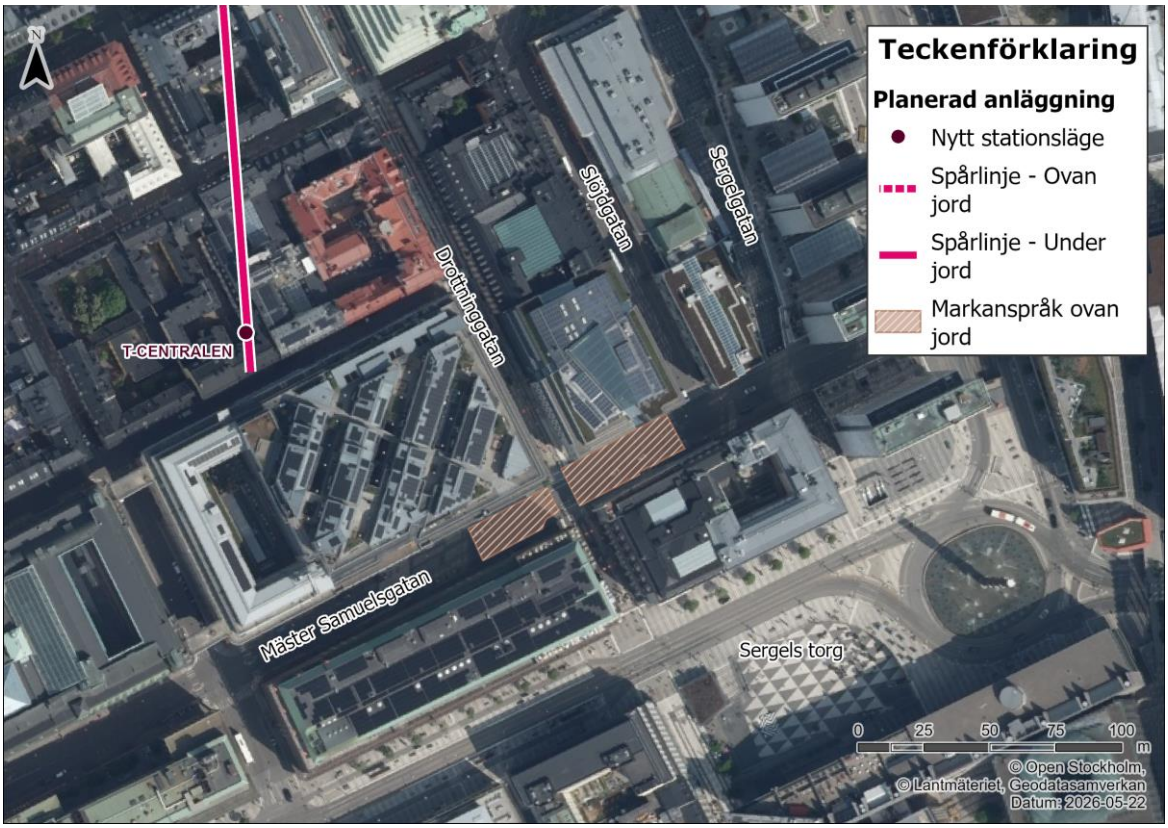
Medskicken nedan syftar till att omvandla bedömda effekter och konsekvenser till rekommendationer för kommande arbete. Med kommande arbete avses dels pågående projekteringsarbete inom ramen för järnvägsplanen, dels kommande skeden som framtagande av bygghandling och förfrågningsunderlag samt genomförande av byggprojektet.

- Skylta och kommunicera extra tydligt kring störningar och avspärrningar.
- Skapa förväntan kring den förbättrade kollektivtrafiken.

5.4.4 Arbetsområde Mäster Samuelsgatan

För att möjliggöra byggnation av luftutbytesschakt på Mäster Samuelsgatan föreslås arbetsområde i direkt anslutning till planerat schakt. Olika trafiklösningar utreds fortlöpande inom ramen för den pågående projekteringen. Den trafiklösning som för tillfället studeras vad gäller arbetsområdets utbredning och omledningar innebär att arbetsområdet planeras på Mäster Samuelsgatans körbana och del av gångbana mellan Slöjdgatan och Drottninggatan. Omledning av bil- och cykeltrafik planeras. Ingen kollektivtrafik trafikerar sträckan. Gångtrafik planeras att vara möjlig på båda sidor av gatan.

En del av övergångsstället i korsningen Drottninggatan/Mäster Samuelsgatan planeras för närvarande att tas i anspråk. Samtidigt innebär planerat arbetsområde en trafikavstängning för bilister och cyklister längs Mäster Samuelsgatan mellan Slöjdgatan och Drottninggatan. Gångbanorna på Mäster Samuelsgatan minskar till cirka 2 meter i bredd på båda sidor. Motorfordonstrafik i östlig riktning leds om via Vasagatan, Olof Palmes gata, Sveavägen, Tegnérgatan och Döbelnsgatan vidare till Malmskillnadsgatan. Västgående trafik leds om via Malmskillnadsgatan, Brunkebergstorg, Vattugatan, genom Klarakvarteren och vidare till Vasagatan. Cyklister leds om i båda riktningar via Klara norra kyrkogata, Klarabergsgatan in på Sergelsgatan genom Grytgjutargången och tillbaka mot Slöjdgatan. Enligt nuvarande bedömningar kommer området att tas i anspråk under ett år. Se Figur 53 för planerat arbetsområde på Mäster Samuelsgatan.



Figur 53. Planerat markanspråk ovan jord för arbetsområde på Mäster Samuelsgatan.

5.4.4.1 Effekter och konsekvenser

Trafikomläggningen på Mäster Samuelsgatan innebär en ökad trafikmängd på lokalgator som normalt inte är dimensionerade för sådana volymer. Det finns en betydande risk för köbildning och försämrad framkomlighet, särskilt under rusningstid. Omledningen av trafik påverkar också stadsmiljön på dessa lokalgator med ökade nivåer av buller och luftföroreningar, vilket har negativa effekter och konsekvenser för människors hälsa. För gående kan de begränsade gångytorna orsaka trängsel och minska tillgängligheten, särskilt för personer med funktionsnedsättning eller familjer med barnvagn. Mäster Samuelsgatan är en plats med höga gångflöden. Stockholms stad har uppgifter om gångflöden från 2017 som visar på 10 000–18 000 gående per dygn på den aktuella sträckan. I Stockholms stads planeringsstöd ”Planera för gående” rekommenderas en bredd på 5 meter för gångflöden som överstiger 10 000 gående per dygn. Den planerade gångbanebredden på cirka 2 meter är smalare än rekommenderad bredd.

Det finns dock goda alternativa gångstråk på parallellgator till Mäster Samuelsgatan. De höga gångflödena bedöms därför kunna omfördelas till närliggande gator under byggtiden, vilket innebär att påverkan sannolikt blir mindre omfattande än vad som annars hade varit fallet. För cykeltrafiken bedöms avstängningen ha liten påverkan. Gatan har relativt låga cykelflöden och utgör inte ett prioriterat cykelstråk i stadens cykelnät. Det finns goda alternativ för cyklister, exempelvis Kungsgatan och Klarabergsgatan som är utpekade som primära stråk i cykelplanen.

5.4.4.2 Medskick till kommande arbete

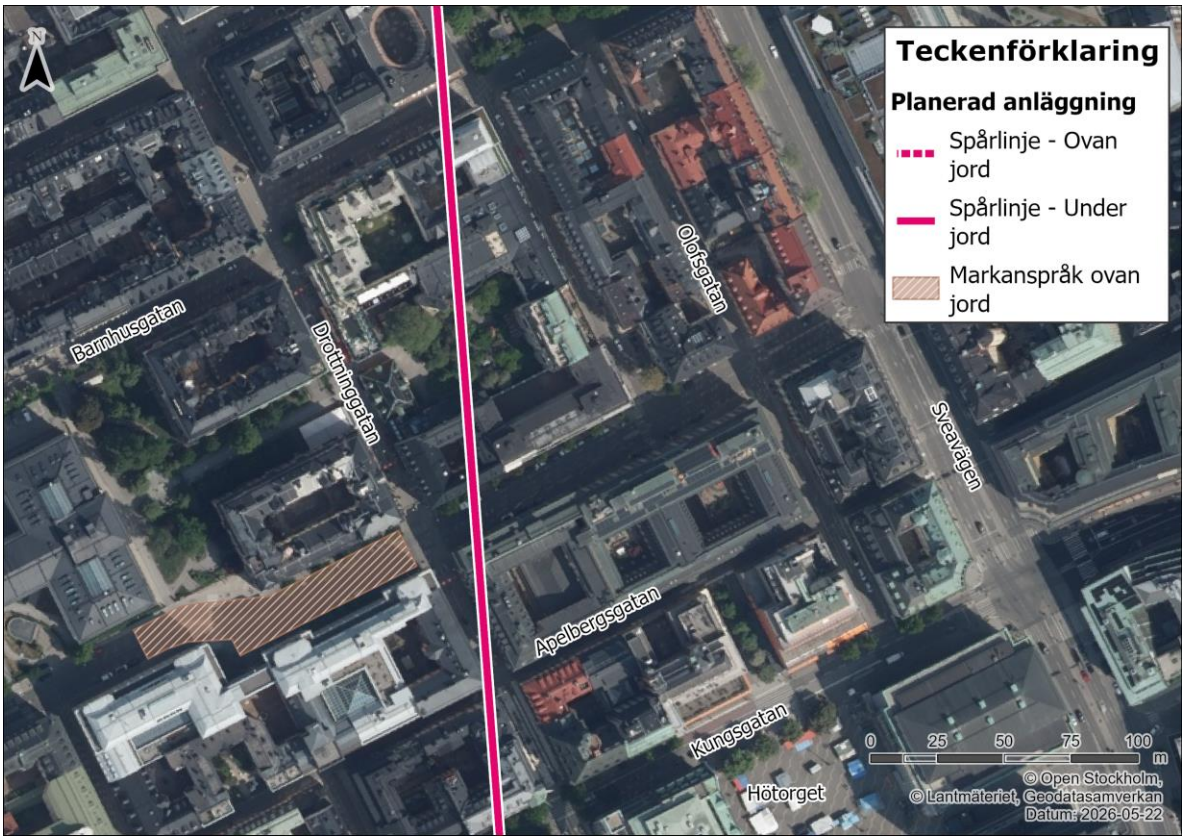
Medskicken nedan syftar till att omvandla bedömda effekter och konsekvenser till rekommendationer för kommande arbete. Med kommande arbete avses dels pågående projekteringsarbete inom ramen för järnvägsplanen, dels kommande skeden som framtagande av bygghandling och förfrågningsunderlag samt genomförande av byggprojektet.

- Beakta att Mäster Samuelsgatan är omgiven av en gatustruktur med mindre gator som inte är dimensionerade för trafikflöden i denna storlek. Det innebär att en eventuell omledning av trafiken riskerar att leda till försämrad framkomlighet och långa köer, särskilt i rusningstid.
- Beakta de höga gångflödena på Mäster Samuelsgatan, framför allt närmast Drottninggatan (se avsnitt 3.3.1.338) vid trafikavstängningar och att gångbanor redan idag underskrider rekommenderad bredd. Jämför med rekommenderade breddmått för gångbanor i Stockholms stads handbok ”Planera för gående” (minst 5 meter vid höga flöden).

5.4.5 Arbetsområde Olof Palmes gata

För att möjliggöra byggnation av kombinerat brandgas- och luftutbytesschakt på Olof Palmes gata föreslås ett arbetsområde i direkt anslutning till planerat schakt. Arbetsområdet planeras på Olof Palmes gatas körbana mellan Drottninggatan och Klara Norra kyrkogata. Olika trafiklösningar utreds fortlöpande inom ramen för den pågående projekteringen. Den trafiklösning som för tillfället studeras vad gäller arbetsområdets utbredning innebär omledning av bil- och cykeltrafik. Ingen kollektivtrafik trafikerar sträckan.

Avstängningen innebär att möjligheten till genomfartstrafik för både bilister och cyklister på Olof Palmes gata mellan Drottninggatan och Klara norra kyrkogata försvinner. En mindre del av södra sidans gångbana stängs av men detta bedöms inte påverka framkomligheten för gående. Motorfordonstrafik i västgående riktning leds om via Sveavägen, Tegnérgatan, Slatmätargatan, Kammargatan, Västmannagatan och Norra Bantorget. Norra Bantorget, ut på Västmannagatan och sedan vidare in på Kammakargatan för att sedan ta Saltmätargatan, Tegnérgatan och tillbaka på Sveavägen. Under byggtiden leds cyklister om via Kungsgatan. Enligt nuvarande bedömningar kommer området att tas i anspråk under två år.



Figur 54. Planerat markanspråk ovan jord för arbetsområde på Olof Palmes gata.

5.4.5.1 Effekter och konsekvenser

Liksom på Mäster Samuelsgatan innebär planerad trafikomläggning på Olof Palmes gata en ökad trafikmängd på lokalgator som inte är dimensionerade för dessa volymer. Det finns en stor risk för köbildning och försämrad framkomlighet. Omledningen påverkar även stadsmiljön på dessa lokalgator med ökade nivåer av buller och luftföroreningar, vilket har negativa effekter och konsekvenser för människors hälsa. Elever och personal på Norra Latin kommer att vara utsatta för buller under en period. För cykeltrafiken bedöms den planerade avstängningen ha liten påverkan. Gatan utgör inte ett prioriterat cykelstråk i stadens cykelnät och det finns goda alternativ för cyklister, exempelvis Kungsgatan. För gående bedöms påverkan som mycket liten. Båda gångbanorna är tillgängliga under hela avstängningsperioden och den södra gångbanan påverkas inte alls av åtgärden.

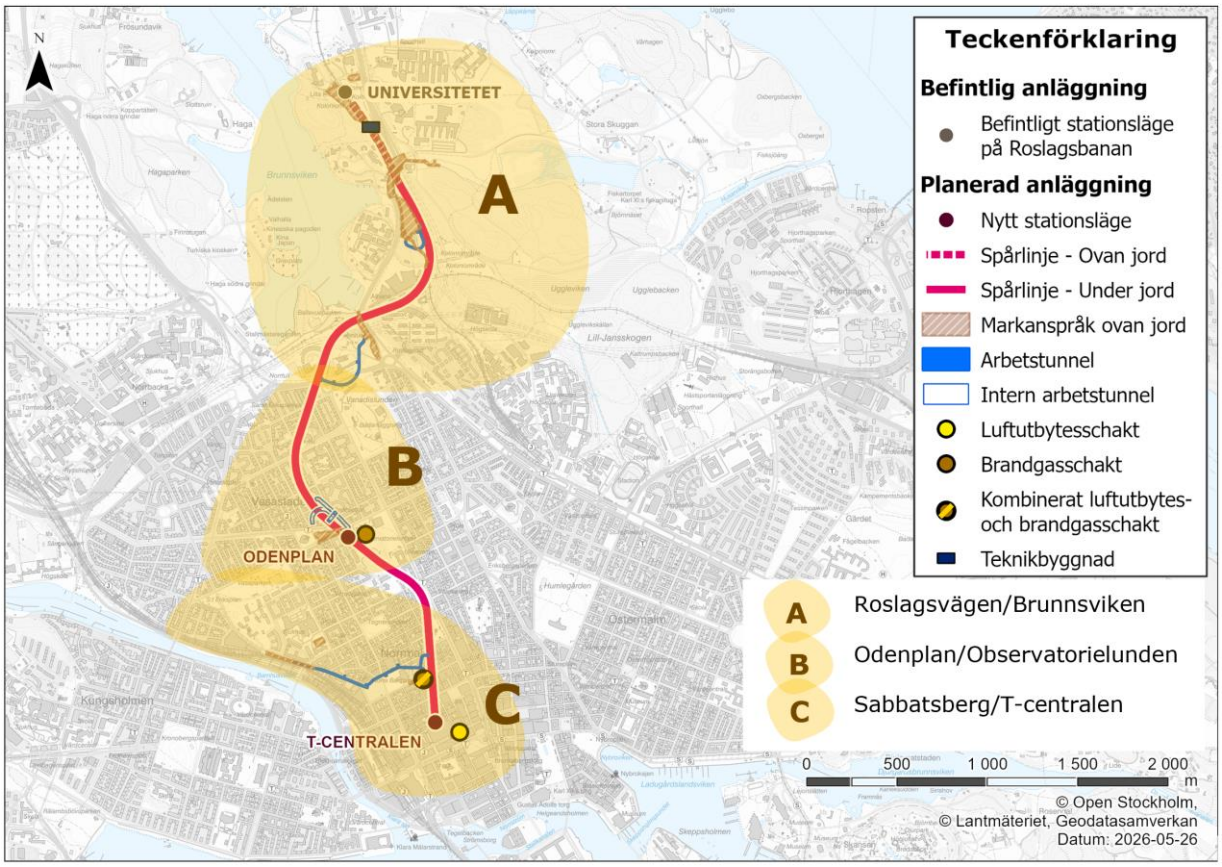
5.4.5.2 Medskick till kommande arbete

Medskicken nedan syftar till att omvandla bedömda effekter och konsekvenser till rekommendationer för kommande arbete. Med kommande arbete avses dels pågående projekteringsarbete inom ramen för järnvägsplanen, dels kommande skeden som framtagande av bygghandling och förfrågningsunderlag samt genomförande av byggprojektet.

- Beakta att Olof Palmes gata är omgiven av en gatustruktur med mindre gator och att det därmed finns en betydande risk för köbildning och försämrad framkomlighet vid trafikavstängningar och omledningar av biltrafiken.

6 Samlad bedömning och medskick

I kapitlet görs en samlad avvägning och bedömning av projektets påverkan på sociala värden under såväl bygg- som drifttid. Den samlade bedömningen görs utifrån utredningsområdets tre delområden. Delområde A: Roslagsvägen/ Brunnsviken, Delområde B: Odenplan/Observatorielunden och Delområde C: Sabbatsberg/T-Centralen. Avslutningsvis ges medskick till den fortsatta planeringen.



Figur 55. Roslagsbanans planerade anläggning, arbetsområden ovan jord tillsammans med det huvudsakliga utredningsområdet för sociala värden (gul yta).

6.1 Sociala konsekvenser i delområden

6.1.1 Delområde A: Roslagsvägen/Brunnsviken

Delområdet karakteriseras av ett storskaligt trafiklandskap mellan Brunnsviken och Norra Djurgården. Under byggtiden bedöms miljöerna inom Campus Frescati, Campus Albano, Frescati Hage, Kräftriket och Bellevueparken generellt inte vara så känsliga för buller, avstängningar och

annan påverkan. Under drifttiden bedöms miljön inte heller som särskilt ömtålig avseende sociala värden.

Bedömningen utgår från att Roslagsvägen idag är hårt trafikerad med såväl snabbgående bussar som lastfordon och personbilar med höga hastigheter, vilket innebär att de offentliga rummen är trafikstörda och på vissa platser trafikosäkra. Den stora förändring som Roslagsbanans förlängning till city i tunnel innebär kommer, tillsammans med stadsutvecklingen som möjliggörs, sannolikt öka de sociala värdena i området. Detta genom tydligare och tryggare hållplatser för kollektivtrafiken, nya gång- och cykelbanor och trafiksäkra övergångsställen mellan olika delar av Frescati, Albano och Kräftriket.

Trots det storskaliga trafiklandskapet finns stora parkområden och andra sociala målpunkter nära inpå planområdet: Campusmiljöerna, Brunnsviken, Bergianska trädgården och Norra Djurgården. De båda koloniföreningarna, Lilla Frescati och Söderbrunn, samt skogspartierna ovanför den planerade tunnelmynningen, är viktiga oaser med höga rekreations- och upplevelsevärden för både dem som nyttjar miljöerna aktivt och för dem som vistas i närheten. Promenadstigar, träd och buskar bör skyddas i möjligaste mån för att denna karaktär ska kunna bevaras. Bullerskärmar rekommenderas vid Lilla Frescati Koloniförening som är mest utsatt för störningar från arbetsområdet runt tunnelmynningen.

Det prioriterade cykelstråket mellan Bergshamra och Roslagstull bedöms kunna upprätthållas även under byggtiden, förutsatt att en tydlig omledning säkerställs, och kommer i drifttid att ha uppgraderats i linje med de generella förbättringar som planeras runt tunnelmynningen för Roslagsbanan. Den campusmiljö som växer fram när Frescati, Albano och Kräftriket utvecklas med nya lokaler och bostäder kommer att gynnas av att Roslagsbanan förläggs i tunnel, då banvallens barriäreffekt mot Norra Djurgården minskar och med ökade möjligheter för nya stråk och starkare kopplingar mellan delområden.

6.1.2 Delområde B: Odenplan/Observatorielunden

Delområdet har en mycket urban karaktär med tät bostadsbebyggelse från olika århundraden, handel, parker och institutioner. Trafiken är redan idag intensiv och personflödena stora.

Under byggtiden bedöms arbetsområdet vid Odenplan ge upphov till betydande negativa konsekvenser för trafiksäkerhet, tillgänglighet, trygghet och människors mobilitet. Åtgärder för att minska påverkan på gående och andra oskyddade trafikanter bör prioriteras högt i den fortsatta planeringen.

Bedömningen utgår dels från områdets karaktär av stenstad med tät bebyggelse och många boende, värdefulla parkområden och kulturinstitutioner, verksamheter, sjukhus och skolor. Dels har befolkningen i stadsdelen redan upplevt många år av störningar i samband med byggandet av Citybanan och den nya tunnelbanan till Arenastaden.

I Observatorielunden bedöms brandgasschaktet i den branta slänten inte ha någon påverkan i drifttid, men byggtiden bedöms ge upphov till negativa konsekvenser för trafiksäkerhet, trygghet och tillgänglighet. Detta då passagen bakom Kulturskolan och Observatorielundens högstadieskola planeras tas i anspråk, en ramp till Observatorielundens skola blir otillgänglig, en del av skolornas vistelseytor planeras tas i anspråk och att arbetsområdet sannolikt kommer att påverka upplevelsen av resterande vistelseytor.

Ingången till den nya stationen kommer att ske via befintliga entréer och biljetthallar, vilket underlättar för resenären i marknivå. Den planerade entrén till Roslagsbanan, mittemot Citybanan under jord från en gemensam biljetthall, bedöms få mycket god synlighet och orienterbarhet.

Generellt blir vägledningen för resenärer både utomhus och inomhus mycket viktig och en mycket tydlig skyltning rekommenderas genomgående.

Det torg som utgör Odenplan bedöms ha stor potential för den utökade funktionen som kollektivtrafiknod i Vasastan.

6.1.3 Delområde C: Sabbatsberg/T-Centralen

Delområdet karakteriseras av tät bebyggelse, park- och sjukhusmiljö, handel och relativt hårt trafikerade stadsgator.

Under byggtiden bedöms arbetsområde Sabbatsberg och Torsgatan ge måttligt negativa konsekvenser för människors tillgänglighet och mobilitet. Detta mot bakgrund av att trafik längs Torsgatan bedöms kunna upprätthållas även under byggtiden och att beläggningsstudier för Sabbatsbergs parkering indikerar att endast hälften av besöksparkeringen nyttjas i nuläget och att det finns en buffert i systemet som kan absorbera överflyttningen av personalparkering. Även om framkomlighet säkerställs innebär omledningarna och en begränsning av ytorna längs Torsgatan en försämrad tillgänglighet och användbarhet av det offentliga rummet för gående och cyklande. Särskilt påverkade bedöms personer med olika typer av funktionsnedsättningar, barn, äldre och andra grupper med större behov av utrymme och trygghet bli.

Roslagsbanans nya station vid T-Centralen integreras i en redan etablerad kollektivtrafiknod och bedöms därför inte förändra platsens karaktär i någon större utsträckning i drifttid. Genom stationen vid T-Centralen stärks tillgängligheten och bytesmöjligheterna mellan Roslagsbanan, tunnelbanan och Citybanan, vilket ger positiva effekter för arbetspendling, studier och regionalt resande. Samtidigt kan stora resenärsflöden och komplex stationsmiljö upplevas som krävande för vissa grupper. Eftersom T-Centralen redan är utformad som ett nav för stora resandeströmmar bedöms dock dessa konsekvenser vara begränsade i förhållande till den positiva effekt som förbättrade bytesmöjligheter mellan olika kollektivtrafikslag innebär. Ingången till den nya stationen kommer att ske via befintliga entréer och biljetthallar, vilket underlättar för resenären.

6.2 Sammanfattande medskick

Medskick utifrån uppsökande dialoger med barn, unga och representanter för olika funktionsnedsättningar:

- Beakta att vissa grupper, exempelvis personer med olika funktionsnedsättningar, barn, kvinnor och vissa äldre upplever trängsel som särskilt otryggt. Höga trafik- och resenärsflöden tillsammans med komplexa trafiksituationer kan också bli särskilt utmanande vad gäller orienterings- och rörelseförmåga för personer med olika funktionsnedsättningar som nedsatt rörelseförmåga, hörsel, syn eller kognitiva förmågor. Detta gäller under byggtid såväl som drifttid.
- Säkerställ god tillgänglighet och användbarhet av trafikmiljöer och offentliga rum för personer med funktionsnedsättningar.
- Säkerställ trygga och säkra trafikmiljöer nära de föreslagna arbetsområdena för barn som går, cyklar och reser kollektivt utan vuxnas sällskap.
- Värna grönytor som används för lek, vistelse, idrott och rekreation. En miljö med låga naturvärden kan samtidigt ha höga lekvärden.

- Under såväl bygg- som drifttid, komplettera skriftlig information med muntlig i form av exempelvis filmer, bilder etcetera för att nå ut till fler.
- Säkerställ orienterbarhet i stationernas publika delar för personer som inte har svenska som modersmål med överskådliga miljöer samt tydlig skyltning såsom piktogram, markeringar/pilar på väggar och golv samt väl fungerande högtalarsystem.

Medskick för att skapa acceptans för projektet samt värna och utveckla sociala värden:

- Vägledning i och utanför stationerna T-Centralen och Odenplan blir mycket viktig i drifttid och extra tydlig skyltning rekommenderas i de komplexa resenärsmiljöerna.
- Planera för trygga miljöer och stråk under byggtiden både dag och natt med goda siktlinjer, belysning, skyltning och vägledning.
- Ta fram trafikanordningsplaner i tidigt skede för alla arbetsområden.
- Kommunicera med boende, skolor och andra verksamheter inför byggtidens störande moment såsom sprängning, borrning och lastning av schaktmassor.
- Kommunicera regelbundet med allmänheten kring den färdiga anläggningen och skapa förväntan kring nya effektiva förbindelser och attraktiva resenärsmiljöer.
- Samverka med Stockholms stad och Akademiska Hus kring förbättrade gång- och cykelstråk i samband med återställande av mark och natur.

7 Referenser

BSK Arkitekter, u.å. *Campus Albano*. [Online]
Available at: https://www.bsk.se/vara-projekt/campus-albano
[Använd 26 05 2026].

Choi, J. & Merlo, A. V., 2021. Gender Identification and the Fear of Crime: Do Masculinity and Femininity Matter in Reporting Fear of Crime?. *VIctims & Offenders - An International Journal of Evidence-based Research, Policy, and Practice,* 16(1), pp. 126-147.

Folkhälsomyndigheten, 2025. *Om folkhälsa*. [Online]
Available at: https://www.folkhalsomyndigheten.se/om-folkhalsa-och-folkhalsoarbete/tema-folkhalsa/vad-ar-folkhalsa/om-folkhalsa/
[Använd 25 03 2025].

Funktionsrätt Sverige, 2025. *Funktionsrättskonventionen*. [Online]
Available at: https://funktionsratt.se/vad-ar-funktionsratt/funktionsrattskonventionen/

Havet, N., Bayart, C. & Bonnel, P., 2021. Why do Gender Differences in Daily Mobility Behaviours. *Transportation Research Part A: Policy and Practice,* Volym 145, p. 34–48.

Helsingborgs stad, 2021. *Så arbetar vi med placemaking*. [Online]
Available at: https://helsingborg.se/trafik-och-stadsplanering/planering-och-utveckling/tryggare-platser/placemaking/
[Använd 06 05 2026].

International Transport Forum, 2024. *Youth on the Move - Young People and Transport in the 21st Century*. [Online]
Available at: https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/youth-transport-21st-century.pdf

Johansson, S. & Haandrikman, K., 2023. Gendered fear of crime in the urban context: A comparativemultilevel study of women's and men's fear of crime. *Journal of Urban Affairs,* 45(7), pp. 1238-1264.

Lagerqvist, M., 2020. Ungdomars resandevärld. Hur kollektivtrafiken tynger och avlastar vardagslivet.. i: M. Henriksson & C. Lindkvist, red. *Kollektiva resor. Utmaningar för socialt hållbar tillgänglighet*.. u.o.:Arkiv förlag.

POLIS - Cities and Regions for Transport Innovation, 2025. *The importance of public transport for young and older people*. [Online]
Available at: https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2025/03/PT-Lab-JT-ATH-Report-05032025.pdf

Region Stockholm, 2022a. *Ri Soc v8,* u.o.: Trafikförvaltningen.

Region Stockholm, 2022b. *Kollektivtrafikplan 2050*. [Online]
Available at: https://www.regionstockholm.se/kollektivtrafik/framtidens-kollektivtrafik/
[Använd 2025].

Region Stockholm, 2023a. *Social konsekvensanalys tillhörande lokaliseringsutredning,* u.o.: Region Stockholm.

Region Stockholm, 2023b. *Roslagsbanan till city - Lokaliseringsutredning,* u.o.: Region Stockholm, trafikförvaltningen.

Region Stockholm, 2023c. *Vägledning för genomförande av regional cykelplan för Stockholms län*. [Online]
Available at:
https://www.regionstockholm.se/4907bc/contentassets/6cf3ec75330947d2bf2556495b383ad7/vagledning-genomforande-av-regional-cykelplan/

Region Stockholm, 2023d. *Riktlinjer för omledning av regionala cykelstråk*. [Online]
Available at:
https://www.regionstockholm.se/4907b8/contentassets/6cf3ec75330947d2bf2556495b383ad7/riktlinjer-for-omledning-av-regionala-cykelstrak/

Region Stockholm, 2024a. *Roslagsbanan till city - Lokaliseringsutredning Norr,* u.o.: Region Stockholm, trafikförvaltningen.

Region Stockholm, 2024b. *Regional cykelplan*. [Online]
Available at: https://www.regionstockholm.se/regional-utveckling/strategier-och-planer/cykelplan/
[Använd 2025].

Region Stockholm, 2024c. *Regionalt trafikförsörjningsprogram*. [Online]
Available at: https://www.regionstockholm.se/kollektivtrafik/framtidens-kollektivtrafik/regionalt-trafikforsorjningsprogram/
[Använd 2025].

Region Stockholm, u.å. *Folkhälsokollen.*. [Online]
Available at: https://www.folkhalsokollen.se/
[Använd 01 06 2026].

SCB, 2024. u.o.: u.n.

SL, 2025. *SL Fakta 2024*. u.o.:u.n.

Stjernborg, V., 2025. Triggers for feelings of insecurity and perceptions of safety in relation to public transport; the experiences of young and active travellers. *Applied Mobilities,* 10(3), pp. 269-289.

Stockholms stad, 2009. *Översiktsplanen för Nationalstadsparken – stockholmsdelen,* u.o.: Stadsbyggnadskontoret.

Stockholms stad, 2018. *Översiktsplan för Stockholm,* Stockholm: Stockholms stad.

Stockholms stad, 2022. *Cykelstaden,* Stockholm: Stockholms stad.

Stockholms stad, 2024a. *Program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning 2024-2029,* Stockholm: Stockholms stad.

Stockholms stad, 2024b. *Återblick på Skillnadernas Stockholm,* Stockholm: Stadsledningskontoret.

Stockholms stad, 2024c. *Näringslivsanalys av Norra innerstaden*. [Online]
Available at: https://foretagsservice.stockholm/vad-hander-i-ditt-naromrade/naringslivsanalys-av-norra-innerstaden/
[Använd 22 05 2026].

Stockholms stad, 2025. *Hagastaden tidplan för kvartersutbyggnad.* [Online]
Available at: https://vaxer.stockholm/siteassets/stockholm-vaxer/omraden/stadsutvecklingsomraden/hagastaden/hagastaden_tidpl-kv-utb_2025-06-05-lowres.pdf
[Använd 21 05 2026].

Stockholms stad, 2026a. *Områdesfakta - statistik om stadsdelens delområden.* [Online]
Available at: https://start.stockholm/om-stockholms-stad/utredningar-statistik-och-fakta/statistik/omradesfakta/
[Använd 22 05 2026].

Stockholms stad, 2026b. *Centralstationen.* [Online]
Available at: https://vaxer.stockholm/projekt/norrmalm/centralstationen/
[Använd 21 05 2026].

Stockholms stad, 2026c. *Hagastaden.* [Online]
Available at: https://vaxer.stockholm/omraden/stadsutvecklingsomraden/hagastaden/
[Använd 17 05 2026].

WSP, 2024. *PM Social hållbarrhet - ROSLAGSBANAN TILL CITY, Lokaliseringsutredning Norr,* u.o.: u.n.

8 Bilaga

C-5507-000-007-1004_B01. Bilaga 1. Sammanställning av uppsökande dialoger, januari-oktober 2025.

Vi vill veta vad du tycker!

Lämna dina synpunkter på webben: regionstockholm.se/samradrbc
Det går också bra att skicka e-post till: samrad.rbc@sl.se
eller brev till:

Region Stockholm
Trafikförvaltningen
Lindhagensgatan 100
105 73 Stockholm

Skriv "TN 2024–1060 Samråd Roslagsbanan till city Järnvägsplan'' i ämnesraden eller på kuvertet. Insända synpunkter blir offentliga handlingar och personuppgifter hanteras i enlighet med Dataskyddsförordningen (GDPR). Lämna dina synpunkter senast den 12 oktober 2026.

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