



Jörgen Bengtsson
Avdelningsingenjör
Telefon 08-508 28 934, 076-122 89 34
jorgen.bengtsson@miljo.stockholm.se

Till
Miljö- och hälsoskyddsnämnden

SAMRÅD FÖR ARBETSPLAN SAMT INFÖR ANSÖKAN OM VATTENVERKSAMHET FÖR OMBYGGNAD OCH INTUNNLING AV E4/E20 TOMTEBODA – HAGA SÖDRA REMISS FRÅN VÄGVERKET

Förslag till beslut

- 1 Tillstyrka att arbetsplan tas fram som planerat under förutsättning att
 - vägtunneln och byggnaderna ovanpå den utformas så att stomljudsnivån i boningsrum inte överstiger 30 dBA (slow)
 - det klarläggs om ytterligare åtgärder mot buller och luftföroreningar behövs med anledning av dels den ökade trafiken på vägen sydväst om tunneln, dels trafiken på det tillfälliga läget, innan intunnlingen blir klar
 - kontrollprogram för byggskedet tas fram och underställs MHN
 - kontrollprogram för driftskedet tas fram och underställs MHN
- 2 Justera beslutet omedelbart

Gunnar Söderholm

Gustaf Landahl

Sammanfattning

Pågående planarbete för Norra stationsområdet innebär att vägen och järnvägen leds i tunnel under planområdet. För intunnlingen av vägen krävs en arbetsplan vilket Vägverket håller på att ta fram. Nu gäller det samråd kring arbetsplanen.

Förslaget är att lägga att först flytta vägen och järnvägen till provisoriska lägen, sedan bygga själva tunnarna samtidigt som bebyggelsen i planområdet byggs och börjar användas. Därefter flyttas trafiken in i tunnarna. Dessutom ingår kapacitetsförstärkande

åtgärder sydväst om planområdet för att kunna hantera den ökade trafik som Norra länken kommer att alstra.

Förvaltningen är positiv till att arbetsplanen görs färdig som planerat men anser att tunneln och byggnaderna ovanpå måste anpassas så att inte tung trafik orsakar buller och vibrationer. Vidare behöver man utreda om det behövs ytterligare åtgärder mot buller och luftföroreningar från den delen av vägen som går i ytläge och från den tillfälliga vägen som kommer att användas under flera år samtidigt som inflyttningen har påbörjats i planområdet. För projekt av den här karaktären behövs särskilda kontrollprogram, både för byggskedet och för driftskedet.

Bakgrund

I det pågående planeringsarbetet för ny bebyggelse på Norra stationsområdet ingår bland annat att vägen, E4/E20, och Värtabanan ska överdäckas. Enligt väglagen ska det finnas en arbetsplan innan vägarbetena kan påbörjas och Vägverket har satt igång arbetet med att ta fram en arbetsplan. Förslaget har skickats på samråd och Vägverket ville ursprungligen ha in remissvaren senast den 15 augusti. Miljöförvaltningen har begärt och fått anstånd till den 28 augusti. Det innebär att Miljö- och hälsoskyddsnämnden kan behandla frågan vid sammanträdet den 27 augusti om man justerar paragrafen omedelbart.

Arbetsplanen är samordnad med detaljplaneförslaget för Norra stationsområdet, ett ärende som också behandlas vid Miljö- och hälsoskyddsnämndens möte den 27 augusti. Att ärendena är samordnade innebär bland annat att de har en gemensam miljökonsekvensbeskrivning. Se bilaga 2 till ärende nr 20, Förslag till detaljplan för Vasastaden 1:16 m m.

Det kommer inte att upprättas någon separat järnvägsplan för intunnningen av Värtabanan. Den ingår i stället i detaljplanen.

ARBETSPLANENS INNEHÅLL

Arbetsplanen kan delas upp i två delar, dels intunnningen av vägen under det nu aktuella detaljplaneförslaget, dels kapacitetshöjande åtgärder väster om detaljplaneförslaget och fram till Ekelundsavfarten.

Intunnningen är en absolut nödvändighet för att kunna genomföra detaljplanen. Planen innebär att det ska byggas ovanpå vägen. I sydväst slutar tunneln strax väster om Solnabron och i nordost ansluter den till Eugeniattunneln och Norra länken. Intunnningen kommer att ske i etapper på det sättet att först flyttas vägen och järnvägen till tillfälliga lägen. Därefter börjar man bygga tunnelsektionerna, ungefär samtidigt som man påbörjar bostadsbebyggelsen i planområdet. Den första bostadsbebyggelsen beräknas bli färdig under 2012 och därefter kommer etappvis fler och fler byggnader att bli klara. Under 2014 beräknas södergående tunnel kunna tas i drift och 2016 den norrgående. En

omfattande beskrivning av de olika etapperna i utbyggnaden finns i genomförandebeskrivningen. Bilaga 2.

De kapacitetsförstärkande åtgärderna görs för att kunna hantera den ökade trafik som Norra länken alstrar. Utan dessa åtgärder förväntas kraftig köbildning till och från Norra länken när den öppnas. Åtgärderna består i korthet av ytterligare ett norrgående körfält, från tre till fyra, mellan Ekelundsavfarten och Norra länken och en ny ramp mot Solnabron. Förbi Norra stationsområdet i södergående riktning breddas vägen till fem körfält.

EVENTUELL ANSÖKAN OM TILLSTÅND TILL VATTENVERKSAMHET

Det kan visa sig att det krävs tillstånd enligt miljöbalken 11 kap, vattenverksamhet, om grundvattenförhållandena bedöms komma att påverkas vid genomförandet av arbetsplanen. Vägverkets remiss omfattar därför även samråd inför eventuell ansökan om tillstånd till vattenverksamhet.

Förvaltningens synpunkter

BULLER OCH VIBRATIONER

Ur bullersynpunkt är det mycket fördelaktigt att leda trafiken i tunnel. Med byggnader ovanpå tunneln finns dock risk för att vibrationer och stomljud kan fortplantas upp i byggnaderna. I detaljplaneförslaget finns en planbestämmelse som anger att stomljud i boningsrum inte ska överstiga 30 dBA (slow) vid tågpassage. Det är mycket angeläget att även vägtunnlarna, och byggnaderna ovanpå dessa, utformas så att den nivån innehålls.

Den del av E4/E20 som ingår i arbetsplanen men som inte går i tunnel kommer att bli en ännu kraftigare bullerkälla än i dag. I miljökonsekvensbeskrivningen anges en siffra på 174 000 fordon per dygn. Mkb:n redogör omsorgsfullt för trafikbullret i det nya detaljplaneområdet. Konsekvenserna för andra områden, utanför detaljplanen är mer summariskt beskrivna. Det finns bullerutbredningskartor för nollalternativet och efter färdig utbyggnad av hela Norra stationsområdet. Då är ny bebyggelse inlagd mellan E4/E20 och Norra stationsgatan, även mellan Solnabron och Karlbergsvägen. Vägverket behöver klarlägga konsekvenserna av den ökade trafiken i ytläge och överväga om några åtgärder behövs. Detta gäller främst för befintlig bebyggelse längs Norra stationsgatan och såväl före som efter det att hela Norra stationsområdet är färdigbyggt.

Under byggskedet kommer folk att flytta in i nybyggda bostäder i planområdet samtidigt som vägen och järnvägen ligger kvar i de tillfälliga ovanjordslägena vilket ger risk för mycket höga bullernivåer. Den situationen kommer att råda under flera år. Förvaltningen tar upp detta problem även i förslaget till beslut i detaljplaneärendet. Det anges i miljökonsekvensbeskrivningen att byggnader ska utformas så att riktvärden för vägtrafikbuller inomhus ska klaras även innan intunnningen är färdig, vilket är bra. Frågan är om det behövs åtgärder även för att begränsa utomhusnivåerna, och vem som i så fall

ansvarar för att de åtgärderna blir vidtagna. Förutom buller från väg och järnväg riskerar byggarbetena att alstra höga ljudnivåer. Situationen ställer mycket stora krav på samordning mellan staden, byggherrarna och Vägverket, som ju är både väghållare och byggherre för vägarbetena.

LUFTKVALITET

En fråga som inte berörs i miljökonsekvensbeskrivningen är luftkvaliteten inne i tunnarna. Där gäller inte miljö kvalitetsnormerna men frågan är ändå intressant ur hälsosynpunkt. Vägverket och Miljöförvaltningen har sedan lång tid tillbaka diskuterat frågan för Norra länken. Syftet är bland annat att få fram ett kontrollprogram för luftkvaliteten, på samma sätt som det finns ett kontrollprogram för Södra länken. Förvaltningen anser att det behövs ett kontrollprogram för tunnluftkvaliteten även för dessa tunnlar. Kontrollprogrammet kan bland annat ange vid vilka luftföroreningshalter trafikanterna ska informeras om att det är förhöjda halter. Kontrollprogrammet kan med fördel samordnas med kommande kontrollprogram för Norra länken. Det är också viktigt att tunnelventilationen dimensioneras för att klara av köbildning, så att inte trafiken i onödan behöver ledas upp på ett omledningsvägnät. I ett kontrollprogram bör även vägdagvatten ingå.

Resonemanget om buller under byggskedet är tillämpligt även för luft. Folk kommer att bo och vistas i nybyggda hus nära det tillfälliga läget för vägen innan den flyttas in i tunneln. Man måste förvissa sig om att miljö kvalitetsnormerna klaras trots påverkan från såväl vägtrafik som byggarbeten. MKB:n anger att en utredning om detta behöver göras inför byggskedet. Förvaltningen anser det vara angeläget att snarast utreda detta, inte minst som det kan vara svårt att vidta lämpliga åtgärder om det visar sig behövas.

BYGGSKEDET

Byggarbetet med intunnling och kapacitetsförstärkning av väg E4/E20 kan orsaka stora störningar. Miljö- och hälsoskyddsnämnden kommer att vara tillsynsmyndighet för den miljöfarliga verksamhet som byggandet medför. För att det ska bli tydligt för alla parter vilka krav som gäller behöver ett kontrollprogram för byggtiden finnas. Det är lämpligt att kontrollprogrammet är likartat det kontrollprogram som tagits fram för byggandet av Norra länken och som omfattar frågor om luft, vatten, kemikalier, markföroreningar och kommunikation med närboende. Det är verksamhetsutövaren som i samråd med tillsynsmyndigheten tar fram kontrollprogrammet och därefter kan miljö- och hälsoskyddsnämnden förelägga verksamhetsutövaren att följa kontrollprogrammet.

FRÅGAN OM VATTENVERKSAMHET

I miljökonsekvensbeskrivningen sägs att man kommer att utreda om det behövs tillstånd för att leda bort eller tillföra nytt grundvatten. Det kan alltså komma att visa sig att man för att kunna utföra de planerade arbetena temporärt kan behöva leda bort grundvatten

och/eller tillföra nytt vatten för att undvika för omfattande och långvariga grundvattensänkningar. För sådana åtgärder som påverkar grundvattnets läge krävs tillstånd enligt miljöbalken 11 kap. Förvaltningen har inget att tillägga till detta. Om det visar sig att man behöver göra tillståndspliktiga åtgärder ska man naturligtvis ansöka om tillstånd. Tillsynsmyndighet enligt 11 kap är länsstyrelsen.

Slut

Bilagor

- | | |
|----------|--|
| Bilaga 1 | Information om planerna för ombyggnad och intunnling av E4/E20 Tomtebodavägen – Haga södra. Vägverket. |
| Bilaga 2 | Genomförandebeskrivning, stadsbyggnadskontoret 2009-05-04. |