



LÄNSSTYRELSEN I STOCKHOLMS LÄN

Juridiska enheten
Åke Drevenius
08 - 785 40 12

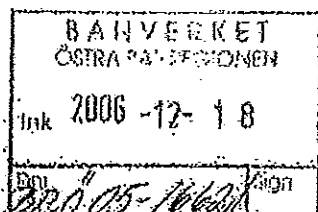
Datum
2006-12-11

Beslagnings
505-08-67501

1 (11)

CITYBANAN

2006-12-21



Banverket
Box 1070
172 22 SUNDBYBERG

Stockholms kommun
Miljö- och hälsoskyddsnämnden
Box 8136
104 20 Stockholm

PS
✓ Berila B
✓ kopierad till gruppen

Överklagande av Miljö- och hälsoskyddsnämndens beslut om föreläggande att vidta åtgärder i syfte att minska bullerolägenheterna i samband med byggandet av City- banan under Stockholm

BESLUT

Länstyrelsen beslutar med delvis bifall till överklagandet att Miljö- och hälsoskyddsnämnden föreläggande ska ändras så att riktvärdet för byggbullernivå ska vara 45 dB A kvällstid (kl 19-22) vardagar.

Länstyrelsen avslår Banverkets yrkande att ersättningsbostäder ska erbjudas förat då boende kan förväntas utsättas för bullernivåer över riktvärdena under tre veckor.

BAKGRUND

Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Stockholms kommun beslutade den 20 september 2005 att förelägga Banverket att under byggandet av Citybanan i Stockholm följa "Citybanan i Stockholm Kontrollplan i byggskedet - Akustik", daterad 2005-08-23, med följande ändringar.

1. Riktvärdet för byggbullernivå ska vara 35 dB A kvällstid (kl 19-22) vardagar.
2. Texten om erbjudande av tillfälligt boende under punkt 4.3.2 i kontrollplanen ändras till "Alla boende som förväntas utsättas för byggbullernivåer över riktvärdena inomhus under minst en vecka ska i god tid innan bullerstörningarna inleds erbjudas tillfälligt boende. Vid tvist om bullerstörningens nivå ska mätning utföras i bostadens närhet så att tidigare gjorda beräkningar kan revideras med hjälp av den nya beräkningen, eller i den aktuella bostaden."

Exp 2/1-07
Hm



Datum
2006-12-11

Dokumentnr
505-05-67501

Överklagandet

Banverket har överklagat beslutet och yrkar att Miljö- och hälsoskyddsnämndens beslut ska upphävas och att Banverkets kontrollplan i reviderad version från den 11 oktober 2005 ska godkännas.

Som skäl för sitt överklagande har Banverket sammanfattningsvis anfört följande skäl. Byggandet av Citybanan i Stockholm innebär att många människor i Stockholm kommer att utsättas för buller som är högre än Naturvårdsverkets riktvärden för buller under byggtiden. Detta är ofrånkomligt då bullret i de flesta fall orsakas av stömljud från bergboring av tunnelarna. För att möjliggöra projektets framdrift med en given tidplan och en begränsad budget har representanter för Miljöförvaltningarna i Stockholm och Solna, Länsstyrelsen i Stockholms län och Naturvårdsverket inbjudits till projektet för att diskutera hur bullerfrågan skall kunna lösas med de överskridanden som förutses. Kontrollplanen för akustik under byggskedet har sedan gemensamt diskuterats under mer än ett års tid. Kontrollplanen så som den överlämnades till Miljöförvaltningen i Stockholm den 25 augusti är ett resultat av dessa diskussioner. Syftet med kontrollplanen är att tjäna som strategi för hanteringen av buller under byggtiden. Den innehåller förslag till åtgärder för att motverka påverkan och störning. Kontrollplanen ligger helt i linje med regeringens tillfällighetsbeslut för Citybanan.

Miljö- och hälsoskyddsnämndens föreläggande innebär kraftigt förändrade förutsättningar för projektet. Beslutet kan innebära att hela projektet måste förlängas med 1,5 - 2 år och medföra en merkostnad om ca 500 miljoner kr.

För att undvika störningar av byggverksamheten under längre tid än nödvändigt samt för att färdigställa anläggningen så snart som möjligt ingår i projektets förutsättningar att bergboring ska ske i två skift, bergsarbetena kommer i huvudsak att bedrivas som skiftarbete mellan kl. 07.00 till kl. 22.00. Den förväntade produktionstiden för bergdrift (tunnlar och stationer) är vid dessa förutsättningar ca fyra år. Miljö- och hälsoskyddsnämndens beslut att ändra riktvärdet för byggbuller från 45 dBA till 35 dBA mellan kl. 19-22 innebär mer än en halvering av den tillåtna ljudnivån. Vid 35 dBA kan varken boring, sprängning, skrotning av berg eller transporter äga rum efter kl. 19.00. Tre arbetstimmar (19-22) förlust varje dag är en sänkning av produktiviteten med ca 20%. Därutöver kommer ytterligare effektivitetsförluster på grund av de kortare passen med fler uppstartstillfällen. De nya förutsättningarna med tre timmars förlorad tid per dygn innebär att tillgänglig tid totalt minskar med 9 månader (3 tim av 15-timmarspass = 20%, 20% av fyra år är 9 mån). Om man därill lägger en produktivitetsförlust om 20-30% minskar tillgänglig tid med ytterligare ca 11 månader. Det ger en total förlängning av den planerade produktionstiden för bergdrift med 20 månader. Här ligger också delvis svaret på frågan om hur lång tid enskilda kommer att störas av buller - längre dagar med buller under fyra år eller kortare dagar under nära sex år. Projektet har också att ta hänsyn till verksamheter som gör att flexibiliteten



Datum
2006-12-11

Referens
505-05-67501

måste vara mycket hög för att kunna utnyttja dygnets alla timmar. För arbetena vid Riddarholmen måste t.ex. dygnet vändas, det ställs krav på arbete nattetid för att inte störa pågående domstolsförhandlingar. Till detta kommer önskemål om begränsningar från t.ex. Gustav Vasa kyrka och Sabbatsbergs sjukhus. Sedan Banverket överklagat nämndens beslut har också fler begränsningar av Citybanans arbeten tillkommit. Vid arbetena ned de nya stationerna i City och vid Odenplan kommer bergarbetena så nära SL:s anläggningar att trafiken måste stängas av och stationerna utrymmas när sprängaaktivitet skjuts. Det innebär stora restriktioner för framdriften av projektet. För varje sprängsalva måste T-banetrafiken stoppas och kan inte släppas på förrän sprängplatsen besiktigats efter salvan. Detta innebär stopp om ca en timme vid varje tillfälle. SL medger idag endast avstängning vid två tillfällen per dygn, kl. 10.00 respektive kl. 19.00, plus ytterligare en sen kvällstid vid skiftets slut, för att resenärerna ska störas så lite som möjligt. Detta kan t.ex. medföra om man inte kan spränga den sena kvällstiden och därefter låsta ut, att sprängningen i stället måste ske morgonen därpå, som med SL:s restriktioner inte kan bli förrän tidigast kl. 10.00. Resultatet blir då en förlust om upp till 10 tim av 15 möjliga (+3 tim x 2 + - 6 tim utläsning). Till detta kommer de nya bullerkraven. Slutsatsen blir att av två planerade skift, blir det bara möjligt att planera för ett. Såvitt gäller kostnaderna kan man utgå från att materialkostnaderna är desamma, oberoende av om man väljer ett skift under längre tid eller två skift under kortare tid. De allmänna omkostnaderna i en entreprenad av det slag som gäller här är 25-30 % av totalkostnaden. Allmänna omkostnader är t.ex. arbetsledning, bod- och maskinhyra, anslutningsavgifter, kapitalkostnader och försäkringar. Entreprenadkostnaden för bergarbetena (stationer och tunnlar) har beräknats till 2,5 mdkr för fyra års arbete. Lågt räknat skulle de allmänna omkostnaderna då ligga på ca 600 mnrkr. Om projektet förlängs med två år enligt tidigare resonemang ökar de allmänna omkostnaderna med 300 mnrkr (50% av 600 mnrkr). Produktivitetssänkningen kan därtill beräknas till 20%, vilket vid en beräknad lönesumma om 500 mnrkr blir ytterligare 100 mnrkr. Till detta kommer övergripande projektledning i ytterligare två år som beräknas till 3 % av hela projektkostnaden vilket är 400 mnrkr på sju års produktionsid. Indexuppräkning för två tillkommande års produktionsid en merkostnad om mellan 50 och 100 mnrkr med förväntad kostnadsutveckling.

Miljö- och hälsoskyddsnämndens föreläggande innebär att Banverket skall erbjuda alla boende som får över 35 dBA kvällstid under minst en vecka, alternativt boende. I kontrollplanen anges istället att alla som får nivåer över 45 dBA dagtid i minst tre veckor, ca 4.500 personer, i god tid skall erbjudas alternativt boende. Av planen framgår också att "i särskilda fall gör Banverket en individuell bedömning även vid lägre nivåer". Om dessutom alla som kvällstid får nivåer över 35 dBA i minst en vecka i god tid skall erbjudas alternativt boende ökar antalet som ska erbjudas en alternativ bostad till ca 13.000. I detta sammanhang måste ifrågasättas om inte bakgrundsbullret i Stockholms innerstad mellan kl 19.00 och 22.00 ofta är högre än 35 dBA. Risken med att sätta ett för lågt riktvärde är att de boende då också kan få en uppfattning att 35 dBA byggbullernivå är så störande att bostaden



Datum
2006-12-11

Beteckning
505-05-67501

blir obeboelig, vilket kan skapa onödig oro. Erfarenheter från Södra Länken visar visserligen att endast en mindre andel (endast ca 10% av de boende i de mest störda hyggnaderna) utnyttjade erbjudande om alternativt boende, men att de som önskar en sådan lösning vill bo i närheten av sin permanenta bostad. Detta innebär särskilda problem för projekt Citybanan som ska byggas och bullra utmed en sex km lång och ca 100 m bred korridor under Stockholms innerstad. För närvarande räknar projektet med att behovet kommer att vara 100 lägenheter eller motsvarande per år (för de 4 300 personerna), vilket redan är en svår uppgift. Att marknadsföra en åtgärd som betyder det tredubbla behovet är knappast möjligt.

Yttranden

Hyresgästföreningen Stockholm yrkar att Länsstyrelsen ska avslå Banverkets överklagande och att Banverket i samarbete med berörda parter ska utforma ett kompensationsystem med ersättning till boende som drabbas, samt att principerna för hur tillfälliga/alternativa boenden ska utarbetas sker i samråd med Hyresgästföreningen. Föreningen har i sin skrivelse vidare utvecklat skäl för sin inställning.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden vidhåller i ett yttrande över Banverkets överklagande sitt beslut, med den ändringen att nämnden kan godta att byggbullernivån ändras till 40 dBA kvällstid kl. 19.00 till kl. 22.00. Som skäl för denna ändring anför nämnden att justeringen medför att byggbullernivån sätts enligt motsvarande principer som vid byggande av Södra länken. Nämnden anför vidare att det är viktigt att ljuddämpande åtgärder särskilt vidtas kvällstid när många boende behöver få möjlighet att sova, det gäller inte minst barnen. Det är också viktigt att möjlighet till tillfällig evakuering finns för hushåll som blir kraftigt störda under byggtiden. Nämnden konstaterar att de två argument Banverket koncentrerar sig på i överklagandet är tidsförlust och ökade kostnader. Nämnden menar att någon tidsförlust inte ska behöva uppstå på grund av det skärpta riktvärdet kvällstid. I Banverkets beskrivning av vilka tidsförluster som uppstår utgår man från att arbete med bergdrift, det vill säga borrhning, sprängning, skrotning eller transporter, över huvud taget inte kan bedrivas kvällstid. Så är inte fallet. Det har hela tiden stått klart att byggandet av Citybanan inte kommer att kunna ske utan störningar eller överskridanden av riktvärden, åtminstone inte så länge riktvärdena sätts inom normala ramar. Både Banverket och Miljöförvaltningen är till exempel införstådda med att riktvärdena dagtid kommer att överskridas. Det är därför redan i planeringsskedet resonerat om erbjudande av tillfälligt boende. Förvaltningen menar alltså att oavsett om riktvärdet kvällstid är 35 eller 45 dBA kan arbetet bedrivas utan de tidsförluster Banverket redogör för i sina skrivelser. Där emot är det mycket möjligt att ett skärpt riktvärde kvällstid kan leda till ökade kostnader för tillfälliga boenden. Att förkorta tiden för hur länge ett överskridande ska pågå, från tre till en vecka, innan erbjudande om tillfälligt boende blir aktuellt kan naturligtvis också leda till ökade kostnader. Båda dessa faktorer påverkar i hög grad hur många som kommer att behöva erbjudas tillfälligt boende. Banverket



Datum
2006-12-11

Beaktning
905-05-67501

beskriver detta i sina skrivelser, utan att kvantifiera kostnaderna. Skillnaden i antal berörda personer är 8 500 enligt Banverkets beräkningar. Nämnden bedömer inte att den merkostnad som uppkommer på grund av det ökade antalet personer är oskälig i relation till den totala byggkostnaden. Dessutom är det väl känt att det i praktiken är mycket färre än de som erbjuds ett tillfälligt boende som verkligen flyttar, enligt erfarenhet från andra stora byggprojekt. Enligt nämndens bedömning är det i högsta grad skäligt att de som utsätts för sådana bullernivåer som inte anses lämpliga i bostäder erbjuds möjlighet att vistas på annan plats, antingen under del av dygnet eller under de dygn störningarna pågår. Nämndens grundläggande inställning är att de personer vars bostad inte uppfyller riktvärdena ska erbjudas en annan bostad. Nämnden anser att det vore högst omöjkningsvärt att höja Naturvårdsverkets rekommenderade riktvärden kvällstid med hela 10 dB, alltså mer än en fördubbling av den upplevda ljudnivån.

Banverket har i ett slutligt bemötande anfört att nämnda yttranden från Miljö- och hälsoskyddsnämnden och Arbets- & Miljömedicin inte förändrar Banverkets bedömning av konsekvenserna för projektet. Banverket uttalar bl.a. att en höjning av tillåten bullernivå från 35 dBA till 40 dBA inte innebär någon förändring av möjligheterna att utföra arbeten under längre arbetspass. Banverket vidhåller därför sitt överklagande.

TIDIGARE BESLUT

Regeringen tillät genom ett beslut den 3 mars 2005, med vissa i beslutet närmare angivna villkor, byggande och drift av en tunnelförlagd ny järnväg, Citybanan i Stockholm. Tillståndet är meddelat enligt 17 kap. miljöbalken (1998:808), MB. Av en bilaga till beslutet framgår tunnelns dragning under centrala Stockholm. Såvitt gäller det nu överklagade beslut så har det sin bakgrund i villkor 3. i regeringens beslut. Av villkoret framgår bl.a. att Banverket ska upprätta program som redovisar de förhållanden i omgivningen som särskilt bör uppmärksammas under byggskedet med hänsyn till risken för skadlig påverkan och störningar. Programmen skall även innehålla förslag till åtgärder för att motverka sådan påverkan eller störning. Programmen ska bl.a. behandla störningar för boende. Som motivering till sitt beslut anförde regeringen i denna del följande. Bullerskyddsåtgärder bör vidtas med hög ambitionsnivå. Därvid bör särskilt beaktas störningar i form av lågfrekvent buller. Banverket har åtagit sig att begränsa bullerstörningarna i bostäder och vårdinrättningar från tågtrafiken och byggverksamheten. Frågan om buller från tågtrafiken bör lämpligen behandlas i järnvägsplanen enligt lagen (1995:1649) om byggande av järnväg. Buller från byggverksamheten bör hanteras inom ramen för tillsynen. Regeringen ser det som angeläget att projektet kan genomföras skyndsamt.

Banverket har i enlighet med regeringens beslut upprättat en kontrollplan för buller under byggnadsperioden. "Kontrollplan i byggskedet - Akustik". Miljö- och hälsoskyddsnämnden har föreslagit Banverket att följa denna kontrollplan med



Datum
2006-12-11

Beslutning
SOS-05-67501

skärpningar i två avseenden. Nämnden skärpte det riktvärde för byggbuller som Banverket ska följa kvällstid klockan 19 -22 och nämnden ändrade också villkoren för när boende ska erbjudas ersättningsbostäder så att fler boende ska ges en sådan möjlighet. Banverkets överklagande avser dessa två skärpningar av verkets kontrollplan.

MOTIVERING

Tillämpliga bestämmelser:

Tillämpliga bestämmelser för det överklagade beslutet finns i miljöbalken (1998:808), MB.

Av 2 kap. 2 § MB framgår att alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd skall skaffa sig den kunskap som behövs med hänsyn till verksamhetens eller åtgärdens art och omfattning för att skydda människors hälsa och miljön mot skada eller olägenhet.

Av 2 kap. 3 § MB framgår att alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd skall utföra de skyddsåtgärder, iakta de begränsningar och vidta de försiktighetsmått i övrigt som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten eller åtgärden medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. I samma syfte skall vid yrkesmässig verksamhet användas bästa möjliga teknik. Dessa försiktighetsmått skall vidtas så snart det finns skäl att anta att en verksamhet eller åtgärd kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön.

Av 2 kap. 7 § MB framgår bl.a. att kraven på hänsyn enligt 2 kap. MB gäller i den utsträckning det inte kan anses orimligt att uppfylla dem. Vid denna bedömning skall särskilt beaktas nyttan av skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått jämfört med kostnaderna för sådana åtgärder.

Av 9 kap. 3 § MB framgår att med olägenhet för människors hälsa avses en störning som enligt medicinsk eller hygienisk bedömning kan påverka hälsan menligt och som inte är ringa eller helt tillfällig.

Av 26 kap. 19 § MB framgår att den som bedriver verksamhet eller vidtar åtgärder som kan befaras medföra olägenheter för människors hälsa eller påverka miljön skall fortlöpande planera och kontrollera verksamheten för att motverka eller förebygga sådana verkningar. Den som bedriver sådan verksamhet eller vidtar sådan åtgärd skall också genom egna undersökningar eller på annat sätt hålla sig underlättad om verksamhetens eller åtgärdens påverkan på miljön. Den som bedriver sådan verksamhet skall lämna förslag till kontrollprogram eller förbätt-



Datum
2006-12-11

Beteckning
505-05-67501

rande åtgärder till tillsynsmyndigheten, om tillsynsmyndigheten begär det, i detta fall miljö- och hälsoskyddsnämnden.

Av 26 kap. 9 § MB framgår att om en olägenhet för människors hälsa kan förutses kan kommunen som tillsynsmyndighet enligt miljöbalken meddela de förelägganden och förbud som behövs. Mer ingripande åtgärder än vad som behövs i det enskilda fallet får inte tillämpas.

Länsstyrelsens bedömning

En stads utveckling är beroende av en fungerande infrastruktur. Med tiden uppstår behov av nya sätt att nå eller passera en stads centrala delar. De byggnationer som då erfordras kan svårigen genomföras utan att komma i konflikt med dem som redan bor i staden. Tidigare exempel på sådana byggnationer som har genomförts i Stockholm är bl.a. byggandet av tunnelbanans alla tunnlar, byggandet av redan befintliga lågtunnlar och byggandet av de vägtunnlar som med tiden blivit ett naturligt inslag i trafiken genom Stockholm. Med hänsyn till att norra delarna av Stockholm förenas med stadens södra delar genom en midja av vät mellan Mälaren och Östersjön är möjligheterna att förbinda norr och söder begränsade. Detta har naturligtvis bidragit till den höga koncentrationen av redan befintliga tunnlar och vägar osv. inom Stockholms centrala delar. De byggnadsarbeten som har erfordrats för att anlägga den mängd tunnlar som idag genomkorsar Stockholm har i många fall inneburit bullerstörningar som motsvarar eller överstiger vad som nu är att förvänta vid anläggandet av Citybanan.

Citybanan anses vara ett mycket angeläget infrastrukturprojekt. Spårkapaciteten genom centrala Stockholm räcker inte till. Den södra infarten till Stockholms central, som trafikeras av cirka 550 tåg varje dygn, är en av de värsta flaskhalsarna i det svenska järnvägsnätet. Den har bara två spår, samma antal som vid invigningen 1871. Utöver den påverkan på rikstrafiken som bristen på spårkapacitet innebär, försvårar bristen också utvecklingen av kollektivtrafiken i länet samt mellan Stockholm och gränsande län i Mälardelarna. Möjligheterna att anordna bostäder längs pendeltågslinjerna i länet samt längs Mälarbanan och Svealandssbanan är beroende av ny spårkapacitet. Med hänsyn till den ringa miljöpåverkan en tågresa har jämfört med den som färdas med bil är det också angeläget att en större andel pendlare använder tåg än idag.

Samtidigt som det finns starka skäl som talar för att Citybanan bör anläggas, är det uppenbart de tunnlar som erfordras, inte kan anläggas utan att flera tusen människor kommer att utsättas för bullernivåer av sådan styrka som med nutidens normer anses utgöra olägenhet för människors hälsa. Att buller kan påverka hälsan är väl känt. Mycket högt buller kan ge direkta effekter såsom påverkan på hörseln och öronsus, skinnitus. Indirekta effekter av buller är sömnstörningar, koncentrationssvårigheter, sanitalsstörningar och effekter på vila och avkoppling. Bullrets påverkan på människans har utöver ljudnivån också samband med hur



Datum
2006-12-11

Referens
505-05-67501

långe bullerstörningen pågår samt hur känslig den enskilde människan är. De bullernivåer i bostäder som förväntas vid anläggandet av Citybanan beräknas ligga långt under de nivåer som kan orsaka hörselskador och andra direkta effekter.

För att få en bakgrund till störningarnas omfattning kan följande av Banverkets beskrivning av de planerade arbetena nämnas. Arbetet med att driva tunnlar är planerade att pågå under 2,5-3 års tid. Bullernivån från arbetena varierar under arbetsdagen. Bullrande arbeten kommer ovanjord i huvudsak att bedrivas vardagar 07-19 och underjord vardagar 09-22. Underjord kommer i undantagsfall nattarbete att krävas vid viss sprängning, bland annat vid korsande av tunnelbanan vid station City. Icke bullrande arbeten kan komma att pågå hela dygnet. Ventilationsfläktar och annan utrustning kan också komma att vara i drift hela dygnet, men då kommer stränga ljudkrav att ställas. I normalfallet sker borrarbete för salva under 3-4 timmar, vilket kan ge höga bullernivåer. Därefter sker laddning, som är ett tyst arbete, och sprängning. Normalt sprängs en salva per dag. Sprängningen ger mycket högt buller under kort tid. Efter sprängningen följer utvärdring av gaser, vilket inte hörs, och sedan sker ullastning av det utsprängda berget, bergrovnad (skrotning) samt borrarbete för bergbultar. De senare arbetena är bullriga men pågår inte hela tiden. Därefter förstärks tunneln med sprutbetong, något som inte orsakar nämnvärt buller, och borrarbete sker för injektering. Där tunneln går nära ovanliggande bobyggnad eller andra anläggningar kan försiktighetsåtgärder behöva vidtas. I en del fall innebär det att arbetet på en och samma plats tar längre tid än vid normal tunneldrivning, med längre störningstid som följd. Beräkningarna visar att de mest utsatta byggnaderna kan utsättas för högt buller sex timmar per vardag, under högst tre månader. Höga stömljudsnivåer förväntas således i många byggnader längs den planerade sträckan. Bullernivån i ett enskilt hus varierar över tiden och skiljer sig från våning till våning. De nedre våningarna får högre nivåer än våningar högre upp i huset. När tunnelarbetena närmar sig hörs till en början sprängningarna och senare även borrarbete. Bullernivån stiger tills arbetena pågår i den punkt som ligger närmast huset. Sedan sjunker bullernivån igen och avklingar så småningom helt. Riktvärdena är i vissa skeden inte möjliga att uppnå då bullret orsakas av stömljud som inte går att dämpa. Bullernivåer över 45 dB(A) förväntas på en och samma plats förekomma i som mest tre månader, detta beroende på hur nära marken tunneln går och hur omfattande arbetena är på varje plats. Som mest kan tunneldrivningen vissa tider ge upphov till bullernivåer kring 55 dB(A). Byggnader som förväntas få bullernivåer över riktvärdena 35 dB(A) respektive 45 dB(A) inomhus på grund av stömljud redovisas på ritningar fogade till kontrollplanen. Redovisningen avser både stom- och luftljud. Antal boende som beräknas få bullernivåer över 35 dB(A), enligt Miljö- och hälsoskyddsnämndens beslut, uppskattats till ca 13 000, varav ca 4 300 får nivåer över 45 dB(A), enligt Banverket förslag i kontrollplanen.

Av Banverkets kontrollplan för de planerade anläggningsarbetena framgår att man i huvudsak avser att tillämpa de riktvärden som framgår av Naturvårdsverkets



allmänna råd om buller från byggsatser, NES 2004:15. Dessa råd är avsedda att ge vägledning om skyddsåtgärder, begränsningar och försiktighetsmått vad gäller störning av buller från områden där bullrande bygg- och anläggningsverksamhet pågår. Råden innehåller en rad riktvärden till hjälp för att bedöma om buller från dessa verksamheter medför att omgivningen drabbas av en olägenhet för människors hälsa. Banverket avviker från de allmänna råden vad gäller det riktvärde som skall gälla kvällstid kl. 19-22 vardagar. De allmänna råden anger att riktvärdet då ska vara 35 dBA medan Banverket vill tillämpa ett riktvärde om 45 dBA. Miljö- och hälsoskyddsnamnden föreskrev ursprungligen i det överklagade föreläggandet att riktvärdet under perioden kl. 19-22 skulle vara 35 dBA, i enlighet med Naturvårdsverkets allmänna råd, men anför i ett bemötande över Banverkets överklagande att man numera accepterar 40 dBA kvällstid kl. 19-22 vardagar. Anledning till nämndens ändrade bedömning är att detta riktvärde ska motsvara vad som gällde vid anläggandet av tunnelarna för vägprojektet Södra Länken.

Merparten av dem som kommer att uppleva sig störda av byggnationen av Citybanan kommer att störas av sk. stomljud. Detta ljud uppstår genom att byggnadsarbeten under mark medför buller som sprids genom byggnadernas stommar till dem som är bosatta i byggnaderna. Det finns inga möjligheter att genom isolering eller andra åtgärder minska detta buller. Eftersom det saknas metoder att minska bullernivåerna finns det heller ingen möjlighet att genom valet av riktvärde begränsa störningarnas omfattning, förutsatt att riktvärden inte väljs som omöjliga för projektet. Att överskridanden av tillämpliga riktvärden är ofrånkomliga har redan från projektets inledning förutsatts. För att byggnationen av Citybanan ska kunna genomföras har därför förutsatts att de som drabbas av bullernivåer över tillämpliga riktvärden måste erbjudas ersättningsbostäder. Valet av riktvärde har därför främst betydelse att avgränsa kretsen av dem som ska erbjudas ersättningsbostäder. Utöver erbjudande av ersättningsbostäder kommer också omfattande informationsinsatser att göras för att underrätta allmänheten om kommande byggnadsåtgärder. Härigenom ges också möjlighet för dem som kommer att utsättas för buller att vidta egna initiativ för att undgå de värsta störningarna. Erfarenheter från byggandet av Södra Länken visar att endast en mindre del av dem som erbjuds ersättningsbostäder utnyttjade detta erbjudande.

Banverket har i sitt överklagande betonat att frågan om val av riktvärde mellan kl. 19-22 vardagar har stor betydelse för projektets tidsplan och kostnader. Verkets invändning i denna del är huvudsakligen att den mängd boende som måste erbjudas ersättningsbostäder i enlighet med det överklagade beslutet är så stor att det utöver kostnaderna för bostäderna också kommer att bli mycket svårt att finna och administrera den mängd ersättningsbostäder som behövs. Detta skulle då medföra att det i praktiken blir omöjligt att vidta bullrande byggnadsåtgärder under denna tid. Banverket har i ett bemötande över ett yttrande från Miljö- och hälsoskyddsnamnden också invänt att ett riktvärde om 40 dBA inte innebär någon skillnad i detta avseende. Om inte arbeten skulle kunna utföras under vardags-



kvällar kl. 19-22 skulle tiden att färdigställa projektet Citybanan förlängas avsevärt.

Som tidigare har nämnts är bullrets påverkan på människan inte bara beroende av ljudnivån utan också beroende av hur länge bullerstörningen pågår samt hur känslig den enskilda människan är. De bullernivåer som förväntas med anledning av de planerade anläggningsarbetena ger ingen direkt hälsopåverkan. Dock kan en längre exponering medföra att enskilda upplever en indirekt påverkan såsom t.ex. koncentrationssvårigheter och liknande effekter. För det boende längs den planerade byggnationen är därför frågan om hur länge den förväntade bullerstörningen kan förväntas pågå av avgörande betydelse. Byggnadsåtgärderna under mark kommer också att medföra åtgärder ovan mark som medför en miljöpåverkan. Byggnationen av Citybanan kommer att utgå från arbetstunnlar. Den stora mängd jord- och bergmassor som uppstår vid anläggningsarbetena under mark ska genom dessa arbetstunnlar transporteras ut ur centrala Stockholm. De boende som kommer att beröras av dessa transporter kommer att utsättas för påverkan i form av bl.a. buller och avgaser. Även för dem som kommer att beröras av dessa transporter är det värdefullt att byggnationen kan genomföras så fort som möjligt.

Valet av riktvärde medför en närmast geografisk begränsning längs den planerade byggnationen av vilka boende som kan komma ifråga att erbjudas ersättningsbostäder. Härutöver sker, inom denna geografiska begränsning, en ytterligare begränsning genom valet av den tidsperiod som ett överskridande ska beräknas pågå innan en sådan bostad ska erbjudas. Länsstyrelsen finner att Banverkets redovisning av de förväntade konsekvenserna av det överklagade beslutet visar att de avgränsningar som följer av det överklagade beslutet medför att alltför stränga krav har ställts på Banverket. Såvitt gäller val av avgränsningar finner Länsstyrelsen att det är skäligt att välja ett högre riktvärde, motsvarande en något smalare geografisk begränsning, förutsatt att de boende inom denna avgränsning kan erbjudas ersättningsbostäder redan då ett kortare överskridande av riktvärdena kan förväntas. En sådan avgränsning bör medföra att projektet Citybanan kan genomföras utan att alls de hinder för projektet som det överklagade beslutet var förenat med ska behöva uppstå. Med hänsyn till den samhällsnytta som Citybanan anses medföra, är de olägenheter som detta kan medföra för de boende enligt Länsstyrelsen nödvändigt för projektets genomförande. Eftersom projektet kan genomföras på kortare tid och att endast ett kortare överskridande av riktvärdena förutsätts innan en ersättningsbostad erbjuds, bör också en sådan avgränsning vara till fördel för merparten av dem som kommer att störas av den planerade byggnationen. Eftersom störningarnas påverkan på de boende främst är beroende av exponeringstiden måste ett snabbt arbetstempo vara att föredra.

Länsstyrelsen bifaller av anförda skäl Banverkets yrkande att riktvärdet ska vara 45 dBA under vardagar kl. 19-22. Av samma skäl avslår Länsstyrelsen Banverkets yrkande att ersättningsbostäder ska erbjudas först då boende kan förväntas utsättas för bullernivåer över riktvärdena under tre veckor.



LÄNSSTYRELSEN
I STOCKHOLMS LÄN

11 (11)

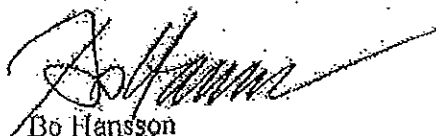
Datum
2006-12-11

Beteckning
505-05-67501

HUR MÅN ÖVERKLAGAR

Detta beslut kan överklagas till Miljödomstolen vid Stockholms tingsrätt, se bilaga.

I ärendet har deltagit länsöverdirektör Bo Hansson, beslutande, planchef Inger Holmqvist, chefen för miljöskyddsenheten Lena Pettersson och länsassessor Åke Drevenius, föredragande.


Bo Hansson


Åke Drevenius

Kopia till
Hyresgästföreningen

