

Enligt sändlista

Förslag till dispens för tillfälliga transporter av gods på Citybanan

Välkommen att ta del av Transportstyrelsens remiss gällande dispens för tillfälliga transporter av gods på Citybanan.

Bakgrund till föreskriftsförslaget

Trafikverket har i ansökan som inkom till Transportstyrelsen den 10 november 2014 (reviderad den 30 januari 2015), ansökt om dispens för att framföra posttåg (klassas som godståg) på Citybanan i Stockholm vid avstängning mellan Stockholm C och Stockholm södra (den s.k. Getingmidjan) på grund av reinvesteringar mellan åren 2018-2021.

Enligt villkor 2 i regeringsbeslutet om tillåtlighetsprövning av Citybanan i Stockholm, får järnvägens tunnlar inte användas för godstrafik, Järnvägsstyrelsen (numera Transportstyrelsen) får dock i undantagsfall, efter samråd med statens räddningsverk, Länsstyrelsen i Stockholms län samt Stockholms och Solna kommuner, meddela dispens för tillfällig transport av gods. Dispensen ska förenas med de villkor som krävs för att tillgodose säkerheten.

Ni ges härmed tillfälle att lämna synpunkter på förslag till dispens för posttåg på Citybanan.

Ange beteckning **TSJ 2014-4510** och skicka gärna era synpunkter via e-post till jarnvag@transportstyrelsen.se och kopia till johan.vestlund@transportstyrelsen.se

Väljer ni att skicka era synpunkter per post är adressen:

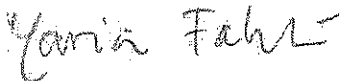
Transportstyrelsen
Väg- och järnvägsavdelningen
Box 267
781 23 Borlänge

Yttranden över den föreslagna dispensen ska ha kommit in till
Transportstyrelsen senast den 29 maj 2014.

Kontaktperson

Har ni frågor kring remissen, kontakta Johan Vestlund
010-495 56 55, johan.vestlund@transportstyrelsen.se

Med vänlig hälsning



Maria Fahlén
Ställföreträdande chef för sektion teknik järnväg

Bilagor

- Beslut om dispens för tillfälliga transporter av gods på Citybanan
- Dispensansökan för att köra posttåg i Citybanan när avstängning sker av Getingmidjan pga. Reinvestering.
- Tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken av ny järnväg, Citybanan i Stockholm, Stockholms och Solna kommuner.

Sändlista

Länsstyrelsen i Stockholms län
Stockholms kommun
Miljöförvaltningen i Stockholm
Solna kommun
Myndigheten för samhällsskydd
och beredskap

registrator.stockholm@lansstyrelsen.se
kommunstyrelsen@stockholm.se
miljoforvaltningen@stockholm.se
britt-marie.thunman@solna.se
registrator@msb.se

Datum
2015-04-09
Ert datum
2015-01-30

Dnr/Beteckning
TSJ 2014-4510
Er beteckning
TRV 2014/88271

Kopia till

sofia.lindblad@trafikverket.se
helena.sundberg@trafikverket.se
kent.sahlman@sweco.se
kjel-ake.averstad@trafikverket.se
lisa.lofvenhaft@trafikverket.se

Trafikverket
Ärendemottagningen
Box 810
781 28 Borlänge

Beslut om dispens för tillfälliga transporter av gods på Citybanan

Transportstyrelsens beslut

Transportstyrelsen beviljar, med stöd av regeringsbeslutet "Tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken av ny järnväg, Citybanan i Stockholm, Stockholms och Solna kommuner", M2004/1203/F/M, 2005-03-03, Trafikverket dispens för att använda Citybanans järnvägstummlar för godstransporter i form av post (s.k. posttåg). Dispensen gäller under de tider som sträckan mellan Stockholm C och Stockholms södra ("Getingmidjan") är avstängd p.g.a. reinvestering och under förutsättning att farligt gods inte transporteras i de aktuella tågen.

Dispensen gäller från och med 2018-04-01 till och med 2021-10-31.

Beslutet kan omprövas om förutsättningarna ändras i förhållande till ansökan.

Redogörelse för ärendet

Trafikverket har i ansökan som inkom till Transportstyrelsen den 10 november 2014 (reviderad den 30 januari 2015), ansökt om dispens för att framföra posttåg (klassas som godståg) på Citybanan i Stockholm vid avstängning mellan Stockholm C och Stockholm södra (den s.k. Getingmidjan) på grund av reinvesteringar mellan åren 2018-2021.

Den s.k. Getingmidjan är i behov av omfattande reinvesteringar och kommer därför att stängas av för all tågtrafik under tre somrar i rad (ca 8 veckor vardera) mellan åren 2018 – 2020 (reservår 2021). All godstrafik, inklusive posttåg, måste under avstängningen omledas väster om Mälaren.

Under 2015 tas den nya postterminalen i Rosersberg i bruk, en viktig nod för posttågen från södra och norra Sverige. Terminalen ligger invid Ostkustbanan (Fram till 2015 har postterminalen legat i Tomtebodan). Transporterna av A-post förutsätts kunna ske genom centrala Stockholm då tidsaspekten är styrande. Eftersom A-post är mycket tidskänslig kommer en omledning av posttågen väster om Mälaren leda till att transporterna måste flyttas över till flyg vilket innebär kraftigt ökade kostnader och negativa konsekvenser för miljön.

Mot bakgrund av detta har Trafikverket som avsikt att möjliggöra så att posttåg kan trafikeras via Citybanan under Getingmidjans avstängningsperioder.

Trafikverket har bedömt att inga risker tillkommer med det föreslagna trafikupplägget. Trafikledning av posttåg ska ske på ett säkert sätt. Fordonen klarar de krav som Citybanan ställer. Posttågen är persontåg som transporterar postgods. Trafikverket anger vidare att som eventuella kompensande åtgärder bör kunna krävas att det ska finnas handlingsplaner och avtal som reglerar åtgärder och konsekvenser om ett posttåg av någon anledning blir stående i Citybanans tunnlar.

Enligt villkor 2 i regeringsbeslutet om tillåtlighetsprövning av Citybanan i Stockholm, får järnvägens tunnlar inte användas för godstrafik, Järnvägsstyrelsen (numera Transportstyrelsen) får dock i undantagsfall, efter samråd med statens räddningsverk, Länsstyrelsen i Stockholms län samt Stockholms och Solna kommuner, meddela dispens för tillfällig transport av gods. Dispensen ska förenas med de villkor som krävs för att tillgodose säkerheten.

Skäl för beslutet

Transportstyrelsen uppfattar att Trafikverket ansöker om dispens för tillfälliga godstransporter i form av post (s.k posttåg), i Citybanans järnvägstunnlar mellan åren 2018-2021 under förutsättning att järnvägsinfrastrukturen på sträckan mellan Stockholm C och Stockholm södra är avstängd för ombyggnad.

Eftersom posten transporteras i persontåg och Trafikverket har bedömt att trafiken inte medför några förutsebara risker anser Transportstyrelsen att den beskrivna trafiken kommer att uppfylla de krav på säkerhet som ställs i 2 kap 2 § järnvägslagen (2004:519) och medger därför dispens enligt villkor 2 i regeringens tillåtlighetsprövning (M2004/1203/F/M).

Hur man överklagar

Se bilaga 1.

Beslut i detta ärende har fattats av väg- och järnvägsdirektör Birgitta Hermansson. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog sektionschef Pär Norling och handläggare Johan Vestlund, den senare föredragande.

Birgitta Hermansson
Väg- och järnvägsdirektör

Bilaga 1

Underrättelse om hur man överklagar beslut

Om företaget/Ni vill överklaga detta beslut ska företaget/Ni skriva till Transportstyrelsen under adressen:

Transportstyrelsen
Väg- och järnvägsavdelningen
Box 267
781 23 Borlänge

Tala om vilket beslut som överklagas, t.ex. genom att ange ärendets beteckning (d.v.s. diarienummer). Tala också om hur och varför företaget/Ni anser att beslutet ska ändras.

Överklagandet ska ha kommit in till Transportstyrelsen inom tre veckor från den dag företaget/Ni fick del av beslutet. Om klaganden är en part som företräder det allmänna ska överklagandet dock ha kommit in inom tre veckor från den dag då beslutet meddelades.

Transportstyrelsen sänder överklagandet och handlingarna i ärendet till Förvaltningsrätten i Falun för prövning, om Transportstyrelsen inte ändrar beslutet på det sätt som önskas.

Behövs mer information om hur företaget/Ni ska gå tillväga, skriv eller ring till Transportstyrelsen.

Postadress: se ovan
E-post: jarnvag@transportstyrelsen.se
Telefon: 0771-503 503

Ärendenummer
TRV 2014/88271
Ert ärendenummer
TSJ 2014-4510

Dokumentdatum
2015-01-30
Sidor
1(4)



Transportstyrelsen
Väg- och Järnvägsavdelningen
Box 267
781 23 Borlänge

Kopia till:
Diariet
Godkännandestödet
Projektledare för projekt Getingmidjan

Dispensansökan för att köra posttåg i Citybanan när avstängning sker av Getingmidjan pga. reinvestering

Trafikverket Samhälle, Region Stockholm begär dispens från nedanstående regelverk.

Styrande dokument

Regeringsbeslut. Miljö- och samhällsbyggnadsdepartementet. "Tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken av ny järnväg, Citybanan i Stockholm, Stockholms och Solna kommuner." 2005-03-03

(Trafikverkets dnr: F03-3675SA20)

Text ur regeringsbeslutet: "Järnvägens tunnlar får inte användas av godstrafik. Järnvägsstyrelsen får i visst undantagsfall, efter samråd med statens räddningsverk, Länsstyrelsen i Stockholms län samt Stockholms och Solna kommuner, meddela dispens för tillfällig transport av gods. Sådana dispens skall förenas med de villkor som krävs för att tillgodose säkerheten."

Begäran om dispens avser

Dispensen avser att få framföra posttåg (klassas som godståg) i Citybanan under totalavstängningsperioderna av järnvägen mellan Stockholm C – Stockholms södra (Getingmidjan) som krävs för hantering av projekt Getingmidjan (reinvestering).

Motiv

Järnvägsbroarna över Norrström och Söderström samt Riddarholmstunneln och Södertunneln har nått sin tekniska livslängd och är i behov av en omfattande reinvestering. Den s.k Getingmidjan kommer därför att stängas av för all tågtrafik under tre somrar i rad (ca 8 veckor vardera) mellan åren 2018-2020 (reservår 2021). Under tiden kommer all regional och interregional tågtrafik att vända vid stationerna Stockholms södra och Flemingsberg, resenärerna måste därefter transporteras med alternativa färdmedel – matartrafik – till centrala Stockholm. All godstrafik måste omledas väster om Mälaren.

Även Postens transporter på järnväg ställs inför samma problem under avstängningen av Getingmidjan. Under år 2015 tas den nya postterminalen i Rosersberg i bruk, en viktig nod för posttågen från södra och norra Sverige. Terminalen ligger invid Ostkustbanan. (Fram till 2015 har postterminalen legat i Tomtebodan). Transporterna av A-post förutsätts kunna ske genom centrala Stockholm då tidsaspekten är styrande. Eftersom A-post är mycket tidskänslig kan en omledning av posttågen väster om Mälaren inte bli aktuell. En längre transporttid kommer enligt Posten och tågdragaren Green Cargo leda till att transporterna måste flyttas över till flyg.

Mot bakgrund av detta har Trafikverket som avsikt att möjliggöra så att posttåg kan trafikeras via Citybanan under projekt Getingmidjans avstängningsperioder.

Konsekvens för sökande (Trafikverket)

Om inte posttågen kan omledas via Citybanan kan inte A-post levereras med stöd av järnvägstrafik. Ledtiderna för transporter mellan de olika postterminalerna är mycket tidskänsliga kommer en omledning väster om Mälaren inte bli aktuell för att klara A-post kraven. Posttransporterna från södra och västra Sverige måste ledas om till flyg, vilket innebär ökade kostnader samt negativa konsekvenser för miljön. Även nya logistikupplägg med flyg måste arbetas fram. Trafikverket kommer med största sannolikhet behöva stå för samtliga kostnader. Posten har inga flyg att tillgå för detta ändamål, varför bl a flygplan måste köpas eller hyras, samt erforderlig personal för att hantera ett helt nytt logistikupplägg.

Om dispens medges kan Trafikverket satsa mer pengar på att bygga och underhålla infrastruktur än att investera i flygplan. Om dispens inte medges finns risk att de ökade merkostnaderna innebär att andra investeringsprojekt måste senareläggas. Idag har projektet inte tagit höjd för de tillkommande kostnaderna som transport av post med flyg skulle innebära.

Konsekvens för andra aktörer (Posten)

Positiva konsekvenser för Posten om dispens medges: Trafikverkets mål är att posten ska kunna leverera A-post. Om dispens medges kan posten fullfölja sin etablerade logistikhantering på den nybyggda terminalen i Rosersberg.

Negativa konsekvenser för Posten om dispens medges: Finns inga (deras transporter säkras upp på bästa tänkbara sätt genom att köras i Citybana)

Positiva konsekvenser för Posten om dispens ej medges: Finns inga. (kan Posten fullfölja etablerade logistikupplägg för deras verksamhet är det den bästa lösningen)

Negativa konsekvenser för Posten om dispens ej medges: Nytt logistikupplägg kan innebära störningar och osäkerheter både för själva transporter och samlig personalhantering vad gäller resurser, kompetens etc.

Förutsebara risker

Finns inga förutsebara risker. Trafikledning av posttåg ska ske på ett säkert sätt. Fordonen klarar de krav som Citybanan ställer. Posttågen är persontåg som transporterar postgods.

Eventuella kompenserande åtgärder

Om ett posttåg av någon anledning blir stående i Citybanan ska det finnas en handlingsplan och avtal som reglerar åtgärder och konsekvenser.

Önskad dispens

Dispens söks för perioden åren 2018-2021. Avsikten är att posttågen endast ska trafikera Citybanan under Getingmidjans avstängningstider. Detta omfattar ca 8 veckor under sommarmånaderna.

Tekniska förutsättningar

Största tillåtna axellast (STAX) är 22,5 ton i Citybanan och är likvärdigt med många av de större banorna i Sverige idag, men relativt små kurvradier förekommer. Största tillåtna hastighet (STH) är

80 km/h. Tåg som trafikerar Citybanan måste rymmas inom lastprofil A (referensprofil SEa)¹. De fordonstyper som idag används för transport av post (lok typ Rc samt vagnar littera Gblss-y och Lgss-y) klarar den stipulerade lastprofilen samt angivna STAX och STH-värden.

Den maximala spårlutningen medför inskränkningar för vilka tågtyper som är möjliga att trafikera i Citybanan. De analyser som genomförts i Railsys (programvara för mikrosimulering av tågtrafik) visar att posttåg med en totalvikt på 450 ton kan trafikera tunneln utan betydande hastighetsförluster till följd av lutningen. Posttåg dras av Rc4P lok och vikten ligger normalt under 450 ton.

Ett traditionellt ATC-system kommer att användas för signaleringen i Citybanan. I bilaga 1 återfinns beslut gällande ATC-system för Citybanan. Där framgår att Citybanan ur ett säkerhetsperspektiv är konstruerad för att kunna hantera alla slags tåg, därmed även posttåg.

För systemets förbeskedsavstånd så uppfyller Citybanan alltid den s.k minimitabellen och posttåg får alltid framföras på järnvägssträckor som är konstruerade utifrån minimitabell.

Den optiska signaleringen i Citybanan är av tvåskenstyp med blå märkskyltar.

ERTMS kommer inte att vara ett krav för att trafikera Citybanan åren 2018-2020. Enligt Trafikverkets rapport *Förslag till plan för Införande av ERTMS i Sverige* (TRV 2013/2531) kommer det att ske tidigast år 2021.

Trafikering

De analyser som gjorts i Railsys har utgått från den befintliga tågplanen för en torsdag i oktober 2014. Tidtabellsstudier visar att det finns möjlighet att köra Postens samtliga tåg genom Citybanan. Posttågen fahas då in mellan existerande pendeltåg.

Gångtidsförändringar

Tidtabellsstudierna visar att det är rimligt att anta att det tar lika lång tid att köra genom Citybanan som att köra över Getingmidjan och genom Stockholms Central idag, möjligtvis något kortare tid (upp till 1-2 minuter kortare) genom Citybanan. Både Getingmidjan och Citybanan har 80 km/h som största tillåtna hastighet, men hastighetsbegränsningen 30 km/h genom Stockholm Central medför möjlighet till något kortare gångtid genom Citybanan trots att det är en längre sträcka.

Gångtidsförändringar kan även vara nödvändiga till följd av anpassning till övrig trafik på banan. De flesta posttåg trafikerar dock under lågtrafikerade timmar då det inte går många övriga tåg, varför det för dessa posttåg inte kommer att behövas några sådana tidstillägg. För de posttåg som går under timmar med högre trafiklast kan dock gångtiden behöva förlängas något för att parera eventuella konflikter vid växling mellan inner- och ytterspår mellan Rosersberg och Citybanans norra anslutning (i båda riktningar).

I själva Citybanan blir det dock ingen skillnad mot dagens situation, eftersom även sträckan över Getingmidjan är ett dubbelspår där posttågen fahas in mellan pendeltågen.

¹ I järnvägsplanen för Citybanan (FO7-1809/SA20) anges lastprofil C (referensprofil SEc), på grund av plattformsskiljande väggar vid plattformarna har detta dock ändrats till lastprofil A (referensprofil SEa).

Ärendenummer
TRV 2014/88271
Ert ärendenummer
TSJ 2014-4510

Dokumentdatum
2015-01-30
Sidor
4(4)



Kontaktperson, VO Planering och Investering

Kontaktperson: Sofia Lindblad, Planering Region Stockholm

Ansvarig chef: Helena Sundberg, Regionchef, Stockholm

Ansvarig i projekt Getingmidjan: Kent Sahlman, Senior Projektledare

Ansvarig i projekt Citybanan: Kjell-Åke Averstad, Projektchef

Kontaktperson Godkännandestödet; Lisa Löfvenhaft, Investering

Sofia Lindblad, Projektbeställare Getingmidjan, VO Planering, Region Stockholm.

Dokumenttyp: Beslut
Beslutat av: Leif Lindmark, UHae
Dokumentdatum: 2014-03-25
DokumentID: [DokumentID]

Ärendenummer: TRV 2014/23265
Projektnummer: [Projektnummer]
Ert datum: [Motpartens datum]
Ert ärendenummer: [Motpartens ärendelD]
Version: 0.17

Trafikverket
Box 366
20123 Malmö

Besöksadress: Nordenskiöldsgatan 4, 211 19 Malmö
Telefon: 0771-921 921
Texttelefon: 0243-750 90
trafikverket@trafikverket.se

www.trafikverket.se

Timo Wählander
UHast
Direkt: 010-123 75 93
Mobil: 076-051 26 52
timo.wahlander@trafikverket.se

Per-Eric Metso, PRcb
Anders Petersson, UHast
Örjan Jonsson, UHasi
Diariet

Avståndstabeller för ATC på Citybanan

Beslut

Härmed är följande tabeller fastställda för ATC-anläggningen för Citybanan:

1. cb_förbesked.pdf, 2013-10-25 (förbeskedsavstånd)
2. cb_bortflyttn.pdf, 2013-10-08 (P-bortflyttningsavstånd)

Beslutet gäller till dess att dessa tabeller är inarbetade i gällande standard.

Bakgrund

Idag saknas detaljer i regelverket som hanterar hur ATC ska utformas. Utifrån befintligt regelverk samt "SIPE 130" (en gammal "rapport" som inte är fastställd) formas de underlag som blir gällande för en ATC-anläggning.

För att på ett enkelt sätt kunna utforma en ATC-anläggning för Citybanan så behöver en anpassad tabell tas fram. Den anpassade tabellen hamnar mellan nuvarande minimitabellen och normaltabell som finns i gällande BVS 544.98007. Den anpassade tabellen hamnar inom de ramar och krav som redan ställs och utgör därmed inga förändringar. Minimitabellen samt normaltabellen behöver utökas något eftersom byggnationen av Citybanan medför lutningar som inte finns i gällande regelverk. De lutningar som måste tillföras har tidigare funnits med i tidigare utgåvor men slopats eftersom dessa aldrig användes, dessa behöver föras in i standarden på nytt.

En mer detaljerad beskrivning/

På Citybanan förekommer lutningar upp till 31 %.

Gällande krav för förbeskedsavstånd, BVS 544.98007, gäller bara för lutningar upp till 25 %.

Även den rapport, SIPE 130, som används som underlag för projektering av P-bortflyttningsavstånd, hanterar bara lutningar upp till 25 %.

Dessutom kommer bara vissa tåg, främst X60, att trafikera Citybanan.

Dokumentdatum: [Dokumentdatum]
DokumentID: [DokumentID]
Version: 0.17
Ärendenr: [Ärendenummer]
Projektnr: [Projektnummer]

På grund av dessa förhållanden har nya tabeller tagits fram för både förbeskedsavstånd och P-bortflyttningsavstånd, som dels hanterar Citybanans lutningar, och dessutom i första hand är anpassade för Citybanans trafik. Men tabellerna tar även hänsyn till övriga tåg ur säkerhetssynpunkt.

Förbeskedsavstånden enligt 1) i beslutet ovan uppfyller minst kraven enligt minimitabellen i BVS 544.98007, men uppfyller inte kraven enligt normaltabeln. Dessutom är tabellerna i 1) utökade med -35 % lutning, vilket inte finns i BVS 544.98007. Avstånden är anpassade för persontåg, men även att de minst ska uppfylla kraven enligt minimitabellen i BVS 544.98007. Avstånden är granskade (är uträknade av två oberoende personer).

P-bortflyttningsavstånden enligt 2) i beslutet ovan är också anpassade för persontåg, men även att de ska vara tillräckliga för tåg som uppfyller retardationskraven enligt minimitabellen i BVS 544.98007. Även dessa tabeller är utökade med - 30 % lutning. Tabellerna kommer att granskas innan utgivning i standard. Idag finns ingen standard för P-bortflyttningsavstånd, utan rapporten "SIPE 130" från 1994 används som underlag för ATC-projekteringen.

BVS 544.98007 – Förbeskedsavstånd – kommer sedan att uppdateras, varvid ovanstående specialtabeller för förbeskedsavstånd och P-bortflyttningsavstånd kommer att arbetas in. Specialtabellerna ska kunna användas på Citybanan och liknande banor. Dessutom kommer tabellerna för P-bortflyttningsavstånd för normal projektering att arbetas in.

Föredragande, samråd och sakgranskning

Ärendet har behandlats av gruppen som handlägger dispensärenden för Teknisk Säkerhetsstyrning, Signal.

Övriga upplysningar

Intet



Leif Lindmark

Förvaltningsansvarig Underhåll Anläggningsstyrning



REGERINGEN

Regeringsbeslut 10

2005-03-03

M2004/1203/F/M

Miljö- och samhällsbyggnadsdepartementet

Banverket

781 85 BORLÄNGE

JÄRNVÄGSSTYRELSEN	Arkiv- ringsstid
Ink 2005-03-07	2 år
	5 år
	10 år
	S
Dnr 2005-454	Sign
Sgr 99	

Tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken av ny järnväg, Citybanan i Stockholm, Stockholms och Solna kommuner

(1 bilaga)

Regeringens beslut

Regeringen beslutar att planerad ny järnväg, Citybanan i Stockholm, Stockholms och Solna kommuner, skall prövas enligt 17 kap. miljöbalken.

Regeringen tillåter vid prövning enligt 17 kap. miljöbalken byggande och drift av en tunnelförlagd ny järnväg, Citybanan i Stockholm, Stockholms och Solna kommuner inom den korridor som anges på ritning, daterad mars 2004, med ritningsnummer bilaga 1:3, benämnd Pendeltågstunnel Tomtebodas-Stockholms södra (kopia av ritningen, se *bilaga*).

För tillåtligheten skall följande villkor gälla.

1. Järnvägens tunnlar och stationer under mark skall dimensioneras och utformas så att självutrymning möjliggörs i händelse av olycka. Banverket skall i samråd med Statens räddningsverk, Boverket, Järnvägsstyrelsen, Länsstyrelsen i Stockholms län samt Stockholms och Solna kommuner utarbeta ett program för det fortsatta säkerhetsarbetet innan järnvägsplan enligt lagen (1995:1649) om byggande av järnväg ställs ut.

2. Järnvägens tunnlar får inte användas för godstrafik. Järnvägsstyrelsen får i visst undantagsfall, efter samråd med Statens räddningsverk, Länsstyrelsen i Stockholms län samt Stockholms och Solna kommuner, meddela dispens för tillfällig transport av gods. Sådan dispens skall förenas med de villkor som krävs för att tillgodose säkerheten.

3. Banverket skall, efter samråd med berörda myndigheter, 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

Postadress
103 33 Stockholm

Telefonväxel
08-405 10 00

E-post: registrator@sustainable.ministry.se

Besöksadress
Tegelbacken 2

Telefax
08-24 16 29

Telex
154 99 MINEN S

m.m. Den nationella banhållningsplanen för perioden 2004–2014 fastställdes av regeringen den 19 februari 2004. Citybanan utgör en del av Mälartunneln (Älvsjö–Kallhäll) som ingår i denna plan.

I en förstudie från 2002 utvärderade Banverket tre utbyggnadsprinciper för en utökad spårkapacitet genom Stockholm. Dessa alternativ var a) en tågtunnel under Kungsholmen med två spår mellan Älvsjö och Tomtebodavägen (Kungsholmenbanan), b) ett nytt spår längs med befintliga spår och utmed Centralbron (Tredje spåret) samt c) två spår under Riddarholmen mellan Stockholms södra och Tomtebodavägen (Pendeltågstunneln). Enligt Banverket visade förstudien att såväl syftet med spårutbyggnaden som behovet av en långsiktigt hållbar trafiklösning endast kunde tillgodoses genom en pendeltågstunnel via Stockholms city.

Banverkets framställning

Banverket har den 16 april 2004 med eget yttrande överlämnat en järnvägsutredning med miljökonsekvensbeskrivning, daterade oktober 2003, till regeringen för prövning enligt 17 kap. miljöbalken av en ny järnväg, Citybanan i Stockholm (Citybanan), inom en särskilt angiven korridor i Stockholms och Solna kommuner.

Enligt Banverket bör tillåtlighetsprövningen avgränsas till att omfatta tunnlar för järnvägsspår, plattformar och spår vid stationer samt en parallell service- och utrymningstunnel. Banverket har föreslagit att ett beslut om tillåtlighet förenas med villkor om att Citybanan, med viss möjlighet till dispens, inte får användas för godstrafik, att Banverket inför fastställelse av järnvägsplan för Citybanan skall utveckla program för hantering av personsäkerhet i tunnel, att tågtrafiken inte skall ge upphov till stomljud inomhus i bostäder och vårdinrättningar som överskrider 30 dB(A) slow, att byggverksamheten under vardagar nattetid samt helger inte får ge upphov till ljudnivåer inomhus i bostäder och vårdinrättningar som överskrider 35 dB(A) som riktvärde samt att Banverket skall upprätta ett program som redovisar förhållanden som skall visas särskild uppmärksamhet under byggskedet i syfte att minimera negativa följder. Detta program skall behandla bl.a. risker för att störa boende och verksamheter, risker för att vibrationer och grundvattensänkningar kan skada kulturhistoriskt värdefulla byggnader och andra byggnadsverk, anläggningar m.m., transporter med särskild hänsyn till områden där miljö kvalitetsnormer för utomhusluft riskerar att överträdas samt information till berörda.

Genom Citybanan mer än fördubblas spårkapaciteten genom Stockholm samtidigt som de befintliga två ytspåren söder om Stockholms central avlastas. Citybanan omfattar ca 6 km ny järnväg i tunnel från Tomtebodavägen till Årstabroarnas landfasten på Södermalm. Citybanan kommer att utformas och dimensioneras för persontrafik och skall inte användas för reguljär godstrafik eller trafik med farligt gods. Tunneln är avsedd för pendeltågstrafik. Stationer planeras vid Odenplan på Norrmalm, i

klara miljö kvalitetsnormerna för utsläpp av föroreningar till utomhusluft i Stockholmsregionen då projektet ökar det kollektiva spårbundna resandet. Banverket uppger att genomförandet av byggskedet kommer att planeras noggrant för att säkerställa att miljö kvalitetsnormerna inte överskrids, bl.a. genom styrning av byggtrafiken. Program kommer att upprättas som redovisar förhållanden som under byggskedet skall visas särskild uppmärksamhet för att minimera negativa följder. Vidare kommer fördjupade studier om påverkan på kulturmiljön att genomföras inför arbetet med järnvägsplanen.

Banverket har utarbetat kompletteringar avseende Citybanans påverkan på grundvattnet och andra vattenförhållanden samt beträffande miljökonsekvenserna av de redovisade ändringarna av projektet. Banverket har den 2 november 2004 kommit in med ett kompletterande yttrande.

Av kompletteringarna framgår bl.a. följande. I alla tunnlar och öppna schakt belägna under grundvattennivån läcker det in grundvatten som måste ledas bort. Det utgör sådant bortledande som avses i 11 kap. miljöbalken. Bortledandet medför att grundvattennivån utanför anläggningsdelarna sänks. Denna sänkning kan medföra olika konsekvenser, främst i form av sättningar och syreangrepp på byggnaders och andra anläggningars grundläggning av trä.

Arbete pågår med att ytterligare utreda de geologiska, hydrologiska och hydrogeologiska förutsättningarna. De områden, s.k. influensområden, som kan utsättas för sänkning av grundvattennivån, kommer att identifieras. Inom dessa områden kommer de byggnader och anläggningar som kan vara känsliga för sådan påverkan att identifieras. Lämpliga skyddsåtgärder och försiktighetsmått kommer att utredas i varje enskilt fall. När det gäller tunneln i Söderström pågår arbete med att klarlägga lämpligaste byggmetod och utformning för att minimera påverkan på Mälaren och andra intressen.

Åtgärder kan vidtas för att dels hindra eller minska sänkningen av grundvattennivån, dels minimera skadliga effekter av en sådan sänkning. Det är främst fråga om noggrann tätning av tunneln och infiltration av vatten samt skadeförebyggande åtgärder, främst i form av grundförstärkning av känsliga byggnader. Behovet av åtgärder varierar i hög grad beroende på bebyggelse, grundvattenförhållanden, anläggningsutformning m.m. Banverket har anfört att det föreligger goda möjligheter att vidta sådana skyddsåtgärder att bortledandet av grundvatten inte skall behöva befaras ge skador som inte kan godtas. Banverket har uppgett att tillståndsprövning enligt 11 kap. miljöbalken kommer att ske av bortledande av grundvatten och infiltration avseende bergtunnlarna Tomtebodas-Riddarholmen och Söder Mälarstrand-Södra station och de andra anläggningsdelar från vilka grundvatten kommer att bortledas. Även anläggandet av sänktunneln mellan Riddarholmen och Södermalm utgör vattenverksamhet som kommer att tillståndsprövas. Den närmare

hetens påverkan på grundvatten. SMHI, länsstyrelsen och Naturskyddsföreningen har väckt frågan om sänktunneln i Söderström kan påverka Mälarens avbördning av vatten till Saltsjön och har föreslagit villkor med avseende på avbördningen. SMHI har dock bedömt att dämningen av Mälaren blir marginell.

Riksantikvarieämbetet har särskilt uppmärksammat riskerna för påverkan på kulturmiljön. Ämbetet är positivt till det djupare läget för Citybanan och det programarbete avseende kulturmiljöundersökningar som Banverket har påbörjat. Enligt ämbetet bör vissa frågor avseende påverkan på kulturmiljön belysas ytterligare i den fortsatta planeringen. Det gäller påverkan på kulturlager och risken för skador på kulturhistoriska byggnader, särskilt på Riddarholmien och i kvarteret Lappskon på Södermalm. Ämbetet har föreslagit att det som villkor föreskrivs att Banverket skall upprätta ett program med syfte att minimera risken för skador på kulturmiljön. Även länsstyrelsen har tagit upp frågan om påverkan på kulturhistoriskt värdefull bebyggelse.

Räddningsverket har bedömt att Citybanan har förutsättningar för att ge en tillfredsställande säkerhet. Verket har föreslagit att villkor föreskrivs om att transporter av gods inte får förekomma i tunneln då säkerheten i Citybanan inte är dimensionerad för olyckor med godstransporter. Stockholms kommuns brandförsvaret har ansett att det bör finnas en servicetunnel längs hela spårtunneln.

Flera remissinstanser har påtalat risken för olika störningar vid byggandet av järnvägen, bl.a. genom buller. Naturvårdsverket, länsstyrelsen och landstingets avdelning för arbets- och miljömedicin har föreslagit villkor om begränsningar av stomljud och annat buller.

Naturvårdsverket har föreslagit att Banverket åläggs att upprätta en plan för användning och deponering av de berg- och jordmassor som uppkommer. Länsstyrelsen har föreslagit att Banverket åläggs utarbeta en strategi för hanteringen av massorna.

Hyresgästföreningen Södermalm samt några boende och näringsidkare på Södermalm har kommit in med en gemensam skrivelse i vilken de framför erinringar mot projektet.

Kostnader för tillsyn m.m.

Länsstyrelsen i Stockholms län har i skrivelse den 15 december 2004 yrkat att regeringen beslutar att Banverket skall ersätta länsstyrelsens undersöknings-, övervaknings- och tillsynskostnader för arbetet med Citybanan. Länsstyrelsen har anført att projektets omfattning och komplexitet kommer att medföra mycket stor arbetsbelastning för länsstyrelsen.

påtaglig skada och finner därmed att hinder mot verksamheten inte föreligger enligt nämnda bestämmelse.

Byggandet av Citybanan medför utsläpp av luftföroreningar främst från sprängning samt från fordon och arbetsmaskiner. Miljökvalitetsnormer enligt 5 kap. miljöbalken gäller bl.a. för kvävedioxid och partiklar (PM 10) i utomhusluft. Regeringen har den 9 december 2004 beslutat om ett åtgärdsprogram för Stockholms län med anledning av angivna miljökvalitetsnormer. Enligt detta beslut behöver åtgärder enligt programmet vara genomförda vid utgången av 2005. Mot bakgrund härav och Banverkets åtaganden, bl.a. om styrning av byggtransporter, bör byggandet av Citybanan kunna genomföras utan att miljökvalitetsnormerna för utomhusluft överskrids.

Vid den samlade bedömning som skall göras vid prövningen enligt 17 kap. miljöbalken finner regeringen att den aktuella verksamheten bör tillåtas med nedan angivna villkor.

Villkor m.m.

Citybanans påverkan på grundvatten- och ytvattenförhållanden kommer att tillståndsprövas enligt 11 kap. miljöbalken. Tillståndsprövningen skall ske av miljödomstol. Det ankommer på domstolen att vid denna prövning föreskriva de villkor som behövs för verksamheten avseende påverkan på vattenförhållandena.

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.

I fråga om säkerheten bör villkor föreskrivas om att självutrymning från tunnlar och stationer skall möjliggöras i händelse av olycka. Vidare bör föreskrivas att Banverket i samråd med Räddningsverket, Boverket, Järnvägsstyrelsen, länsstyrelsen och berörda kommuner skall utarbeta ett program för det fortsatta säkerhetsarbetet innan järnvägsplanen ställs ut. Av säkerhetsskäl bör vidare föreskrivas att tunnelarna inte får användas för godstrafik. Det bör dock finnas möjlighet för Järnvägsstyrelsen att meddela dispens för tillfällig transport med gods om det i visst undantagsfall skulle föreligga behov av sådan transport.

Som underlag för den fortsatta planeringen och tillsynen bör som villkor föreskrivas att Banverket skall upprätta program avseende de förhållanden som under byggskedet bör uppmärksammas och i dessa särskilt behandla påverkan på kulturmiljön och kulturhistoriskt värdefulla

Kopia till

Försvarsdepartementet
Socialdepartementet
Finansdepartementet
Jordbruksdepartementet
Utbildnings- och kulturdepartementet
Näringsdepartementet
Stockholms tingsrätt, miljödomstolen
Försvarsmakten
Krisberedskapsmyndigheten
Statens räddningsverk
Livsmedelsverket
Fiskeriverket
Socialstyrelsen
Riksantikvarieämbetet
Naturvårdsverket
Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut
Statens geotekniska institut
Boverket
Vägverket
Vägverket Region Stockholm
Sjöfartsverket
Järnvägsstyrelsen
Verket för näringslivsutveckling
Sveriges geologiska undersökning
Statens energimyndighet
Arbetsmarknadsstyrelsen
Arbetsmiljöverket
Länsstyrelsen i Stockholms län
Stockholms kommun
Solna kommun
Stockholms läns landsting
Svenska Naturskyddsföreningen
Svenskt Näringsliv
Tjänstemännens centralorganisation
AB Storstockholms Lokaltrafik
Telia Sonera
Hyresgästföreningen Södermalm
Martin Zetherström
Peter Terpstra
Magdalena Gram
Christian Edgren

