

Enligt sändlista

Förslag till utökad dispens för tillfälliga transporter av gods på Citybanan

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

Bakgrund till dispensförslaget

Trafikverket har i ansökan, som inkom till Transportstyrelsen den 22 september 2016, ansökt om utökad dispens för att framföra posttåg (klassas som godståg) på Citybanan i Stockholm vid avstängning mellan Stockholms central och Stockholms Södra på grund av reinvesteringar mellan åren 2017-2018.

Trafikverket har tidigare fått en dispens beviljad för att framföra posttåg på Citybanan i Stockholm när järnvägen mellan Stockholms central och Stockholms Södra stängs av under somrarna 2018-2021. Under detaljplanering av reinvesteringsprojektet, kallat "Getingmidjan", har framkommit att spåren mellan Stockholms central och Stockholms Södra även måste stängas av för förberedande arbeten innan de stora avstängningarna under somrarna 2018-2021. Därför uppstår behov att köra de tidskänsliga posttågen på Citybanan även under en utökad tidsperiod som denna dispens avser.

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, (numera Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB,) 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 2016-3993 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:

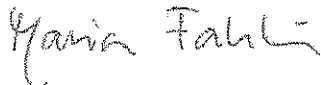
Transportstyrelsen
Väg- och järnvägsavdelningen
Box 267
781 23 Borlänge

Yttranden över den föreslagna dispensen ska ha kommit in till Transportstyrelsen **senast den 1 december 2016**.

Kontaktperson

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

Med vänlig hälsning



Maria Fahlén
chef för sektion teknik järnväg

Bilagor

- Beslut om utökad dispens för tillfälliga transporter av gods på Citybanan
- Ansökan om utökad dispens för posttåg genom Citybanan i Stockholm
- Tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken av ny järnväg, Citybanan i Stockholm, Stockholms och Solna kommuner.
- Avståndstabeller för ATC på Citybanan

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
2016-10-xxDnr/Beteckning
TSJ 2016-3993Ert datum
2016-09-20Er beteckning
TRV 2014/88271

Kopia till

sofia.lindblad@trafikverket.se
helena.sundberg@trafikverket.se
kent.sahlman@sweco.se
kjell-ake.averstad@trafikverket.se
lisa.löfvenhaft@trafikverket.se

Trafikverket
Ärendemottagningen
Box 810
781 28 Borlänge

Beslut om utökad dispens för tillfälliga transporter av gods på Citybanan

Transportstyrelsens beslut

Transportstyrelsen beviljar, med stöd av regeringsbeslutet "Tillåtlighetsprovning enligt 17 kap. miljöbalken av ny järnväg, Citybanan i Stockholm, Stockholms och Solna kommuner", M2004/1203/F/M, 2005-03-03, Trafikverket utökad dispens för att använda Citybanans järnvägstunnlar för godstransporter i form av post (s.k. posttåg). Den utökade dispensen gäller från och med 2017-07-10 till och med 2018-03-31 förutom den redan beslutade dispensen som avser tiden från och med 2018-04-01 till och med 2021-10-31, under de tider som sträckan mellan Stockholm central och Stockholms Södra är avstängd p.g.a. reinvestering. Dispensen gäller under förutsättning att farligt gods inte transporteras i de aktuella tågen.

Beslutet kan omprövas om förutsättningarna ändras i förhållande till ansökan.

Redogörelse för ärendet

Sträckan mellan Stockholms central och Stockholms Södra är i behov av omfattande reinvesteringar. Trafikverket har av den anledningen startat ett projekt som kallas "Getingmidjan" (Trafikverkets diarienummer TRV 2013/85448, Transportstyrelsens diarienummer TSJ 2015-483) som ska rusta upp sträckan. Av den anledningen kommer all tågtrafik mellan nämnda driftplatser stängas av på spåren som går på broarna över Norrström, Söderström och Söder Mälarstrand under tre somrar i rad (ca 8 veckor vardera) mellan åren 2018 – 2020 och eventuell även 2021 om arbeten fortfarande återstår.

En viktig nod för posttågen är postterminalen invid Ostkustbanan i Rosersberg, där transporter sker till och från både södra och norra Sverige. För transport av prioriterad post, benämnd A-post, är tidsaspekten styrande och den förutsätts kunna ske genom centrala Stockholm. Under avstängningarna skulle en omledning av posttågen västerut runt Mälaren kunna vara ett alternativ, men eftersom A-post är mycket tidskänslig så blir en sådan lösning svår att genomföra då den kan gå ut över kvaliteten. Dessutom är det svårt att leda om posttågen denna väg då arbeten även pågår på mälärbanan under samma tidsperioder som sträckan mellan Stockholms central och Stockholms södra kommer att vara avstängd. Andra transportvägar, som innebär längre omledningar av posttrafiken, är ännu svårare att använda, då de tar ytterligare tid. Ett alternativ som är genomförbart är att istället flytta över transporterna till flyg, men det innebär kraftigt ökade kostnader och negativa konsekvenser för miljön.

Trafikverket har fått en dispens beviljad för att framföra posttåg på Citybanan i Stockholm när järnvägen mellan Stockholms central och Stockholms Södra stängs av under somrarna 2018-2021. Under detaljplanering av Getingmidjeprojektet har framkommit att spåren mellan Stockholms central och Stockholms Södra även måste stängas av för förberedande arbeten innan de stora avstängningarna under somrarna 2018-2021. Därför uppstår behov att köra de tidskänsliga posttågen på Citybanan även under den tidsperiod som den utökade dispensen avser.

Trafikverket har i ansökan, som inkom till Transportstyrelsen den 22 september 2016, ansökt om utökad dispens för att framföra posttåg (vilka klassas som godståg) på Citybanan i Stockholm vid avstängning av mellan Stockholms central och Stockholms Södra på grund av reinvesteringar mellan åren 2017-2018.

Mot bakgrund av detta har Trafikverket för avsikt att möjliggöra så att posttåg kan trafikeras via Citybanan under projektet 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 (numera Myndigheten för samhällsskydd och beredskap), 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. *Samråd har skett i enlighet med regeringsbeslutet och samtliga tillfrågade tillstyrkte förslaget varför dispens med säkerhetsvillkor kan beslutas.*

Skäl för beslutet

Transportstyrelsen uppfattar att Trafikverket ansöker om dispens för tillfälliga godstransporter i form av post (s.k. posttåg), i Citybanans järnvägstunnlar mellan tiderna 2017-07-10 till och med 2018-03-31 under förutsättning att järnvägsinfrastrukturen på sträckan mellan Stockholms central och Stockholms södra är avstängd för ombyggnad. Med tidigare beviljad dispens innebär det att posttågen beviljas dispens under perioden 2017-07-10 till och med 2021-10-31 med villkor att det sker under de tider som sträckan mellan Stockholms central och Stockholms Södra är avstängd p.g.a. reinvestering och att farligt gods inte transporteras i de aktuella tågen.

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 I.

Beslut i detta ärende har fattats av väg- och järnvägsdirektör Birgitta Hermansson. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog handläggare Johan Vestlund och sektionschef Maria Fahlén, den förra 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

Dokumentdatum
2016-09-20
Sidor
1(2)



Transportstyrelsen
Väg- och Järnvägsavdelningen
Box 267
781 23 Borlänge

Kopia till:
Diariet
Godkännandestödet
Projektchef Getingmidjan

Ansökan om utökad dispens för posttåg genom Citybanan i Stockholm

Trafikverket Planering, Region Stockholm begär dispens från nedanstående regelverk.

Styrande dokument

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

(Banverkets, nuvarande Trafikverkets, dnr: FO3-3675SA20)

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

Begäran avser utökad dispens att få framföra posttåg (klassas som godståg) genom Citybanan i Stockholm under perioden 2017-07-10 – 2018-03-31 under tider då järnvägen mellan Stockholm C – Stockholms södra är avstängd på grund av förberedande arbeten för Projekt Getingmidjan.

Motiv

Järnvägsbroarna över Norrström och Söderström är i stort behov av renovering, järnvägen mellan Stockholm C och Stockholms södra kommer därför att stängas av under tre somrar i rad (ca 8 veckor vardera). Under denna period kommer all tågtrafik att vända söder om Stockholm och i vissa fall omledas längs Mäljarbanan via Västerås. För att kunna nå postterminalen i Rosersberg finns behov att omleda posttåg via Citybanan då posttransporterna är mycket tidskänsliga. En omledning längs Mäljarbanan leder till att transporterna måste flyttas över till flyg.

Mot bakgrund av detta ansökte Trafikverket om dispens för posttåg genom Citybanan i Stockholm (TRV 2014/88271) vilken beviljades av Transportstyrelsen (TSJ 2014/4510) för tidsperioden från 2018-04-01 till 2021-10-31. Då förberedande arbeten inför totalavstängningen kommer att påbörjas tidigare så har projektet identifierat behov av kortare totalavstängningar redan från sommaren 2017. Med anledning av detta finns ett behov av att möjliggöra passage med posttåg genom Citybanan redan från 2017.

Förutsägbara risker

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

† Nuvarande Transportstyrelsen

Trafikverket

Texttelefon: 010-123 50 00
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Önskad dispens tid

Trafikverket ansöker om att få tidigare beviljad dispens utökad till att även gälla tidsperioden från och med 2017-07-10 till och med 2018-03-31.

Kontaktperson, VO Planering och Investering

Kontaktperson: Sofia Lindblad, Planering Region Stockholm

Ansvarig chef: Helena Sundberg, Regional direktör, Stockholm

Ansvarig projekt Getingmidjan: Kent Sahlman, Projektchef

Ansvarig projekt Citybanan: Kjell-Åke Averstad, Projektchef

Kontaktperson Godkännandestödet: Lisa Löfvenhaft, Investering



Sofia Lindblad, VO Planering, Region Stockholm.



REGERINGEN

Regeringsbeslut 10

2005-03-03

M2004/1203/F/M

Miljö- och samhällsbyggnadsdepartementet

Banverket

781 85 BORLÄNGE

JÄRNVÄGSSTYRELSEN	Arkiv- ringsid
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 Årstaberget 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 bergtunnelarna 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 Riddarholmen 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 anfört 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

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 Wähländer
UHast
Direkt: 010-123 75 93
Mobil: 076-051 26 52
timo.wahländer@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_bortflytttn.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 normaltabellen. 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