



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

Till
Miljö- och hälsoskyddsnämnden

JÄRNVÄGSPLAN MED MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING FÖR CITYBANAN

Remiss från Banverket

Förslag till beslut

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som sitt yttrande över järnvägsplanen.
- 2 Justera beslutet omedelbart

Gunnar Söderholm

Gustaf Landahl

Sammanfattning

Planeringsprocessen för Citybanan har nu nått fram till utställning av järnvägsplan då alla intressenter har möjlighet att lämna synpunkter till Banverket. I tjänsteutlåtandet trycker Miljöförvaltningen på vikten av att på olika sätt minska de bullerstörningar som kommer att uppstå under byggskedet och på Banverkets ansvar att genomföra de påbörjade utredningarna om luftkvaliteten på stationerna så att de allmänna hänsynsreglerna uppfylls. Förvaltningen erinrar också Banverket om Länsstyrelsens beslut från 11 december 2006 vilket innebär att ersättningsbostäder ska erbjudas de som i sin bostad beräknas utsättas för överskridande av riktvärdet för buller under minst en vecka.

Bakgrund

Banverket genomför nu en utställning av järnvägsplanen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning för Citybanan. Under utställningstiden har alla berörda inklusive allmänheten möjlighet att lämna synpunkter på järnvägsplanen. Nästa steg i planeringsprocessen är att järnvägsplanen ska fastställas av Banverket.



Utställningstiden pågår till och med den 14 september. Miljöförvaltningen har meddelat Banverket att Miljö- och hälsoskyddsnämnden avser att behandla ärendet vid sitt sammanträde den 18 september. Banverket har svarat att man behöver få in eventuella synpunkter senast den 20 september, varför Miljö- och hälsoskyddsnämndens beslut behöver justeras omedelbart.

TIDIGARE PLANERING

Att planera för och bygga järnväg regleras i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg. För Citybanan började planeringsarbetet i december 2000 med att regeringen gav Banverket i uppdrag att planera för en utökad spårkapacitet genom Stockholm. Banverket gjorde därefter en förstudie som var klar 2002. I den studerades tre alternativ: Tredje spåret, Kungsholmenbanan och Pendeltågstunneln, som numera kallas Citybanan. Slutsatsen där var att endast Citybanan var tillräcklig för att lösa trafiksituationen på ett tillfredsställande sätt.

En järnvägsutredning för Citybanan gjordes 2003 och i den studerades saker som sträckning och stationslägen mer ingående. Man studerade även ett alternativt stationsläge, vid Slussen i stället för Stockholm Södra, men det läget valdes bort. Miljö- och hälsoskyddsnämnden behandlade ärendet 2003-08-26, i § 192. Nämnden pekade då på vikten av förbättrad spårkapacitet snarast, på att vald lösning ska ge ökade möjligheter till byte mellan linjer och trafikslag och möjlighet till utblickar under resan. Vidare pekade nämnden på risken för störningar under byggskedet. Man resonerade också om stationsläget Slussen och menade att det var mindre attraktivt om det inte kan flyttas närmare den egentliga Slussen.

Regeringen beslutade om tillåtlighet för Citybanan i mars 2005. I samband med det meddelade regeringen också villkor för byggandet. Dessa innebar bland annat att program för påverkan och störningar under byggskedet ska upprättas. Programmen ska även innehålla åtgärder för att motverka sådana störningar. De områden som ska täckas av programmen är kulturmiljö och kulturhistoriskt värdefulla byggnader, utsläpp till luft med hänsyn till miljö kvalitetsnormerna och störningar för boende. Banverket ålades också att ta fram en plan för hantering av de berg- och jordmassor som uppkommer vid byggandet. Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrkte ett beslut om tillåtlighet i § 311 2003-12-16. Banverket har tagit fram de dokument som krävs enligt tillåtlighetsbeslutet.

JÄRNVÄGSPLANENS INNEHÅLL

I en järnvägsplan regleras lokalisering och övergripande utformning. Dessutom regleras den mark och byggnadsutrymmen som behövs för utbyggnaden, både permanent och under byggskedet.

Citybanan sträcker sig från Tomtebodan i Solna till Stockholm Södra på Södermalm. I norr byggs en ny pendeltågsstation vid Odenplan, under den befintliga tunnelbanestationen. En ny underjordisk pendeltågsstation, station City, byggs också omedelbart öster om



Centralstationen, med bytesmöjligheter till tunnelbanan. Citybanans tredje station blir den befintliga Stockholm Södra. Till anläggningen hör också en räddnings- och servicetunnel parallellt med hela Citybanan. Denna ansluts ungefär var 300:e meter med Citybanan. Räddnings- och servicetunneln har fyra tillfartstunnlar: vid Tomtebodan, Bangårdsområdet vid Stockholms Central, Söder Mälarstrand och Fatbursparken. Under byggskedet kommer fyra arbetstunnlar att anläggas: vid Norra Stationsgatan, Drottninggatan/Kungstensgatan, Torsgatan och vid det underjordiska Vattugaraget. Ytterligare delar som regleras i järnvägsplanen är ventilationsanläggningar vid Hälsingehöjden, Vasa Real, Odenplan, Norra latin och vid Centralplan utanför Centralstationen. Dessutom kommer en underjordisk vattenreningsanläggning att byggas under Tegelbacken.

Åtgärder som inte regleras i den nu aktuella järnvägsplanen är ombyggnader för att anpassa järnvägssträckan mellan Årstabron och Älvsjö till Citybanan. En separat järnvägsplan kommer att tas fram för den sträckan. Det finns också möjligheter att i framtiden bygga ut stationerna vid Odenplan och Stockholm Södra med ytterligare två spår. Dessa utbyggnader regleras inte i järnvägsplanen, med undantag för förberedelsearbeten för utbyggnaderna.

Järnvägsplanen medger två alternativa utformningar av entrén till biljetthallen vid Vasagatan/Centralplan. Vilket alternativ man väljer kommer att bestämmas efter utställelsen men innan järnvägsplanen fastställs.

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNINGEN

Järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning omfattar tiden 2006-2030 och tar upp både direkta och indirekta konsekvenser av Citybanan. Citybanan och den tågtrafik den möjliggör, bidrar till att vidmakthålla kollektivtrafikens höga andel av det dagliga resandet i Stockholmsregionen. På det sättet bidrar Citybanan på ett positivt sätt till att minska miljöbelastningen inom transportsektorn. Fokus i miljökonsekvensbeskrivningen ligger på Stockholms innerstad och det är under byggtiden som de största negativa konsekvenserna uppkommer.

Aspekter som tas upp under byggskedet är buller i form av stomljud från tunnelarbeten och buller från byggnadsarbeten ovan jord. Banverket har tagit fram ”Kontrollplan byggskedet – Akustik” där man beskriver hur man ska hantera frågorna. Man har gjort mycket omfattande beräkningar av vilka ljudnivåer som kommer att uppkomma och hur länge de kommer att fortgå. Skydds- och försiktighetsåtgärder som nämns är val av tystare arbetsmetoder, val av arbetstider, fönsterbyte och evakuering.

Eftersom man kommer att bygga och driva tunnel under grundvattennivån kommer risken för påverkan på grundvattnet också att vara stor. Det stora problemet bedöms vara risken för grundvattensänkning vilket kan leda till följdskador i form av sättningar i mark och på byggnader. De frågorna regleras i de prövningar enligt 11 kap miljöbalken, vattenverksamhet, som görs för de olika delarna av Citybanan. Länsstyrelsen är

tillsynsmyndighet för dessa frågor. I detta sammanhang kan också nämnas att Miljööverdomstolen i april 2007 har avvisat ett ärende om tillstånd enligt miljöbalken 11 kap för Citybanans tillfartstunnel vid Bangårdsområdet. Motiveringen var bland annat att miljökonsekvensbeskrivningen inte beskrev övriga effekterna av arbetet än påverkan på grundvattnet.

Mellan Riddarholmen och Södermalm ska man bygga en betongtunnel på sjöbotten. Det kan ge upphov till störningar i vattenmiljön med exempelvis skador på botten, grumling och risk för förorening av vattnet. Banverkets bedömning är att det kommer att uppstå negativa effekter för fisk och andra vattenlevande organismer men att effekterna blir lokala och tillfälliga.

Även luften riskerar att förorenas, främst av de omfattande transporterna av jord- och bergmassor och byggmaterial men även av spränggaser. Några väsentliga negativa hälsokonsekvenser bedöms inte uppstå.

Under driftskedet bedömer Banverket att eventuella störningar kommer att vara betydligt mindre. Risken för stomljud från de passerande tågen kommer man att klara av med särskild stomljudsisolering. Det största frågetecknet under drifttiden synes vara luftkvaliteten på stationerna. Man vet att det finns risk för relativt höga partikelhalter men man vet inte vilka nivåer man kommer att få, vilka eventuella hälsoeffekter dessa halter kan ha och hur exponeringstiden påverkar de eventuella hälsoeffekterna. Samhälleliga normer saknas också. Banverket har tagit fram ett inriktningsmål på 120 µg/m³ mätt som PM10 och dygnsmedelvärde. Den nivån kan komma att justeras. Man har heller inte tagit slutlig ställning till hur tunnarna och stationerna ska ventileras. Beslut i dessa frågor avvaktar man med tills man gjort ytterligare tekniska och miljömedicinska utredningar.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen välkomnar Citybanan som ger en förbättrad spårkapacitet i centrala Stockholm och en utbyggnad av den spårbundna kollektivtrafiken. En väl utbyggd och väl fungerande kollektivtrafik är en förutsättning för att åstadkomma en hållbar storstad. Att bygga Citybanan kommer dock att leda till stora störningar under byggtiden.

BULLER

Ett stort problemområde under byggtiden blir buller. Man kommer att borra och spränga i berget under centrala Stockholm vilket gör att ett mycket stort antal människor under lång tid kommer att utsättas för buller i form av stomljud. Dessutom kommer det att finnas ett antal arbetsplatser ovan jord som ger stora störningar. De viktigaste av dessa blir förmodligen Söderström och Fatbursparken.

När Miljö- och hälsoskydds nämnden tidigare behandlade ”Kontrollplan byggskedet – Akustik” hade nämnden och Banverket olika uppfattning om riktvärdet kvällstid och därmed också om när Banverket ska åläggas att erbjuda evakuering. Miljö- och

hälsoskyddsnämnden beslöt att riktvärdet kvällstid skulle vara 35 dBA och Banverket hade föreslagit 45 dBA. Värdena avser ekvivalentnivå under den tid arbete pågår. Miljö- och hälsoskyddsnämnden förelade vidare att erbjudande om tillfälligt boende ska lämnas till de som utsätts för överskridande av riktvärdet inomhus under minst en vecka. I kontrollplanen hade Banverket föreslagit tre veckor. Ärendet överklagades till Länsstyrelsen. Miljö- och hälsoskyddsnämnden justerade senare sitt yrkande om riktvärde till 40 dBA. Länsstyrelsen beslöt att riktvärdet ska vara 45 dBA men ändrade inte nämndens föreläggande om en tidsgräns på en vecka.

I miljökonsekvensbeskrivningen står ”I de fall byggbullernivåerna inomhus i bostäder förväntas överstiga 45 dBA under mer än tre veckor erbjuds tillfälligt boende. I särskilda fall kan Banverket göra en individuell bedömning även vid lägre nivåer.” Förvaltningen erinrar Banverket om att Länsstyrelsens beslut har vunnit laga kraft. Det innebär att punkt 4.3.2 i kontrollplanen skall vara:

”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 tveksamhet 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.” Detta innebär att de som till exempel utsätts för överskridanden av riktvärdet kvällstid under en vecka eller längre tid ska erbjudas tillfälligt boende.

Tidigare erfarenheter, främst från byggandet av Södra länken, visar att erbjudande om annat tillfälligt boende är ett viktigt verktyg för att minska störningarna. En majoritet av de som utsätts för sådana nivåer att flyttning blir ett alternativ väljer dock att bo kvar. Det finns flera orsaker till det, den främsta är kanske att det är väldigt opraktiskt att bo på annan plats tillfälligt. En annan orsak är att vi människor är olika känsliga för bullerstörningar, vilket till exempel kan bero på olika livsförhållanden. Förvaltningen anser att ett flexibelt synsätt inom ramen för Länsstyrelsens beslut med ”individuell bedömning” från Banverket är mycket viktigt. Man måste vara lyhörd för de som av olika skäl behöver särskilda insatser under ett så exceptionellt byggprojekt som Citybanan.

Ett annat viktigt verktyg för att minska störningarna är god information. Man behöver veta i förväg när störningar kan förväntas och hur länge de kommer att hålla på. Regelbundenhet, så att till exempel sprängningar sker vid samma tidpunkter olika dagar är också bra. Det ger en större förutsägbarhet för de som drabbas. Om det blir störningar i produktionen så att tidsschemat ändras måste man snabbt informera de som blir berörda. Om Banverket lyckas bygga upp ett förtroende hos allmänheten, så att den känner att man verkligen gör så mycket som verkligen är möjligt för att minska de störningar som ändå kommer att uppstå, kommer genomförandet av projektet att gå mycket smidigare.

Förvaltningen noterar med tillfredsställelse att Banverket för fram åtgärder för att begränsa störningar av byggbuller, inklusive stomljud, som en av de frågor som ska utredas vidare.



LUFT

Frågan om luftkvalitet på stationerna är viktig. Det är ett bekymmer att det fortfarande finns så många okända faktorer. Man har inte full kunskap om vilka halter av främst partiklar som kommer att uppstå och inte heller vilka förändringar man kan uppnå med olika åtgärder. Att hälsoeffekterna av dessa halter inte heller är helt kända och att det saknas såväl rikt- som gränsvärden komplicerar bilden ytterligare. Det är därför angeläget att Banverket arbetar vidare med de utredningar, tekniska och miljömedicinska, som pågår. Förvaltningen anser att det är mycket angeläget att arbetet inte tappar fart utan genomförs så som Banverket beskriver.

Slut

Bilagor

- Bilaga 1 Sammanfattning av järnvägsplanen
- Bilaga 2 Miljökonsekvensbeskrivningen, innehållsförteckning och sammanfattning