



Bo Ekstam
1:e intendent
Telefon 08-508 28 938
Fax 08-508 28 808
bo.ekstam@miljo.stockholm.se

Till
Miljö- och hälsoskyddsnämnden

FÖRSLAG TILL PROGRAM FÖR NY TUNNELBANESTRÄCKNING MELLAN ODENPLAN OCH KAROLINSKA, I STADSDELEN VASASTADEN, DP 2009- 01007-54.

Remiss från Stadsbyggnadskontoret, dnr 2009-01007-54.

Förslag till beslut

- 1 Åberopa tjänsteutlåtandet och tillstyrka fortsatt planläggning enligt programmet.
- 2 Justera beslutet omedelbart.

Gunnar Söderholm

Gustaf Landahl

Sammanfattning

Programmets syfte är att pröva möjligheten att förlänga tunnelbanan mellan Odenplan och Norra Stationsområdet, med en spårsträckning som medger en tunnelbanestation med uppgång vid Torsplan. Förvaltningen delar stadsbyggnadskontorets bedömning att risken för störningar under byggtiden och risken för skador genom grundvattensänkning, utgör skäl för att göra en miljöbedömning och upprätta en miljökonsekvensbeskrivning i de detaljplaner som tas fram. Förvaltningen vill påminna om vikten av att SL etablerar ett tidigt samråd med Miljöförvaltningen om ett kontrollprogram för störningarna under byggskedet.

Bakgrund

Stadsbyggnadsnämnden har skickat en remiss som ger miljö- och hälsoskyddsnämnden möjlighet att lämna synpunkter på ett förslag till program för tunnelbaneutbyggnad mellan Odenplan och Norra Stationsområdet. Remisstiden som satts till den 27 april 2009, har förlängts så att ärendet kan behandlas vid miljö- och hälsoskyddsnämndens sammanträde den 13 maj. Det förutsätter att ärendet omedelbart justeras.

Programmets syfte är att pröva möjligheten att förlänga tunnelbanan mellan Odenplan och Norra Stationsområdet, med en spårstäckning som medger en tunnelbanestation med uppgång vid Torsplan. Stadsbyggnadskontoret ser Karolinskagrenen som en viktig förutsättning för ett genomförande av utbyggnaden av Karolinska – Norra Station i den omfattning som redogörs för i den fördjupade översiktsplanen. Avsikten är att upprätta en tilläggsplan som skall gälla tillsammans med redan gällande planer.

Förvaltningens synpunkter

Stadsbyggnadsnämnden har valt det bästa alternativet

Programmet utgår från det alternativ i SL:s förstudie som redovisar ett stationsläge söder om Karolinska plan och under E4/E20 och Värtabanan. Linjesträckningen medger möjlighet att bygga biljetthallar med uppgång mot såväl Karolinska plan i Solna som Torsplan i Stockholm. Förvaltningen delar stadsbyggnadsnämndens bedömning att det bör vara den linjestäckning som bäst tillgodoser att såväl Karolinska sjukhuset som Stockholms planerade utbyggnad i Norra Stationsområdet, får tillgång till en kvalitativ kollektivtrafik.

Stadsbyggnadsnämnden ser Karolinskagrenen som en viktig förutsättning för ett genomförande av utbyggnaden av Karolinska – Norra Station i den omfattning som redogörs för i den fördjupade översiktsplanen. Skälen till detta är att med en kapacitetsstark kollektivtrafik främjas kollektivresandet, vilket är en förutsättning för att minska bilåkandet och främja en hållbar utveckling. Förverkligas inte Karolinskagrenen kommer t.ex. busstrafiken att dubblas och biltrafiken att öka, vilket är negativt för miljön och svårt att hantera med den stadsstruktur som planerats för den nya stadsdelen Karolinska – Norra Station. Miljö- och hälsoskyddsnämnden har i tidigare remissvar om planläggningen betonat vikten av att planering för kollektivtrafikförsörjning med tunnelbana prioriteras i planeringen (MHN 2005-04-26 § 126, 2007-08-28 § 19 Dnr. 2005-000309-251).

Genomförandet av detaljplanerna kan antas innebära sådan betydande miljöpåverkan som avses i 5 kap PBL och 6 kap MB.

Förvaltningen delar stadsbyggnadskontorets bedömning att risken för skador genom grundvattensänkning samt byggnadsarbetenas omfattning och varaktighet kan innebära

risk för människors hälsa och miljö. I enlighet med bil. 4 i förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar föreslår stadsbyggnadskontoret att en miljöbedömning skall göras och miljökonsekvensbeskrivning upprättas för detaljplanen. Förvaltningen delar stadsbyggnadskontorets bedömning om att MKB:n kan begränsas till stads- och kulturmiljö, buller och vibrationer, luftkvalitet, mark och vatten och elektromagnetiska fält. Av uppgifter i SL:s förstudie bedömer förvaltningen att det finns risk för att en sänkning av grundvattnet medför skador på byggnadernas grundläggning inte bara under byggtiden utan även i framtiden. Åtgärden kräver tillstånd till vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken som prövas av Miljödomstolen. En ansökan föregås av ett samråd med länsstyrelsen och de enskilda som kan bli berörda. Ansökan ska bl.a. innehålla en teknisk beskrivning och en miljökonsekvensbeskrivning. Länsstyrelsen avgör vid samrådet om projektet medför betydande miljöpåverkan. Det är därför angeläget att inte bara miljökonsekvensbeskrivningarna som berör detaljplanen, järnvägsplanen samordnas som Stadsbyggnadskontoret föreslår, utan även att beskrivningen i ansökan om tillståndet för vattenverksamheten samordnas. Om möjligt bör även samråden med Länsstyrelsen om miljökonsekvensbeskrivningarna samordnas.

Tidigt samråd om kontrollprogrammet som reglerar störningarna under byggtiden underlättar bedömningen av alternativ

Förvaltningen vill påminna om vikten av att SL etablerar ett tidigt samråd med miljöförvaltningen om ett kontrollprogram för byggskedet. Det är särskilt viktigt att alternativ till förläggning av arbetstunnlar, skälen för de tidpunkter för sprängning och transporter som valts, möjliga skyddsåtgärder, information till boende m.m. kan diskuteras inför en fastställelse av programmet. Sådana kontrollprogram har t.ex. tagits fram av Vägverket och Banverket för byggandet av Norra Länken respektive Citybanan.

Cykelparkering vid tunnelbanan ökar valmöjligheten

Förvaltningen vill uppmärksamma Stadsbyggnadskontoret vikten av att i kommande detaljplaner för tunnelbaneupp gångarna se över möjligheten att reservera plats för cykeluppställning.

Det saknas allmänt vedertagna kriterier och mål för luftkvalitet i stationsmiljöer

Frågan om partiklars hälsoeffekter i tunnelbanan har uppmärksamats först under senare år. Därför finns inte några allmänt vedertagna riktvärden eller inriktningsmål vad gäller partikelhalter för tunnelbanor. För Citybanan finns ett inriktningsmål att partikelhalter i luften på stationerna inte bör överstiga 120 µg/m³ för PM10 som dygnsmedelvärde. Det är inte rimligt att införa några planbestämmelser i detaljplaner som reglerar luftkvaliteten på stationerna. Däremot är det viktigt att i detaljplanearbetet ha underlag för att kunna lokalisera och dimensionera ventilationsanläggningarna. Frågan om luftkvaliteten på stationerna hör hemma i miljökonsekvensbeskrivningen för järnvägsplanen, vilket understryker behovet av en samordning mellan olika miljökonsekvensbeskrivningar.



Slut

Bilagor

Bilaga 1 Program för detaljplan

För ytterligare information, se nedanstående internetlänkar.

http://sl.se/Upload/investeringsprojekt/http://sl.se/Upload/investeringsprojekt/karolinska/Forstudie_Karolinska_kap_6.pdf

http://sl.se/Upload/investeringsprojekt/karolinska/Forstudie_Karolinska_kap_1-5.pdf