

Bilaga 1:11 till kommunstyrelsens protokoll den 14 januari 2004, § 14

PM 2004 RIII (Dnr 314-3692/2003)

Remiss inför regeringens tillåtlighetsprövning av Citybanan i Stockholm - Pendeltågstunneln

Remiss från Banverket

Remisstid 16 januari 2004

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Som svar på remissen översänds denna promemoria.
2. Protokollat i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Föredragande borgarrådet Roger Mogert anför följande.

Bakgrund

Enligt bestämmelserna i miljöbalken skall regeringen tillåtlighetspröva Citybanan, d.v.s. pendeltågstunneln genom centrala Stockholm. Inför regeringens tillåtlighetsprövning har Banverket skickat den nu färdigställda järnvägsutredningen för Citybanan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning på remiss till bl.a. Stockholms stad.

Banverket har bearbetat det tidigare utställda förslaget till järnvägsutredning med hänsyn till de remissyttranden och synpunkter som inkommit. Stadens förvaltningar har medverkat i arbetet med järnvägsutredningen, och kommunstyrelsen har i samrådsyttrande den 10 september 2003 förklarat sig positiv till det förslag som Banverket presenterat. Banverket har därefter valt det av staden förordade Stockholm Södra, av de två alternativa stationslägena på Södermalm.

Remisser

Ärendet har för synpunkter remitterats till stadsledningskontoret (SLK), gatu- och fastighetsnämnden (GFN), stadsbyggnadsnämnden (SbN), miljö- och hälsoskyddsnämnden (MHN), brandförsvaret samt stadsmuseinämnden (SMN).

SLK svarade den 12 augusti 2003 på Banverkets remiss av järnvägsutredningen och miljökonsekvensbeskrivningen rörande Mälartunneln, dvs. citybanan i Stockholm. När det gäller bakgrundsbeskrivning m.m. hänvisas därför till vad SLK anförde i det ärendet. När det gäller valet av placering av pendeltågsstation på Södermalm har Banverket nu tagit ställning för alternativet att behålla Södra station. Det är helt i enlighet med vad staden då förordade och SLK välkomnar Banverkets ställningstagande därvidlag. Även i övrigt är förslaget väl utformat och stadsledningskontoret tillstyrker att Regeringen lämnar tillstånd för byggande av Citybanan i enlighet med vad Banverket föreslår.

SLK vill understryka vikten av att finansieringen av Citybanan (Mälartunneln) snarast kan få en lösning. Det är också viktigt att alla parter aktivt bidrar till att lösa uppkommande svårigheter så att byggandet inte i något avseende försenas. Mälartunneln är Sveriges viktigaste infrastrukturprojekt som påverkar stora delar av järnvägstrafiken i landet.

GFN:s och SbN:s uppfattning är att den av Banverket valda järnvägssträckningen är lämplig och utformningen av projektet är förenlig med miljöbalkens bestämmelser. Den tillgodoser målsättningen att öka andelen kollektivtrafikresenärer och försvårar inte andra framtida planerade infrastrukturprojekt i staden. Den byggs till största delen i berg på ett sådant djup att det inte bedöms vara någon fara för negativa konsekvenser för ovanliggande bebyggelse. Nämnderna föreslår att staden tillstyrker att regeringen tillåter en utbyggnad av Citybanan i enlighet med Banverkets järnvägsutredning.

MHN anser att det är av mycket stor betydelse att nya spår tillkommer snarast, då det är av största vikt att kollektivtrafiken kan förstärkas utan ytterligare dröjsmål. Både för godstrafik och persontransporter är det från miljösynpunkt angeläget att förstärka nuvarande kapacitet. De utan tvekan största miljöstörningarna från pendeltågstunneln kommer att uppstå under byggskedet. Bergtunnel ska drivas under vad som förmodligen är Sveriges tätast bebyggda område. Borrning och sprängning kommer att orsaka buller och vibrationer, borttransport av det utsprängda berget innebär många och tunga transporter som ger buller och luftföroreningar. Det är över huvud taget mycket viktigt att Banverket i den fortsatta planeringen och i det faktiska byggskedet intensivt arbetar med att minska störningarna under byggtiden samt att informationen till alla som berörs verkligen fungerar.

MHN konstaterar med tillfredsställelse att miljökonsekvensbeskrivningen anger att inga bostäder kommer att utsättas för högre ljudnivåer av den planerade tågtrafiken än 30 dBA ekvivalentnivå eller 45 dBA maximalnivå nattetid. Även stomljudsnivån 30 dBA avses uppfyllas i driftskedet, vilket är synnerligen viktigt för att begränsa störningarna till omgivningen.

MHN anser också att frågan om Citybanan ska byggas ut etappvis eller med fyrspårsstationer redan från början är väsentlig och bör klargöras i samband med tillåtlighetsprövningen. Nämnden ser stora fördelar att bygga ut till fyrspårsstationer från början och anser att det bör utgöra huvudalternativet.

Stockholms brandförsvaret anser att dokumenten på det hela taget framstår som väl genomarbetade. Det är Stockholms brandförsvares åsikt att rapporternas upplägg och utseende innebär att ett beslutsunderlag för det fortsatta arbetet föreligger. De invändningar Stockholms brandförsvaret har är i huvudsak riktat mot brister i bakgrundsmaterial, verifieringar samt delar av de förslag på Citybanans utformning som framförs i Järnvägsutredning och Miljökonsekvensbeskrivning.

Den främsta invändningen brandförsvaret har mot den föreslagna utformningen av Citybanan är att slå fast att avståndet mellan utrymningsvägarna skall vara 300 - 500 m. Brandförsvaret anser bl.a. att det vid tillåtlighetsprövning borde fastställas att tunneln ska kunna utrymmas vid brand innan kritiska förhållanden uppstår. Brandförsvaret ska ha möjlighet att undsätta passagerare med nedsatt rörlighet samt ha möjlighet att snabbt och effektivt genomföra räddningsinsats vid brand eller annan olycka. För att möjliggöra detta skall brandförsvaret ha tillgång till en körbar parallell service-/utrymningstunnel utmed hela tunnelsträckningen, med betydligt kortare avstånd mellan tvärförbindelserna än de föreslagna.

Brandförsvaret anser också att förändringen av samhällsrisk, både ur personsäkerhets- och miljösäkerhetssynpunkt, på grund av en ökad godstrafik genom Stockholm, ytterligare bör utredas och klarläggas.

Stadsmuseinämnden lämnar synpunkter som avser de kulturhistoriska aspekterna. Citytunneln berör fornlämning 103 på Södermalm och Norrmalm. Detta gäller även vattenområdet mellan Söder Mälarstrand och Riddarholmen där marin arkeologiska

lämningar kan finnas. En stor del av bebyggelsen som finns inom området som berör Citybanan har stort kulturhistoriskt värde.

Nämnden har ur kulturhistorisk synvinkel ingen erinran mot den föreslagna järnvägssträckningen. Stadsmuseinämnden anser att ett mer omfattande kulturhistoriskt underlagsmaterial bör tas fram rörande byggnader och arkeologiska lämningar och kulturlager som kommer att beröras av Citybanan.

Mina synpunkter

Citybanan (Mälartunneln) är det enskilt viktigaste projektet för att öka kapaciteten för spårbunden trafik i Sverige och i Stockholm. Tågtrafiken till Stockholm har ökat väsentligt under senare år och den kapacitet som de nuvarande två spåren genom centrala Stockholm har, är helt otillräcklig för dagens tågtrafik. Andelen resenärer med kollektivtrafik till Stockholms innerstad under rusningstid är mycket hög – ca 70 procent – och det finns redan idag behov av ökad spårkapacitet. Än mindre räcker kapaciteten för framtidens behov, både för kollektivtrafikförsörjning i länet och för intercitytrafik. Jag anser att en hög andel kollektivresande är en förutsättning för att Stockholm och länet skall kunna utvecklas på ett hållbart sätt.

Det har under remisstiden framkommit att förutsättningarna för Mälartunneln kan ha förändrats i relativt stor omfattning. Jag förutsätter att Banverket kommer att samråda med staden om större förändringar görs i projektet.

Det är därför ytterst viktigt att ansträngningar görs så att tidsplanen kan hållas. Jag förutsätter att medelstillelningen sker enligt tidsplan i takt med att utredningar och beslut fattas.

Vad gäller synpunkter på utformningen hänvisar jag till Stockholms stads remissvar angående järnvägsutredning och miljökonsekvensbeskrivning för Citybanans pendeltågstunnel, från den 10 september 2003. Det återstår ett omfattande arbete för Stockholms stad vad gäller exempelvis framtagande av detaljplaner, stationernas utformning och utformande av servicetunnlar.

Citybanan ger även möjligheter att öka antalet godståg genom Stockholm, och då även transporter med farligt gods. Jag delar stadsbyggnadsnämndens mening att det är viktigt att överenskommelser träffas mellan berörda parter för att klargöra förutsättningarna avseende transporter av farligt gods genom centrala Stockholm.

När det gäller säkerhetsaspekterna hänvisar jag till synpunkter lämnade i tidigare remissomgångar. Stockholms brandförsvaret framhåller speciellt vikten av att det finns en servicetunnel utmed hela bansträckningen med tillräckligt korta avstånd för att kunna gå in i tunnlar med rökdykare.

De största miljöstörningarna från pendeltågstunneln kommer att uppstå under byggskedet. Arbetet innebär risk för buller och vibrationer och tunga transporter i mycket tätbebyggt område. Liksom miljö- och hälsoskyddsnämnden vill jag peka på vikten av fungerade information till de som berörs och att Banverket arbetar aktivt med att minimera störningarna under byggtiden.

Hela Stockholms innerstad är av riksintresse för kulturmiljövården och en stor del av det aktuella området på Södermalm och Norrmalm har äldre kulturlager från medeltiden och senare. Stadsholmen AB, stadens bolag som förvaltar kulturbyggnader, har under hösten tagit initiativ till att samverka med Banverket och Stockholms stad för att inte riskera grundförhållandena för dessa känsliga byggnader.

Jag föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Som svar på remissen översänds denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Stockholm den 18 december 2003

ROGER MOGERT

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Jan Björklund* (fp) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. i huvudsak bifalla föredragande borgarråds förslag till beslut
2. därutöver anför följande.

Folkpartiet ställer sig positiv till stora delar av programförslaget om Citybanan. Det finns goda motiv för att bygga pendeltågstunneln under Riddarfjärden. Det är angeläget att minska trycket på den så kallade getingmidjan. Vi anser att det är en viktig infrastruktursatsning som kommer att få positiva konsekvenser för Stockholm och övriga landet. Samtidigt får inte ytterligare yta av Riddarfjärden tas i anspråk. Tvärtom bör pendeltågstunneln ses som ett första steg där också andra spår och vägar grävs ner.

Dessutom anser vi att vid val av station på Södermalm, är Slussens T-banestation att föredra framför Södra station. Slussenalternativet leder till bättre möjligheter för trafikanterna att på ett smidigt sätt byta mellan olika former av kollektivtrafik. Dessutom avlastar det Centralen på ett bättre sätt än Södrastationalternativet.

Särskilt uttalande gjordes av borgarråden *Kristina Axén Olin*, *Sten Nordin* och *Mikael Söderlund* (alla m) enligt följande.

Citybanan är ett projekt som gynnar hela Sverige och som är absolut nödvändigt ur tillväxthänseende. Mot den bakgrunden är det därför positivt att regeringen äntligen lyssnat på oppositionens kritik och försäkrat att staten skall stå för hela kostnaden. Citybanan är av nationellt intresse och det är därför självklart att staten har ansvar för finansieringen, precis som är fallet vid andra järnvägssatsningar runt om i landet.

ÄRENDET

Enligt bestämmelserna i miljöbalken skall regeringen tillåtlighetspröva Citybanan, d.v.s. pendeltågstunneln genom centrala Stockholm. Inför regeringens tillåtlighetsprövning har Banverket skickat den nu färdigställda järnvägsutredningen för Citybanan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning på remiss till bl.a. Stockholms stad.

Banverket har bearbetat det tidigare utställda förslaget till järnvägsutredning med hänsyn till de remissyttranden och synpunkter som inkommit. Stadens förvaltningar har medverkat i arbetet med järnvägsutredningen, och kommunstyrelsen har i samrådsyttrande den 10 september 2003 förklarat sig positiv till det förslag som Banverket presenterat. Banverket har därefter valt det av staden förordade Stockholm Södra, av de två alternativa stationslägena på Södermalm.

REMISSER

Ärendet har för synpunkter remitterats till stadsledningskontoret (SLK), gatu- och fastighetsnämnden (GFN), stadsbyggnadsnämnden (SbN), miljö- och hälsoskyddsnämnden (MHN), brandförsvaret samt stadsmuseinämnden (SMN).

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, daterat den 19 november 2003, har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret svarade den 12 augusti 2003 på Banverkets remiss av järnvägsutredningen och miljökonsekvensbeskrivningen rörande Mälartunneln, dvs. citybanan i Stockholm (dnr 314-2047-2003).

När det gäller bakgrundsbeskrivning m.m. hänvisas därför till vad Stadsledningskontoret anförde i det ärendet. I huvudsak anförde Stadsledningskontoret följande i sitt tidigare yttrande.

Det är viktigt såväl för regionen som stora delar av hela landets järnvägssystem att spårkapaciteten genom Stockholm blir tillräcklig och Citybanan behövs i Stockholmsregionen. Det är mycket angeläget att projektet inte försenas. Staden har en viktig uppgift med bl.a. detaljplanearbetet för projektet samt att fortsätta ett aktivt samarbete med Banverket och SL.

En station vid Stockholm Södra station är att föredra framför Slussen, varför Stadsledningskontoret bestämt förordar detta alternativ. Det bör särskilt understrykas att om SL och Banverket förordar Slussen som det nya läget för pendeltågsstationen bl.a. p.g.a. den samlade bytespunkt för kollektivtrafiken som detta skulle utgöra, har staden ingen möjlighet att bidra till den merkostnad ett sådant val skulle innebära.

Vid denna typ av projekt i Stockholms innerstad är det tyvärr oundvikligt att vissa stockholmare kommer att utsättas för buller och vibrationer under byggtiden. Det är angeläget att ett aktivt arbete sker för att minska dessa medborgares exponering för bl.a. buller. När det gäller valet av placering av pendeltågsstation på Södermalm har Banverket nu tagit ställning för alternativet att behålla Södra station. Det är helt i enlighet med vad staden då förordade och Stadsledningskontoret välkomnar Banverkets ställningstagande därvidlag. Även i övrigt är förslaget väl utformat och stadsledningskontoret tillstyrker att Regeringen lämnar tillstånd för byggande av Citybanan i enlighet med vad Banverket föreslår.

Stadsledningskontoret vill understryka vikten av att finansieringen av Citybanan (Mälartunneln) snarast kan få en lösning. Det är också viktigt att alla parter aktivt bidrar till att lösa uppkommande svårigheter så att byggandet inte i något avseende försenas. Mälartunneln är Sveriges viktigaste infrastrukturprojekt som påverkar stora delar av järnvägstrafiken i landet.

Gatu- och fastighetsnämnden beslutade den 9 december 2003 att överlämna och återropa gatu- och fastighetskontorets tjänsteutlåtande som yttrande till kommunstyrelsen och tillstyrka att regeringen tillåter utbyggnad av Citybanan.

Gatu- och fastighetskontorets tjänsteutlåtande, daterat den 19 november 2003, har i huvudsak följande lydelse.

Järnvägsutredningen

Efter det att Banverket utvärderat den under 2001 genomförda förstudien har Banverket som nästa steg i planeringen under 2002-2003 upprättat en järnvägsutredning för Citybanan. Som en del av arbetet med järnvägsutredningen ställde Banverket under våren - sommaren i år ut ett förslag till järnvägsutredning för att ge allmänheten, myndigheter och organisationer möjlighet att lämna synpunkter på projektet.

Gatu- och fastighetsnämnden behandlade det av Banverkets utställda förslaget till Citybanan vid sitt möte den 19 augusti i år. Nämnden beslutade att överlämna och återropa kontorets tjänsteutlåtande som svar på den remiss som nämnden erhållit från kommunstyrelsen. Kommunstyrelsens yttrande över Banverkets förslag till järnvägsutredning för Citybanan behandlades vid dess möte den 10 september i år. Kommunstyrelsen framhåller i sitt yttrande att Citybanan är det enskilt viktigaste projektet för att öka kapaciteten för spårbunden trafik i Sverige och i Stockholm och att staden är positiv till det förslag som presenteras av Banverket. Det är enligt kommunstyrelsen ytterst viktigt att tidsplanen kan hållas. Av de två alternativa stationslägena på Södermalm som redovisas i förslaget till järnvägsutredning förordar kommunstyrelsen alternativet där nuvarande station Stockholm Södra bibehålls.

Banverket har bearbetat det tidigare förslaget till järnvägsutredning med avseende på de remissyttranden och synpunkter som inkom till Banverket med anledning av samrådet. Vad gäller val av stationsläge på Södermalm har Banverket beslutat att det är station Stockholm Södra som skall ligga till grund för det fortsatta planeringsarbetet. Efter genomförda kompletteringar och revideringar i samrådsmaterialet har Banverket nu färdigställt järnvägsutredningen med den tillhörande miljökonsekvensbeskrivningen.

Enligt bestämmelserna för hur ärenden som skall tillåtlighetsprövas av regeringen skall handläggas, skall beredningen påbörjas genom att sökanden, dvs. Banverket, genomför en remiss av ansökningshandlingarna till berörda kommuner och landsting samt till ett antal statliga myndigheter. Vidare skall en del myndigheter och organisationer informeras, bl. a. arbetstagarorganisationerna. Banverket har därför skickat järnvägsutredningen på remiss och kommer sedan att överlämna remissyttrandena tillsammans med utredningsmaterialet till regeringen, miljödepartementet, så att själva prövningen kan genomföras. Banverket har begärt stadens yttrande till den 16 januari nästa år. Gatu- och fastighetsnämnden har av kommunstyrelsen fått tid för yttrande senast den 11 december i år.

Kontorets förslag/synpunkter

Som nämnts har kommunstyrelsen tidigare i höst ställt sig positiv till Citybanan utformad enligt det samrådsmaterial som Banverket har redovisat. Samrådsmaterialet redovisade två alternativa stationslägena på Södermalm. Banverket har sedermera godtagit stadens och SL:s förord för att Stockholm Södra bibehålls som pendeltågsstationen på Södermalm. Planeringsarbetet för Citybanan sker i nära samråd med stadens förvaltningar och med SL. Företrädare för såväl gatu- och fastighetskontoret som för flera av stadens förvaltningar i övrigt, bl. a. stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen och brandförsvaret, har medverkat i arbetet med järnvägsutredningen och miljökonsekvensbeskrivningen. I stort kan kontoret tillstyrka den utformning som Citybanan har givits i den nu avslutade järnvägsutredningen. Kontoret vill dock framhålla att ett omfattande planeringsarbete återstår, bl. a. avseende stationsuppgångar och stationernas utformning i gaturummet samt utformningen av arbets-, service- och utrymningstunnlar. Vidare skall överenskommelser träffas om arbets- och etableringsområden.

Enligt kontorets uppfattning är dock det nuvarande utredningsmaterialet fullt tillräckligt för att en tillåtlighetsprövning enligt miljöbalken kan genomföras. Kontoret tillstyrker att tillstånd att anlägga Citybanan, eller med andra ord genomföra järnvägsutbyggnaden i den valda sträckningen, lämnas av regeringen.

Den järnvägssträckning som Banverket har valt tillgodoser enligt kontoret det intresse som staden har att ordna kollektivtrafiken på ett ändamålsenligt sätt utan att det motverkar något annat intresse som staden har att bevaka. Kontorets bedömning är vidare att den valda lösningen med Citybanan är förenlig med miljöbalkens bestämmelser och intentioner. Kontoret föreslår att nämnden överlämnar och återoppar detta tjänsteutlåtande som yttrande till kommunstyrelsen och att nämnden tillstyrker att regeringen tillåter utbyggnad av Citybanan.

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 11 december 2003 att som svar på remissen överlämna och återopa kontorets utlåtande.

Reservation anfördes av *Lotta Edholm m.fl. (fp)*, bilaga.

Särskilt uttalande gjordes av *Cecilia Obermüller (mp)*, bilaga.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande, daterat den 24 november 2003, har i huvudsak följande lydelse.

Kontorets synpunkter

Till Stockholmsregionens svagheter hör det geografiska läget långt från de stora europeiska marknaderna i kombination med den jämförelsevis lilla regionala hemmamarknaden. Dessa nackdelar måste kompenseras av särskilt stora satsningar på trafikinfrastruktur, inte bara till och från regionen utan också inom regionen. En förstoring av regionen är nödvändig för dess internationella konkurrenskraft och om denna försvagas drabbas hela landet.

Stockholms län hyser 20 % av Sveriges befolkning. Pendeltågen i länet står för 65 % av alla som stiger på järnväg i landet. Ytterligare ca 18 % står TIM - trafiken för och denna trafik utgör ungefär 50 % av SJ:s totala passagerartrafik. Av allt regionalt kollektivt researbete utförs ungefär 60 % i Stockholms län där SL kör ca 650.000 personer varje vardag. Andelen resenärer med kollektivtrafik till Stockholms innerstad under rusningstid är mycket hög - ca 70 %.

Stockholms läns befolkning kommer enligt RUFSS (Regional Utvecklingsplan för Stockholms län) prognoser att öka med i genomsnitt ca 20.000 personer per år under den närmaste 30-årsperioden. Detta ställer krav på ett högt bostadsbyggande. För att skapa bra förutsättningar för detta måste spår och vägar byggas ut till att svara mot det ökande resande som länets ökande befolkning ger upphov till. Om inte nödvändiga investeringar i trafikens infrastruktur kommer till stånd kan bostadsbyggandet för svåras. Kombinationen lågt bostadsbyggande och en bristfällig transportapparat skapar också ohållbara förutsättningar för utveckling av länets näringsliv och arbetsmarknad.

En hög andel kollektivresande är en förutsättning för att Stockholm och länet skall kunna utvecklas på ett hållbart sätt. De trafikanalyser som gjorts av stadsbyggnadskontoret i anslutning till projektet Stockholm 2030 pekar emellertid på att kollektivtrafiken riskerar att på 30 års sikt förlora ca 5 procentandelar av dagens marknad även med en satsning på spårtrafik enligt RUFSS - en satsning som är långt större än vad som nu föreslås tilldelas medel för i Banverkets Framtidsplan för järnvägen. Orsaken till att en minskad marknadsandel hotar ligger framför allt i att den förutsatta ekonomiska utvecklingen beräknas ge ett fortsatt ökat bilinnehav och en högre tidsvärdering, två faktorer som medför ökat bilresande på kollektivtrafikens bekostnad. Vid en mer blygsam utbyggnad än enligt RUFSS kommer ännu större marknadsandelar att förloras, en utveckling som absolut måste motverkas.

I Stockholms län är befolkning, bebyggelse och trafik koncentrerad till en mycket begränsad yta med följden att de negativa effekterna av framför allt biltrafiken blir mycket påtagliga. Problemen med framkomlighet är avsevärt större än någon annanstans i landet, inte minst till

följd av att länets befolkningstäta kärna delas av Mälaren - Saltsjön som överbryggas av ett begränsat antal broförbindelser. Stadsbyggnadskontorets trafikanalyser i anslutning till projektet Stockholm 2030 visar att framkomligheten, räknad som kilometer vägar med påtagliga hastighetsreduktioner, sannolikt kommer att försämrats till både år 2015 och år 2030 även om väg- och kollektivtrafiksystemet skulle byggas ut enligt RUFs. Vid en mindre utbyggnad än enligt RUFs kommer framkomligheten att försämrats ännu mer.

Länet hyser hälften av dem som utsätts för allvarliga bullerstörningar från väg- och gatutrafiken. Samtidigt är stadsmiljön på många håll ytterst värdefull och grönytor en bristvara. De miljöbetingade merkostnaderna för infrastruktur, genom t ex förläggning av vägar och banor i tunnlar, blir därför avsevärt högre än på andra håll i landet.

Under 1990-talet har stora investeringar gjorts i Stockholmsregionens och övriga Mälardalens järnvägsnät. Spårutbyggnader och nya bansträckor har skapat förutsättningar för en tätare trafik med pendeltåg och regionaltåg samt en utveckling av fjärrtågstrafiken till och från Stockholm. Infarten till Stockholm, som trafikeras av ca 500 tåg/dygn, har fortfarande bara två spår, samma antal som när den invigdes år 1871. Denna kapacitetsbrist ökar risken för störningar, minskar effekten av gjorda investeringar och är idag ett hinder för en fortsatt utveckling av tågtrafiken i Stockholmsregionen och övriga Mälardalen. Utan ytterligare spårkapacitet går det inte att utöka trafiken jämfört med idag. Kontoret ser en ökad spårkapacitet som den utan jämförelse enskilt viktigaste framtida satsningen på infrastruktur i regionen och Mälardalen.

Kontoret har alltsedan Banverkets förstudie presenterades våren 2002 ansett det helt klart att en *pendeltågstunnel* via Stockholms City är den långsiktigt bästa lösningen för utökad spårkapacitet genom centrala Stockholm.

Banverkets järnvägsutredning visar att Citybanan kan genomföras utan konflikter med framtida infrastrukturprojekt såsom ett ersättande av Centralbron i en tunnel under Riddarfjärden samt en förlängning av tunnelbanan från Odenplan till Norra Station/Karolinska.

Pendeltågstunneln byggs till största delen i berg och på ett sådant djup att den inte medför någon fara för ovanliggande bebyggelse. Grundvattenfrågan kommer att prövas i särskild ordning i miljödomstolen och kontoret bedömer denna fråga tillräckligt utredd i detta skede.

När Citybanan tas i drift ger den enligt järnvägsutredningen möjligheter att öka antalet godståg genom Stockholm, och då även transporter med farligt gods. Kontoret anser att det är viktigt att överenskommelser träffas mellan berörda parter för att klargöra förutsättningarna avseende transporter av farligt gods genom centrala Stockholm och förutsätter att någon ökning inte kan ske med hänsyn till befintliga förhållanden. Kontoret har ett flertal planerade exploateringsprojekt i nära anslutning till spårområdet som förutsätter att denna fråga klaras ut.

En förutsättning för spårutbyggnaden är att staden fattar beslut om erforderliga detaljplaner. Kontoret har påbörjat detaljplanering för Citybanan i enlighet med en gemensam tidplan. Arbetet inriktas på de ytförlagda delarna av Citybanan, såsom stationsuppgångar, tillfarter till arbetstunnlar, ventilationsanläggningar mm. Ett programskede har inletts i syfte att klargöra utgångspunkter och mål för den fortsatta planeringen. Detaljplanerna beräknas vara färdigbehandlade i anslutning till att Banverket fattar beslut om järnvägsplanen.

Kontoret föreslår att staden tillstyrker att regeringen tillåter en utbyggnad av Citybanan i enlighet med Banverkets järnvägsutredning.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade den 16 december 2003 att åberopa miljöförvaltnings tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av *Magnus Hellström m.fl.* (m), bilaga.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande, daterat den 26 november 2003, har i huvudsak följande lydelse.

Remissen

Banverket har fått i uppdrag av regeringen att planera för en utökad spårkapacitet genom Stockholm. Miljö- och hälsoskyddsnämnden har tidigare yttrat sig över en förstudie, där tre olika alternativ till hur kapaciteten skulle kunna utökas presenterades. Dessa var tredje spåret förbi Riddarholmen, pendeltågstunnel genom innerstaden och nytt pendeltågsspår via Kungsholmen. Banverket tog tydlig ställning för pendeltågstunneln och angav som skäl att de andra förslagen inte skulle fylla de uppsatta målen.

Därefter har en järnvägsutredning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning för pendeltågstunneln presenterats. Miljö- och hälsoskyddsnämnden yttrade sig över dessa handlingar 2003-08-26. I järnvägsutredningen finns en relativt detaljerad beskrivning av hur man tänker sig utbyggnaden. Där finns tre pendeltågsstationer, en ny vid Odenplan som ersätter den vid Karlberg, en ny helt nära Centralstationen som ersätter pendeltågens perronger vid Centralstationen och en tredje station på Södermalm.

När det gäller stationsval på Södermalm har Banverket den 7 november i år beslutat att Stockholm Södra ska behållas som pendeltågsstation. Någon ny station vid Slussen blir alltså inte aktuell. Parallellt med Banverkets planering pågår stadens planering med detaljplaner som påverkas av pendeltågstunneln. Det rör exempelvis stationsuppgångar, arbets- och tillfartstunnlar samt begränsningar i djupbyggnadsrätt.

Den fråga som nu är aktuell gäller tillåtlighetsprövning enligt 17 kap miljöbalken, det vill säga regeringens prövning av stora och betydelsefulla verksamheter. Innan Banverket lämnar ansökan till regeringen görs en beredningsremiss där Banverket begär ett stort antal intressenters yttranden. I remissen ingår slutrapport av dels järnvägsutredningen dels miljökonsekvensbeskrivningen, båda daterade oktober 2003. Uppläggningsremissen är att yttrandena skall lämnas senast den 19 december men kommunerna, länsstyrelsen och landstinget ska lämna sina yttranden senast den 16 januari. Tanken är att de senast nämnda ska få ta del av övriga yttranden innan de lämnar sina egna yttranden. När alla yttranden kommit in kommer Banverket att tillsammans med eget yttrande överlämna ärendet till regeringen.

Om regeringen därefter beslutar om tillåtlighet kan inte utbyggnaden hindras utan bara modifieras av andra myndighets- eller domstolsbeslut. Nästa steg i planeringsprocessen enligt lagen om byggande av järnväg (SFS 1995:1649) blir att ta fram en järnvägsplan. I den kommer än mer detaljerat frågor om miljöskyddsåtgärder, utformning och markintrång med mera att regleras. En ny och fördjupad miljökonsekvensbeskrivning ska tas fram till järnvägsplanen.

När det gäller frågan om tillåtlighet menar Banverket att frågor som arbetstunnlar, arbetsplatsområdens och uppgångars lägen inte blir föremål för regeringens tillåtlighetsprövning.

Banverket anger tre frågeställningar som de anser att de olika remissinstansernas yttranden bör behandla:

- ? Om, och i så fall hur, den järnvägssträckning Banverket valt tillgodoser eller moverkar något intresse som respektive remissinstans bevakar.
- ? Remissinstansernas bedömning av om det valda intresset är förenligt med miljöbalkens bestämmelser och intentioner.
- ? Om remissinstanserna tillstyrker att regeringen tillåter järnvägsutbyggnaden i den valda sträckningen.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen har vid ett flertal tillfällen framfört betydelsen av att nya spår tillkommer snarast, då det är av största vikt att kollektivtrafiken kan förstärkas utan ytterligare dröjsmål. Både för godstrafik och persontransporter är det från miljösynpunkt angeläget att förstärka nuvarande kapacitet.

När det gäller frågan om tillåtlighetsprövning bör det påpekas att pendeltågstunneln inte med nödvändighet behöver bli föremål för en sådan prövning. Av miljöbalken 17 kap 1§ framgår att

tillåtlighetsprövning är obligatorisk för nya järnvägar för fjärrtrafik och för anläggande av nytt spår på en sträcka av minst fem kilometer för befintliga järnvägar för fjärrtrafik. Den nu planerade tunneln kommer enbart att trafikeras av pendeltåg. Banverket har dock tidigt i planeringsprocessen bestämt sig för att frivilligt låta genomföra en tillåtlighetsprövning. Regeringen har därefter, i september 2003, beslutat att en tillåtlighetsprövning ska ske.

De utan tvekan största miljöstörningarna från pendeltågstunneln kommer att uppstå under byggskedet. Bergtunnel ska drivas under vad som förmodligen är Sveriges tätast bebyggda område. Borrning och sprängning kommer att orsaka buller och vibrationer, borttransport av det utsprängda berget innebär många och tunga transporter som ger buller och luftföroreningar. Omfattande ovanjordsarbeten innebär också risk för störande buller. Även inläckande grundvatten, användning av tätningsmedel och föroreningar av det vatten som måste pumpas bort kan ge betydande miljöpåverkan. I miljökonsekvensbeskrivningen anges att åtgärder för att minska bullerstörningarna från tunnelbygget är en av de punkter där ytterligare utredningsarbete måste göras. Förvaltningen vill särskilt peka på vikten av att informationen till alla som berörs verkligen fungerar. Det är över huvud taget mycket viktigt att Banverket i den fortsatta planeringen och i det faktiska byggskedet intensivt arbetar med att minska störningarna under byggtiden. Förvaltningen har tidigare framhållit vikten av att station City ges ett läge och utformning som på bästa sätt främjar en stark kollektivtrafik. Även läget för arbetstunnlarna är viktigt. Dessa måste väljas så att den omfattande trafiken med bortsprängda bergmassor ger så liten omgivningspåverkan som möjligt.

Förvaltningen konstaterar med tillfredsställelse att miljökonsekvensbeskrivningen anger att inga bostäder kommer att utsättas för högre ljudnivåer av den planerade tågtrafiken än 30 dBA ekvivalentnivå eller 45 dBA maximalnivå nattetid. Även stomljuds-nivån 30 dBA avses uppfyllas i driftskedet, vilket är synnerligen viktigt för att begränsa störningarna till omgivningen.

Frågan om Citybanan ska byggas ut etappvis eller med fyrspårsstationer redan från början är väsentlig och bör klargöras i samband med tillåtlighetsprövningen. Förvaltningen ser stora fördelar att bygga ut till fyrspårsstationer från början och anser att det bör utgöra huvuddelen av de frågor Banverket särskilt efterlyst svar till konstaterar förvaltningen att utbyggnaden av pendeltågstunneln är väsentlig för att stärka kollektivtrafiken vilket är av stor vikt för Stockholm, inte minst ur miljösynpunkt. Förvaltningen anser vidare att utbyggnaden är förenlig med miljöbalken och tillstyrker därför att regeringen tillåter järnvägsutbyggnaden.

Stockholms brandförsvars tjänsteutlåtande, daterat den 30 december 2003, har i huvudsak följande lydelse.

Inledning

Stockholms brandförsvaret ser sig ha två viktiga roller i detta projekt. Brandförsvaret skall dels bedriva den lokala myndighetsutövningen i säkerhetsfrågor och dels ingå som en viktig del av säkerhetskonceptet i händelse av en inträffad olycka i en framtida Citybana. Brandförsvaret anser att tonvikten i tillåtlighetsprövningen bör ligga på de föreslagna systemens funktion och målsättningar för dessa. Ett flertal av de föreslagna detaljlösningarna framstår som ej tillräckligt utredda och bör därför ej fastslås, utan utredas vidare.

Avsnitt "Sammanfattning"

I avsnittet "Säkerheten i Pendeltågstunneln" görs jämförelser mellan olika trafikslags risker, varvid konstateras att järnväg är säkrare än vägtrafik. Detta torde stämma generellt sätt. Det är enligt brandförsvaret inte den mest relevanta jämförelsen i sammanhanget. En jämförelse mellan tågpassagerarnas säkerhet vid järnvägstransport i tunnlar och järnvägstransport i ytläge framstår som betydligt mer relevant och borde belysas tydligare. Det är inte relevant i detta sammanhang om säkerheten för transporter av farligt gods på järnväg är högre än på landsväg. Mer intressant vore det att utreda om samhällsriskerna längs transportvägen genom centrala Stockholm ökar, då godsmängden genom Stockholm förväntas öka markant på grund av genomförande av projektet.

Brandförsvaret anser att formuleringen, "Hälso- och miljökonsekvenserna av olyckor som medför brand eller utsläpp av farligt gods påverkas inte av Pendeltågstunneln", inte är korrekt.

Påståendet verkar vara en förenkling, då flödena av farligt gods genom tätbefolkat område och övrig tågtrafik kommer att öka, tillsammans med att bränder i tunnlar har visat sig medföra markant större konsekvenser än motsvarande bränder på ytan. Detta tillsammans torde öka konsekvenserna av olyckorna i framtiden.

Ett konstaterande att säkerheten för tågpassagerare i pendeltågstunneln och på dess stationer blir helt jämförbar med säkerheten vid ytspår utanför tunneln, är en långt dragen slutsats. För att kunna hantera dessa jämförelser är det viktigt att kunna avgränsa vilket system man bedömer säkerheten för. Brandförsvaret anser att säkerheten skall bedömas och jämföras mellan tågpassagerare vid tunneltrafik och vid yttrafik. Brandförsvaret tolkar skrivningen i Järnvägsutredningen som att ambitionen med projektet är att säkerheten för tågpassagerarna skall vara lika mellan de båda alternativen.

Bakgrund och syfte

Brandförsvaret konstaterar med tillfredsställelse att det i regeringsuppdraget till Banverket ingår att lägga särskild vikt vid säkerheten för olika typer av transporter. Bland ”Banverkets mål för Citybanan” finns ett särskilt avsnitt med Mål för säkerhet. I denna skrivelse sägs att Citybanan skall uppfylla höga krav på säkerhet.

Regional utveckling och framtida tågtrafik

Brandförsvaret anser att det är av stor vikt att de tåg som kommer att trafikera pendeltågstunneln uppfyller de förutsättningar och krav som är nödvändiga för att säkerheten skall uppfylla de målsättningar som är aktuella.

Citybanan kommer att skapa ytterligare möjligheter för spårtrafiken att öka genom Stockholm. Detta innebär att resandet kommer att öka och att fler människor blir beroende av spårtrafiken. Brandförsvaret vill i detta läget påpeka vikten av möjligheten till snabba och effektiva räddningsinsatser, för att de efterföljande störningarna i Stockholmsregionens totala transportsystem ska minimeras.

En ökad godstrafik genom Stockholms tätbefolkade områden kommer troligen att öka sannolikheten för att olyckor skall inträffa liksom sannolikheten för allvarliga konsekvenser av sådana olyckor. Brandförsvaret anser att projektet måste ta hänsyn till konsekvenserna av en eventuellt ökad samhällsrisk och planera in åtgärder för att denna risk skall minimeras.

Pendeltågstunneln

Tunneln ska på grund av lutningen och säkerheten endast trafikeras av passagerartåg. Detta är en viktig och avgörande avgränsning i tunnelns framtida användning. Brandförsvaret anser att det vore lämpligt att utreda vilka säkerhetsmässiga förbättringar som skulle behöva genomföras för att kunna trafikera tunneln med gods. Avsikten med detta skulle vara att möta eventuella framtida förbättringar av godstågens prestanda och redan idag analysera kostnaderna för denna eventuella förändring.

Brandförsvaret anser att servicetunnlarna måste vara körbara för räddningsfordon under en pågående räddningsinsats. Detta innebär att servicetunneln måste ge räddningsfordon möjlighet att passera andra parkerade räddningsfordon, samtidigt som insatspersonalen måste ha ett tillräckligt stort arbetsutrymme kring de parkerade fordonen. Servicetunnlarna måste dessutom vara utformade så att utrymning och räddningsinsatser kan pågå samtidigt. Servicetunneln skall under utrymnings- och insatstiden utgöra en säker plats för både räddningsstyrkorna och de utrymmande passagerarna.

Brandförsvaret anser att utformningen av stationer och tunnel ska vara sådan att spridning av brand och rök begränsas och att människor ska kunna utrymma på säkert sätt ur anläggningen. Brandförsvaret anser också att utformningen av stationerna och tunnel ska vara sådan att den underlättar en räddningsinsats och att en utrymning ska kunna genomföras på ett snabbt och effektivt sätt. De föreslagna avstånden mellan tunnelns utrymningsvägar på 300-500 m är för långa för att en snabb och effektiv räddningsinsats ska kunna säkerställas med dagens insatsmetoder.

Då brandskyddet på stationerna och i tunneln kommer att vara mycket beroende av brandbelastningen på den rullande vagnparken är det av stor vikt att brandskyddet dimensioneras efter den trafik som kommer att bli aktuell under tunnelns hela livslängd.

Vid utformningen av det föreslagna brandskyddet är det av stor vikt att samtliga brandskydds- och olycksskyddssystem genomgår lämpliga verifierande prov. Syftet med dessa ska bland annat vara att få en bekräftelse på att säkerheten i tunneln kommer att nå de satta funktionskraven och målsättningarna. Sveriges Provnings- och Forskningsinstitut har genomfört ett antal storskaliga brandförsök vid tunnelbränder.

Erfarenheter har visat att även vid måttliga brandbelastningar har stora skador på tunnelkonstruktionen uppstått. Brandförsvaret anser att det är viktigt att verifiera tunnelkonstruktionens hållfasthet vid en brandbelastning över 15 MW. Exempelvis en fullt utvecklad brand i ett pendeltåg. Konsekvenser av en raserad tunnel med ett längre driftstopp skulle få mycket stora konsekvenser för staden.

Brandförsvaret anser att övriga utrymmen, inte bara plattformsområdena, bör utformas med system för att hantera brandrök. Man bör också uppmärksamma de problem som blir aktuella vid utrymning på grund av långa och omfattande gångsystem under jord. Järnvägsplanen bör presentera lösningar för att hantera dessa ventilations- och utrymningsproblem.

Enligt brandförsvarets uppfattning bör stationsområden med gångtunnlar utföras med sprinkler för att underlätta trygg utrymning och förhindra snabb brandspridning. Även lösningar med sprinklade vagnar är att föredra.

Tillgänglighet och regional utveckling

Brandförsvaret anser att man vid dimensioneringen av Citybanan bör uppmärksamma de problem som uppkommer i samband med olyckor, vilket med erfarenhet från tunnelbanan och nuvarande spårtrafik, leder till långa totalstopp av all spårtrafik i tunneln. Systemets utformning med ett tunnelrör kommer att innebära att vid en olycka, med största sannolikhet stoppar all spårtrafik i hela pendeltågstunneln. Detta faktum bör man ta hänsyn till då man väljer att utforma tunnel med ett tunnelrör och då man dimensionerar förutsättningarna för en räddningsinsats. Brandförsvaret anser att man bör utreda konsekvenserna av långa stopptider för pendeltågstunneln i samband med olyckor. Vidare bör man analysera dessa konsekvenser då man bestämmer vilken säkerhetsnivå och vilka säkerhetssystem man skall utforma Citybanan med.

Säkerhet och trygghet

I det inledande avsnittet diskuteras säkerheten för spårtrafik. Brandförsvaret anser att man för att kunna hantera denna diskussion, bör avgränsa det system som man diskuterar till att enbart beröra säkerheten för tågpassagerarna under transporten. Jämförelsen blir också mer relevant om man diskuterar transporten av tågpassagerare som genomförs i tunnel och jämför den med samma transport i ytrafik.

Avlastningen av ytnätet medför, enligt Järnvägsutredningen, en ökad godstransportmängd. I dagsläget hanterar brandförsvaret frågor avseende bebyggelse intill järnvägar och vägar som det transporteras farligt gods på. Brandförsvaret vill uppmärksamma projektet på, att om mängderna farligt gods ökar, detta kan resultera i ytterligare restriktioner för byggandet i närområdet. Brandförsvaret anser att man bör utreda eventuella förändringar av samhällsriskerna och konsekvenser av olyckor med farligt gods, då intensiteten av trafiken med farligt gods förmodligen kommer att öka, speciellt med tanke på de mycket stora mängder människor i direkt anknytning till spårområdet.

Brandförsvaret anser att upplägget med att jämföra säkerheten i allmänna ordalag mellan vägtrafik och spårtrafik inte är relevant i detta sammanhang. Citybanan bör i detta avseende betraktas för sig.

Utformningen av servicetunneln bör vara sådan att det finns en körbar anslutning till ytan i varje tunnelände. Bakgrunden till detta är att det inte skall finnas ändtunnlar där utrymmande och räddningspersonal kan bli inestängda, att det troligen kommer att vara en förutsättning för en effektiv räddningsinsats, för att ett flöde av utrymmande ur tunneln ska underlättas och slutligen för att transport av skadade ut ur tunneln ska kunna genomföras.

Brandförsvaret anser att utrymningen av stationer och tunnlar ska vara så dimensionerad att människor ska kunna ta sig ut innan kritiska förhållanden uppstår. Systemet skall vara utformat så att utrymning kan göras oberoende av tågvärdar. En nödutrymningsväg och en inträngningsväg för en räddningsinsats via ett trapphus på Riddarholmen är i dagens läge inte en acceptabel utformning av denna servicetunnel. Brandförsvaret anser att servicetunneln ska vara utformad så att den följer hela tunnelsträckningen.

Brandförsvaret anser det viktigt att Citybanan utformas så att räddningsinsats ska kunna utföras utan att räddningspersonalen riskerar sina liv och ges rimliga chanser att utföra sina uppgifter. Vidare anser brandförsvaret att 300- 500 meters avstånd mellan förbindelserna mellan servicetunneln och pendeltågstunneln är att anse som alldeles för långa. För att kunna genomföra en räddningsinsats vid en brand ska dessa avstånd vara betydligt kortare. Föreslagna avstånd innebär att en räddningsinsats medför alltför stort avkall på säkerheten.

I slutrapporten anges att avstånden mellan tunnelns utrymningsvägar är tillräckliga eftersom tågen i första hand ska utrymma via stationerna. Brandförsvaret anser att det måste formuleras tydligare mål för tunnelns säkerhet. Frågeställning om systemet klarar av att hantera ett stillastående brinnande tåg i tunneln bör kunna besvaras av denna målsättning. Antalet infarter till service- och utrymningstunnel bygger på att det finns en körbar service- och utrymningstunnel längs hela bansträckningen. Brandförsvaret skall även ges möjlighet att genomföra insats från respektive tunnelmynning.

När det gäller översvänningsriskerna anser brandförsvaret att dessa måste utredas och att verifierade handlingsplaner skall finnas färdiga för att hantera översvänningsriskerna med en högre säkerhet än idag.

Rörande transporter av farligt gods så anser brandförsvaret att samhällsrisken i Stockholm kan komma att öka om godstrafiken ökar, speciellt om mer av godset transporteras genom ett tätbefolkat Stockholm.

För att hantera säkerheten för rörelsehindrade och äldre bör Citybanan vara utformad så att dessa grupper skall kunna utrymma ifrån tågen vid en olycka, även då tågen skall utrymmas i tunneln. Säkerheten för dessa grupper är beroende av en effektiv räddningsinsats.

Byggskedet

Brandförsvaret är mycket intresserat av vilka typer av olyckor som kan vara aktuella under byggskedet och anser att Banverket bör tillförsäkra sig om att brandförsvaret kan hantera de olycksfall som kan bli aktuella i samband med detta projekt. Särskild vikt bör läggas vid bränder under mark, rasolyckor och översvämningar.

Brandförsvaret anser också att det bör iakttas att vissa av de trafikleder som berörs av transporter kan vara viktiga utryckningsvägar för brandförsvaret. Citybanan bör tillförsäkra sig om att det är möjligt att komma fram med räddningsbilar i anslutning till byggandet av Citybanan.

Brandförsvaret anser också att analyser och handlingsplaner måste beakta de säkerhetsrisker som uppkommer under byggtiden och som bland annat kan påverka säkerheten i tunnelbanan.

Brandförsvaret anser att det saknas en övergripande diskussion om riskerna kring att arbeta under jord och framförallt de risker som blir aktuella vid arbeten i tunnelorter. Det bör klarläggas hur man anser att säkerheten och räddningsinsatserna skall vara utformade i dessa lägen.

Synpunkter på Miljökonsekvensbeskrivningen

Säkerhet och trygghet

Resonemanget kring transporterna av farligt gods är otydliga. I Järnvägsutredningen framförs, som ett av flera skäl för att bygga Citybanan, ökade möjligheter att transportera gods på nuvarande spårsträckning genom Stockholm. I detta kapitel framförs att frågan om transport av farligt gods egentligen inte påverkas av pendeltågstunneln. Brandförsvaret anser att förändringen av samhällsrisken, både ur personsäkerhets- och miljösäkerhetssynpunkt, på grund av en ökad godstrafik genom Stockholm, ytterligare bör utredas och klarläggas.

Brandförsvaret anser att påståendet om att en olycka med farligt gods i Stockholm inte skulle medföra allvarigare konsekvenser för miljön än en olycka på alternativ transportväg med bil eller tåg verkar vara förhastat. Transporter av farligt gods genom centrala Stockholm måste minimeras. Särskilt stor risk för omgivningen bedöms finnas vid transporter av brandfarliga varor, kondenserade brandfarliga gaser, giftiga kondenserade gaser, explosiva ämnen mm. Även om risken för en olycka relativt sett är liten skulle en olycka med farligt gods i centrala Stockholm få förödande konsekvenser och kan därför inte accepteras. Dessutom utgör Mälaren dricksvattentäkt för ett stort antal människor i området. I området råder dessutom förbud mot transporter av större mängder farligt gods på väg just med tanke på riskerna för omgivningen.

Avslutning

Den främsta invändningen brandförsvaret har mot den föreslagna utformningen av Citybanan är att slå fast att avståndet mellan utrymningsvägarna skall vara 300 - 500 m. Brandförsvaret anser att det i tillåtlighetsprövningen istället borde fastställas att:

- ? Tunneln ska kunna utrymmas vid brand innan kritiska förhållanden uppstår. Brandförsvaret ska ha möjlighet att undsätta passagerare med nedsatt rörlighet.
- ? Brandförsvaret ska ha möjlighet att snabbt och effektivt genomföra räddningsinsats vid brand eller annan olycka.
- ? För att möjliggöra ovanstående ska brandförsvaret ha tillgång till en körbar parallell service-/utrymningstunnel utmed hela tunnelsträckningen, med betydligt kortare avstånd mellan tvärförbindelserna än de föreslagna.
- ? Tunnelkonstruktionens hållfasthet bör verifieras utifrån ett brandscenario med större brandbelastning än 15 MW.
- ? Brandförsvaret anser att förändringen av samhällsrisk, både ur personsäkerhets- och miljösäkerhetssynpunkt, på grund av en ökad godstrafik genom Stockholm, ytterligare bör utredas och klarläggas.

Noggranna analyser av brandförlopp, brandgasventilering och utrymning får sedan visa vilka maximala gångavstånd som är lämpliga i olika delar av komplexet. Brandförsvaret har i referensmaterialet endast hittat formuleringar om att man baserar beslutet på "tidigare erfarenheter och diskussioner". Valet av gångavstånd måste kunna verifieras innan slutgiltigt beslut i denna viktiga fråga tas.

Beträffande Brandförsvarets insatsmöjlighet är de nämnda avstånden mellan utrymningsvägarna för långa. Längsta sträckan som brandförsvarets rökdykare kan tränga in från säker plats in i rökfylld miljö är i dagsläget cirka 75 m. Att bygga infrastrukturanläggningar som förutsätter längre inträngningsvägar än så, innebär att man medvetet väljer bort räddningstjänstens insats i samband med brand eller annan händelse med någon form av gasutsläpp. Detta rimmar illa med den ambition som nämns om att passagerare med nedsatt rörlighet ska få hjälp av brandförsvaret vid en evakuering. Det innebär att en större brand sannolikt inte kan bekämpas av brandförsvaret, vilket kan leda till onödigt omfattande skador med långa driftstopp som följd. Brandförsvaret anser att en lösning med en körbar parallell service-/utrymningstunnel skall finnas utmed hela tunnelsträckningen med betydligt kortare avstånd mellan tvärförbindelserna. Med tanke på att tunnelsystemet med stationsområden utgör publika lokaler, där ett stort antal människor samtidigt kan uppehålla sig, måste höga krav på personsäkerheten ställas. Lokalerna ligger långt ner under jord med mycket långa gångvägar upp och ut till det fria. Därför förordar brandförsvaret en lösning där stationsområden med gångtunnlar skyddas med automatisk vattensprinkler kombinerat med system för brandventilation för att höja personsäkerheten och möjliggöra en trygg utrymning, samtidigt som en räddningsinsats underlättas. Då brandförsvarets insatsmöjligheter är ytterst svåra i händelse av brand skulle ett automatiskt vattensprinklersystem kraftigt förbättra situationen.

Brandförsvaret anser att hänvisningar till erfarenheter från andra järnvägstunnlar och deras säkerhetsnivåer inte är helt relevanta i samband med Citybanan. Pendeltågstunneln kommer att nyttjas maximalt med extremt hög belastning av resande. Sammantaget innebär detta att högre

säkerhetskrav bör ställas på detta projekt än vad som hittills varit fallet vid andra långa järnvägstunnlar i landet.

Stadsmuseinämnden beslutade den 4 december 2003 att, i enlighet med stadsmuseiförvaltningens förslag i tjänsteutlåtande, ur kulturhistorisk synvinkel inte erinra mot den föreslagna Citybanan.

Stadsmuseiförvaltningens tjänsteutlåtande, daterat den 27 november 2003, har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningens synpunkter avser de kulturhistoriska aspekterna. Citytunneln berör fornlämning 103 på Södermalm och Norrmalm. Detta gäller även vattenområdet mellan Söder Mälarstrand och Riddarholmen där marinarkeologiska lämningar kan finnas. En stor del av bebyggelsen som finns inom området som berör Citybanan har stort kulturhistoriskt värde.

Förvaltningen har ur kulturhistorisk synvinkel ingen erinran mot den föreslagna järnvägssträckningen.

Stadsmuseiförvaltningen anser att ett mer omfattande kulturhistoriskt underlagsmaterial bör tas fram rörande byggnader och arkeologiska lämningar och kulturlager som kommer att beröras av Citybanan.

RESERVATIONER M.M.

Stadsbyggnadsnämnden

Reservation anfördes av Lotta Edholm m.fl. (fp) enligt följande.

att stadsbyggnadsnämnden i huvudsak bifaller förvaltningens förslag, samt därutöver anför följande:

Folkpartiet ställer sig positiv till stora delar av programförslaget om Citybanan. Vi anser att det är en viktig infrastruktursatsning som kommer att få positiva konsekvenser för Stockholm och övriga landet.

Däremot anser vi att vid val av station på Södermalm, är Slussens T-banestation att föredra framför Södra station. Slussenalternativet leder till bättre möjligheter för trafikanterna att på ett smidigt sätt byta mellan olika former av kollektivtrafik. Dessutom avlastar det Centralen på ett bättre sätt än Södrastationsalternativet.

Projektet med pendeltågstunneln är dock mycket omfattande och det är nödvändigt att konsekvenser för miljö och för boende noggrant penetreras. Ytterligare yta av Riddarfjärden får inte tas i anspråk. Tvärtom bör pendeltågstunneln ses som ett första steg där också andra spår och vägar grävs ner.

Avsikten är enligt banverket att tunneln under Riddarfjärden ska byggas genom att botten torrläggas. Detta sker genom att stålbalkar spontas ner i botten. De två frågor som inte belyses i Banverkets förslag är dels vilka effekter det får på såväl djurliv som möjligheterna att reglera vattenståndet i Mälaren när denna barriär byggs; dels vilka bullerstörningar det blir när spånten dunkas ner. Det kan förutses att bullret sprider sig mycket långt kring Riddarfjärden och berör såväl Södermalm, Norrmalm, Gamla Stan som Kungsholmen. Det är nödvändigt att alternativ till spåntningen prövas och att buller- och andra miljöeffekter kartläggs innan regeringen ger tillstånd.

Den andra fråga som måste besvaras är effekterna på Mariaberget. Banverket föreslår att en speciell arbetstunnel byggs från Högbergsgatan med mynning i själva Mariaberget, ungefär under Monteliusstigens början. Denna tunnel medför att en permanent öppning, med eventuellt permanenta fläktar, tas upp i berget. Stor restriktivitet bör enligt vår mening iakttas vad gäller ingrepp i, de få, från vattnet synliga bergen i Stockholm.

Arbetstunneln ska sprängas under själva Mariaberget med en kulturhistoriskt mycket känslig bebyggelse. Med tanke på Mariabergets riksintresse bör regeringen innan beslut fattas dels uppdra åt Banverket att presentera alternativa lösningar antingen genom annan dragning av arbetstunneln eller genom att sprängmassorna fraktas ut genom den södra tunnelmynningen, dels låta genomföra en särskild studie över miljöpåverkan och vibrationer för bebyggelsen på Mariaberget.

Särskilt uttalande gjordes av Cecilia Obermüller (mp) enligt följande.

Valet av Södra Station som sydlig innerstadsstation kan diskuteras. Målet att skapa en bra bytespunkt mellan pendeltågen och Slussens stora utbud av kollektivtrafik – (T-banor – Saltsjöbanan – flera innerstadslinjer – Nacka/Värmdöbussarna – Djurgårdsfärjan) – måste kvarstå. Slussen + Södra Station måste därför – funktionellt – göras till en och samma bytespunkt.

Detta kan åstadkommas genom att en snabb automatbana med små vagnar med en turtäthet på 2 minuter eller högre anläggs i den gamla järnvägstunneln mellan Södra Station och Slussen.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Reservation anfördes av Magnus Hellström m.fl. (m) enligt följande.

MHN beslutar att:

1. Bifalla förvaltningens förslag till yttrande
2. I övrigt anför följande:

I likhet med förvaltningen anser moderaterna att regeringen bör tillstyrka järnvägsutbyggnaden. Det finns dock all anledning att även i detta sammanhang framhålla att utbyggnaden är ett statligt ansvar. Järnvägstrafiken genom huvudstaden är ett tydligt riksintresse med staten som huvudman. Därav följer att staten måste ansvara för finansieringen av Citybanan, såsom är fallet vid alla andra järnvägsutbyggnader runt om i landet. Det finns inga skäl för att särbehandla Stockholm och låta kommunen ta ett delansvar för finansieringen.