

Datum	2018-03-07	Projektskede	-
Status	Preliminär	Infosäkerhetsklass	K1
Rev. beteckning	-	Diarienummer	-
Rev. datum	-	Författare	Loretto Leguisamo Norén & Eric Pulliam

Tillfällig vistelse

Erfarenheter från Trafikverket projekt Citybanan

Filnamn: 3320-P31-12-00002

REVIDERINGSHISTORIK

Rev.	Revidering avser	Reviderat av	Godkänd/ Fastställd av	Rev. datum

Kontrollerad av, utförare: Åsa Montani, Fredrik Moberg

Godkänd/Fastställd av, beställare: Malin Harders

<u>Dokumenttitel:</u> Tillfällig vistelse	<u>Revdatum:</u> -	<u>Rev:</u> -
<u>Underrubrik:</u> Erfarenheter från Trafikverket projekt Citybanan	<u>Diariernr:</u> -	Infoklass: K1

1 Sammanfattning

Från januari 2008 till december 2016 erbjöd Trafikverket berörda personer och verksamheter tillfällig vistelse på grund av störningar från anläggandet av Citybanan. Det handlade till största del om boende i byggnader i nära anslutning till något av de större etableringsområdena och längs med sträckan för Citybanan samt en del verksamheter. Tillfällig vistelse för verksamheter erbjöds endast då bedömningen var att den åtgärden var mest gynnsam för verksamheten vilket skedde efter dialog mellan Trafikverket och verksamhetsinnehavaren. Störningarna som resulterade i erbjudande om tillfällig vistelse handlade om stomljud eller luftburet buller inomhus över vissa nivåer men främst en kombination av båda.

2 Inledning

Stockholms läns landsting, Förvaltning för utbyggd tunnelbana, (SLL) har genom föreläggande från mark- och miljödomstolen vid Nacka tingsrätt den 20 mars 2018 förelagts att inkomma med information som visar hur villkor i tillståndet för Citybanan rörande tillfällig vistelse med anledning av påverkan från buller kom att tillämpas. Det inkluderar information om i vilken utsträckning ersättningsbostäder efterfrågades, om lägenheter, hotellrum eller andra lösningar kom att tillämpas samt kostnader för att hålla beredskap för eventuellt krav på ersättningsbostäder.

SLL har genom anställd person och anlåtande konsulter stor erfarenhet av hur frågor kring tillfällig vistelse hanterades i Citybanan. Dessa personer inkluderar fastighetshandläggare, handläggare skade- och störningsärenden samt tillfälligt boende handläggare som sammantaget arbetade aktivt med dessa frågor i projekt Citybanan under hela produktionstiden, från 2008 till 2017. Erfarenhetsutbyte och samtal med ansvariga för dessa frågor inom Trafikverket projekt Citybanan och SLL har även ägt rum inför planeringen av denna hantering inom SLL.

3 Villkor och inventering

Inget villkor i mark- och miljödomstolen

Genom dom den 25 februari 2010 i mål nr M 3980-09 sköt miljööverdomstolen upp avgörandet av bland annat villkor beträffande buller och ålade Trafikverket att senast den 25 maj 2010 till miljödomstolen ge in underlag som fordrades för fastställelse av villkor i dessa delar samt förslag till villkor. I domskälen uttalade miljööverdomstolen att under tiden fram till dess miljödomstolen fastställt villkor bör frågorna hanteras genom tillsyn.

<u>Dokumenttitel:</u> Tillfällig vistelse	<u>Revdatum:</u> -	<u>Rev:</u> -
<u>Underrubrik:</u> Erfarenheter från Trafikverket projekt Citybanan	<u>Diariernr:</u> -	Infoklass: K1

Trafikverket inkom med efterfrågat underlag och genom dom den 31 augusti 2012 fastställde mark- och miljööverdomstolen vid Nacka tingsrätt i mål nr M 2301-07, M 1659-07 och M 4128-08 villkor beträffande buller. Enligt villkor 1a (luftburet buller) respektive 1b (stomljud) ska alla boende som förväntas bli utsatta för buller över de ansatta nivåerna under minst en vecka i god tid innan bullerstörningarna inleds erbjudas tillfälligt boende av Trafikverket.

Kontrollprogram för buller

Mot bakgrund av att miljööverdomstolen bestämde att frågor rörande buller bör hanteras genom tillsyn intill dess att miljööverdomstolen fastställt slutliga villkor fick projektet i uppdrag att man i samråd med tillsynsmyndigheter skulle ta fram kontrollprogram för hantering av buller under byggskedet. Under 2011 beslutade respektive miljöförvaltning i Stockholm stad och Solna stad att projektet skulle följa det kontrollprogram för byggskedet som projekt Citybanan tagit fram under 2010.

Projektet fick gränsvärden för inomhusbuller på 45dBA på vardagar kl. 07:00-22:00 samt enligt Naturvårdsverkets riktvärden för inomhusbuller för helger och nätter. Villkoret innefattade också riktlinjer för erbjudande om tillfällig vistelse till berörda om gränsvärdena överskreds i mer än fem dagar i följd.

När beslutet om att kontrollprogrammet från 2010 skulle tillämpas skickade Trafikverket ut ytterligare erbjudanden om tillfällig vistelse till ca 400 hushåll, utöver dem som redan blivit erbjudna i den inledande fasen.

Boende

Projektet valde inledningsvis att erbjuda tillfällig vistelse till ett stort antal hushåll innan villkoren fanns på plats. Några exakta siffror finns inte då detta framförallt skedde i samband med att anmälningar om störning inkom från tredjeman. Man erbjöd även tillfällig vistelse till boende i byggnader som direkt påverkades av anläggandet av tunneln. Exempel på detta är boende i byggnaden på fastigheten Dykärret större 7 där Trafikverket tog både källarutrymme i byggnaden och mark under byggnaden i anspråk för att anlägga tunnlar.

3.1 Antal störningspåverkade

Inom en radie om 150m från tunnelarbetet beräknades det finnas uppemot 35–40 000 hushåll. Dessa hushåll riskerade att på något sätt påverkas eller störas av arbetena med anläggandet av Citybanan. Detta område utgjorde inventeringsområdet där man bl.a. kartlade antal hushåll, verksamheter, känsliga verksamheter, byggnader, mm. Det gav även ett geografiskt avgränsat område med god marginal.

En tidig uppskattning (från 2007) visade att man räknat med att ca 5000 hushåll under perioder skulle få nivåer för inomhusbuller till följd av stomljud som skulle överskrida 35dBA varav ca 3 500–4 000 hushåll skulle få nivåer på 45-55dBA och ca 300–400 hushåll skulle få nivåer över 55dBA. Av dessa var ca 2500 hushåll belägna längs med sträckan Vasatunneln till Odenplan. En uppskattning på verksamheter saknas från 2007. Totalt uppskattade man att ca 35–40 000 hushåll berördes av stomljud och luftburet buller som överskred värden på över 40dBA längs med hela sträckan.

<u>Dokumenttitel:</u> Tillfällig vistelse	<u>Revdatum:</u> -	<u>Rev:</u> -
<u>Underrubrik:</u> Erfarenheter från Trafikverket projekt Citybanan	<u>Diariernr:</u> -	Infoklass: K1

4 Tillfällig vistelse

För de boende som påverkades av bullervärden över ansatta nivåer erbjöd projekt Citybanan tillfällig vistelse hos sina två moduletableringar, en i norr och en i söder. I Observatorielunden hade man tolv moduler som var fullbelagda under de tre åren som projektet hade dessa i sitt bestånd. I fem år hade projektet även 24 moduler i Tantolunden där en mindre del var tomställda i perioder. En stor svårighet i förarbetet 2007–2009 var tillgången till mark för moduletableringar. Tillgången till lämpliga ytor för ändamålet och där kommunen kunde godkänna nyttjandet var få. Arbetet att få tillgång till lämplig mark tog därför ca 2 år. I tillägg till moduletableringarna tecknades hyresavtal för lägenheter. Under produktionstiden kom man att inneha ca 35–40 lägenheter i varierande storlek men främst 1,5–3 RoK. Man hade även avtal med Företagsbostäder och Elite hotell för hyra av lägenhetshotell och lägenheter vid behov. Totalt rörde det sig om ca 60 lägenhetslösningar som projektet kunde erbjuda. Hotellvistelse/hotellrum användes endast vid akuta erbjudanden under helger eller på kvälls- eller nattetid samt i väntan på en modul eller lägenhet. Under hela projektet så hade man ca 50 hotellvistelser som man fick tillgång till via ramavtal.

4.1 Kostnader

Den totala kostnaden för tillfällig vistelse för hela produktionsperioden uppgick till ca 60 miljoner kronor. Detta innefattar samtliga kostnader för hyra samt flyttkostnader och andra servicekostnader för drift och underhåll (ca 46 miljoner kronor). Det inkluderar även kostnader för tillfälligt boende handläggare (ca 10 miljoner) samt övriga handläggare/administratörer (ca 5 miljoner kronor). Genom avtal med olika fastighetsägare så kunde projektet lösgöra hyresrätter och därmed använda sig av mer långsiktiga och kostnadseffektiva lösningar. Andra tillfälliga och mer kostsamma lösningar behövde därmed endast användas vid akuta fall, vilket möjliggjorde att man kunde hålla kostnaderna för tillfällig vistelse nere.

	Kostnad
Etablering	1 000 000
Avetablering	300 000
Hyra 1 paviljong, inkl. skötsel och drift	5000 kr/mån
Exkl. eventuella kostnader för återställande av mark	

Tabell 1: Prisexempel för ett paviljongbestånd om 12 moduler.

<u>Dokumenttitel:</u> Tillfällig vistelse	<u>Revdatum:</u> -	<u>Rev:</u> -
<u>Underrubrik:</u> Erfarenheter från Trafikverket projekt Citybanan	<u>Diariernr:</u> -	Infoklass: K1

5 Erfarenheter

Att hushållen tackade ja till erbjudande om tillfällig vistelse var till stor del beroende av bullerstörningens längd och beskaffenhet samt individens situation och förutsättningar. Toleransen för buller var generellt hög eftersom det rörde sig om övergående perioder av buller som aviserats i god tid, störningarna var ibland mindre än vad som förväntats samt att bullret skedde under dagtid. Information kring de störande arbetenas längd, tidpunkter och varaktighet var nyckeln till tolerans från berörda. De som tackade ja till tillfällig vistelse var främst barnfamiljer, personer med sjukdomsbild, nattarbetare eller personer som var hemma på dagtid exempelvis egenföretagare, arbetssökande eller pensionärer. Majoriteten av de som tackade ja hade en kombination av störning från luftburet buller och stomljud vilket i många fall resulterade i överlappningar och därmed en mer utdragen störningsperiod. Längden och omfattningen av störningen var av större vikt i valet att tacka ja till tillfällig vistelse som åtgärd än högre nivåer under kortare perioder av antingen stomljud eller luftburet buller inomhus som aviserats i god tid och med tillräcklig information.

	Stomljud	Luftburet buller inomhus	Stomljud och luftburet buller inomhus
Antal hushåll	25	25	46

Tabell 2: Antal hushåll som tackade ja till tillfällig vistelse i projekt Citybanan

5.1 Boende i närområdet

Boende i närområdet efterfrågade först och främst information kring tidplan och arbetsgången i deras område. De boende inom påverkansområdet ville dels ha information fyra till fem veckor inför större störande arbetsmoment, dels påminnelse ca två till tre dagar innan arbetet påbörjades, utöver sprängvarningar. Med aktuell information och i vissa fall anpassning i tidsschemat upplevde många att de kunde planera sin vardag och tolerera störningarna. Varför bullernivåer blev mindre viktiga, speciellt om det rörde nivåer på mellan 40 dBA och 50 dBA och tillfällig vistelse blev då inte aktuellt.

Skillnaden mellan normalläge och de buller som alstras under byggtiden upplevdes då som marginell och huruvida bullret upplevdes som störande var högst individuell. En del upplevde störning redan vid lägre nivåer och ingick i vissa fall i gruppen som ändå erbjöds åtgärder som tillfällig vistelse på grund av att särskilda skäl förelåg. Många tyckte att störningar på 45-50dBA gick att tolerera om påverkansperioden blev kortare (var begränsad). I en del fall kunde individuella lösningar göras under störningsperioden som bättre passade de boende än tillfällig vistelse. Det kunde röra sig om allt från öronproppar, bullerdämpande åtgärder på fönster och ventilationsdon, mobilt bredband så att man hade möjlighet att arbeta från annan plats än hemmet eller andra stöd och redskap.

<u>Dokumenttitel:</u> Tillfällig vistelse	<u>Revdatum:</u> -	<u>Rev:</u> -
<u>Underrubrik:</u> Erfarenheter från Trafikverket projekt Citybanan	<u>Diariernr:</u> -	Infoklass: K1

5.2 Förskolor i närområdet

När det kom till mindre barn på förskolor eller i hemmet så var nyckeln också information. En del barn blev rädda och oroliga av ljudet från sprängningarna och borrningarna. Föräldrar och pedagoger såg oftast inte tillfällig vistelse som en bra lösning då även detta kunde ge upphov till oro hos barnen och ställa till det logistiskt för föräldrar och familj. För att minska rädsla och oro så gjordes en rad insatser på plats på förskolorna. Man arbetade mycket med information och bilder som illustrerade arbetena som genererade ljudet som de hörde och man gjorde även platsbesök med barnen. Förskolorna tillsammans med projektet arbetade kreativt med barnen vilket vände rädslan och oron till nyfikenhet och trygghet.

5.3 Verksamheter

Fokus för tillfällig vistelse i projektet låg på boende och hushåll och villkoren kom även att endast beröra dessa. I projektet valde man ändå att i ett fåtal fall även erbjuda tillfälliga lokaler eller att flytta särskilt utsatta verksamheter där det i dialog med verksamhetsinnehavaren framkom att detta var den bästa lösningen för verksamheten och projektet. Ett exempel är förskolan Mariagården belägen i Dykärret större 13, där förskolan och gården var belägen i direkt anslutning till arbetsområdet i Fatbursparken/Mariagårdstjärnan. Eftersom störningen omfattades av flera moment som inte bara innefattade buller under hela projekttiden utan också en säkerhets- och tillgänglighetsaspekt på grund av förskolans läge så erbjöds förskolan tillfällig vistelse i Rosenlundsparken under hela projekttiden. Andra verksamheter erbjöds ej tillfällig vistelse utan kunde bedriva sin verksamhet med stöd av kontinuerlig information och dialog med projektet. I de fall där verksamheter ansåg sig ha lidit skada trots att de och projektet utfört skademinimerande åtgärder så fanns möjligheten att inkomma med en anmälan om verksamhetsskada. I de fall där orsakssamband mellan projektet och skadan kunde påvisas blev det en ekonomisk reglering mellan projektet och verksamhetsinnehavaren.