

Svar på Interpellation 2007:35 om t-baneluften

Raymond Wigg (Mp) har ställt följande frågor till mig om partiklar och luftkvalitén i tunnelbanan:

1. Vad visade studien om de praktiska följderna av en inglasning?
2. Vilka blir de ekonomiska följderna av en ekonomisk inglasning?
3. Om kostnaderna av en inglasning visar vara för stora för att snabbt kunna åtgärda problemet, vilka möjliga lösningar ser du?

Som svar vill jag anföra följande:

En utredning har genomförts av SL i syfte att utreda konsekvenserna av att förbättra luftmiljön på tunnelbanans underjordsstationer genom ventilationsåtgärder samt montering av glasväggar mellan plattform och spår.

Utgångspunkten för studien har varit att halten koldioxid genererad av människor ska hållas under 1000 ppm samt att partikelhalterna på plattformarna inte ska överskrida miljö kvalitetsnormen för PM 10.

I studien studerades stationerna Rådmanngatan, Odenplan och Vreten mer i detalj. Dessa kan anses representera tre olika typer av vanligt förekommande stationer. Studien har kommit fram till följande slutsatser:

Plattformsväggarna måste enligt utredarna vara utformade så att dessa kan motstå vanliga belastningar som tryck, slag, spolning vid tvätt och vissa olyckbelastningar som brand och påkörning med städutrustning. Höga krav på väggsystemet måste också ställas avseende täthet för att minimera läckaget av partiklar från spårområdet in på plattformarna. Läckage kommer dock att ske, även då dörrarna är stängda.

Enligt utredarna skulle tilluften (uteluften) troligen behöva förvärmas innan den blåses in på plattformar under den kalla delen av året för att motverka att det blir halt på plattformarna och risk för frostsprängning i berg. Som komplement till till- och frånluftsventilation skulle troligen även stoftavskiljande cirkulationsluftrenare krävas.

Vidare anser utredarna att vid val av system för plattformsdörrar måste hänsyn tas till fordonens konfiguration vad gäller dörrarnas placering, dörrantal, dörröppningarnas bredd, vagnskorgens avstånd från plattformen och marginaler för precisionsstopp. Enklast och mest ekonomiskt fördelaktigt är om hänsyn till

endast en fordonstyp krävs. Nytt signalsystem krävs på röda linjen och blåa linjen samt att vissa uppgraderingar görs på gröna linjen.

Beräkningar gjorda av SL visar att totalkostnaden för projektet blir 2,56 miljarder kronor, vilket motsvarar 49 miljoner kronor per station. Detta under förutsättning att tidsplanen för införandet av PSD-systemet utgår från tidsplanen för driftsättningen av de nya signalsystemen och utbytestakten av fordon till C20. Kostnaden avser också enbart installationskostnader, dvs ej driftskostnader. Dessutom är vissa kostnadsposter undantagna då dessa är svåra att uppskatta för närvarande.

Idag finns inga alternativa lösningar framtagna, som är realistiska, för att få ner partikelhalterna på stationerna. Kunskapsläget om partiklar i tunnelbanan är inte glasklart i dagsläget. Därför kommer undertecknad i egenskap av Miljölandstingsråd att stå värd för ett seminarium den 27 april som har till syfte att belysa en del av interpellantens frågor. Det finns ett uppenbart behov av alternativa lösningar. Det är dock viktigt att i detta sammanhang påpeka att det är viktigt att våra insatser inte bör medföra större miljö- och folkhälsopåfrestningar än de problem som de ska lösa.

Därmed anser jag interpellationen besvarad.

Gustav Andersson
Miljölandstingsråd (c)