

även på längre sikt. För att förenkla denna utveckling talas om tre tidshorisonter:

4.2. Avgränsning och omfattning

Geografisk avgränsning och omfattning

Arbetet med järnvägsplanen ska leda till markanspråk för en järnvägsanläggning någonstans inom en korridor utmed befintlig järnväg. Påverkansområde kallas det område som kommer att påverkas även utanför korridoren. Detta gäller i första hand under byggtiden, då bland annat gatuombyggnader, ledningsomläggningar och verksamhet kopplat till anläggningsarbetet kommer att ske runt omkring (se karta sidan 10). Influensområde kallas det område där betydande effekter av projektet kan ske.

Avgränsning mot angränsande projekt

Planeringen av H+ omfattar ett flertal olika processer som alla på olika sätt påverkar utvecklingen i området och som på olika sätt påverkar miljön. Indirekta effekter och konsekvenser mellan processerna uppkommer och det är därför viktigt att identifiera sådana beslut och åtgärder som innebär en låsning eller påverkan i en annan eller senare process.

FÖP H+ (Fördjupad översiktsplan) och detaljplaner H+

I FÖP och detaljplaner styrs utformningen av staden och den struktur som ligger till grund för bebyggelse, trafiklösningar och grönstruktur. Den huvudsakliga beskrivningen av effekter och konsekvenser som är kopplade till stadsbild, kulturmiljö, naturmiljö och vägtrafikrelaterade frågor som buller och luftkvalitet förutses ske inom ramen för dessa processer i driftskedet, dvs när tunneln är byggd.

Stadsmiljörelaterade frågor beskrivs i denna MKB i första hand för att beskriva de möjligheter Södertunneln ger tillsammans med stadsutvecklingen (se kapitel 7).

Tidshorisonter i MKB

Miljökonsekvenser av anläggningen kan beskrivas med olika tidshorisonter. När tunneln är nyöppnad kanske det inte byggts så många hus ovanpå. Staden byggs ut efterhand och tågtrafiken ökar allt eftersom järnvägar runt omkring byggs ut. I vissa fall är det av intresse att beskriva förhållanden

- Första skede (omkring år 2018-20)
- På lite längre sikt (omkring år 2030)
- På lång sikt (efter år 2030)

Den huvudsakliga tidshorisonter för denna MKB ligger på lite längre sikt, vilket motsvarar en tidpunkt när dubbelspår på Väst kustbanan genom Helsingborg beräknas ha färdigställts och när en stor del av planerad bebyggelse ovanpå och runt tunneln finns.

Avgränsning av miljöaspekter

Under det successiva miljöarbetet under järnvägsplanens inledande skede har följande miljöaspekter utvärderats och legat till grund för de successiva ställningstaganden som gjorts (se avsnitt 3.3 Tidigare studerade och avförda varianter):

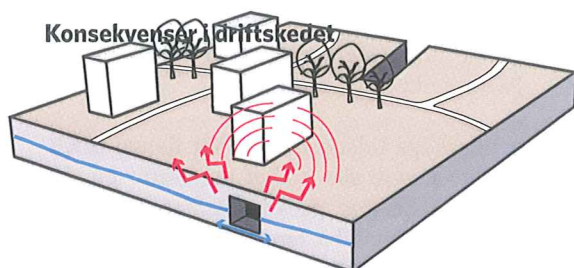
- Buller, vibrationer och stomljud
- Elektromagnetiska fält
- Luftkvalitet
- Stadsbild
- Kulturmiljö
- Natur och rekreation
- Utsläpp av vatten
- Förorenad mark
- Grundvatten
- Risk- och säkerhet

Dessa har sammanvägts med konsekvenser på trafik och samhälle liksom projektkostnader och samhällsekonomi. Materialhantering och resurssnålt byggande har även beaktats i produktionsplaneringen.

MKB:n skall, i den utsträckning det behövs med hänsyn till verksamhetens eller åtgärdens art och omfattning, innehålla de uppgifter som behövs för att uppfylla syftet (miljöbalken 6 kap 7 §). Detta innebär att de viktigaste miljöaspekterna ska behandlas ingående, men också att miljöaspekter med liten relevans för järnvägsplanen kan behandlas översiktligt eller inte alls. En sammanställning över hur miljöaspekter har hanterats i processen fram till denna MKB redovisas i bilaga 1.

Denna MKB fokuserar på frågor som är kopplade till tunneln och järnvägen. Att Södertunneln byggs för att främja en utveckling av en långsiktigt hållbar stadsmiljö gör det särskilt intressant att beskriva övergripande effekter till följd av Södertunneln. Dessa beskrivs endast översiktligt, eftersom de hanteras vidare i andra processer.

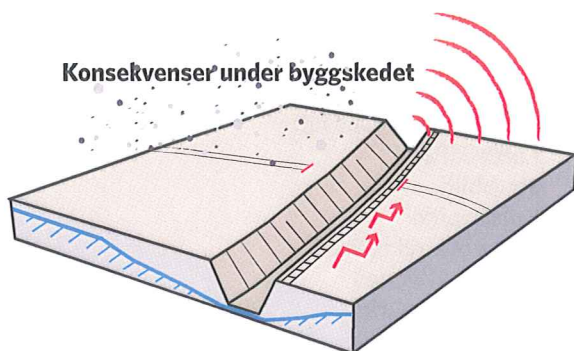
Följande miljöaspekter har bedömts som värdefulla för tunnelns konsekvenser i driftskedet:



- Barriär och stadsbyggnad
- Buller, vibrationer och stomljud
- Vatten
- Elektromagnetiska fält
- Kulturmiljö
- Risk och säkerhet

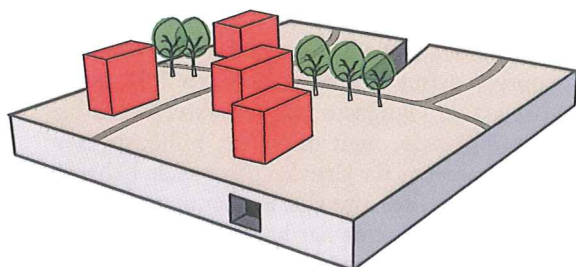
Mycket handlar om indirekta effekter för framtida stadsutveckling runt tunneln. Många av de positiva miljöeffekter som eftersträvas i Södertunnelns ändamål återfinns i kapitel 7.

Följande miljöaspekter har bedömts vara av intresse för konsekvensbeskrivningen av Södertunneln under byggtiden:



- Buller, vibrationer och stomljud
- Luft
- Vatten
- Mark
- Elektromagnetiska fält
- Stadsbild
- Risk och säkerhet

En bedömning av tänkbara miljöeffekter har gjorts utifrån:



- Hushållning med naturresurser
- Hälsa - buller och luftkvalitet
- Risk och säkerhet
- Stadsbild och kulturmiljö
- Natur och rekreation