

Carl-Johan Bernelid

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Redovisning av uppgifter från SL angående Roslagsbanan

Ärende

Redovisning av inkommen information från SL med anledning av skrivelse och föreläggande.

Miljö- och stadsbyggnadskontorets förslag till beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att godkänna kontorets redovisning enligt tjänsteutlåtande.

Bakgrund

I februari 2018 fick förvaltningen i uppdrag att bereda ett underlag för miljö- och hälsoskyddsnämndens fortsatta arbete mot störande buller från trafikförvaltningens verksamhet genom Danderyd, mot bakgrund av den återkallade tillståndsprövningen av Roslagsbanan.

Ett syfte var att utreda om miljö- och hälsoskyddsnämnden utifrån miljöbalken ska gå vidare och begära en tillståndsprövning av Roslagsbanan.

Utifrån konsultens rapport och andra faktorer framtog ett förslag till färdplan för miljö- och hälsoskyddsnämnden som presenterades på nämndsammanträdet i april 2019. I juni 2019 beslutade nämnden om en färdväg framåt för arbetet med SL i allmänhet och Roslagsbanan i synnerhet. Första åtgärd; att införskaffa mer kunskap om verksamheten och SL:s planer framåt i tiden.

Förvaltningen fullföljde sitt uppdrag från nämnden genom en skrivelse, till SL i oktober 2019, begära in fakta och uppgifter om verksamheten.

I början av december inkom SL med svar. Svaret var kort och anmärkningsvärt då det ifrågasatte nämndens rätt att ställa frågor och få reda på fakta och information som behövs för tillsynen. Svarets formulering och karaktär gjorde att nämnden den 9 december gav kontoret ett fortsatt uppdrag att inhämta uppgifterna. Förvaltningen ansåg det tveksamt att SL förstod sin skyldighet, att det därför behövdes formaliseras med ett föreläggande och



Carl-Johan Bernelid

ställas till högre instans i SL:s organisation. Detta gjordes trots en e-post från SL om att de avsåg att utveckla svaren.

Strax efter att föreläggandet skickats kom SL:s ”fördjupade” svar. När de upptäckte att de förelagts begärde de omprövning och upphävande av beslutet och i andra hand överklagade de beslutet. Motivet var att det inte behövdes ett föreläggande då de nu hade svarat på skrivelsen och därmed uppfyllt föreläggandet.

Omprövning innebär att myndigheten själv omprövar sitt beslut om det framkommit något väsentligt nytt i ärendet. Exempelvis att beslutet blir felaktigt med den nya fakta som framkommit enligt vad man framför i överklagan. Förvaltningen har en rutin om att det ska göras oavsett om klagande begär det eller inte.

Då det inte var möjligt att skyndsamt avgöra om föreläggandet var uppfyllt utan en ordentlig analys, och eftersom en begäran om omprövning ska avgöras skyndsamt, beslutades per delegation att inte ompröva föreläggandet. Eftersom rättidsprövningen visade att överklagan inkommit i rätt tid skickades handlingarna till länsstyrelsen för överprövning.

Har SL svarat nämnden på ställda frågor i tillräcklig utsträckning?

I skrivelse och föreläggande ställs samma frågor. Eftersom SL svarat enligt skrivelsens frågor redovisas de här:

1. En sammanställning av de uppgifter som ligger till grund för att SL hävdar att Roslagsbanan drivs som om den vore tillståndsprövad: villkor, riktvärden, bedömningar, lokalisering, andra sätt att fullfölja transportuppdraget, m.m. En beskrivning hur SL bedriver verksamheten idag och i framtiden med krav på större transportkapacitet, med nya tåg, m.m.
2. En samlad komplett redovisning av utförda åtgärder och lösningar samt för planerade åtgärder vilka inte har utförts. Vilka resultat som uppnåtts och förväntas uppnås, åtgärdernas respektive kostnader och miljönytta, vad som undersöks ytterligare och vad som utesluts.
3. Redovisa hur SL arbetar mot störningar av buller, vibrationer, spårskrik m.m. Redovisa hur störningarna kommer att gestalta sig i framtiden (på 5 respektive 10 års sikt) och om störningarna kan hindras/minska genom avlastning av Roslagsbanan till mer persontransporter på andra trafikslag.
4. Redovisa uppgifter om hur SL beräknar belastningen på Roslagsbanan och ökad bullerpåverkan genom Danderyd vid en utbyggnad av bostäder i Norrort och med förlängd sträckning till Odenplan, samt en redovisning av ytterligare åtgärder som planeras, t. ex. svara på (på fem respektive 10 års sikt)

Carl-Johan Bernelid

5. Hur ser maxbelastningen ut?
6. Hur många vagnar ska trafikera Roslagsbanan?
7. Vilken maxlängd på tåg kommer att trafikera Roslagsbanan i framtiden?
8. Vilken turtäthet har trafiken på Roslagsbanan nu och på fem års respektive 10 års sikt?
9. Kommer nattrafik att bedrivas, i så fall vilken och i vilken omfattning?
10. När kommer en omställning till nya tåg att påbörjas respektive vara helt genomförd?
11. Redovisa vilken löpande egenkontroll bedrivs? Hur ser egenkontrollen ut? Hur säkerställs att vibrationer och bullerriktvärdena för både Roslagsbanan och tunnelbanan inte överskrids? Hur hanteras klagomål från närboende?
12. Redogöra för SL:s inställning till ny forskning om buller från Världshälsoorganisationen (WHO) som indikerar att en skärpning av riktvärden kvällen och nattetid skulle befrämja hälsan. Vilka begränsningar, reduceringar, åtgärder skulle behövas för att klara WHO:s rekommenderade riktvärden i Danderyds kommun? Vilka kostnader och vilken miljönytta skulle tillämpningen av dessa riktvärden ge för verksamheten idag och i framtiden?
13. Redogöra för vilken teknik som används idag? Hur ser forskningsläget ut för ny teknik som minskar störningar från liknande tågtrafik? Redovisning av bästa möjliga teknik idag och i närmaste framtiden, dess kostnader och miljönytta (tåg, räls, elektronisk ”motstörning” av buller, vagnkjolar, mm).
14. Redovisa åtgärder med avseende på hastighetsbegränsning, vilken ställning tar SL till sådana?
15. Enligt TWANE- rapporten har antalet tåg per dygn betydelse för hur störande tågbuller upplevs. Antalet tåg är idag stort och sannolikt ger framtida tågtrafik upphov till mer omfattande bullerstörningar. Vilka är SL:s slutsatser av detta?
16. Redovisa vidtagna och planerade åtgärder med avseende på begränsning av antalet tåg, vagnar, tåglängder under kvällar, nätter och helger. Vilka kostnader och miljöeffekter innebär eventuella förändringar idag och i framtiden.

I skrivelsen ”citeras” frågorna 13 – 16. Dessa frågeställningar besvaras mer eller mindre. Övriga frågor besvaras delvis i texten. Förutom redovisning av summan vad åtgärderna längs Roslagsbanan har kostat finns det inga svar på frågor om kostnader. Det finns inte heller en differentiering av tid som nämnden önskade om 5 respektive 10 år, utan SL svarar lite enkelt att



Carl-Johan Bernelid

åtgärderna som nu installerats ska klara den trafik som kommer att bli 2030. Tekniska fakta om tåglängder m.m. besvaras inte mer än att tågen kommer att ha olika längd beroende på antalet passagerare m.m. SL har inte enligt förvaltningen besvarat hur de kan påstå att de bedriver sin verksamhet som om den vore miljöprövad.

Frågan om svaren är tillräckliga beror på syfte och skäl till frågorna. Det är därför svårt att här säga om de är tillräckliga eller ej. För att öka kunskapen hos myndigheten och för att klara tillsyn i nuläget, är bedömningen att de är tillräckliga även om alla frågor inte besvarats i detalj. Om kunskapsunderlaget skall ligga till grund för exempelvis ett rättsligt föreläggande för att pröva verksamheten enligt 9 kap miljöbalken är det troligen inte tillräckligt. Inför en sådan avvägning behövs troligtvis mer underlag om kostnader.

Kontoret anser att svaren från SL väcker nya frågor som bör utredas vidare lämpligen genom jurist.

En fråga är hur Roslagsbanans ställning som Riksintresse påverkar nämndens möjligheter att först förelägga om prövning, och om detta vinner gehör i överprövande instans, vad en prövning skulle omfatta? Skulle den t.ex. avse lokalisering och liknade eller blir det endast en prövning av villkor för verksamheten?

En annan fråga rör järnvägsplaner. En järnvägsplan har samma rättsliga ställning som en miljöprövning. Järnvägsplaner är det instrument som ska användas då ny järnväg ska byggas eller om en befintlig ska byggas ut eller ändras väsentligt. Det bör klarläggas vilka konsekvenser planerna får och hur de påverkar nämndens möjliga tillsynsalternativ framåt.

Elisabeth Thelin
Bygg- och miljödirektör

Carl Johan Bernelid
Miljöchef



Carl-Johan Bernelid

Bilagor:

- Föreläggande - Inkomma med faktaunderlag för miljö- och hälsoskyddsnämndens tillsynsarbete mot buller mm från SL:s verksamheter i Danderyds kommun, Roslagsbanan (2019-12-16)
- Svar angående begäran om faktaunderlag för tillsynsarbete mot buller, Roslagsbanan Danderyd (2019-12-18)
- Roslagsbanan – precisering av riksintresse (2019-12-18)
- Överklagande (2019-12-19)
- Beslut att inte ompröva beslut enligt 38 § förvaltningslagen (2019-12-20)

Expedieras:

(inkl tjänsteutlåtande och bilagor)