

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

BREV
2022-03-24

Ärende/Dok. id.
TN 2019-1440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
08-123 316 51
jens.plambeck@regionstockholm.se

Svar på skrivelse från miljö- och hälsoskyddsnämnden Danderyds kommun den 21 december 2021

Svar på skrivelse angående begäran om förslag till kontrollprogram för Roslagsbanan i händelse av trafikökning.

Bakgrund, ärendebeskrivning

Trafikförvaltningen tog emot skrivelse från miljö- och hälsoskyddsnämnden i Danderyds kommun den 23 december 2021 (TN 2019-1440-16). I skrivelsen begär miljö- och hälsoskyddsnämnden att trafikförvaltningen ska redovisa dels förslag till kontrollprogram för trafiken på Roslagsbanan, dels förslag till förbättrande åtgärder för att motverka störningar från trafiken samt redovisning av rådande kunskapsläge i vissa frågor avseende den planerande trafikens tillåtlighet.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden önskar svar senast den 31 mars 2022.

Region Stockholm
Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm

Leveransadress:
Lindhagensgatan 100
Godsmottagningen
112 51 Stockholm

Telefon: 08-123 316 00
Fax: 08-123 316 06
registrator.tf@regionstockholm.se

Säte: Stockholm
Org.nr: 232100-0016
www.regionstockholm.se

Besök oss: Lindhagensgatan 100. Kommunikationer: Stadshagen/Thorildsplan

Trafikförvaltningens synpunkter

Förbättrande åtgärder för att motverka störningar från trafiken

Miljö- och hälsoskyddsnämnden efterfrågar i skrivelsen en beskrivning om förslag till förbättrande åtgärder och hur störningar från förtätad tågtrafik kan förebyggas. Trafikförvaltningen vill tydliggöra att nationella riktvärden för buller innehålls i Danderyds kommun tack vare de genomförda bullerskyddsåtgärderna. Detta innebär att riktvärden också innehålls kvällar, nätter och helger. Beskrivning av genomförda bullerskyddsåtgärder och de riktvärden som styr åtgärderna, såväl i spåranläggningen som lokala åtgärder, har löpande redovisats för Danderyds kommun under flera års tid i tillsynsmöten med handläggare på miljö- och stadsbyggnadskontoret. De bullerskyddsåtgärder som har genomförts i Danderyds kommun är: 2934 m spårnära skärm i betong, 1472 m mittskärm i metall, 2906 m skärm i trä, 331 m transparent skärm, fasadåtgärder i form av byte av fönster och ventiler vid 79 bostadsbyggnader, 53 lokala skärmar vid uteplatser samt hjuldämpare på alla spårfordon med littera X10p.

Alla tillsynsmöten där ovanstående kontinuerligt har redovisats finns dokumenterade med minnesanteckningar och presentationer. Exempelvis 19 maj 2016, 6 oktober 2016, 21 februari 2017, 19 september 2017, 8 februari 2018, 30 augusti 2018, 22 november 2018, 2 april 2019, 4 december 2019, 21 april 2020, 16 september 2020 och 28 oktober 2021. Trafikförvaltningen har även informerat miljö- och hälsoskyddsnämnden om de färdigställda bullerskyddsåtgärderna i samband med nämndens sammanträde den 6 mars 2018 med tydliga bilder över bullerskyddsåtgärderna i spåranläggningen.

Trafikförvaltningen vill återigen poängtera att i och med de utförda bullerskyddsåtgärderna så innehålls de långsiktiga bullermålen, vilka överensstämmer med de svenska riktvärdena i Infrastrukturpropositionen (1996/97:53) samt de riktvärden som anges i Naturvårdsverkets vägledning Riktvärden för buller från väg och spårtrafik vid befintliga bostäder (ÄNR NV-08465-15) samt Buller från vägar och järnvägar vid nybyggnation av infrastruktur. Trafikförvaltningen planerar inga ytterligare bullerskyddsåtgärder utmed Roslagsbanan i Danderyds kommun då riktvärden för buller redan innehålls. De vidtagna bullerskyddsåtgärderna har tagit höjd för en förtätad tågtrafik beräknad till prognosåret 2030, vilket innebär att riktvärden även innehålls kvällar, nätter och helger. Detta har redovisats i trafikförvaltningens tidigare svar till Danderyds kommun exempelvis i: brev daterat 2019-12-04 (TN 2019-0013-22.1), brev daterat 2020-02-14 (TN 2019-

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

BREV
2022-03-24

Ärende/Dok. id.
TN 2019-1440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

1440-5), brev daterat 2019-12-18 (TN 2019-0013-23.1). Även i PM ”Trafikförvaltningens svar på begäran om förslag till kontrollprogram från miljö- och hälsoskyddsnämnden i Danderyds kommun” daterat 2021-04-29 TN 2021-0063 redogörs för de åtgärder som genomförts i Danderyds kommun.

Miljö och hälsoskyddsnämnden har i skrivelsen även efterfrågat redovisning av hastighetsbegränsning för att minska buller. Trafikförvaltningens syn är att hastighetsbegränsning och trafikreducering inte är bullerskyddsåtgärder, vilket även påtalades i brev 2019-12-18 (TN 2019-0013-23.1). Eftersom bullerskyddsåtgärder är genomförda i Danderyds kommun så att Naturvårdsverkets riktvärden för trafikbuller¹ samt Folkhälsomyndighetens riktvärden för inomhusbuller² innehålls från Roslagsbanan menar trafikförvaltningen att det därför saknas grund för krav på ytterligare åtgärder.

Den egenkontroll och de försiktighetsåtgärder som bedrivs avseende Roslagsbanan beskrivs vidare under rubriken ”Begäran om underlag, egenkontroll”.

Rådande kunskapsläge

Trafikförvaltningen gör ofta samhällsekonomiska analyser för att studera effekter av förändrad kollektivtrafik. Nämnden efterfrågar nu en bedömning av samhällsekonomiska och miljömässiga effekter av en mer transportslagsövergripande natur. Den mest transportslagsövergripande studie som fortfarande kan gälla som aktuell är en åtgärdsvalsstudie från 2014 med namn ”Åtgärdsvals- och idéstudie av regional kapacitetsstark kollektivtrafik till nordostsektorn i Stockholms län” (TN-2014-0064), som togs fram av Trafikverket, trafikförvaltningen och Stockholm Nordost. Studien jämför olika sätt att förbättra tillgängligheten till nordostsektorn med kollektiva färdmedel, men överväger inte vägutbyggnader för att öka biltrafiken. Resultatet av denna studie var bland annat att inget av de studerade alternativen ensamt uppfyller målen för nordostsektorn. En förlängning av Roslagsbanan pekades ut som bästa lösning för att förbättra restiderna i relationerna in mot city.

Att avstå från att utöka trafikutbudet på Roslagsbanan samt begränsa hastigheterna skulle medföra en överflyttning av resenärer från spår till väg,

¹ <https://www.naturvardsverket.se/vagledning-och-stod/buller/buller-fran-vag--och-spartrafik-vid-bostader>

² <https://www.folkhalsomyndigheten.se/publicerat-material/publikationsarkiv/f/fohmfs-201413/>

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

BREV
2022-03-24

Ärende/Dok. id.
TN 2019-1440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

vilket kan innebära både buss och personbil. Detta beror delvis på att restiderna med busstrafiken är längre än med tågtrafiken. Det är inte driftsekonomiskt effektivt för trafikförvaltningen att trafikera med bussar istället för tåg i ett läge där järnvägsinfrastrukturen redan är på plats och där resandevolymer är omfattande.

Ett merutnyttjande av Roslagsbanan är även angeläget av kapacitetsskäl. Dels kan Roslagsbanan avlasta röd tunnelbana, som redan idag är mycket hårt belastad på sträckan Tekniska högskolan – T-centralen, dels riskerar bussarna att fastna i köer med förseningar som följd. Åtgärdsvalsstudien (sid 80) identifierade betydande flaskhalsar och kapacitetsbegränsningar för stombustrafiken på ett flertal platser och att problemen riskerar att förvärras fram till år 2025 längs Norrtäljevägen (E18), Bergshamraleden och Norrortsleden.

Att reducera tågtrafiken och istället öka antalet vägfordon kan reducera buller från tågen (ekvivalentnivåerna) men kommer istället att öka bullret från vägtrafiken (ekvivalentnivåer). Hur bullernettot från en sådan förändring skulle utfalla är inte utrett, men det vore inte rimligt att fatta beslut om trafikomflyttningar enbart baserat på buller. Resenärnyttor, trafikeringkostnader och externa effekter bör också beaktas.

Åtgärdsvalsstudien påpekar bland annat att "Längs E18 genom Danderyd sker överskridande av miljökvalitetsnormerna för kväveoxid och partiklar till följd av de stora mängderna trafik på denna väg (sid 84)". Därtill påpekas att "Längs både E18 och Roslagsbanan finns fastigheter som är bullerutsatta och där riktvärdena för bullerstörning överskrids. Detta beror dels på den omfattande vägtrafiken, dels på att Roslagsbanan och dess fordon vid åtgärdsvalsstudiens genomförande bedömdes ha bristande bullerdämpning. Även en minskning av biltrafiken lyftes i rapporten som en åtgärd för att komma tillrätta med bullerstörningar (sid 84).

Samhällsnytta (andra trafikslag)

Roslagsbanan är utpekad som riksintresse, vilket även påtalats i brev daterat 2020-02-14, TN 2019-1440-5. I PM Trafikförvaltningens svar på begäran om förslag till kontrollprogram från miljö- och hälsoskyddsnämnden i Danderyds kommun 2021-04-29, TN 2021-0063, beskrivs hur det i framtida resandeprognoiser och lagda försörjningsplaner bedöms att en utbyggd tunnelbana, exempelvis mot Täby, inte kommer kunna ta hand om resenärerna från Vallentuna och Österåker. Kapaciteten på tunnelbanans röda linje har redan närmat sig sitt övre tak och denna linje bedöms inte ensam kunna möta de framtida resandebehoven från nordostkommunerna, vilket är en

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

BREV
2022-03-24

Ärende/Dok. id.
TN 2019-1440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

utgångspunkt för den inom Sverigeförhandlingen överenskomna förlängningen av Roslagsbanan till city.

Miljönytta (andra trafikslag)

Som redovisats i brev daterat 2020-02-14 (TN-2019-1440-5) bedöms miljönyttan av Roslagsbanan vara mycket stor. Framför allt genom att merutnyttja befintlig järnvägsinfrastruktur. Trafikförvaltningen har i uppgift att eftersträva långsiktig hållbarhet, inkluderat såväl miljömässiga som sociala och ekonomiska perspektiv. I långsiktig hållbarhet ingår buller som en av miljöaspekterna, men det är inte rimligt att endast optimera utifrån en miljöaspekt exempelvis buller vid utveckling av Roslagsbanan.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har även begärt en belysning av hur prognoserna om framtida resvanor och transportbehov kan väntas bli påverkade av Covid-pandemins effekter och ny digital teknik som kan förändra behovet av dagliga persontransporter mellan ytterområden och stadskärna. Trafikförvaltningen har följt resandeutvecklingen under pandemin och bland annat gjort regionala nedbrytningar som visar att i områden med bättre förutsättningar för distansarbete, t.ex. Danderyd, har resandet minskat mer än i andra delar av regionen. Trafikförvaltningen har därefter ställt upp olika scenarier (hypoteser) för hur pandemin och andra omvärldsfaktorer kan tänkas utvecklas. Baserat på dessa scenarier har prognoser tagits fram som används för trafikförvaltningens interna planering. I det "mest troliga" scenariot minskar resandet med ca 10 % fram till 2025.

Trafikförvaltningen avropar inte fler tåg än vad som bedöms vara nödvändigt och hur behovet ser ut bestäms inom den årligen återkommande trafikförändringsprocessen. Med tanke på omfattningen av den planerade befolkningsökningen i nordostsektorn kommer avlastningen endast påverka tidpunkten för när det finns behov av fler tåg per timme. Notera att ökad turtäthet inte endast syftar till att undvika trängsel ombord utan även till att öka tillgängligheten för nordostsektorns invånare.

Trafikförändringsprocessen beskrivs närmre under rubriken Trafikplanering.

Begäran om underlag, egenkontroll - kontrollprogram

Miljö- och hälsoskyddsnämnden efterfrågar särskilt att följande aspekter belyses i ett kontrollprogram:

1. Hur, med vilken framförhållning och med vilka intervaller avser SL och regionen att till tillsynsmyndigheten rapportera ändrad trafikfrekvens på

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

BREV
2022-03-24

Ärende/Dok. id.
TN 2019-1440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

järnvägen med dithörande uppgifter om tidtabeller, antal vagnar och tomtågstrafik?

2. Hur, på vilka platser och med vilka intervaller avser SL och regionen utföra kontrollmätningar för avstämning av beräknade bullernivåer i enlighet med vad som närmare preciserats i miljö- och hälsoskyddsnämndens skrivelse den 21 januari 2021 s. 4-9?
3. Hur kan utförda bullermätningar utföras och rapporteras på sätt som gör det möjligt att adekvat jämföra resultaten med såväl aktuella svenska riktvärden som WHO:s riktlinjer för buller av järnvägstrafik?
4. Enligt vilka rutiner föreslås utförda beräkningar och mätningar av buller bli dokumenterade och inrapporterade till tillsynsmyndigheten?

Mot bakgrund av miljö- och hälsoskyddsnämndens förnyade krav om beskrivning av kontrollprogram för buller beskriver trafikförvaltningen nedan hur egenkontrollen av Roslagsbanan sker idag. Trafikförvaltningen har tidigare redovisat detta för miljö- och hälsoskyddsnämnden i PM "Trafikförvaltningens svar på begäran om förslag till kontrollprogram från miljö- och hälsoskyddsnämnden i Danderyds kommun", daterat 2021-04-29 (TN 2021-0063). Trafikförvaltningen menar att kravet om ett separat egenkontrollprogram avseende buller i Danderyds kommun är obehövligt, då detta redan ryms inom trafikförvaltningens fastställda egenkontroll för buller som sker enligt nedan och kontinuerligt i alla delar redovisas för Danderyds kommun. Dessutom hanteras trafikplanering i en separat förankrad process med kommunerna, vilket beskrivs längre ned i detta stycke.

Egenkontroll enligt miljöbalken avseende buller från spårtrafik beskrivs i kapitel 4.7 i trafikförvaltningens fastställda styrande dokument Riktlinjer buller och vibrationer³. Riktlinje buller och vibrationer (RiBuller) är en av trafikförvaltningens riktlinjer där uppdatering och förvaltning styrs av den administrativa bestämmelsen "Hantering av trafikförvaltningens styrande dokument, rev 9" (TN-S-455165).

Riktlinjer för buller och vibrationer uppdateras årligen, vilket säkerställer att riktlinjen harmoniserar med gällande lagar och regler samt branschpraxis.

Samtliga krav i RiBuller, såväl bör- som skakkrav, ska uppfyllas av trafikförvaltningen och upphandlade entreprenörer, både avseende trafik och

³ RiBuller nås på: http://www.bullernatverket.se/wp-content/uploads/2021/12/Riktlinjer-Buller-och-vibrationer_R10.pdf

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

BREV
2022-03-24

Ärende/Dok. id.
TN 2019-1440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

underhåll. Kraven som ställs i RiBuller avser trafikförvaltningens verksamhet och motsvarar minst gällande lagkrav.

Som framgår av RiBuller, kapitel 4.7 så utgör kontrollmätning av fordon och regelbundna beräkningar – minst vart 5:e år – grunden för egenkontrollen. På detta sätt anser trafikförvaltningen att mycket god kännedom om bullersituationen utmed SL:s spår och fordon erhålls, vilken säkerställer efterlevnad av kunskapskravet enligt Miljöbalken. Utöver detta ställer trafikförvaltningen krav på trafikutövare i trafikupphandlingar att de ska ha ett dokumenterat arbetssätt för att minimera buller.

Vid tillsynsmöten med handläggare på miljö- och stadsbyggnadskontoret redovisas den årligt uppdaterade prognosen för framtida trafikering som används för bullerberäkningar. Prognosen för år 2050 ligger till grund för de bullerberäkningar som berör Roslagsbanans trafikering. Det senaste tillsynsmötet med Danderyd genomfördes 2021-10-28. Trafikförvaltningen följer noga teknikutvecklingen inom bullerskyddsåtgärder och kommer även fortsättningsvis att informera tillsynsmyndigheten om nya tekniker blir aktuella att använda.

Kontrollmätningar utförs vid behov, t.ex. då det finns anledning att tro att ljudnivåerna från Roslagsbanan kan ge upphov till skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljö. Exempel på när mätningar kan vara aktuella att genomföra är vid stora topografisk skillnader. Att genomföra mätningar är i många fall inte möjligt på grund av störningar från andra ljudkällor. Praxis för bullerstörningar är dock att utredningar av ljudnivåer primärt sker genom beräkningar. Detta framgår t.ex. i Naturvårdsverkets Vägledning och riktvärden för buller från väg- och spårtrafik vid befintliga bostäder, ÄNR NV-08465-15, rev. juni 2017: ”Kontroll av ljudnivåer bör i första hand ske genom beräkningar. I vissa fall kan mätningar behöva göras.”. De mätningar som genomförs sker i enlighet med mätmetoden för att mäta buller från spårtrafik, NT Acou 98. Instruktioner för mätningar redovisas i RiBuller, kapitel 8. Enligt praxis kommer eventuella mätningars resultat att jämföras med gällande svenska riktvärden. Även beräknade ljudnivåer bedöms emot dessa riktvärden. Naturvårdsverkets Vägledning och riktvärden för buller från väg- och spårtrafik vid befintliga bostäder, ÄNR NV-08465-15, rev. juni 2017, och Mål: M 13482-20 - Mark- och miljööverdomstolen vid Svea hovrätt bekräftar att det är svenska riktvärden som gäller. Trafikförvaltningen menar att det saknas stöd för att tillämpa WHO:s riktvärden.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

BREV
2022-03-24

Ärende/Dok. id.
TN 2019-1440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Hur trafikförvaltningens övergripande bullerberäkningar ska utföras regleras i RiBuller, kapitel 9. Där ingår t.ex. krav på inmätning av fordon, övrig indata samt specifika tillägg i beräkningarna för bl.a. växlar. Bullerberäkningarna som regelbundet utförs för SL:s spårtrafik utgör bl.a. grund för planering av bullerskyddsåtgärder.

Även om bullerskyddsåtgärder är genomförda för att reducera trafikbuller så att riktvärden innehålls kan bullerstörningar i enskilda fall uppstå under begränsad tid vid fel eller andra brister i infrastrukturen. Vid denna typ av bullerstörning kan boende kontakta SL Kundtjänst så att berörd entreprenör uppmärksammas om problemet så att det kan åtgärdas. Vid dessa tillfällen är det normalt inte aktuellt att göra en mätning – det viktiga är att bristen i anläggningen åtgärdas.

Bullerskyddsprojektet på Roslagsbanan är avslutat. Samtliga 139 fastighetsägare som var berättigade till bullerskyddsåtgärder till följd av överskridna riktvärden har fått åtgärder. 33 fastighetsägare har tackat nej till lokal bullerskyddsskärm och 20 fastighetsägare har tackat nej till fasadåtgärder (fönsteråtgärd).

Trafikförvaltningen vill understryka att mark- och miljödomstolen i tidigare ärenden har uttalat sig om SL:s ansvar när boende tackar nej till lokal åtgärd.

Exempelvis i ärende avseende fastigheten Bejla 3 har inte Mark- och miljödomstolen haft någon invändning mot fönsteråtgärd som bullerskyddsåtgärd i mål M 5835-14, 2015-06-15, S.7; *"Om någon åtgärd inte kan utföras på grund av att fastighetsägaren slutligen avstår från erbjuden åtgärd bör SL anses ha efterkommit föreläggandet, om ett fortsatt överskridande av ljudnivåer beror på ett sådant avstående"*.

Trafikförvaltningen konstaterar att de riktvärden för luftburet trafikbuller, som har fastställts av Region Stockholm som målvärde till år 2030 och överensstämmer med Naturvårdsverkets riktvärden för nybyggnation, innehålls utmed hela Roslagsbanan i Danderyds kommun. Detta gäller med förbehållet om de fastighetsägare som har tackat nej till genomförande av lokala åtgärder. Då riktvärdena omfattar både maximala och ekvivalenta ljudnivåer ryms även tomtåg i denna bedömning. Tomtåg bullrar inte mer än andra tåg och kör heller inte snabbare än banans största tillåtna hastighet på respektive sträcka, vilket är vad bullerskyddsåtgärderna är dimensionerade för.

Avseende frågan om ny teknik ser inte trafikförvaltningen att det i nuläget finns någon ytterligare ny teknik som är tillämpbar på Roslagsbanan.

Trafikförvaltningen utvecklar verksamheten kontinuerligt exempelvis vid upphandling av nya fordon.

Dokumentation och inrapportering av beräkningar och mätningar.

Som påpekats i brev daterat 2020-02-14 (TN 2019-1440-5) har tillsynsmyndigheten i Danderyds kommun under många år kontinuerligt fått information om trafikförvaltningens arbetssätt för att minimera störande buller. Egenkontrollen avseende buller för SL:s verksamhet tydliggörs i trafikförvaltningens Riktlinjer Buller och vibrationer. Riktlinjen publicerades första gången 2014 och revideras årligen. Trafikförvaltningens styrande dokument om buller finns även tillgängliga på Bullernätverkets hemsida⁴. Informationshantering av bullerärenden beskrivs i PM Trafikförvaltningens svar på begäran om förslag till kontrollprogram från miljö- och hälsoskydds nämnden i Danderyds kommun, 2022-05-25 TN 2021-0063.

Bullerkartläggning delges kommunen efter genomförande.

I de fall beräkningar eller mätningar genomförs, redovisas de färdiga resultaten i rapportform för handläggare vid tillsynsmöten eller via e-post. De övergripande bullerkartläggningarna som genomförs vart 5:e år erbjuds även i digitalt format som shapefiler.

Trafikplanering

Trafikförvaltningen avser, precis som redan sker idag, att årligen rapportera ändringar i trafikfrekvens till kommunen. Trafikförvaltningen planerar trafiken ett år i taget från december till december varje år, i enlighet med trafikförvaltningens trafikförändringsprocess. I den planeringen kan det finnas olika brytpunkter med anledning av sommartrafik och diverse banarbeten.

Planeringen sker enligt nedan:

- ➔ Höst år 1 bereds trafikförändringsförslag mellan trafikoperatör och trafikförvaltningens trafikavdelning.
- ➔ Mars år 2 skickas remiss till kommuner och andra intressenter med förslag på trafikförändringar, Trafiknämnden informeras.
- ➔ Juni år 2 inkommer kommuner med remissvar på förslag till trafikförändringar.
- ➔ September år 2 beslutar trafikförvaltningen om vilken trafik som ska beställas.
- ➔ Oktober år 2 informerar trafikförvaltningen i trafiknämnden om vilken trafik som har beställts.
- ➔ December år 2 startar den nya trafiken och en remissammanställning med svar redovisas för trafiknämnden.

⁴ <http://www.bullernatverket.se/spartrafik/>.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

BREV
2022-03-24

Ärende/Dok. id.
TN 2019-1440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Framtida utbyggnad

Inom ramen för projektet Roslagsbanan till City så kommer omfattningen att samrådas i enlighet med regionens planeringsprocesser.

I projekt (ny-, till- eller ombyggnation) upprättas en hållbarhetsplan där projektets specifika förutsättningar och eventuella risker omhändertas, beskrivs och kontrolleras. Hållbarhetsplanen uppdateras och revideras allt eftersom ny kunskap framkommer och detaljeringsgraden ökar, från idéstadiet fram till färdigbyggd och driftsatt anläggning.

Respektive projekt skall se över sin eventuella påverkan på bullersituation och skall vid behov ta fram de bullerskydd och andra åtgärder som behövs för att klara de långsiktiga riktvärden som pekats ut för infrastrukturen. Redan idag har bullerskyddsåtgärderna längs Roslagsbanan till stor del dimensionerats för att klara planerade trafikökningar, men en kontroll av aktuella förutsättningar är något varje projekt har att utföra.

Inför byggstart undersöks risken för att närboende eller andra bullerkänsliga verksamheter påverkas av störning under projektets byggskede. Om det bedöms föreligga sådan risk, ska en bullerutredning avseende störning under byggskedet tas fram. Till detta tas ett projektanpassat kontrollprogram fram för byggskedet, där egenkontrollen hanteras av entreprenör, eller av trafikförvaltningen. Dessa kontrollprogram ska godkännas av trafikförvaltningen och ofta stäms de även av löpande med tillsynsmyndigheten i direktdialog mellan projektorganisation och tillsynsmyndighet.

Övrigt

Sammanfattningsvis anser trafikförvaltningen att en dokumenterad egenkontroll för buller redan finns i och med trafikförvaltningens Riktlinjer buller och vibrationer enligt beskrivning ovan. Dessutom menar trafikförvaltningen att tidigare svar och kontakter med kommunen, tidigare korrespondens tillsammans med denna skrivelse kan likställas med ett förslag till kontrollprogram.

Vad gäller miljö- och hälsoskyddsnämndens begäran om kontrollprogram för trafiken på Roslagsbanan menar trafikförvaltningen att det inte ska ingå i egenkontrollen eftersom riktvärden för buller redan innehålls och processen för trafikering hanteras på annat sätt, vilket har redovisats under rubriken

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

BREV
2022-03-24

Ärende/Dok. id.
TN 2019-1440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

trafikering. Trafikförvaltningen vill betona att det saknas fog för begränsning av verksamheten på Roslagsbanan då riktvärden för buller innehålls. Eftersom gällande riktvärden för buller inte överskrids planerar inte trafikförvaltningen för ytterligare bullerskyddsåtgärder avseende Roslagsbanan i Danderyd.

Frågan om tillåtlighet för planerad trafikökning hanteras inom ramen för planeringsprocessen för investeringsåtgärder, vilket har beskrivits under rubriken Framtida utbyggnad.

Med vänliga hälsningar



David Lagneholm
Förvaltningschef

