



Till

Länsstyrelsens i Stockholms län
Miljöprövningsdelegationen

Dnr. 5511-42384-2103 angående ansökan om frivilligt tillstånd enligt miljöbalken för bedrivande av järnvägstrafik på Roslagsbanan m.m.; bemötande

Miljöprövningsdelegationen inom Länsstyrelsen i Stockholms län (MPD) har berett AB Storstockholm lokaltrafik (SL) möjlighet att yttra sig över inkomna yttranden över SL:s tillståndsansökan.

SL har fått del av yttranden från Länsstyrelsen i Stockholms län (länsstyrelsen), Försvarmakten, Transportstyrelsen, Trafikverket, Kommunstyrelsen i Stockholm stad, Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Stockholms stad, Miljö- hälsoskyddsnämnden i Danderyds kommun, Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Solna stad, Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd, Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden i Vallentuna kommun, Kommunstyrelsen i Österåkers kommun, Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Österåkers kommun samt från enskilda fastighetsägare. Av dessa har Försvarmakten och Transportstyrelsen avstått från att lämna synpunkter på SL:s ansökan, medan Trafikverket har lämnat kortfattade synpunkter med anledning av den riksintresseprecisering som togs fram 2015.

1 Tillåtlighet och ansökans avgränsning

SL uppfattar att ingen av de statliga myndigheterna, kommunstyrelserna eller de kommunala nämnderna motsätter sig ansökan. Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Danderyds kommun anför dock att innan fullständiga svar på ett antal av länsstyrelsen begärda uppgifter lämnas kan inte ansökan prövas. Nämnden framhåller också, såvitt avser länsstyrelsens krav på redovisning av alternativ för att uppnå syftet med verksamheten, att för det fall SL underlåter att efterkomma kravet ska ansökan avvisas. Det bör noteras att länsstyrelsen inte framfört motsvarande synpunkter. Vidare har ett antal av de enskilda fastighetsägarna yrkat att ansökan ska avvisas eller avslås, att ärendet ska överlämnas till regeringen för tillåtlighetsprövning, att den pågående kapacitetsförstärkningen ska inhiberas samt att miljökonsekvensbeskrivningen (MKB:n) inte ska godkännas. Enskilda fastighetsägare har också haft synpunkter på ansökans avgränsning m.m. SL avser att bemöta de ovan nämnda yrkandena och synpunkterna i detta avsnitt 1 och bemöter därefter övriga yrkanden och synpunkter i avsnitt 2 nedan.

1.1 Inställning till motparternas yrkanden

SL *bestrid* att ansökan ska avvisas, avslås eller att ärendet ska överlämnas till regeringen. SL *vidhåller* att MKB:n ska godkännas och *yrkar* att yrkandena om inhibition av den pågående kapacitetsförstärkningen ska avvisas. Skälen för SL:s inställning och yrkande redovisas nedan.

1.2 Prövningens avgränsning

1.2.1 Prövningen omfattar driften av trafiken

SL har valt att avgränsa ansökan till att omfatta *driften* av trafiken på Roslagsbanan och inte den utbyggnad inom ramen för kapacitetsförstärkningen som påverkar utformningen av den framtida driften av trafiken. Ut- och ombyggnationerna som sådana ska enligt SL:s uppfattning alltså inte prövas inom ramen för denna tillståndsprövning. Däremot ska *effekterna* från den trafik som kapacitetsförstärkningen möjliggör beaktas vid prövningen. Skälen till denna uppdelning har beskrivits i avsnitt 5.2 i tillståndsansökan. SL vidhåller sin inställning till prövningens avgränsning och vill med anledning av de synpunkter som anförts i denna del anföra följande.

Den kapacitetsförstärkning som pågår parallellt med prövningen av tillståndsansökan kommer visserligen att påverka förutsättningarna för driften av trafiken på Roslagsbanan, men den utgör inte en förutsättning för driften och är inte heller en integrerad del av driften av trafiken. En stor del av kapacitetsförstärkningen har dessutom redan genomförts. Som beskrivits i ansökan hanteras dessa frågor inom ramen för prövningen av järnvägsplanerna. Detta är den sedvanliga ordningen för prövning av ut- och ombyggnad av järnvägar och det finns inget skäl att denna tillståndsprövning ska omfatta dessa åtgärder. Denna avgränsning av tillståndsansökan fick även stöd av länsstyrelsen som under samrådet inte framförde några synpunkter i denna del, trots att SL tydligt redogjort för att dubbelspårsutbyggnaden inte skulle komma att ingå i ansökan. Länsstyrelsen ansåg dock att depåerna skulle ingå i prövningen (se beslutet om att verksamheten ska anses medföra en betydande miljöpåverkan från 2012-06-28), vilket SL inte motsatte sig.

1.2.2 Tillämplig rättspraxis

Frågan om prövningens omfattning har varit föremål för relativt omfattande praxis (se exempelvis dåvarande Miljööverdomstolens beslut 2004-03-12 i mål nr. M 487-04 (Citytunneln) och 2007-04-27 i mål nr. M 8597-06 (Citybanan), MÖD 2006:6, MÖD 2006:54 samt MÖD 2013:36). Prövningens omfattning kan i någon mån sägas ha definierats på sådant sätt att det ska ske en samlad prövning som ska innefatta samtliga centrala frågor så att det är möjligt att föreskriva villkor för all den miljöpåverkan som verksamheten kan orsaka. I avgörandet MÖD 2013:36 angav Mark- och miljööverdomstolen att samtliga relevanta miljömässiga konsekvenser ska regleras vid tillståndsprövningen. I avgörandet MÖD 2006:6 skrev domstolen att prövningen ska resultera i de villkor eller föreskrifter som fordras enligt miljöbalkens allmänna hänsynsregler. Vid prövningen av målet nr M 8597-06 fann domstolen att prövningen fått en avgränsning och en omfattning som inte var ändamålsenlig eftersom ansökans avgränsning inte

gjorde det möjligt att vid prövningen beakta tunnelns närmare dragning och inte heller andra störningar från tunneldrivningen än de geohydrologiska eller den samverkande grundvattenpåverkan från de olika tunnlarna i projektet. Vid prövningen av målet nr M 487-04 ansåg domstolen att en samlad prövning innebar att det inte var möjligt att göra en geografisk uppdelning av prövningen eftersom det inte gick att särskilja effekterna från respektive del samt att det fanns en risk att vissa frågor skulle falla utanför prövningen.

1.2.3 *Prövningen är samlad och all relevant miljöpåverkan omfattas*

Till skillnad mot avgörandena avseende Citytunneln och Citybanan är förevarande prövning *inte* geografiskt uppdelad. Tvärt om omfattar prövningen *hela* Roslagsbanans sträckning. Det är alltså möjligt att pröva effekterna från trafiken på Roslagsbanan i ett sammanhang. Som beskrivits i ansökningshandlingarna är detta också hela syftet med tillståndsansökan och den samlade bedömningen av verksamheten och dess omgivningspåverkan lyftes även fram av dåvarande Miljööverdomstolen som ett skäl för att ansöka om tillstånd för verksamheten (se MÖD 2004:28). En viktig skillnad är också att bägge dessa prövningar handlade om nyanläggning av en verksamhet. De miljömässiga effekterna vid nyanläggning är normalt sett mycket svårare att bedöma än när det gäller ändringar av en redan befintlig verksamhet. Vidare var det i bägge dessa avgöranden fråga om prövningar av byggande av tunnlar, vilket är en mycket komplex verksamhet med svårbedömd miljöpåverkan, och sökandena hade avgränsat sina ansökningar på så sätt att viss betydande miljöpåverkan inte skulle innefattas av prövningen.

Tack vare den långa tid som verksamheten vid Roslagsbanan har bedrivits har SL god kännedom om dess miljöpåverkan. Den över allt annat dominerande effekten från verksamheten är bullerstörningar för främst närboende. Buller är en typ av påverkan som det finns tydliga normer för hur det ska beräknas, bedömas och kontrolleras. Även om bedömningarnas resultat i slutändan beror av en mängd olika förutsättningar som varierar i de enskilda fallen, anses de beräkningar som görs enligt en fastslagen metod ge ett tillförlitligt resultat. Den miljöpåverkan som trafiken på Roslagsbanan orsakar går alltså att bedöma med relativt hög säkerhet.

Det är heller inte så att SL:s avgränsning av ansökan riskerar att leda till att frågor av betydelse skulle komma att falla utanför prövningen eller att några relevanta miljömässiga konsekvenser inte kan regleras vid tillståndsprövningen. De miljömässiga konsekvenserna av kapacitetsförstärkningen handlar nästan uteslutande om förändrad bullerutbredning som härrör från de förändringar i trafikupplägg och liknande som kapacitetsförstärkningen möjliggör samt från ändrad dragning av själva banan. De eventuella störningar som kan uppkomma vid själva ut- och ombyggnationerna är högst tillfälliga och mycket begränsade och behöver därför inte regleras inom ramen för denna prövning. Av detta skäl kommer den miljöpåverkan som kapacitetsförstärkningen kan möjliggöra att kunna regleras genom en prövning av bullret från trafiken på Roslagsbanan. Därmed saknas skäl att denna prövning också ska omfatta kapacitets-

förstärkningen som sådan. Som tidigare anförts är det också fråga om en frivillig tillståndsansökan. Även om det i slutändan är prövningsmyndigheten som bedömer om ansökan är fullständig, måste hänsyn tas till att sökanden vid en frivillig prövning måste anses ha större utrymme att avgränsa ansökans omfattning och innehåll jämfört med en ansökan som avser tillståndspliktig verksamhet.

Även om den huvudsakliga påverkan från järnvägstrafiken utgörs av buller är även all annan relevant miljöpåverkan beskriven och bedömd i MKB:n. I denna beskrivning och bedömning har höjd tagits för de förändringar i verksamheten som kapacitetsförstärkningen innebär. Även såvitt avser annan miljöpåverkan än buller har alltså de trafikala effekterna av kapacitetsförstärkningen beaktats vid upprättandet av ansökningshandlingarna och ingår således i denna prövning (vad gäller följdverksamheter, se avsnitt 2.10.14 nedan). Att effekterna är möjliga att beakta innebär dock inte att anläggandet av järnvägen behöver prövas i detta sammanhang. Tack vare denna utförliga beskrivning av verksamheten är det högst möjligt att överblicka konsekvenserna av den verksamhet som ansökan avser och verksamheten kan därför prövas i enlighet med de allmänna hänsynsreglerna. Ansökans omfattning och avgränsning möjliggör därmed en samlad prövning och är förenlig med miljöbalkens syfte.

Av samma skäl behöver inte frågor om trafikupplägg, hastighet, typ av tåg eller liknande hanteras inom ramen för denna prövning. Dimensionerande för verksamheten är de störningar som kan uppkomma, än en gång framför allt buller. Genom att säkerställa att tillräckliga åtgärder vidtas för att villkoren kan innehållas finns det inget skäl att reglera verksamheten i övrigt. En möjlig trafikökning kan leda till högre ekvivalenta ljudnivåer, men så länge villkoren innehålls finns det inga skäl att särskilt reglera denna fråga. På samma sätt kommer andra förändringar, såsom ökad hastighet och nya typer av tåg, eventuellt att kunna påverka de maximala ljudnivåerna från trafiken. Också i detta avseende måste det räcka med att villkoren kan innehållas. Som framgår av praxis finns det sällan skäl att reglera verksamheten genom så kallade teknikvillkor. Så länge verksamhetsutövaren kan säkerställa att nivåerna i villkoren innehålls behöver inte metoden för hur det ska uppnås regleras. Att en sådan reglering är tillräcklig såvitt avser tillstånd för bedrivande av järnvägstrafik framgår tydligt av Mark- och miljööverdomstolens dom 2016-07-08 i mål nr. M11100-14 avseende Kontinentalbanan. En reglering i detalj av hur verksamheten ska bedrivas riskerar också att motverka den flexibilitet som är en förutsättning för att kunna bedriva en välfungerande kollektivtrafik. Syftet med Roslagsbanan är att utgöra en välfungerande och effektiv del av kollektivtrafiken i Storstockholms nordöstra del. Verksamheten måste kunna anpassas till behovet från resenärerna – utan att medföra oacceptabla störningar – och det är svårt att i förväg veta hur sådana anpassningar ska kunna vidtas på bästa sätt. Tillståndet måste ge SL rimliga förutsättningar att bedriva verksamheten i enlighet med dess syfte och en allt för detaljerad reglering riskerar att motverka detta. Som länsstyrelsen anför i dess yttrande över ansökan behöver Roslagsbanans tekniska förutsättningar som ett sammanhängande järnvägsnät beaktas. Även av detta skäl bör därför inte denna typ av frågor regleras i tillståndet.

Det har vidare gjorts gällande att utgångspunkten för tillståndsprövningen borde vara en prövning av samtliga planerade/beslutade åtgärder på hela Roslagsbanan. SL har vid beskrivningen av Roslagsbanans sträckning m.m. utgått ifrån dagens förutsättningar och därvid tagit hänsyn till kapacitetsförstärkningen. Det är däremot inte möjligt att beakta andra framtida förändringar av verksamheten. En prövning av exempelvis en framtida sträckning till Arlanda eller en förlängning av banan till Stockholms centralstation kan inte göras eftersom dessa åtgärder inte är tillräckligt utredda. Det finns därför inget underlag som visar vilken miljöpåverkan dessa förändringar av verksamheten skulle innebära. Skulle SL i framtiden vilja ändra verksamheten på så sätt att tillståndet behöver ändras får det vid behov hanteras i föreskriven ordning.

1.2.4 *Inhibition*

Då kapacitetsförstärkningen inte ingår i vare sig tillståndsansökan eller den förevarande prövningen har MPD heller ingen möjlighet att inhibera den. Yrkandena om inhibition ska därför avvisas.

1.3 **Reglering av ekvivalenta inomhusnivåer**

SL vidhåller att fullständiga uppgifter som svar på MPD:s föreläggande har lämnats. I avsnitt 1.6 i SL:s komplettering av ansökan, daterad 2015-09-28, har SL utförligt redogjort för varför det saknas behov av en villkorsreglering av de ekvivalenta inomhusnivåerna. Det framgår där att den ekvivalenta ljudnivån inte är dimensionerande för verksamheten och att om villkoret för maximal inomhusnivå kan innehållas kommer även den ekvivalenta nivån underskrida den åberopade nivån. Av detta skäl behövs inte heller några särskilda åtgärder vidtas för att denna nivå ska kunna innehållas. En villkorsreglering av de ekvivalenta ljudnivåerna inomhus fyller därmed ingen funktion och skulle bara i onödan tynga villkoret.

1.4 **Bullerdämpande åtgärder**

Såvitt avser de bullerbegränsande åtgärderna är det SL:s uppfattning att dessa har redovisats i tillräcklig utsträckning. I avsnitt 3.1.2.2 i MKB:n beskrivs det åtgärdsprogram avseende buller som SL arbetar med för att åtgärda bullernivåer överskridande gällande riktvärden och där redovisas vilka åtgärder som SL vidtar. Detta har därefter tydliggjorts i avsnitt 1.8 och 1.12 i den ovan nämnda kompletteringen av ansökan. SL har genom de beräkningar som bifogats ansökan samt de kompletterande lokala åtgärder som beskrivits i MKB:n och kompletteringen (avsnitt 1.8 och 1.12 samt bilaga 7) visat att tillräckliga åtgärder kommer att kunna vidtas för att de nivåer som anges i villkorsförslagen ska kunna innehållas vid i princip samtliga bostäder längs Roslagsbanan.

Som SL redan anfört, i bland annat avsnitt 7.1 och 8 i ansökan, är det viktigt att SL ges teknisk frihet och möjlighet att optimalt utnyttja de många olika möjligheter som finns att kunna innehålla de föreslagna nivåerna i villkoren. Det är inte lämpligt att i tillståndet reglera vilka

åtgärder som ska vidtas vid en specifik fastighet eller på en viss delsträcka. En sådan reglering skulle i praktiken innebära att varje enskild åtgärd måste prövas på detaljnivå av prövningsmyndigheten baserad på en bedömning där nyttan av olika typer av åtgärder skulle jämföras mot kostnaderna, men framför allt på de tekniskt komplicerade möjligheterna att kunna vidta olika typer av åtgärder vid varje enskild fastighet. Den stora mängden åtgärder skulle innebära att prövningens omfattning blir enormt omfattande och i princip ohanterlig. Nyttan med en sådan prövning skulle också vara högst begränsad och som framgår av praxis är det sällan motiverat att reglera denna fråga genom krav på viss teknik (se exempelvis Mark- och miljööverdomstolens avgörande 2016-07-08 i mål nr. M 11100-14 avseende Kontinentalbanan). Som framgår av dåvarande Miljödomstolens avgörande MÖD 2004:28 är syftet med förevarande prövning att prövningsmyndigheten kan göra en *totalavvägning* av vilka skyddsåtgärder som skäligen kan krävas och alltså inte en prövning av varje enskild åtgärd, dvs. till skillnad mot hur prövningen går till vid tillsyn av verksamheten.

Eftersom en rimlighetsavvägning görs för verksamheten och behovet av åtgärder längs Roslagsbanan i dess helhet behöver ingen sådan avvägning göras avseende valet av åtgärder vid respektive fastighet. Den rimlighetsavvägning som efterfrågas kan bara vara relevant i de fall där det *inte* är möjligt att vidta tillräckliga åtgärder (se avsnitt 1.9 i kompletteringen av ansökan för en sådan beskrivning).

De lokala åtgärder som vidtas genomförs efter dialog med fastighetsägaren. Som beskrivits i avsnitt 1.8 i kompletteringen av ansökan undersöks de byggnader och uteplatser där lokala åtgärder bedöms behövas. Om SL och fastighetsägaren kommer överens tecknas därefter avtal som anger vilka åtgärder som ska vidtas.

SL vill i detta sammanhang framhålla att bullerdämpande åtgärder för närvarande genomförs i syfte att säkerställa att de så kallade nybyggnadsriktvärdena i infrastrukturpropositionen ska kunna innehållas längs med hela Roslagsbanan. Dessa åtgärder sker parallellt med prövningen av denna tillståndsansökan. Åtgärderna vidtas dels i samband med de ut- och ombyggnader som sker på de sträckor som byggs ut till dubbelspår (kapacitetsförstärkningen), dels genom det program för bullerbegränsande åtgärder som omfattar alla de sträckor som inte byggs ut till dubbelspår. Tillräckliga åtgärder för att kunna innehålla nivåerna i de föreslagna villkoren kommer alltså att kunna vidtas oaktat denna tillståndsprövning.

1.5 Miljökonsekvensbeskrivningen

1.5.1 Alternativredovisning

SL vidhåller att den till ansökan bifogade MKB:n uppfyller de lagstadgade kraven och att den därför ska godkännas. I MPD:s kompletteringsföreläggande hänvisas till 6 kap. 7 § andra stycket punkten 4 miljöbalken. I denna bestämmelse anges att MKB:n ska innehålla en redovisning av

alternativa platser, om sådana är möjliga, samt alternativa utformningar tillsammans med en motivering varför ett visst alternativ har valts.

SL vidhåller att frågan om lokalisering och alternativa utformningar har redovisats i såväl MKB:n och ansökan som i den ovan nämnda kompletteringen (se avsnitt 1.1 i kompletteringen). SL vill här än en gång framhålla att ansökan avser driften av trafiken på Roslagsbanan, inte dess utbyggnad, och att de är fråga om en befintlig verksamhet. Av dessa skäl begränsas inte bara de möjliga lokaliseringarna utan också utformningarna av verksamheten till just driften. Såvitt avser alternativ utformning av dubbelspårsutbyggnaden redovisas och prövas detta inom ramen för respektive järnvägsplan.

I MPD:s föreläggande nämns visserligen också ”sätt att uppnå syftet med verksamheten”, men SL har inte uppfattat det som ett uttryckligt krav från länsstyrelsen att en sådan redovisning fordras. Som framgår av 6 kap. 7 § tredje stycket miljöbalken har länsstyrelsen möjlighet att *under samrådet* kräva en sådan redovisning. Något beslut under samrådsprocessen om att detta ska utredas och beskrivas i MKB:n har länsstyrelsen inte meddelat. SL har därför inte haft anledning att utreda denna fråga vid upprättande av MKB:n. Som framgår av Högsta domstolens beslut 2009-06-10 i mål nr. 3126-07 innebär avsaknaden av ett sådant beslut under samrådsprocessen att sökanden inte är skyldig att senare under prövningen redovisa alternativa sätt att uppnå syftet med verksamheten. Länsstyrelsen har inte heller i sitt yttrande över ansökan anfört att en redovisning av alternativa sätt att uppnå syftet med verksamheten behövs (se avsnitt 2.1 nedan).

När det gäller frågan om alternativa transportsätt, men också det krav på en samhällsekonomisk analys som framställts, är det enligt SL:s uppfattning dessutom snarare en trafikpolitisk fråga än något som är möjligt att pröva inom ramen för en tillståndsprövning enligt miljöbalken. Den mer övergripande utformningen av kollektivtrafiken i Stockholms län och de samhällsekonomiska analyser som ligger till grund för en sådan bedömning kan inte SL ensamt styra över. Så kostsamma beslut som utbyggnad av tunnelbana är dessutom en delad fråga mellan stat, landsting och kommuner (genom exempelvis de så kallade Stockholms- och Sverigeförhandlingarna). Såvitt avser begäran om en samhällsekonomisk analys finns vid prövningen av miljöfarlig verksamhet ingen bestämmelse som motsvarar kravet på en samhällsekonomisk tillåtlighetsbedömning som regleras i 11 kap. 6 § miljöbalken och som endast avser *vattenverksamhet*. Någon sådan analys behövs alltså inte vid denna prövning.

I den förstudie som upprättats inför etapp 2 av kapacitetsförstärkningen, daterad 2010-05-18, framgår att Roslagsbanan bedöms behövas utöver annan kollektivtrafik i regionen, som exempelvis tunnelbana. Roslagbanan utesluter alltså inte utbyggnad av tunnelbana på längre sikt. Men enligt utredningen visar ”*de uppskattade kostnaderna och genomförandetiderna för de olika*

alternativen att Roslagsbanan är både billigare och lättare att genomföra på kort sikt än de andra alternativen” (s. 13).

1.5.2 Nollalternativet

Det har vidare anförts att det nollalternativ som SL utgått ifrån i MKB:n skulle vara felaktigt utformat. SL vidhåller att nollalternativet är korrekt utformat. Nollalternativet är utformat med hänsyn till ansökans avgränsning och innehåll samt till att det är fråga om en pågående verksamhet. Den verksamhet som ansökan omfattar, driften av trafiken på Roslagsbanan, måste jämföras mot de förhållanden som råder om någon ansökan inte hade getts in, dvs. verksamhetens bedrivande utan tillstånd. När SL under samrådet beskrev utformningen av samrådet hade länsstyrelsen ingen invändning mot detta och har heller inte haft några synpunkter i denna del i yttrandet över ansökan (se avsnitt 2.1 nedan).

Som anförts ovan i avsnitt 1.4 pågår programmet för bulleråtgärder parallellt med denna prövning och tillräckliga åtgärder för att bullret från trafiken på Roslagsbanan inte ska överskrida nivåerna i villkorsförslagen kommer att vidtas oavsett hur denna tillståndsprövning faller ut. På motsvarande vis är det med kapacitetsförstärkningen. De ändrade förutsättningar för trafiken som kapacitetsförstärkningen medför och de bullerbegränsande åtgärder som säkerställer att en god miljö kan uppnås avser SL alltså att färdigställa oaktat att denna tillståndsprövning pågår. Ett nollalternativ som beskriver någon annan situation skulle därmed vara helt hypotetiskt och inte utgå ifrån de faktiska förutsättningar som trafiken på Roslagsbanan bedrivs under.

Det påstås bland annat av motparterna att eftersom ett antal av de av tillsynsmyndigheterna meddelade föreläggandena om krav på bullerskyddsåtgärder har fastställts av domstol, skulle tillsynsmyndigheten ha förelagt SL att ansöka om tillstånd för det fall verksamheten fortsatt hade bedrivits utan den frivilliga tillståndsansökan. Vidare görs det gällande att nollalternativet ska utgå ifrån en sannolikt minskad trafik till följd av SL efterkommit samtliga meddelade förelägganden.

För det första har något föreläggande att ansöka om tillstånd inte meddelats. Det är inte möjligt att vid denna tillståndsprövning utgå från ett så pass spekulativt antagande. Det är inte heller särskilt troligt att ett sådant föreläggande skulle komma att meddelas för det fall SL inte skulle ha ansökt om tillstånd frivilligt. Som angetts ovan kommer SL att vidta tillräckliga åtgärder för att säkerställa en god miljö oavsett utgången av denna prövning. Så hade också skett även om någon frivillig ansökan inte hade getts in. Vad gäller de förelägganden som tillsynsmyndigheterna meddelat med krav på bullerskyddsåtgärder är det riktigt att ett antal av dessa har fastställts av mark- och miljödomstolen. Tiden för genomförande av åtgärderna bestämdes av domstolen i enlighet med SL:s åtgärdsprogram. Men en än större del av föreläggandena har upphävts av antingen länsstyrelsen eller domstolen, vilket visar att olägenheterna från verksamheten inte är av den omfattning som görs gällande. I de fall kraven på åtgärder har fastställts avser SL

dessutom att vidta nödvändiga åtgärder. Därmed kommer olägenheterna att åtgärdas och de utgör alltså inget skäl för tillsynsmyndigheten att förelägga SL att ansöka om tillstånd.

När det gäller påståendet om att efterkommande av föreläggandena skulle medföra en sannolikt minskad trafik är det svårt att följa resonemanget. SL har genom såväl bullerberäkningarna som åtgärdsprogrammet visat att tillräckliga åtgärder kan vidtas för att åstadkomma en god miljö, utan att hastigheten behöver sänkas eller trafikintensiteten minska. Tvärt om kommer det att vara möjligt att innehålla nivåerna i villkorsförslagen trots en eventuellt ökad hastighet och trafikintensitet. Detta gäller även de åtgärder som krävs för att de förelägganden som fastställts ska kunna efterkommas. SL har visserligen angett att det finns en risk att förelägganden meddelas som kan få konsekvenser för trafikens bedrivande för det fall verksamheten skulle fortsätta bedrivas utan tillstånd. Denna risk är dock allt för osäker för att den ska kunna ligga till grund för en relevant beskrivning av trafikens omfattning vid utformningen av nollalternativet. Att nollalternativet ska utformas mot bakgrund av ett behov av minskad trafik finns det därför inget skäl för.

Nollalternativets konstruktion innebär inte heller ett kringgående av miljöbalkens bestämmelser eller att den miljöpåverkan som verksamheten orsakar inte beskrivs på ett korrekt sätt. Nollalternativets utformning påverkar bedömningen av hur stor miljöpåverkan den ansökta verksamheten har jämfört med nollalternativet, däremot har det ingen betydelse vid beskrivningen av verksamhetens miljöpåverkan. Som framgår av MKB:n har all relevant miljöpåverkan från verksamheten beskrivits utförligt. När det gäller exempelvis buller har både nivåer och dess utbredning beskrivits såväl i text som genom bullerutbredningskartor. Inte heller av detta skäl behöver alltså nollalternativet ändras.

1.6 Regeringsprövning

Enligt 2 kap. 9 § andra stycket miljöbalken får en verksamhet inte bedrivas om den medför risk för att ett stort antal människor får sina levnadsförhållanden väsentligt försämrade eller miljön försämrats avsevärt. Om en verksamhet är av synnerlig betydelse från allmän synpunkt kan emellertid regeringen enligt 2 kap. 10 § tillåta denna, även om förutsättningarna är sådana som anges i 9 § andra stycket. I Koncessionsnämndens beslut den 16 november 1995 (Nr 198/95) avseende utbyggnad och drift av Kontinentalbanan fann nämnden att ett betydande antal människor skulle få sina levnadsförhållanden väsentligt försämrade om järnvägstrafiken skulle komma till stånd enligt dåvarande Banverkets ansökan. Enligt den så kallade stoppregeln skulle verksamheten därmed inte ha tillåtits. Men eftersom nämnden ansåg att det var av synnerlig betydelse från allmän synpunkt att järnvägstrafik kan upprätthållas på Kontinentalbanan till dess att nödvändiga alternativa spårsträckningar som var godtagbara från miljösynpunkt hade utförts, överlämnade nämnden ärendet till regeringen.

Skälet till att Koncessionsnämnden ansåg att Kontinentalbanan skulle orsaka en så stor olägenhet för de närboende var att tillräckliga åtgärder mot buller utomhus inte skulle kunna vidtas. Banverket avsåg att som skyddsåtgärd mot höga bullernivåer utföra fasadisolering samt bygga ett två meter högt bullerplank längs järnvägen. Bullerplanket skulle säkerställa att den ekvivalenta bullernivån utomhus på marknivå inte skulle överskrida 65 dB(A). Enligt nämnden skulle bullerplanken inte ha någon effekt på utomhusbullret vid högre våningsplan och Miljöförvaltningen i Malmö stad hade tidigare uppmätt maxbullernivåer utomhus på 87–94 dB(A) utefter Kontinentalbanan. Störningarna skulle därför bli oacceptabelt stora.

Till skillnad mot vid utbyggnaden och driften av Kontinentalbanan kommer inte driften av Roslagsbanan att medföra några väsentligt försämrade levnadsförhållanden för ett betydande antal människor. Tvärt om är det i förevarande fall möjligt att vidta tillräckliga åtgärder för att en god miljö ska kunna uppnås längs i princip hela banan. Detta säkerställs genom de åtgärder som vidtas i samband med dubbelspårsutbyggnaden och det omfattande program för buller-skyddsåtgärder som SL genomför. Det är endast vid de tre bostäderna som finns angivna i den så kallade avstegslistan till villkor 2 där utomhusnivåerna idag inte bedöms kunna innehålla nivåerna i villkorsförslaget. Förutom att förutsättningarna vid Kontinentalbanan och Roslagsbanan skiljer sig åt avsevärt har också teknikutvecklingen inneburit att nya typer av buller-skyddande åtgärder, såsom spårnära skärmar och liknande, kan vidtas som minskar risken för höga bullernivåer utomhus. Risken för höga utomhusnivåer i likhet med de som var fallet vid prövningen av Kontinentalbanan föreligger därför inte i detta fall. Eftersom tillräckliga åtgärder kommer att vidtas för att bullernivåerna inte ska utgöra en olägenhet aktualiseras inte heller första stycket i 2 kap. 9 §.

Att Roslagsbanan berör ett stort antal sakägare med motstående intressen, att det finns motstridiga synpunkter avseende frågan om alternativa lokaliseringar samt att banan sträcker sig genom ett stort antal kommuner och att det därför blir svårt med en sammanhållen tillsyn är inte av betydelse för om ärendet ska överlämnas till regeringen. Problematiken kring tillsynen löses lämpligast genom att länsstyrelsen i enlighet med SL:s yrkande förordnas som tillsynsmyndighet.

2 Synpunkter i övrigt

I detta avsnitt avser SL att bemöta vad som anförts i övrigt. Under respektive rubrik redogörs inledningsvis för de synpunkter som lämnats, varefter SL yttrar sig över dessa dessa.

2.1 Länsstyrelsen

Roslagsbanans omfattning ställer sammantaget stora krav på välfungerande tidtabeller i spår-systemet som helhet. Störningar och förseningar på en delsträcka kan påverka tidtabell-hållningen för tågen och i förlängningen kapaciteten i vagnarna någon helt annanstans i spår-systemet. Förelägganden med krav på sänkta hastigheter inom en kommun kan påverka resande-möjligheterna i andra kommuner. Detta påverkar restid, sittplatskapaciteten och i slutändan

resandekomforten. Roslagsbanan är utpekad som riksintresse för kommunikationer vilket innebär att den ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten till eller utnyttjandet av anläggningen. Riksintressepreciseringen syftar till att öka kunskapen om riksintresseanspråket i berörda kommuner och säkerställa tillämpningen i den kommunala planeringen. Roslagsbanans funktion som kollektivstråk är även av regionalt och lokalt intresse. Det är en anläggning som kräver mellankommunal samordning och samarbete med Stockholms läns landstings trafikförvaltning för att upprätthålla dess funktion. Beslut om tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken behöver beakta Roslagsbanans tekniska förutsättningar som ett sammanhängande järnvägsnät. Tillsynen bör alltid ske utifrån samma utgångspunkter. Villkoren i tillståndet måste utformas för att säkerställa en ensad tillämpning av tillsynen, med hänsyn till järnvägens funktion som ett regionalt kollektivtrafikstråk av riksintresse. Det är av stor vikt att villkoren inte bidrar till negativ påverkan på riksintresseanspråket vad gäller tillkomsten av fler spår och utnyttjandet av järnvägsanläggningen. Hänsyn behöver tas till resenärers behov av tillgänglighet (stationer, sittplatskapacitet och turtäthet) och förväntan på attraktiva tidtabeller och punktliga tåg.

Roslagsbanan utgör navet för en väl fungerande kollektivtrafik i norrortskommunerna. Med den pågående upprustningen av banan säkerställs en pålitlig och attraktiv kollektivtrafik för resenärerna. Program Roslagsbanan som ansvarar för upprustningen har följande övergripande mål för projektet:

- Öka kapaciteten för att svara upp mot 2030 års förväntade resebehov, som är en ökning med 100 000 invånare samt 50 000 arbetstillfällen.
- Senast år 2023 möjliggöra spårtrafik med jämn turtäthet i båda riktningarna enligt det antagna trafikupplägget.
- Bidra till ökad robusthet i trafiken uppmätt år 2023 jämfört med år 2010.
- Senast 2019 uppfylla gällande krav avseende bullernivåer för nybyggnation av järnväg efter utförda arbeten, åtgärder på uppgraderade och leverans av nya fordon.
- Tillgänglighetsanpassa stationer och samtliga befintliga vagnar av modellen X10p enligt gällande tillgänglighetskrav till år 2019.
- Öka trafiksäkerheten till år 2023 jämfört med år 2013, genom att utföra åtgärder enligt plankorsningsutredningen från 2013, med målet att antal rapporterade plankorsningsolyckor ska vara 0 st per år.
- Bidra till att öka andelen resande med Roslagsbanan i Nordostsektorn från 2010 till år 2030.

Med de satsningar som görs på Roslagsbanan i nuläget (den totala budgeten för Program Roslagsbanan är på ca 9,6 mdr kr) och att Roslagsbanan även finns med som ett objekt i Sverigeförhandlingen tydliggör att Roslagsbanan är av stor politisk betydelse. Det är av mycket stor vikt att värna Roslagsbanan som riksintresse för kommunikationer. I samband med att dokumentet Riksintresseprecisering av Roslagsbanan lanserades informerades berörda kommuner via bl.a. seminarium vid länsstyrelsen. I kommunernas planeringsarbete behöver det säkerställas att

riksintresset för Roslagsbanan beaktas och tillgodoses på korrekt sätt. Enbart en riksintresseprecisering ger dock inte det skydd för säkerställande av trafiken som SL skulle önska. Med ett frivilligt tillstånd ges det kompletterande skydd för verksamheten som önskas – med de åtaganden som åtföljer ett tillstånd. De villkor som har föreslagits av SL har sin grund i gällande regelverk för buller och är ambitiösa men möjliga att innehålla med de åtgärder som redovisats. En enhetlig tillsyn bedömer SL vara särskilt viktig för riksintresset Roslagsbanan mot den historik som finns av en mycket stor mängd förelägganden från enskilda tillsynsmyndigheter.

2.2 Kommunstyrelsen i Stockholms stad

Den kapacitetsökning som utbyggnaden av Roslagsbanan innebär är positiv, men det förutsätter att det inte leder till en ökad bullerproblematik inom Stockholms stads gränser. Det förutsätts också att samråd och avstämningar görs med stadens infrastrukturprojekt och andra projekt som kan komma att beröras av verksamheten. Det bedöms vidare att behovet av god, spårbunden kollektivtrafikförsörjning för nordöstra Stockholmsregionen överväger de lokala miljöproblemen, som på sikt kan åtgärdas på andra sätt. På sikt bör dock bullerskydd för naturområden med höga rekreativa värden övervägas.

2.2.1 Bullersituationen inom Stockholms stad.

Vid Stockholms östra har SL genomfört en rad åtgärder för reducering av bullernivåerna. De åtgärder som bedöms nödvändiga för att de föreslagna villkoren ska kunna innehållas är nu genomförda. Eftersom åtgärderna har vidtagits med beaktande av de planerade trafikökningen som kapacitetsförstärkningen medför kommer nivåerna i villkorsförslagen att kunna innehållas även för det fall kapacitetsförstärkningen skulle leda till ökade bullernivåer.

2.2.2 Samråd med Stockholms stad om utbyggnad m.m.

SL har genom bland annat Program Roslagsbanan redan idag en god dialog med Stockholms stad om förändringar av banan inom stadens gränser. Förutom programmets direkta dialog med staden sker samordning i löpande strategiskt kontaktforum med stadens tjänstemän (planeringsmöten) samt kontinuerlig dialog på politisk nivå. SL avser att fortsätta verka för en god dialog med staden.

2.2.3 Bullerskydd vid naturområden

Utgångspunkten för bullerskyddsarbetet vid SL:s spåranläggningar är främst det övergripande mål om buller, i det landstingsövergripande Trafikförsörjningsprogrammet (TFP) upprättat av Trafiknämnden i Stockholms läns landsting, som ska innehållas till 2030. Måltalen för buller i TFP är att alla boende i Stockholms län ska ha bullernivåer på högst 70 dB(A) maximal nivå vid minst en uteplats invid fasad samt maximalt 45 dB(A) inomhus nattetid från den kollektiva spårtrafiken. Måltalen omfattar den spårinfrastruktur som Trafikförvaltningen har rådighet över, dvs.

tunnelbana och lokalbanor. Lokalbanorna är Roslagsbanan, Saltsjöbanan, Spårväg City, Lidingöbanan, Nockebybanan och Tvärbanan. Dessutom utförs bullerskyddsåtgärder för förskole-/skolgårdar som har ljudnivåer över 55 dB(A)Leq.

När måltalen i Stockholms läns landstings Trafikförsörjningsprogram har uppnåtts kan behov av ytterligare skyddsåtgärder än i boendemiljö komma att bli aktuella. De måste dock vara miljömässigt motiverade och inte orimliga avseende kostnader för åtgärd. Som anges i avsnitt 3.1.1 i MKB:n är åtgärder i naturområden i första hand en planeringsfråga och berör främst de områden där låg ljudnivå utgör en särskild kvalitet. Naturområdena i Stockholms stad bedöms inte vara av sådan karaktär.

2.3 Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Stockholms stad

Nämnden motsätter sig yrkandet att länsstyrelsen ska utöva tillsyn över verksamheten. De argument som SL framför till stöd för detta är helt otillräckliga. Det måste förtydligas att undantaget till villkor 2 – om SL:s skyldighet att innehålla de angivna nivåerna som inte gäller för fastigheter där ägaren avböjt åtgärder eller där SL inte medges tillträde – endast gäller så länge fastighetsägaren agerar på angivet sätt. Om fastighetsägaren ändrar sig eller om fastigheten byter ägare inträder SL:s skyldighet att innehålla nivåerna, det bör dock finnas en lämplig tidsfrist innan tillräckliga åtgärder ska ha vidtagits. Förslagsvis två år från det att SL fått kännedom om de ändrade förhållandena. Såvitt avser det undantag från villkor 2 som avser avstegslistan behöver det kompletteras så att det framgår när åtgärderna ska vara genomförda, alternativt när SL ska ha tagit fram förslag på vilka åtgärder som ska genomföras och en tidplan för dessa. Villkor 3 bör justeras på samma sätt som villkor 2.

2.3.1 Frågan om tillsynsmyndighet

SL vidhåller att länsstyrelsen bör förordas som tillsynsmyndighet. Det huvudsakliga skälet för detta yrkande är det samma som varför SL alls frivilligt söker tillstånd för verksamheten. Syftet är att åstadkomma en samlad och enhetlig prövning av verksamheten. Detta sker i första hand inom ramen för tillståndsprövningen. Den fortsatta tillsynen är emellertid av minst lika stor betydelse för att en enhetlig bedömning av verksamheten ska kunna uppnås. Som framgår av både den hittillsvarande tillsynen och de remissvar som inkommit från tillsynsmyndigheterna är det uppenbart att de olika myndigheternas bedömningar skiljer sig åt avsevärt, skillnader som rimligtvis inte kan anses vara miljömässigt motiverade. Risken är därför stor att tillsynen även efter det att SL erhållit tillstånd för verksamheten kommer att fortsätta att spreta och att villkoren kommer att bedömas och tillämpas olika. Detta kan komma att försvåra driften av Roslagsbanan och kan heller inte vara önskvärt ur det allmännas perspektiv (jfr. länsstyrelsens synpunkter i avsnitt 2.1 ovan). Det skulle även riskera att leda till att det huvudsakliga syftet med den frivilliga tillståndsprövningen förfelas. För att det ska vara möjligt att bedriva en verksamhet som är lokaliserad i så många olika kommuner måste det säkerställas att tillsynen blir enhetlig, vilket

även länsstyrelsen understryker i sitt yttrande. Detta görs enklast och lämpligen genom att länsstyrelsen förordnas till tillsynsmyndighet.

Även den omständigheten att Roslagsbanan är utpekat som riksintresse visar behovet av en enhetlig tillsyn.

2.3.2 *Fastighetsägaren ändrar sig eller fastigheten får ny ägare*

Enligt SL:s uppfattning ska villkoren tolkas så att en fastighetsägare inte i ett senare skede har rätt att ändra sig när det gäller erbjudna åtgärder. Inte heller ska en ny fastighetsägare ha rätt att kräva åtgärder för det fall att den tidigare ägaren motsatt sig erbjudna åtgärder. Vid fastighetsköp gäller undersökningsplikt och denna omfattar även buller. Det kan förutsättas att avsaknad av tillräckliga bullerskyddsåtgärder beaktas vid prissättningen vid försäljning. Eftersom fastighetsägarna endast har möjlighet att motsätta sig lokala åtgärder kommer den nya fastighetsägaren själv att kunna genomföra motsvarande bullerskyddsåtgärd om så skulle önskas. SL kan åta sig att på förfrågan tillhandahålla information till mäklare och eventuella köpare om en tidigare ägare till en fastighet har erbjudits lokala bullerskyddsåtgärder eller ej och huruvida denne motsatt sig åtgärderna.

Kravet på att en fastighetsägare ska ha rätt att ändra sig är inte rimligt. De bullerskyddsåtgärder som för närvarande genomförs vidtas genom det särskilda program för bullerskyddsåtgärder, Program Roslagsbanan, som SL upprättat. SL bekostar helt de lokala åtgärderna och inget bidrag utgår från kommunerna för exempelvis fönsteråtgärder vilket är fallet i en del kommuners bullerskyddsprogram. Inom ramen för Roslagsbanans program finns teknisk expertis och entreprenörer för utförande av åtgärderna upphandlade. Detta program kommer att pågå till dess att de åtgärder som SL bedömt vara nödvändiga för att klara nivåerna i villkorsförslagen kan innehållas, dock senast till och med 2019-12-31. När bullerprojektet inom programmet är avslutat kommer inte möjligheterna att vidta åtgärder att vara de samma. I ett sådant skede måste en entreprenör handlas upp för enskilda åtgärder – som det inte är möjligt att veta varken om eller när de kommer att bli utförda. Följden av en sådan upphandling skulle bli mycket kostsam vilket medför att kostnaderna för åtgärder i det enskilda fallet skulle bli mycket höga. Ett sådant förfarande kan inte vara rimligt så länge fastighetsägaren har haft möjlighet att själv bedöma vilka bullernivåer som denne kan komma att bli utsatt för. Skulle däremot bullernivåerna av skäl som beror på SL komma att överstiga de nivåer som anges i beräkningarna för respektive fastighet som avser 2030 utan åtgärder, är det rimligt att SL ska vidta åtgärder. I ett sådant läge åtar sig därför SL att vidta tillräckliga åtgärder.

SL åtar sig dock att i samband med att tillståndet vinner laga kraft på nytt erbjuda åtgärder till de ägare av fastigheter som är i behov av lokala åtgärder och som tidigare inte godtagit de erbjudna åtgärderna. Därmed ges de fastighetsägare som velat invänta resultaten av denna prövning eller som av något annat skäl inte godtagit erbjudandet en ny möjlighet att ta ställning till de erbjudna

åtgärderna. Godtar inte fastighetsägarna åtgärderna inom skälig tid kan det inte vara rimligt att i ett senare skede ställa krav på åtgärder. I dagsläget är det endast 68 fastighetsägare (varav en i Stockholms stad, 37 i Danderyds kommun, 18 i Täby, fem i Österåker och sju i Vallentuna) av de ca 1 200 som SL erbjudit åtgärder som inte har godkänt de av SL erbjudna åtgärderna.

Enligt villkorsförslagen gäller inte SL:s skyldighet att vidta åtgärder om fastighetsägare uttryckligen avböjer de erbjudna åtgärderna. SL vill emellertid förtydliga villkoren på ett sådant sätt att skyldigheten att vidta åtgärder inte gäller för det fall fastighetsägaren *inte godtar* de erbjudna åtgärderna. Syftet med detta förtydligande är att skyldigheten att vidta åtgärder inte heller ska gälla i de fall där fastighetsägaren inte svarar alls eller inte kan bestämma sig.

För det fall en fastighetsägare motsätter sig en viss åtgärd men önskar att själv vidta någon annan bullerbegränsande åtgärd med samma syfte som den av SL erbjudna åtgärden, kan SL – om det vid en bedömning i det enskilda fallet framstår som lämpligt – istället betala ersättning för denna åtgärd. För att detta åtagande ska gälla är det dock en förutsättning att SL ges möjlighet att bedöma åtgärden och besiktiga den när den väl är utförd för att säkerställa att den fyller en tillräckligt bullerdämpande funktion. Den summa SL kan ersätta fastighetsägaren med kommer inte heller att överstiga priset för den åtgärd som SL önskade att få vidta och som fastighetsägaren motsatte sig.

När tillräckliga åtgärder en gång vidtagits har SL ingen skyldighet att vidta nya åtgärder vid fastigheten om inte överskridande av nivåerna i villkorsförslagen beror på åtgärder vidtagna av SL. Det innebär att för det fall en fastighetsägare på något sätt modifierar eller påverkar de vidtagna åtgärderna, exempelvis flyttar en skärm vid uteplats eller byter till fönster med mindre bullerdämpande egenskaper, har SL ingen skyldighet att vidta åtgärder. Detta gäller även i förhållande till en ny ägare av fastigheten.

2.3.3 Åtgärder vid fastigheter som undantas genom avstegslistan

I villkorsförslagen har SL angett följande: ”I de fall utomhusnivåer inte kan reduceras till nivåer enligt ovan bör inriktningen på de åtgärder som vidtas vara att inomhusvärdena ska innehållas så lång som möjligt”. SL vill därför förtydliga att avsikten med villkorsutformningen är att dessa åtgärder, liksom övriga åtgärder, ska vara vidtagna senast 2019-12-31. Det görs alltså ingen skillnad i tid mellan de åtgärder som SL åtar sig för att innehålla respektive villkor och de åtgärder som görs vid de fastigheter där villkorsnivåerna inte kommer att kunna innehållas.

2.4 Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Solna stad

Det ska framgå av tillståndet hur SL ska hantera klagomål avseende störningar, både de som omfattas och de som inte omfattas av villkoren. Det behöver framgå av villkor att bullermätningar kan behöva vidtas vid utredning av klagomål och ligga till grund för bedömning av dessa. SL behöver säkerställa att installationen av hjuldämpare är en tillräcklig åtgärd och att

effekterna kvarstår. Första uppföljningen bör lämpligen utföras år 2024 och därefter vart femte år. Om en fastighetsägare tackar nej till åtgärd eller inte medger SL tillträde ska SL vara skyldig att vidta åtgärder om fastigheten får en ny ägare som är av en annan uppfattning än tidigare ägare. Det är tveksamt om det finns lagstöd för att undanta bostäder som är byggda innan infrastrukturpropositionen från villkoren. Inga undervisningslokaler bör undantas från villkoren. Det ska framgå av tillståndet vem som ska avgöra vilken uteplats som ska bullerdämpas.

2.4.1 Klagomålshantering.

Alla kontakter från allmänheten hanteras av SL Kundtjänst (för närvarande innehålls kontraktet av ett företag som heter RelEasy). Om en synpunkt inkommer från allmänheten eller berörd fastighetsägare kontaktar SL Kundtjänst berörd part – trafikutövare, underhållsentreprenör eller Trafikförvaltningen – för att kunna återkomma med ett svar till kunden. Hur hanteringen av SL-Kundtjänstären den ska hanteras inom Trafikförvaltningen för kundsynpunkter avseende buller från spårtrafik framgår av förvaltningens interna Riktlinjer Buller och vibrationer. Det finns i detta avseende inget skäl att skilja mellan villkorsreglerade och ej villkorsreglerade frågor. Klagomål avseende buller kommer att följas upp mot villkoren. När det gäller uppföljningen av villkoren framgår det dels av bilaga 4 till ansökan, dels direkt i villkorsförslag 3. Det saknas skäl att särskilt reglera frågan om hantering av klagomål i tillståndet.

2.4.2 Bullermätningar

SL anser inte att uppföljning genom mätningar är nödvändigt vid hantering av klagomål. Som beskrivits i avsnitt 1.10 i kompletteringen av ansökan samt i bilaga 4 till ansökan använder SL beräkning med mycket hög kvalitet som grund för bedömning av ljudnivå. En beräkning grundad på indata med så hög kvalitet som dessa beräkningar kan väntas ge en noggrannhet minst av samma nivå som en mätning. Som exempel på kvalitativa faktorer som särskiljer de föreslagna beräkningarna från generella kartläggningar kan särskilt nämnas laserinmätt geografisk data för utbredningsmodellen, att beräkningen enligt villkorsförslag 2 uppdateras vid behov och minst vart femte år samt högkvalitativ fordonsdata baserad på inmätning. De årliga fordonsinmätningarna säkerställer att fordonsparkens ljudgenererande egenskaper bibehålls och bidrar därmed särskilt till att säkerställa att beräknade värden överensstämmer med den faktiska ljudnivån.

Som fördelar med beräkning jämfört med mätning kan bland annat nämnas att bedömning vid beräkningarna alltid utgår från banans högsta tillåtna hastighet (dvs. inkluderar fordon som passerar stationer t.ex. snabbtåg och tjänstetåg), fordonslängd utgår alltid från verklig trafik-sättning, bedömning kan på ett kostnadseffektivt och rationellt sätt inkludera alla bullerutsatta fastigheter (dvs. är ej beroende av att någon framför klagomål), väderförutsättningar utgörs av etablerade förutsättningar för årsmedeldygn vilket är en form av värsta fall för alla beräkningspunkter samt att förändringar i resultat är spårbara över tid vilket gör att det går att förstå

anledningen till att den bedömningsgrundande ljudnivån ökar eller minskar (se vidare s. 47 f i MKB:n).

Att kontroll av ljudnivåer i första hand bör ske genom beräkningar framgår bland annat av Naturvårdsverkets vägledning *Riktvärden för buller från väg- och spårtrafik vid befintliga bostäder* (s. 12). Till stöd för att beräkning är att föredra som bedömningsgrund framför mätningar kan även nämnas förordningen (2015:215) om trafikbuller vid bostadsbyggnader, som i samverkan med 24 kap. 5 a § miljöbalken anger att de omgivningsbullervärden som beräknats vid planprövningen även ska gälla vid efterföljande tillsyn. Att detta avser just beräknade värden tydliggörs ytterligare i 4 kap. 33 a § plan- och bygglagen (2010:900, PBL). Med hänsyn till den höga kvaliteten på SL:s beräkningar som bland annat utgår från årlig inmätning av fordonen saknas det skäl att kontrollera ljudnivåerna genom mätning vid enskilda bostäder och liknande.

2.4.3 Uppföljning av effekter från hjuldämpare.

Som anges i avsnitt 1.13 i komplettering av ansökan samt bilaga 9 till kompletteringen har effekten av hjuldämparmontage verifierats genom mätning. Mätningen genomfördes för ett tåg med hjuldämparna monterade. Effekten som uppvisades vid mätning kommer därmed att vara representativ för situationen när samtliga tåg har samma utrustning monterad. Ytterligare uppföljning med högre precision bedöms svårgenomförbar då det inte är tekniskt möjligt att verifiera en hel fordonsflotta över en så stor geografisk yta som Roslagsbanan. En uppföljande mätning bedöms därmed rimligen bli av samma typ som den redan genomförda och tillför därför ingenting till den redan inlämnade beskrivningen. Det kan även komma att råda osäkerhet kring bedömningsgrunden vid en sådan uppföljande mätning då uppkomsten av spårskrik delvis är slumpmässig och även mycket känslig för yttre omständigheter som exempelvis fukt och smuts på banan. Oavsett mätmetod kommer det därmed inte vara möjligt att få mätresultat som tillfullo går att återskapa vid två skilda mättillfällen. Sammanfattningsvis anser SL att frågan om spårskrik är tillräckligt utredd och att utredningen visar att de åtgärder som SL avser att vidta är tillräckliga för att begränsa förekomsten av spårskrik så långt som är möjligt. Några ytterligare åtgärder behövs därför inte.

2.4.4 Ny fastighetsägare.

Se avsnitt 2.3.2 ovan.

2.4.5 Undantag för bostäder byggda före infrastrukturpropositionen

Skälet till att bostäder vars bygglov beviljats efter det att infrastrukturpropositionen fastställdes är för att kommunerna efter denna tidpunkt hade kännedom om vilka ljudnivåer som skulle vara utgångspunkten vid den kommunala planeringen. Samma kännedom bör byggherrar ha. Inga tekniska förändringar av banan eller trafiken har skett som har medfört att de maximala ljudnivåerna från Roslagsbanan har ökat sedan denna tid. Det innebär att ansvaret för att ljudnivåerna överskrider tillämpliga riktvärden vid de fastigheter som omfattas av detta undantag är respektive

kommuns eller byggherres. Det kan däremot inte vara SL:s ansvar att kommunen meddelar bygglov och att en byggherre anlägger en bostad på en plats som uppenbart inte är lämplig för sitt ändamål. Ett sådant förfarande är inte förenligt med 2 kap. 2 § plan- och bygglagen (motsvarande 2 kap. 1 § i äldre plan- och bygglagen (1987:10)).

Även om det inte finns något uttryckligt lagstöd för att undanta dessa bostäder, bör detta följa av den proportionalitetsbedömning som ska göras enligt 2 kap. 1 § PBL (jfr. Högsta domstolens dom 2016-11-03 i mål nr T 260-15 för tillämpningen av detta lagrum). Det kan inte vara proportionerligt att SL i egenskap av verksamhetsutövare ska ansvara för de eventuella överskridanden av tillämpliga bullernivåer som orsakats av kommunernas bristande hänsyn i planeringen eller brister i byggnadernas konstruktion med avseende på bullerdämpning.

När det gäller överskridanden av tillämpliga inomhusnivåer vid dessa fastigheter tillkommer dessutom det ansvar som byggherren har enligt gällande byggnormer. I 8 kap. 4 § PBL första stycket 5 anges att ett byggnadsverk ska ha de tekniska egenskaper som är väsentliga i fråga om skydd mot buller. Detta krav specificeras i 3 kap. 13 § plan- och byggförordningen (2011:338) enligt följande:

För att uppfylla det krav på skydd mot buller som anges i 8 kap. 4 § första stycket 5 PBL ska ett byggnadsverk vara projekterat och utfört på ett sådant sätt att buller, som uppfattas av användarna eller andra personer i närheten av byggnadsverket, ligger på en nivå som inte medför en oacceptabel risk för dessa personers hälsa och som möjliggör sömn, vila och arbete under tillfredsställande förhållanden.

I Boverkets Byggregler 2006:12 framgår vidare följande under punkten 7:2:

Byggnader och deras installationer skall utformas så att ljud från byggnadens installationer, från angränsande utrymmen likväl som ljud utifrån dämpas. Detta skall ske i den omfattning som den avsedda användningen kräver och så att de som vistas i byggnaden inte besväras av ljudet.

Ovan refererade bestämmelser i PBL och PBF fanns innan det att PBL respektive PBF trädde i kraft i lagen (1994:847) respektive förordningen (1994:7 § 1215) om tekniska egenskapskrav på byggnadsverk, m.m.

Som framgår av dessa bindande regler har byggherren ett ansvar för att byggnaden är av sådan standard att en god miljö kan upprätthållas inomhus. Den ljudnivå som härvid ska tillämpas är de riktvärden som fastställdes genom infrastrukturpropositionen. Av dessa skäl kan inte SL göras ansvarigt för att bostäderna inte uppfyller de lagstadgade kraven med avseende på bullerskydd.

2.4.6 Undervisningslokaler

Syftet med det föreslagna undantaget var att undanta sådana lokaler där ljudnivån ändå är så hög att bullret från Roslagsbanan inte kan anses utgöra en olägenhet. Detta är även i linje med gällande byggnormer. Det kan inte vara rimligt att kraven i villkoren ska gå längre än gällande byggnormer eftersom de skolor som finns i närheten av Roslagsbanan sannolikt är byggda i enlighet med dessa normer. Förutom de i avsnittet ovan nämnda bestämmelserna finns särskilda krav på ljudklassning av bland annat undervisningslokaler i Svensk standard SS 25268:2007 (Byggakustik - Ljudklassning av utrymmen i byggnader - Vårdlokaler, undervisningslokaler, dag- och fritidshem, kontor och hotell). I ljudklass C i denna standard undantas uttryckligen slöjdsalar och utrymmen för idrott, men även andra utrymmen så som undervisningskök, kontor och expedition, från kravet att den maximala ljudnivån från trafik och andra yttre ljudkällor inte ska överstiga 45 dB(A). SL anser inte att villkoret behöver kompletteras med särskilda ljudnivåer för de undantagna utrymmena eftersom det skulle medföra ett omotiverat komplext villkor med mycket begränsad nytta. SL bedömer dock att ljudnivåerna för ljudklass C i ovan nämnda standard kommer att innehållas även för de undantagna utrymmena, eftersom kravnivåerna är relativt höga i jämförelse med de ljudnivåer som förekommer utmed Roslagsbanan.

SL vill i detta sammanhang även förtydliga den del av villkorsförslaget som avser undantag för undervisningslokaler som beviljats bygglov efter 2013-12-31. Eftersom det i vissa fall kan vara möjligt att ändra användningen av lokaler utan att det krävs bygglov skulle exempelvis en tidigare arbetslokal eller liknande göras om till undervisningslokaler. Det skulle innebära att en lokal som inte är konstruerad enligt gällande byggnormer avseende undervisningslokaler ändå används för detta ändamål. Skulle det ske i närheten av Roslagsbanan skulle det kunna medföra att SL gör sig skyldigt till villkorsöverskridande, trots att verksamheten inte ändrats. Av rättssäkerhetsskäl föreslår därför SL att det i villkoret anges att SL:s skyldighet att vidta åtgärder inte gäller undervisningslokaler som beviljats bygglov *eller börjat nyttjas för aktuellt ändamål* efter 2013-12-31, se det justerade villkorsförslaget i bilaga 1. Samma förtydligande bör även göras för andra byggnader och lokaler, se avsnitt 3.1 nedan.

2.4.7 Val av uteplats

Val av huvudsaklig uteplats bör ske i samråd med berörd fastighetsägare. Vid oenighet mellan SL och fastighetsägaren bör samråd även ske med tillsynsmyndigheten. SL har eller avser att vidta åtgärder vid ett mycket stort antal uteplatser. Det har trots den stora mängden uteplatser som åtgärdas hittills gått bra att komma överens med fastighetsägaren om vilken uteplats som ska anses vara den huvudsakliga.

2.5 Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Danderyds kommun

Villkor 2 bör kompletteras med ett värde för ekvivalent inomhusnivå. Om en tidigare fastighetsägare avböjt åtgärder och fastigheten därefter säljs, måste den nya fastighetsägaren tillförsäkras information om detta och/eller erbjudas åtgärder/åtgärdsförslag i samband med ägarbyte.

Möjligheter att införa ny och bättre teknik för att minska buller och miljöstörningar ska utredas under ett prøvotidsförfarande, i annat fall måste denna fråga regleras i kontrollprogrammet. Det bör regleras hur SL ska arbeta med minskade bullernivåer för närboende och SL bör redovisa hur det avser att fortsättningsvis arbeta med bästa möjliga teknik och tillvarata möjligheter för förbättringar. Kontrollmätningar/uppfoljande bullerutredningar/bullerkartläggningar bör ske med vissa intervall och regleras i tillståndsvillkor och kontrollprogram. Det framgår inte vilket utgångsläge som lagts till grund för beskrivningen att kapaciteten kommer att öka med upp till 80 procent 2030. Det är heller inte möjligt att utläsa vad denna kapacitetshöjning kommer att innebära i fråga om standard på tåg, tidtabeller, hastigheter, maxhastigheter och så vidare. I tillståndet ska det framgå att det är den beskrivna omfattningen för 2030 som regleras och att vad som eventuellt tillkommer därutöver måste prövas i särskild ordning. Följdverksamheter som lokalt omhändertagande av dagvatten, större ytor för parkeringsytor och bullernivåer vid infartsparkeringarna måste beaktas i kontrollprogram och tillsynsverksamhet. Även andra verksamhetsutövarers verksamheter vid Mörbydepån ska beaktas i prövningen och de måste därför beskrivas av SL och förslag lämnas på lösningar hur eventuella samverkande effekter ska hanteras. Tillståndet ska förenas med ett villkor som reglerar att den ekvivalenta bullernivån vid rekreatiomsområden i tätort inte får överstiga 55 dB(A) för vardagsmedeldygn och att motsvarande nivå i friluftsområden där låg ljudnivå utgör en särskild kvalitet ska bestämmas till 40 dB(A). Vad som räknas till friluftsområde där ljudnivån utgör en särskild kvalitet ska avgöras av tillsynsmyndigheten. Vid skydd av uteplatser bör stor vikt fästas vid synpunkter från fastighetsägarna. Prövningsunderlaget måste kompletteras i sådan omfattning att möjliga och föreslagna åtgärder kan granskas och utvärderas vid varje fastighet inom ramen för tillståndsprövningen. Förslag till kontrollprogram bör tas fram och kommuniceras inom ramen för prövningen. Nämnden motsätter sig slutligen yrkandet att tillsynen överflyttas till länsstyrelsen.

2.5.1 Villkor om ekvivalent nivå inomhus

Se avsnitt 1.3 ovan.

2.5.2 Ny fastighetsägare

Som anges i avsnitt 2.3.2 ovan åtar sig SL att efter förfrågan tillhandahålla information till mäklare och eventuella köpare om en tidigare ägare till fastighet har erbjudits lokala buller-skyddsåtgärder eller ej och huruvida denne motsatt sig åtgärderna.

2.5.3 Prövotidsförordnande m.m.

SL motsätter sig att det finns något behov av att reglera frågan om framtida bullerskyddsåtgärder genom ett prøvotidsförordnande eller att på annat sätt reglera frågan om hur minskade bullernivåer ska kunna uppnås. Frågan om högsta tillåtna bullernivå regleras genom villkoren i tillståndet. Som framgår av praxis anses de så kallade nybyggnadsriktvärdena i infrastrukturpropositionen motsvara en god miljö. Nivåerna i villkorsförslagen utgår från just dessa nivåer. Det saknas därför skäl att i tillståndet reglera hur än lägre bullernivåer ska kunna åstadkommas.

I jämförelse med det tillstånd som Trafikverket nyligen meddelades för Kontinentalbanan, Mark- och miljödomstolens dom 2016-07-08 i mål nr. M 11100-14 framgår vidare att de nivåer som SL föreslår i villkor 2 är mycket stränga (se vidare i avsnitt 2.6.9 nedan). Så länge SL kan visa att villkoren kan innehållas behöver inga ytterligare krav på bullerskyddsåtgärder ställas. Vilka åtgärder som krävs för detta bör inte regleras i tillståndet (se avsnitt 1.4 ovan).

2.5.4 Mätningar och villkorsefterlevnad

När det gäller frågan om behovet av kontrollmätningar, se avsnitt 2.4.2 ovan. Såvitt avser uppföljande bullerkartläggningar har SL åtagit sig att årligen kontrollmäta fordonen och att regelbundet genomföra nya beräkningar, se bilaga 4 till ansökan.

2.5.5 Kapacitetsökningen

SL har i ansökan angett att kapacitetsförstärkningen bedöms medföra att resandet förväntas öka med 80 procent till 2030. Det framgick emellertid inte tydligt vilket utgångsläge som lagts till grund för den bedömningen. Denna bedömning är hämtad från den förstudie som genomfördes inför etapp 2 av dubbelspårsutbyggnaden (se avsnitt 1.5.1 ovan). Enligt förstudien, s. 19, uppskattas kapacitetsförstärkningen innebära att antalet resenärer som åker med Roslagsbanan mot Stockholms östra under morgonens högtrafikperiod kl. 06-08 öka från 10 300 år 2009 till 18 600 år 2030. När det gäller antalet resenärer som åker från Stockholms östra samma tid bedöms dessa öka med 130 procent år 2030 jämfört med år 2009. Redan idag, 2016, märks ett markant ökat resande på Roslagsbanan jämfört med år 2009. Antalet resenärer på Roslagsbanan har ökat från totalt ca 38 000 påstigande per dag år 2009 till totalt ca 47 000 påstigande per dag 2016 vilket är en ökning med nästan 24 procent.

Som anförts i avsnitt 1.2.3 ovan bör frågorna om standard på tåg, tidtabeller och hastigheter inte regleras inom ramen för denna prövning. Så länge SL kan säkerställa att de slutliga villkoren om tillåtna bullernivåer kan innehållas saknas skäl att i övrigt reglera trafiken på Roslagsbanan.

2.5.6 Tillståndets omfattning

SL motsätter sig att tillståndet ska begränsas till omfattningen av trafiken m.m. som gäller 2030 och att vad som eventuellt tillkommer därutöver måste prövas i särskild ordning, se avsnitt 2.5.5 ovan. Som anförts i avsnitt 1.2.3 ovan är SL:s uppgift att tillgodose behovet av en välfungerande och ändamålsenlig kollektivtrafik. Det är svårt att göra exakta bedömningar av det framtida behovet av trafiken och därmed den aktuella verksamhetens omfattning och utformning. SL har gjort ett försök att uppskatta den framtida trafikeringen m.m. men det är viktigt att detta tillstånd inte begränsar SL:s möjlighet att bedriva och fortsätta utveckla verksamheten. Det avgörande för tillståndets omfattning måste vara att de slutliga villkoren kan innehållas och att verksamheten inte ändras på något sådant sätt att en påverkan på människors hälsa eller miljön som inte har beskrivits i ansökningshandlingarna uppkommer. Skulle däremot en sådan ändring ske, så som att Roslagsbanan byggs ut på ett sätt som inte beskrivits i ansökan och det medför antingen ett

överskridande av gällande villkor eller att buller uppkommer på nya platser, får detta som nämnden skriver prövas i särskild ordning.

2.5.7 *Följdverksamheter – infartsparkeringar*

I direkt anslutning till stationer/hållplatser finns ofta mindre parkeringsytor med ett fåtal platser. Vid dessa mindre ytor vidtas inga särskilda åtgärder för lokalt omhändertagande av dagvatten eftersom påverkan bedöms som så liten. Avvattning sker ofta till intilliggande diken och där sker viss fördröjning. Längs Roslagsbanan finns även ett flertal infartsparkeringar. Det är antingen kommunen eller SL som är fastighetsägare till marken som infartsparkeringarna är belägna på. Generellt gäller att kommunen ansvarar för drift och skötsel av anordningar för dagvatten vid parkeringarna. De största infartsparkeringarna finns i dagsläget i Roslags Näsby och vid Galoppfältet, båda inom Täby kommun. Vid Galoppfältet äger Täby kommun marken och kommunen planerar för ett nytt område som ska heta Täby Park. I Roslags Näsby kommer nuvarande infartsparkering att övertas av Täby kommun som en del av exploateringen av området Västra Roslags Näsby. Hur dessa parkeringsytor kommer att exploateras, utvecklas och nyttjas är därmed en kommunal angelägenhet. Behov av bullerskydd och planering av lokalt omhändertagande av dagvatten är frågeställningar som måste beaktas i den fysiska planeringen. Vid framtida Arninge resecentrum kommer även parkeringar att behövas. Detta hanteras inom ramen för detaljplan och i Arninge kommer det inte att finnas någon infartsparkering som planeras eller anläggs av SL.

SL instämmer i att verksamhet vid infartsparkeringar måste beaktas i egenkontroll och tillsynsverksamhet. Tillsynen ska dock riktas mot den som är verksamhetsutövare vilket måste avgöras i varje enskilt fall och mot den som kan anses ha rättslig och faktisk rådighet att vidta åtgärder. Eftersom miljöpåverkan från de små parkeringar som SL ansvarar för är så begränsad finns det inte skäl att särskilt reglera denna fråga i kontrollprogrammet.

Bortsett från infartsparkeringar finns det parkeringar som ägs av SL, tex parkeringar som behövs för trafikoperatörens personal. Vid den nya depån i Molnby ska en parkering anläggas och dagvatten kommer att hanteras lokalt. På Mörbydepån finns ingen möjlighet till lokalt omhändertagande av dagvatten dels på grund av utrymmesbrist, dels på grund av att det är en gammal anläggning som ska avvecklas på sikt.

2.5.8 *Andra verksamheter vid depån i Mörby*

Verksamheten vid Mörbydepån bedrivs av ett flertal olika utövare. Gemensamt för dessa är att de alla är upphandlade av SL genom avtal. SL har således möjlighet att påverka de olika verksamheterna på Mörbydepån i egenskap av både uppdragsgivare/beställare och fastighetsägare. Vid den aktuella depån är det trafikoperatören samt underhållsentreprenörer som är verksamma. För redovisning av de verksamheter som bedrivs vid depån hänvisas till avsnitt 7 i den tekniska beskrivningen.

För närvarande är Arriva i egenskap av trafikoperatören verksam vid Mörbydepån. Vid depån ansvarar Arriva för att utföra service och underhåll av fordon. Strukton är i nuläget upphandlat för att underhålla Roslagsbanans infrastruktur och nyttjar lokaler på Mörbydepån för detta ändamål. Euromaint är också verksam idag på Mörbydepån och de utför underhåll av spårburna arbetsmaskiner. Kabelteknik och Program Roslagsbanans Utbyggnad är andra aktörer inom Mörbydepån i dagsläget. Vilka som bedriver verksamhet vid depån förändras dock med tiden till följd av nya upphandlingar. Mörbydepån betraktas som ett fast driftställe och oavsett vilken aktör som bedriver verksamhet är det den samlade omgivningspåverkan från depån som är av betydelse. Av detta skäl omfattar villkorsförslag 3 hela Mörbydepån och någon särskild uppdelning görs inte mellan de olika verksamheter eller utövare som bedriver verksamhet inom depån. I bullerutredningen avseende Mörbydepån, Bilaga B-23 till MKB:n, ingår alla verksamhet med betydelse för bullernivåerna. Detta är ett exempel på hur eventuella samverkande effekter från olika verksamhetsutövare hanteras.

I respektive avtal med en operatör eller entreprenör ingår miljökrav. Hur krav ställs i upphandling är styrt från centrala riktlinjer och rutiner. SL arbetar i enlighet med Trafikförvaltningens *Riktlinjer Miljö*. I dessa riktlinjer ingår vilka miljökrav som ska ställas och hur uppföljning ska ske. Genom detta arbetssätt säkerställs att verksamheterna bedrivs på ett miljömässigt korrekt och enhetligt sätt i syfte att minska miljöbelastningen. Mer konkret innebär detta exempelvis krav på avfallshantering och avfallsredovisning, kemikaliehantering och produktval. Detta innebär exempelvis att avfallshanteringen kan följas upp i respektive avtal men även på total nivå för hela Mörbydepån. Även detta är ett exempel på hur miljöaspekter på Mörbydepån kan hanteras på ett samlat sätt även om det är flera verksamhetsutövare på det fasta driftstället.

Enligt SL:s uppfattning är buller den olägenhet som härrör från verksamheten vid depåerna som behöver villkorsregleras, vilket hanteras i villkorsförslag 3. I övrigt saknas skäl att särskilt reglera verksamheten vid depåerna.

2.5.9 Villkor om bullernivåer vid friluftsområden m.m.

Såvitt avser SL:s inställning till krav på åtgärder vid naturområden, se avsnitt 2.2.3. SL motsätter sig miljönämnden i Danderyds kommuns yrkande om krav på villkorsreglering i denna del. Frågan om att särskilda nivåer ska kunna innehållas vid rekreationsområden i tätort och/eller friluftsområden där låg ljudnivå utgör en särskild kvalitet är inte reglerad genom vare sig lag eller föreskrifter och har inte heller kommit att definieras i praxis. De nivåer som nämnden hänvisar till finns angivna i Naturvårdsverkets vägledning avseende riktvärden för buller från vägar och järnvägar vid nybyggnationer (se <http://www.naturvardsverket.se/Stod-i-miljoarbetet/Vagledning/Buller/Buller-fran-vagar-och-jarnvagar-nybyggnation/> 2016-11-01). Som anges i vägledningen gäller nivåer dock endast vid *nyanläggning*. De är alltså inte tillämpliga i förevarande fall eftersom det är fråga om en befintlig verksamhet (som stöd för

denna uppfattning se exempelvis Mark- och miljödomstolen vid Nacka tingsrätts dom 2016-10-11 i mål nr. M 756-16, s. 11, angående Ekebysjöns Naturresevat). Som framgår av vägledningen ska nivåerna inte heller tillämpas utan en individuell prövning eftersom de utgör riktvärden.

2.5.10 Synpunkter från fastighetsägare ska beaktas såvitt avser åtgärder vid uteplats

Se avsnitt 2.4.7 ovan.

2.5.11 Komplettering av prövningsunderlaget för att pröva enskilda åtgärder.

Se avsnitt 1.4 ovan.

2.5.12 Ta fram förslag till kontrollprogram

Upprättande av kontrollprogram görs som en del av verksamhetsutövarens egenkontroll. SL har redan i avsnitt 1.5 i och bilaga 5 till kompletteringen av ansökan översiktligt beskrivit hur egenkontrollen utförs. En viktig del av kontrollprogrammet är uppföljning av villkoren. I förevarande fall har detta tydliggjorts genom bilaga 4 till ansökan och direkt i villkorsförslag 3. SL anser därmed att det i tillräcklig omfattning har redogjorts för möjligheten att kontrollera verksamheten. Något skäl att i detta skede ge in ett förslag till kontrollprogram finns inte.

2.5.13 Frågan om tillsynsmyndighet

Se avsnitt 2.3.1 ovan.

2.6 Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd

Om det finns flera bostäder på en fastighet bör ljudnivåerna i villkoren omfatta samtliga dessa, såväl ute som inne, om husen används enligt detaljplan. Inga skolsalar bör undantas från villkoren. Hur ska den iordningsställda vistelseytan/lekytan vid skolor och förskolor avgränsas och vem ska besluta om detta? Det saknas beräkningar/bedömningar för hur bedömningen gjorts för avstegslistan. Kontroll av villkorsefterlevnad och säkerställande av beräkningarna bör ske genom mätningar. Det ska framgå av tillståndet vem som ska avgöra vilken uteplats som ska bullerdämpas och med vad som avses med begreppet "uteplats". Det ska framgå av tillståndet hur SL ska hantera klagomål avseende störningar, både de som omfattas och de som inte omfattas av villkoren. Det är otydligt vad som gäller om en ny fastighetsägare till en fastighet vars tidigare ägare avböjt åtgärder. Det är också otydligt hur längre ett erbjudande om åtgärder varar. Det är tveksamt om det finns lagstöd för att undanta bostäder som är byggda innan infrastrukturpropositionen från villkoren. Det är otydligt vad som händer om inte alla åtgärder för bullerdämpning är klara senast 2019 och vad som händer om inte nivåerna i villkoren innehålls. Det är också otydligt vad som gäller för hus byggda efter 2019. Spårskrik, bromsljud och dylikt bör inte undantas från villkoren. Det kommer att ta lång tid innan hjuldämpare är installerade på alla tåg och det föreslagna prövotidsförfarande är otydligt.

2.6.1 *Flera bostäder på samma fastighet*

I villkorsförslag 2 finns generellt sett ingen begräsning till hur många permanentbostäder som omfattas per fastighet. Såvitt avser uteplatser är villkorsförslaget emellertid begränsat till *huvudbyggnaden*. Utgångspunkten för SL är att alla boende ska ha tillgång till en skyddad uteplats och att den i de allra flesta fall är enskild. Villkoret begränsar exempelvis inte SL:s möjlighet att erbjuda alla lägenheter i ett flerbostadshus balkongåtgärder – vilket också är utgångspunkten för de pågående bullerskyddsåtgärderna. Med hänsyn till att det finns många olika typer av bostäder och förändringsmöjligheter anser inte SL att villkoret kan tydliggöras på ett annat rättssäkert sätt. Hänsyn måste t.ex. tas till följande exempel: generationsboenden/uthyrningsbostäder i egen byggnad eller i samma byggnad som huvudbyggnad samt ombildning av enfamiljshus till flerbostadshus. Det kan inte vara rimligt att SL ska ha villkorsreglerad skyldighet att tillse att det ska finnas skyddade uteplatser i samtliga sådana fall.

2.6.2 *Undervisningslokaler*

Se avsnitt 2.4.6 ovan.

2.6.3 *lordningsställd vistelseyta vid skolor/förskolor*

Inom ramen för det pågående åtgärdsprogrammet har SL haft en fortlöpande dialog med flertalet skolor. Det har hittills inte varit något problem att komma överens med skolornas huvudmän om vilka åtgärder och vid vilka ytor som åtgärder behöver vidtas. SL ser därför inget behov av att reglera denna fråga i tillståndet. Skulle oenighet uppstå föreslår dock SL att samråd bör ske med tillsynsmyndigheten.

2.6.4 *Avstegslistan*

SL anser att den bedömning som gjorts avseende de fastigheter som omfattas av avstegslistan är tillräckligt tydlig (se bilaga 8 till kompletteringen av ansökan). Som skäl för att utomhusnivåerna inte kommer att kunna innehållas vid dessa bostäder har SL angivit att det är tekniskt omöjligt att anordna en skyddad uteplats eftersom all mark runt huset är till för passager till och från tåg och café. I just dessa tre fall är omständigheterna alltså sådana att det inte går att vidta några åtgärder. Det bör i sammanhanget också påminnas om att SL vidtar åtgärder vid mer än 1 200 fastigheter och att endast tre stycken bostäder har behövt undantas från kraven i villkoren. Till detta kommer åtgärder vid andra byggnader än bostäder. Att föreslagna villkor kommer att överskridas vid i sammanhanget så få bostäder, och att det endast är fråga om utomhusnivåer, visar hur omfattande bullerskyddsåtgärder SL vidtar.

2.6.5 *Villkorsefterlevnad*

Se avsnitt 2.4.2 ovan.

2.6.6 *Uteplats*

Se avsnitt 2.4.7 ovan.

2.6.7 Klagomålshantering

Se avsnitt 2.4.1 ovan.

2.6.8 Ny fastighetsägare

Se avsnitt 2.3.2 ovan.

2.6.9 Undantag för från villkoren

Såvitt avser undantaget för bostäder byggda före infrastrukturpropositionen, se avsnitt 2.4.5 ovan. När det gäller övriga undantag anser SL att de är rimliga med hänsyn till de stränga nivåer som villkorsförslagen utgår från. Att SL:s ambitionsnivå är hög framgår med all önskvärd tydlighet vid en jämförelse med Mark- och miljödomstolens dom 2016-07-08 i mål nr. M 11100-14 som avser Trafikverkets utbyggnad och drift av järnvägstrafiken på Kontinentalbanan. Den slutliga prövning som avgörandet handlade om omfattande dock endast, liksom i förevarande fall, driften av trafiken. Likheter vid de två järnvägarna är många. Båda berör ett stort antal människor och båda går igenom relativt tätbebyggda områden. Som framgår av domen är dock villkoren i tillståndet avsevärt mildare än de villkor som SL föreslår avseende Roslagsbanan. För det första anges de nivåer som ska uppnås efter vidtagna åtgärder som ett *mål* (villkor 2). Det är alltså inte ett skarpt bindande villkor och det anges uttryckligen i villkoret att åtgärder endast behöver vidtas i den mån det är rimligt. Den ekvivalenta nivå som ska eftersträvas vid uteplats uppgår dessutom till 60 dB(A) till skillnad mot de 55 dB(A) som SL föreslagit ska gälla för Roslagsbanan. När det gäller de nivåer som är utformade som begränsningsvärde, villkor 1, uppgår vidare den maximala inomhusnivån till 50 dB(A) jämfört med 45 dB(A) i SL:s villkorsförslag. Slutligen ska åtgärderna vara vidtagna först fem år efter det att domen vunnit laga kraft, vilket är en betydligt längre tid än den tid som SL föreslår inom vilken tillräckliga åtgärder ska vara vidtagna.

Som framgår av denna jämförelse är SL:s villkorsförslag stränga och visar på högt ställda krav på åtgärder. De begränsade undantag som SL föreslår till villkoren framstår därmed som fullt rimliga för att det alls ska vara möjligt att klara av att innehålla nivåerna. Därtill kommer att ljud som spårskrik, tågtutor, bomklockor och ljud från underhållsarbeten inte är lämpliga att villkorsreglera. Som länsstyrelsen skriver är det "*av stor vikt att villkoren inte bidrar till negativ påverkan vad gäller tillkomsten av fler spår och utnyttjandet av järnvägsanläggningen*" samt att "*hänsyn behöver tas till resenärers behov av tillgänglighet (stationer, sittplatskapacitet och turtäthet) och förväntan på attraktiva tidtabeller och punktliga tåg*" (se avsnitt 2.1 ovan).

2.6.10 Om tillräckligt åtgärder inte är vidtagna senast 2019

Skulle villkoren inte innehållas vid utgången av 2019 utan att SL har giltiga skäl för ett sådant överskridande bryter SL mot villkoren.

2.6.11 Hus byggda efter 2019

Bostäder byggda efter 2019 hanteras enligt det föreslagna villkor 2 på samma sätt som alla bostäder vars bygglov har beviljats efter det att infrastrukturpropositionen fastställdes. Det innebär att de undantas från villkoret. När det gäller detaljplaner och bygglov inom ej planlagda områden som påbörjats från och med den 2 januari 2015 gäller särskilda krav enligt 4 kap. 33 a § och 9 kap. 40 § andra stycket PBL jämfört med 26 kap. 9 a § och 29 kap. 4 § andra stycket miljöbalken. Sammanfattningsvis innebär dessa nya bestämmelser att det vid planläggning och lovgivning inom ej planlagda områden ska tas hänsyn till den befintliga bullersituationen. Bullerberäkningar ska göras som utvisar faktiska och bedömda framtida nivåer från bland annat närliggande bullrande verksamheter. De nivåer som anges i detaljplanen eller bygglovet får därefter företräde framför eventuella bullervillkor i ett tillstånd för miljöfarlig verksamhet. Verksamhetsutövaren kan sålunda inte hållas ansvarig för ett överskridande av villkoret så länge de nivåer som anges i detaljplanen eller bygglovet innehålls.

2.6.12 Hjuldämpare

Åtgärden införs så fort som möjligt och kommer att vara färdigställd senast till utgången av 2019, dvs. inom samma tid som övriga åtgärder kommer att vara vidtagna. Anledningen till att åtgärden tar relativt lång tid att genomföra är att samtliga hjul behöver bytas ut för att möjliggöra montering av hjuldämpare. När åtgärden är genomförd väntas dock tillkommande störning från spårskrik vara helt marginell.

Något prövotidsförordnande föreslås inte längre.

2.7 Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden i Vallentuna kommun

SL ska fastställa handlingsplaner för att förhindra och minska omgivningspåverkan från buller, baserat på resultaten från kartläggningen. Särskilt där exponeringsnivåerna kan medföra skadliga effekter på människors hälsa, och för att förhindra en höjning av bullernivåerna där de idag är tillfredsställande. SL ska tillgängliggöra information till allmänheten om omgivningsbuller och dess effekter. Alla åtgärder i åtgärdsprogrammet behöver förses med en tidplan. Det ska säkerställas att ljudnivåerna vid skolor och förskolor inte överskrider maximalt 55 dB(A) vid fasad. Vårdboenden ska ingå i bullersaneringsprogrammet. Bostäderna med de högsta bullernivåerna bör prioriteras.

2.7.1 Handlingsplaner

Det åtgärdsprogram som tagits fram inom ramen för Program Roslagsbanan utgör just en sådan handlingsplan som efterfrågas. Åtgärdsprogrammet är baserat på de ljudnivåer som framgår av de till ansökan bifogade bullerberäkningarna och omfattar samtliga åtgärder som SL vidtar och avser att vidta för att säkerställa att nivåerna i villkorsförslagen ska kunna innehållas. När det

gäller de delar av Roslagsbanan som byggs ut till dubbelspår hanteras frågan om bullerskyddsåtgärder inom ramen för järnvägsplanerna. Samtliga dessa åtgärder tillsammans med SL:s skyldighet att innehålla nivåerna i villkoren säkerställer att en god miljö kan upprätthållas.

2.7.2 Information till allmänheten om buller

Sådan information finns tillgänglig på Stockholms läns landstings hemsida, se <http://www.sll.se/verksamhet/kollektivtrafik/Aktuella-projekt/Roslagsbanan/Buller-och-miljo1/>.

Det finns även tryckt information tillgänglig om delprojektet Buller och övrig omgivningspåverkan.

2.7.3 Tidplan för åtgärdsprogrammet

Samtliga åtgärder i åtgärdsprogrammet är försedda med en tidplan. SL vill framhålla att tidplanen för åtgärderna har redovisats för samtliga kommuner, inklusive Vallentuna, vid ett flertal tillfällen. SL och representanter från kommunen, däribland, Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden, har så kallade styrgruppsmöten en gång i kvartalet där bland annat tidplaner och åtgärder diskuteras. Nämnden har alltså redan denna information.

2.7.4 55 dB(A) max vid fasad vid skolor

SL förutsätter att det är den *ekvivalenta* ljudnivån vid fasad som avses. SL motsätter sig att ett sådant villkor föreskrivs. Det saknas skäl att särskilt reglera den ekvivalenta ljudnivån vid förskolor och skolors fasad. Ett sådant villkor syftar till att begränsa ljudnivån inomhus. Inomhus föreslår SL redan att den maximala ljudnivån inte får överskrida 45 dB(A). Som anges i avsnitt 1.3 ovan är det den maximala ljudnivån som är dimensionerande. Det av nämnden yrkade villkoret fyller därför ingen funktion. En sådan reglering skulle inte heller vara lämplig eftersom det skulle motverka möjligheten att anlägga en skolbyggnad nära spåret så att fasaden i sig kan utgöra ett bullerskydd för skolgården. Såvitt avser utomhusnivåer får det av SL föreslagna villkoret anses tillräckligt.

2.7.5 Vårdboenden

SL:s uppfattning är att vårdboenden ska omfattas av kategorin permanentboende och bostäder. Även vårdboenden omfattas alltså av villkorsförslagen och SL vidtar åtgärder även vid dessa.

2.7.6 Prioriteringsordning

För att resultatet av skyddsåtgärderna ska bli så bra som möjligt krävs ett systematiserat arbetssätt. Åtgärder måste planeras noga och genomföras på ett rationellt sätt. I annat fall riskeras att de resurser som satsas för att åstadkomma bättre bullerskydd m.m. används på ett sådant sätt att största möjliga nytta inte uppnås.

Behovet av bullerskyddande åtgärder längs med Roslagsbanan utgår från de bullerberäkningar som bifogats ansökan. Såvitt avser de sträckor som omfattas av dubbelspårsutbyggnaden upprättas järnvägsplaner som prövas i särskild ordning, vilket även innefattar behovet av bullerskyddsåtgärder. Längs övriga delar av banan vidtas åtgärder i enlighet med det tidigare beskrivna bullerskyddsprogrammet. Oavsett om åtgärder vidtas i enlighet med fastställda järnvägsplaner eller SL:s bullerskyddsprogram avser SL att vidta tillräckliga åtgärder för att säkerställa att nivåerna i de förslagna villkoren kommer att kunna innehållas. Åtgärderna innefattar såväl olika typer av åtgärder vid spår som lokala åtgärder. Åtgärder vid spår, såsom spårnära skärmar, plattformsskydd, rällivdämpare m.m., kräver vanligen trafikavstängning. Även om trafiken stängs av etappvis, och inte längs hela Roslagsbanan samtidigt, får avstängningar längs en viss etapp stora återverkningar på möjligheten att bedriva trafik längs resten av banan. Särskild i de fall då trafiken stängs av vid avsnitt av banan innan den förgrenat sig. Avstängning av trafiken innebär därför en omfattande påverkan på resenärernas möjlighet att nyttja Roslagsbanan och medför även stora kostnader för SL. För att säkerställa en fungerande kollektivtrafik måste trafikavstängningarna av detta skäl planeras i god tid och hänsyn måste även tas till tågoperatörens respektive underhållsentreprenörens intressen. Denna planering påbörjas omkring tre år innan det är möjligt att stänga av trafiken.

Prioriteringsordningen av bullerskyddsåtgärderna utgår från denna planering. För att effektivisera både åtgärdsprogrammet och de åtgärder som vidtas i enlighet med järnvägsplanerna måste tidpunkten för utförande av åtgärderna samordnas. Under en trafikavstängning vidtas därför så många åtgärder som möjligt längs denna delsträcka. Dessutom vidtas vanligen lokala åtgärder längs en sådan delsträcka innan trafikavstängningen sker i syfte att begränsa störningar från anläggningsarbeten.

Ägarna till de berörda fastigheterna informeras i god tid om tidplanen för planerade åtgärder. Tidsbokningar skickas ut med bekräftelse på att fastighetsägaren finns tillgänglig vid besöket. Avtal tecknas för de åtgärder som parterna kommer överens om. Information om hur och när åtgärderna kommer att genomföras ges på plats. Den entreprenör som utför åtgärderna kontaktar därefter respektive fastighetsägare inför genomförandet för att säkerställa möjligheten att få tillträde till fastigheten.

2.8 Kommunstyrelsen i Österåkers kommun

En kapacitetsstark Roslagsbana med goda trafikeringmöjligheter är av stor vikt för kommunen och den kan innebära positiva miljöeffekter bland annat vad avser klimatpåverkan.

En modern och kapacitetsstark Roslagsbana har goda möjligheter att bidra till att minska klimatpåverkan. Med en Stockholmsregion där invånarantalet ökar mycket snabbt är transportbehovet en stor utmaning. Det är en avgörande fråga för Stockholm att kollektivtrafiken utvecklas i samma takt som befolkningsutvecklingen och att hela transportsystemet planeras för att på sikt

kunna utöka trafiken. När Stockholm växer måste kollektivtrafiken hålla jämna steg för att även i framtiden kunna erbjuda miljövänliga, punktliga och tillgängliga resor. SL gör satsningar på att utveckla kollektivtrafiken för att underlätta arbetspendling och förenkla vardagen för alla i Stockholmsregionen, bland annat genom den beskrivna kapacitetsförstärkningen av Roslagsbanan. I de pågående satsningarna för Roslagsbanan ingår bl.a. att minska störningskänsligheten, utöka turtätheten och att öka punktligheten, vilket åstadkoms exempelvis genom att det byggs 22 km dubbelspår, en ny depå anläggs och det köps in nya fordon. Roslagsbanan är ett utpekat riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Kapacitetsförstärkningen av Roslagsbanan innebär således en utvecklad och förbättrad funktion av ett riksintresse. Med en attraktiv och kapacitetsstark kollektiv kan den ökade belastningen i vägtransportsystemet minska genom att motoriserade resor förflyttas till kollektivtrafik – på så sätt kan Roslagsbanan bidra till att negativ miljöpåverkan minskar.

2.9 Miljö- och hälsoskydds nämnden i Österåkers kommun

Det ska framgå av tillståndet hur SL ska hantera klagomål avseende störningar, både de som omfattas och de som inte omfattas av villkoren. Det bör framgå av villkoren att bullermätningar kan behöva vidtas vid utredning av klagomål. Samtliga klagomål som omfattas av miljöbalken, oavsett om de har kommit direkt till SL eller via tillsynsmyndigheten, ska årligen redovisas till tillsynsmyndigheten inklusive vilka åtgärder som har vidtagits. Om en fastighetsägare tackar nej till åtgärd eller inte medger SL tillträde ska SL vara skyldig att vidta åtgärder om fastigheten får en ny ägare som är av en annan uppfattning än tidigare ägare. Bostäder byggda efter infrastrukturpropositionen ska inte undantas från villkoren. Fastighetsägaren ska avgöra vilken uteplats som ska åtgärdas om det finns flera uteplatser på en fastighet. Tillståndet ska omfatta ansvaret för grundvattenpåverkan med avseende på enskilda brunnar och områden där risk finns att föroreningar kan spridas från banområdet till ytvatten.

2.9.1 Hantering av klagomål

Se avsnitt 2.4.1 ovan.

2.9.2 Villkorsefterlevnad

Se avsnitt 2.4.2 ovan.

2.9.3 Redovisning av klagomål till tillsynsmyndigheten

Det finns inget behov av att reglera denna fråga i tillståndet. Hur klagomål ska redovisas beslutas lämpligen i samråd med tillsynsmyndigheten, exempelvis inom ramen för kontrollprogrammet.

2.9.4 Ny fastighetsägare

Se avsnitt 2.3.2 ovan.

2.9.5 Undantag för bostäder byggda för infrastrukturpropositionen

Se avsnitt 2.4.5 ovan.

2.9.6 Val av uteplats

Se avsnitt 2.4.7 ovan.

2.9.7 Påverkan på yt- och grundvatten m.m.

Inledningsvis vill SL anföra att enligt SL:s utredning finns 18 – inte 100 – brunnar, exklusive energibrunnar, inom 100 meter från Roslagsbanan, se avsnitt 4.1.3 i MKB:n. Utöver detta kan det dock finnas brunnar som inte är inrapporterade till SGU eller som har tillkommit efter det att MKB:n upprättades.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Österåkers kommun har i bilaga 3c till nämndens yttrande redovisat konstaterade och möjliga brunnar i närheten av Roslagsbanan. De fastigheter som omnämns är belägna på sträckan Rydbo–Åkers Runö. På denna sträcka byggdes dubbelspår 2014 och i samband med denna utbyggnad har samtliga brunnar inventerats och kontrollerats. Undersökningen kunde konstatera att utbyggnaden kan ha medfört viss påverkan på grundvattnet i enstaka brunnar, däremot fanns inga tecken på påverkan från *trafiken*. Vid behov ersätts brunnar i samband med utbyggnaden.

Nämnden anger vidare att den har ytterst lite information om provtagning av dessa brunnar varför kvaliteten och eventuell påverkan av grundvattnet från föroreningar från Roslagsbanan är osäker. SL känner inte till några konstaterade eller misstänkta föroreningar i brunnar som skulle kunna härledas till Roslagsbanan. Inte heller har någon tillsynsmyndighet eller enskild inkommit med klagomål och påpekanden om förorening av brunnsvatten som skulle kunna vara orsakad av Roslagsbanan. Det finns således inga uppgifter om misstänkt eller faktisk påverkan på grundvatten från Roslagsbanan. Som nämnts i stycket ovan visar undersökningarna som utförts i samband med dubbelspårsutbyggnaden att det inte föreligger någon misstanke om påverkan på brunnar från trafikdriften på Roslagsbanan.

Längs Roslagsbanan finns ett antal vattendrag vilka beskrivs i avsnitt 4.1.4 i MKB:n. Utöver de som nämns explicit finns ett antal mindre ytvattendrag och diken som går längs med järnvägen alternativt korsar järnvägen. SL känner endast till två påträffade eller misstänkta föroreningar i vattendrag i närhet till Roslagsbanan som eventuellt skulle kunna härröra från verksamheten. Vid Hägernäs station har misstanke om förorening av Rönningebäcken framkommit från Fiskevårdsföreningen. Det har från muntlig källa 2015 redovisats för att kreosot har förvarats och dumpats intill Roslagsbanan och Rönningebäcken på gissningsvis 1960-talet. Detta har utretts och sedimenten har provtagits bland annat med avseende på PAH (polyaromatiska kolväten). Några förhöjda föroreningshalter påträffades inte (påvisade halter avseende PAH som

finns i kresot låg under nivån för känslig markanvändning). I samband med dubbelspårsutbyggnaden 2015 skedde ett dieselläckage vid en etableringsyta vid Stockholmsvägen i Vallentuna kommun. Diesel orsakade en markförorening men läckte även ut i Ormstaån. Saneringen utfördes i dialog med Vallentuna kommun och i enlighet med en anmälan av efterbehandlingsåtgärder till tillsynsmyndigheten.

Kommunerna ansvarar för miljöövervakning över vattendragen inom respektive kommun och inte vid något tillfälle har SL fått information om eventuella föroreningar med koppling till järnvägstrafiken. Inte heller har det på annat sätt inkommit synpunkter om misstänkta föroreningar av brunsvatten som skulle kunna vara orsakad av Roslagsbanan. Utöver de två ovan beskrivna situationerna, varav det ena troligtvis härrör från 1960-talet, finns inga uppgifter om misstänkt eller faktisk påverkan på ytvatten från Roslagsbanan.

Den verksamhet som omfattas av ansökan medför typiskt sett ingen risk för påverkan på vare sig yt- eller grundvatten. Trafiken på Roslagsbanan ska bedrivas på ett sådant sätt att risken för att förorena yt- och grundvatten förebyggs. Detta säkerställs genom ett flertal åtgärder. Val av kemikalier, material och produkter i övrigt sker utifrån produktvalsprincipen, bland annat genom den utfasningslista som Stockholms läns landsting tillämpar eller Byggvarubedömningens kriterier som används i syfte att kunna välja miljö- och hälsomässigt bättre varor. SL ställer vidare åtgärdskrav vid upphandlingar och följer upp trafikoperatörens och underhållsentreprenörernas miljöarbete, exempelvis hantering av kemikalier och avfall. Härigenom minimeras risken för föroreningar av yt- och grundvatten. Miljökrav ställs även på val av och hantering av drivmedel och på fordon/maskiner.

Med hänsyn till vad som beskrivits ovan bedöms risken för påverkan på yt- och grundvatten sammanfattningsvis som liten. Vad gäller ytvatten framgår av avsnitt 4.1.5 i MKB:n att verksamheten inte bedöms påverka förutsättningarna att uppnå fastställda miljö kvalitetsnormer. I samma avsnitt anges att utsläpp till vatten skulle kunna ske vid en olycka på Roslagsbanan eller spill vid underhållsarbeten. Risken för sådana händelser bedöms dock vara liten. Skulle en olycka eller annat spill ske är SL skyldigt att vidta åtgärder för att begränsa risken för föroreningar. SL kommer även att vidta tillräckliga åtgärder för att åtgärda eventuella föroreningar vid en sådan situation. Det saknas därmed skäl att föreskriva villkor om påverkan på yt- och grundvatten.

2.10 Synpunkter från ombud för 37 berörda fastighetsägare

37 fastighetsägare (nedan "fastighetsägarna") har genom ombud inkommit med ett gemensamt yttrande över tillståndsansökan. Fastighetsägarna yrkar att ärendet ska överlämnas till regeringen för tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. 3 § miljöbalken, att tillståndsansökan ska avslås eller avvisas samt att MKB:n inte ska godkännas. Fastighetsägarna anför vidare sammanfattningsvis att ansökan är för snävt avgränsad och att en samlad prövning även bör omfatta arbetet med kapacitetsförstärkningen, utbyggnaden av dubbelspårerna och samtlig

planerad och beslutad utbyggnad, att det måste tydliggöras om det är den befintliga trafiken eller trafiken år 2030 som ska prövas, att alternativredovisningen är bristfällig såvitt avser lokalisering, utformning av verksamheten och alternativa sätt att uppnå syftet med verksamheten, att eftersom Roslagsbanan utpekades till riksintresse så sent som 2010 har de aktuella kommunerna inte haft några planeringsförutsättningar att ta hänsyn till detta, att riksintressepreciseringen inte innebär att verksamheten inte måste uppfylla de krav som följer av miljöbalken i övrigt vid en tillståndsprövning och att någon avvägning enligt 3 kap. 10 § miljöbalken inte har gjorts, att ansökan inte följer Trafikverkets riksintresseprecisering, att verksamheten strider mot gällande detaljplaner, att det inte framgår i vilken utsträckning de åtgärder som de av mark- och miljödomstolen fastställda föreläggandena föreskriver har vidtagits, att de av ÅF genomförda bullerberäkningarna inte är fullständiga, att de av WSP genomförda bullerberäkningarna baseras på rent teoretiska beräkningar med hypotetiska placeringar av uteplatser och antaganden, vilket inte är förenligt med praxis, att tjänstetåg och spårskrik borde ingå i bullerberäkningarna, att de nya tåg som SL avser att upphandla måste beskrivas, att den beräkningsmetod som ligger till grund för undersökningarna måste redovisas, att uppföljning av bullervillkoren ska ske genom regelbunden kontrollmätning, att slutsatserna i MKB:n att bullersituationen bedöms förbättras avsevärt för prognosåret 2030 jämfört med nuläge kan ifrågasättas mot bakgrund av att tillämpliga bullernivåer överskrids idag samt att tågen i framtiden kommer att köra med högre turtäthet, högre hastighet och längre vagnar, att MKB:n anger buller i form av riktvärden medan villkorsförslagen i ansökan är utformade som begränsningsvärden, att villkoren bör utformas som begränsningsvärden, att det inte framgår av vare sig ansökan eller MKB:n hur SL ska kunna uppfylla föreslagna bullervillkor, att undantagen och förutsättningarna i de föreslagna bullervillkoren strider mot praxis och inte kan godtas, att nollalternativet är felaktigt utformat, att även följdverksamheter bör prövas och att följdverksamheter inte är tillräckligt utredda, samt att en tillräckligt grundlig rimlighetsbedömning enligt 2 kap. 7 § miljöbalken inte har genomförts.

2.10.1 Yrkanden m.m.

Såvitt avser SL:s inställning till yrkandena, se avsnitt 1.1 ovan, ansökans avgränsning se avsnitt 1.2 ovan, alternativredovisning se avsnitt 1.5.1 ovan, nollalternativet se avsnitt 1.5.2 ovan samt regeringsprövning se avsnitt 1.6 ovan.

2.10.2 Befintlig eller framtida trafik

Ansökan omfattar både befintlig och framtida trafik, med de försiktighetsmått och skyddsåtgärder som beskrivs. Tillståndet bör inte reglera frågor som rör trafikens bedrivande, utan den miljöpåverkan som verksamheten orsakar, se avsnitt 1.2.3 ovan.

2.10.3 Planeringsförutsättningar för kommunerna

Kommunernas skyldighet, och möjlighet, att ta hänsyn till Roslagsbanans existens och dess miljöpåverkan vid planläggning och lovgivning inom respektive kommun är inte begränsad till

riksintressen utan gäller all sådan verksamhet som kan påverka förutsättningarna att bebygga ett visst område med bostäder eller andra störningskänsliga lokaler. I exempelvis 4 kap. 36 § PBL anges att en detaljplan ska vara utformad med skälig hänsyn till befintliga bebyggelse-, äganderätts- och fastighetsförhållanden som kan inverka på planens genomförande. Att sådan hänsyn ska tas vid planläggning i närheten av befintlig miljöfarlig verksamhet framgår av praxis (se t.ex. regeringsärendena M 2002/2747/F/P och M 2006/4344/F/P). Att sådan hänsyn ska tas följer dessutom redan av kravet i 2 kap. 4 § PBL att mark vid planläggning och i ärenden om bygglov eller förhandsbesked får tas i anspråk för att bebyggas endast om marken från allmän synpunkt är lämplig för ändamålet. Oaktat Roslagsbanan inte pekades ut som av riksintresse förrän 2010 har kommunerna även innan dess haft både möjlighet och skyldighet att inrätta planläggning och lovgivning med hänsyn till den miljöpåverkan som järnvägen orsakar. Att Roslagsbanan numer är utpekad som av Riksintresse understryker emellertid denna skyldighet (jfr. 2 kap. 2 § PBL vilken hänvisar till 3 kap. miljöbalken).

2.10.4 Riksintressepreciseringen

SL har ingen annan uppfattning än att en fullständig prövning enligt miljöbalken ska göras även fast Roslagsbanan är utpekad som av riksintresse. Riksintressepreciseringen ska dock beaktas vid denna prövning vilket innebär att särskild hänsyn ska tas till Roslagsbanans betydelse. Denna uppfattning delas även av länsstyrelsen som framhåller riksintressepreciseringens betydelse vid denna prövning (se avsnitt 2.1 ovan).

En avvägning mellan olika riksintressen enligt 3 kap. 10 § miljöbalken ska endast göras om ett område är av riksintresse för flera oförenliga ändamål. Enligt SL:s uppfattning är inte ändamålen med de olika aktuella riksintressena oförenliga och därför behöver inte någon sådan avvägning göras. Verksamhetens påverkan på riksintressen beskrivs i avsnitt 4.5 i MKB:n. Där anges sammanfattningsvis att påverkan bedöms bli begränsad. Många av de riksintressen för kultur- miljövärden som finns i närheten av Roslagsbanan har enligt kommunernas översiktsplaner vuxit fram och/eller utvecklats tack vare just järnvägen.

2.10.5 Trafikverkets synpunkter

SL:s uppfattning är att ansökningsunderlaget stämmer överens med riksintressepreciseringen. Allt som finns beskrivet i riksintressepreciseringen har beaktats i ansökningshandlingarna. Såvitt avser ännu ej beslutade utbyggnader av banan m.m., se avsnitt 1.2.3 ovan.

2.10.6 Detaljplaner

SL vidhåller att verksamheten inte strider mot gällande detaljplaner. Till stöd för detta åberopas vad som tidigare anförts i kompletteringen av ansökan, men också den omständigheten att ingen av de berörda kommunerna gjort gällande att verksamheten skulle vara detaljplanestridig. Som anges i det i avsnitt 1.4 i kompletteringen åberopade avgörandet från dåvarande Miljööver-

domstolen måste stor vikt fästas vid kommunens uppfattning i fråga om tolkningen av detaljplanens bestämmelser. Något skäl för MPD att göra en annan bedömning än de kommunerna synes ha gjort finns inte. I nämnda avgörande, liksom i dåvarande Miljööverdomstolens avgörande 2006-10-12 i mål nr. M 5396-06, anges uttryckligen att det ska vara fråga om *en klar oförenlighet*. Att så är fallet beskrivs även tydligt i kommentaren till det aktuella lagrummet (Bengtsson m.fl. Miljöbalken, En kommentar 2:30 a, supplement 15, april 2016). De av motparterna åberopade avgörandena rör inte frågan om en verksamhets förenlighet med gällande detaljplan och är därför inte av relevans vid den aktuella bedömningen.

SL vill i detta sammanhang även lyfta fram Mark- och miljööverdomstolens dom 2013-05-13 i mål nr. P 3538-13 genom vilken domstolen slog fast att infrastrukturpropositionens riktvärden ska ha företräde framför de eventuella värden som angetts i en plan. Som underinstansen anger, och till vilket Mark- och miljööverdomstolen sluter sig, har dessa riktvärden fått en sådan allmän acceptans och tillämpning att de framstår som en generell norm som bör ges mycket stor tyngd vid prövningen av markanvändningsfrågor. Eftersom frågan om verksamhetens förenlighet med gällande detaljplaner utgör just en markanvändningsfråga visar även detta avgörande att verksamhetens tillåtlighet framför allt ska prövas mot de riktvärden som anges i infrastrukturpropositionen. Därmed saknas skäl att inte meddela tillstånd med stöd av 2 kap. 6 § tredje stycket miljöbalken.

2.10.7 Åtgärder med anledning av fastställda förelägganden

De åtgärdskrav som fastställdes genom mark- och miljödomstolens domar hanteras inom ramen för SL:s bullerskyddsprogram. I likhet med övriga bostäder i behov av åtgärder vidtas därigenom tillräckliga åtgärder.

2.10.8 Bullerberäkningarna

Inför prövningarna av järnvägsplanerna vid de sträckor som byggs ut till dubbelspår har SL låtit WSP Sverige AB och Tyréns AB m.fl. beräkna bullernivåerna. För övriga sträckor, dvs. de som inte omfattas av någon järnvägsplan, har SL låtit ÅF-Infrastructure AB genomföra motsvarande beräkningar. Beräkningarna omfattar både nuläge (dvs. vid tiden för att beräkningarna gjordes) och situationen 2030 samt med och utan åtgärder. Det stämmer alltså att ÅF:s bullerutredning inte är fullständig i så måtto att hela Roslagsbanan har ingått i utredningen. Men eftersom dessa utelämnade avsnitt har utretts av WSP och andra akustikkonsulter, och samtliga beräkningar är baserade på samma beräkningsförutsättningar (se [bilaga 2](#)), är den samlade bullerutredningen fullständig. SL har alltså låtit genomföra en fullständig utredning av bullerutbredningen från Roslagsbanan.

Det är riktigt att tjänstetågen (tomtågen) inte beaktats vid beräkningen av den ekvivalenta nivån för nuläge. Som anges i avsnitt 3.1.1 i MKB:n bör detta dock inte ge något märkbart utslag på de beräknade ekvivalentnivåerna eftersom tjänstetågen är mycket få jämfört med trafiksatta tåg och

ekvivalenta nivåer beskriver medelvärden sett över hela dygnet. Maxnivåerna påverkas heller inte av detta eftersom samtliga tågpassager har beräknats med högsta tillåtna hastighet och det som beskrivits i avsnitt 1.3 ovan är det de maximala som är dimensionerande för åtgärdsbehovet. Det är vidare de framtida bullernivåerna, dvs. trafiksituationen 2030, som legat till grund för bedömningen av åtgärdsbehovet. Även av detta skäl kommer tillräckliga åtgärder att vidtas oaktat att tjänstetågen inte inkluderats i beräkningen av den ekvivalenta nivån för nuläge.

I de vedertagna beräkningsmodeller som tillämpas för beräkning av buller från spårtrafik finns idag inte metoder som hanterar hjulskrik och bromsljud. SL har i avsnitt 1.13 i kompletteringen av tillståndsansökan daterad den 28 september 2015, samt i tillhörande bilaga 9, beskrivit utredning med mätning samt effektiv åtgärd och åtagande för problematiken med hjulskrik.

När det gäller bromsljud förekommer de primärt vid stationer, dvs. vid lägre hastighet än den högsta tillåtna hastigheten för sträckan. Eftersom genomförda bullerberäkningar för Roslagsbanan utgår från högsta tillåtna hastighet för respektive sträcka innebär det att bedömningen i dessa positioner med marginal säkerställer innehållande av riktvärden. Det innebär att bedömningen i de allra flesta fall ger utrymme för det tillkommande bidrag som skrikkljud kan generera vid stationer utan att bullervärde överskrids.

Som tidigare har beskrivits i avsnitt 1.10 i den ovan nämnda kompletteringen av tillståndsansökan är beräkningarna genomförda i enlighet med vedertagna standarder – i nuläget Samnordiska beräkningsmodellen för spårburen trafik samt Naturvårdsverkets rapport 4935. Beräkningarna utgår även från Trafikförvaltningens riktlinjer Buller och vibrationer som preciserar tillämpningen vid beräkningar för att säkerställa hög beräkningsnoggrannhet. Alla konsulter som genomfört bullerberäkningarna på uppdrag av SL har tillämpat ovanstående beräkningsmodell och som nämnts ovan har de även utgått från samma förutsättningar.

Såvitt avser uteplatsernas placeringar vid beräkningarna har olika metoder använts. I de fall det har funnits uteplatsinventeringar har dessa utgjort underlag till beräkningarna. WSP Sverige AB har i vissa fall antagit den troliga placeringen av uteplatserna. Skälet till detta är att för att en järnvägsplan ska bli godkänd krävs att åtgärder för bullerskydd fastställs, dvs. definieras vid prövningen av planen. Det innebär i sin tur att uteplatser måste markeras i bullerutredning till miljökonsekvensbeskrivning för järnvägsplan. De bedömningar som har gjorts i järnvägsplaneutredningar är granskade och godkända av såväl Länsstyrelsen i Stockholms län som av Trafikverket. I de fall ljudnivåerna överskrider 70 dB(A) vid någon fasad, oavsett uteplatsens troliga placering, har SL därefter gjort en mer detaljerad bedömning med exempelvis platsbesök för att fastställa uteplatsens faktiska position. För en beskrivning av hur SL hanterar de bostäder med flera uteplatser, se avsnitt 2.4.7 ovan.

Som angetts i avsnitt 3.1.1 i MKB:n har SL genom kravställningen vid upphandlingen av de nya tågen säkerställt att tågen vid maximal hastighet inte ska medföra högre ljudnivåer än de befintliga gör i 80 km/h. I 80 km/h kommer därför de nya tågen att ge upphov till lägre ljudnivåer än vad befintliga gör i samma hastighet. De nya tågen kommer alltså inte att innebära ökade bullernivåer, även om hastigheten ökar.

2.10.9 Mätningar och villkorsefterlevnad

När det gäller frågan om behovet av kontrollmätningar, se avsnitt 2.4.2 ovan.

2.10.10 Slutsatserna i MKB:n avseende bullersituationen.

Beräkningarna utgår från ett så kallat worst case-scenario (se s. 47 f i MKB:n). Det innebär att vid beräkningarna har exempelvis högsta tillåtna hastighet och maximal tåglängd tillämpats. Vid beräkningarna för 2030 innebär det en både en ökad hastighet och ökad trafikintensitet jämfört med nuläget. Dessa konservativa antagandena medför därför att ljudnivåerna i beräkningarna sannolikt framstår som värre än vad de egentliga ljudnivåerna kommer att vara. Trots detta anges alltså i MKB:n att ljudnivåerna kommer att vara lägre 2030 jämfört med dagens nivå. Skälet till detta är framför allt att SL vidtar omfattande bullerskyddsåtgärder. Eftersom dessa åtgärder ännu inte är färdigställda överskrids dock tillämpliga riktvärden längs delar av Roslagsbanan idag. Åtgärderna dimensioneras utifrån den trafiksituation som bedöms vara för handen 2030. Det innebär alltså att trots att hastigheten och trafiken kommer att öka till 2030, kommer de ljudnivåer som verksamheten orsakar vid bostäder m.m. att kunna minskas i förhållande till idag. Slutsatsen i MKB:n är därför fullt rimlig.

2.10.11 Riktvärde eller begränsningsvärde

De föreslagna villkoren är utformade som åtgärdsinriktade begränsningsvärden. Att nivåerna i MKB:n benämns riktvärden har att göra med att det är så nivåerna benämns i infrastrukturpropositionen. För att undanröja all tveksamhet vill SL förtydliga att villkoren bör anges som begränsningsvärden, med de förtydliganden och undantag som anges i villkorsförslagen.

2.10.12 Det framgår inte hur nivåerna i villkorsförslagen ska kunna innehållas

De till ansökan bifogade bullerberäkningarna visar i vilken mån åtgärder vid spår är tillräckliga för att de i villkorsförslagen angivna nivåerna kommer att kunna innehållas eller om det finns behov av kompletterande lokala åtgärder. Som anförts i avsnitt 1.4 har SL beskrivit vilka lokala åtgärder som kan vidtas för att nivåerna i villkorsförslagen ska kunna innehållas vid samtliga bostäder utom tre. Skulle det av något skäl visa sig vara orimligt att vidta åtgärder har SL dessutom föreslagit att tillsynsmyndigheten i det enskilda fallet ska få medge avsteg från krav på att vidta dessa åtgärder.

2.10.13 Villkoren strider mot praxis

Villkoren är utformade mot bakgrund av gällande rättspraxis. De nivåer som anges i villkorsförslag 2 är hämtade direkt från infrastrukturpropositionen och anses enligt praxis motsvara en god miljö. Dessa nybyggnadsriktvärden föreslår SL alltså ska tillämpas längs med *hela* Roslagsbanan, inte bara längs de sträckor där banan har genomgått en väsentlig ombyggnad. Det innebär att SL:s tillämpning av riktvärdena är strängare än vad som enligt praxis anses nödvändigt (se exempelvis Mark- och miljööverdomstolens dom 2016-09-29 i mål nr. M 9655-15). Som framgår av Naturvårdsverkets vägledning *Riktvärden för buller från väg- och spårtrafik vid befintliga bostäder* ska istället för 55 dB(A) ekvivalent nivå utomhus, vilket SL föreslår, 55 dB(A) maximal nivå *inomhus* tillämpas. Som anförs i avsnitt 2.6.9 ovan framgår det än tydligare vid en jämförelse med villkoren i Trafikverkets nyligen medgivna tillstånd för Kontinentalbanan att SL:s förslag till villkor är väl i linje med gällande praxis.

Såvitt avser de särskilda regleringarna för Stockholms östra och Mörbydepån i villkorsförslag 3 har skälen till dessa redogjorts för i ansökan. Ingen av de berörda tillsynsmyndigheterna har haft synpunkter på denna utformning.

SL vill än en gång hänvisa till vad länsstyrelsen skriver om att det är ”*av stor vikt att villkoren inte bidrar till negativ påverkan vad gäller tillkomsten av fler spår och utnyttjandet av järnvägsanläggningen*” samt att ”*hänsyn behöver tas till resenärers behov av tillgänglighet (stationer, sittplatskapacitet och turtäthet) och förväntan på attraktiva tidtabeller och punktliga tåg*” (se avsnitt 2.1 ovan).

2.10.14 Följdverksamheter

Såvitt avser infartsparkeringar, se avsnitt 2.5.7 ovan. I det av motparterna åberopade avgörandet, MÖD 2010:9, fann dåvarande Miljööverdomstolen att det vid den aktuella prövningen var rättsligt möjligt och motiverat att villkorsreglera *störningar* som har ett samband med den verksamhet som tillståndsprövningen avsåg. Avgörandet handlar alltså inte om *verksamheter* som har ett samband med den verksamhet som tillståndsprövas (se 16 kap. 7 § miljöbalken). SL har inte gjort gällande att följdverksamheter inte kan ingå i tillståndsprövningen. Relevanta följdverksamheter har därför beskrivits översiktligt i avsnitt 4.11 i MKB:n. Som beskrivits ovan är miljöpåverkan från de infartsparkeringar som SL har rådighet över ytterst begränsade. Detta gäller även andra följdverksamheter som cykelstråk och cykelställ vid stationerna. Det saknas därför skäl att utreda detta vidare eller att villkorsreglera dessa frågor. Frågan är dessutom om det är *lämpligt* att de följdverksamheter som är aktuella i förevarande fall omfattas av tillståndsprövningen och därmed tillståndets rättskraft. Enligt SL bör dessa frågor undantas tillståndsprövningen och därmed även fortsättningsvis hanteras genom tillsyn. Detta gäller särskilt buss-trafiken som det är tveksamt om det är en sådan verksamhet som kan anses behövlig för att trafiken på Roslagsbanan ska kunna bedrivas på ett ändamålsenligt sätt.

2.10.15 Rimlighetsbedömning

Se avsnitt 1.4 ovan.

2.11 Ulrika Ehrhart, ägare till fastigheten Freke 11 i Danderyds kommun

SL anser att en mängd avsteg från lagstiftningen är skäligen för att kunna bedriva trafiken på Roslagsbanan och vägrar se några alternativ till denna. Buller utgör ett mycket stort problem för många närboende och det har inte minskat. En tunnelbana skulle innebära försumbara miljökostnader jämfört med Roslagsbanan och ge en betydligt högre resandekapacitet. Roslagsbanans karaktär i Danderyd är idag i huvudsak ett dundrande snabbtåg precis utanför dörren på bostäder och skolor och har mycket lite gemensamt med det trivsamma tåg som Roslagsbanan tidigare varit och som var det riksintresse som bör bevaras. Roslagsbanan medför även stor skada på andra riksintressen i dess närhet. De partiklar som avges från trafiken har idag okända hälsoeffekter. Roslagsbanan utgör även en trafikfara, särskilt för de barn och ungdomar som vistas i närheten av spåren.

2.11.1 Avsteg från lagstiftningen

SL:s avsikt är inte att göra några avsteg från lagstiftningen utan att låta verksamheten genomgå en fullständig och samlad prövning enligt miljöbalken. SL vill poängtera att verksamheten är av stor allmän betydelse och att dess miljöpåverkan inte är större än vad som kan accepteras. Även SL:s villkorsförslag är i linje med gällande rättspraxis (se avsnitt 2.6.9 och 2.10.13 ovan).

2.11.2 Buller

Se avsnitt 2.10.12 ovan. De villkor som SL föreslår ska gälla för verksamheten är i enlighet med vad Mark- och miljööverdomstolen har fastslagit ska anses motsvara en god miljö.

2.11.3 Utbyggnad av tunnelbana

Se avsnitt 1.5.1 ovan.

2.11.4 Riksintresse

Oavsett uppfattning om Roslagsbanans betydelse och dess nuvarande karaktär har Roslagsbanan pekats ut av Trafikverket som en anläggning av riksintresse för kommunikationer. Roslagsbanan ska därmed skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen enligt 3 kap 8 § andra stycket miljöbalken. Syftet med SL:s tillståndsansökan är att säkerställa just detta.

2.11.5 Påverkan på andra riksintressen

Se avsnitt 2.10.4 ovan.

2.11.6 Partiklar

Roslagsbanans påverkan med avseende på partiklar har beskrivits i avsnitt 3.4.3 i MKB:n. Sammanfattningsvis bedöms påverkan totalt sett vara positiv, men lokalt kan verksamheten medföra en ökning av mängden partiklar. Ökningen bedöms dock bli marginell och hälsoeffekterna bedöms därför bli små eller obetydliga.

2.11.7 Trafikfara

Som för all typ av trafik är järnvägstrafiken vid Roslagsbanan förknippad med ett visst mått av olycksrisk. Järnvägstrafik kan dock erbjuda det i särklass både miljövänligaste och säkraste sättet för transporter till land. Olycksrisker och liknande på grund av den ansökta verksamheten har beskrivits utförligt i avsnitt 4.8 i MKB:n. Häri beskrivs dels de olika typer av risker som är förenade med verksamheten, dels vilka åtgärder som SL vidtar för att begränsa riskerna. Sammanfattningsvis bedöms risken för personskador vara störst vid plankorsningar, men risken bedöms ändå vara relativt liten. SL har därutöver sammanställt en lägesrapport som beskriver hur arbetet med att vidta trafiksäkerhetshöjande åtgärder fortskrider, se [bilaga 3](#). Genom åtgärder vid framför allt plankorsningar, såväl omedelbara som mer långsiktiga, men även i form av exempelvis stängsling, siktröjning och förbättrad skyltning arbetar SL löpande för att förbättra säkerheten längs med Roslagsbanan.

2.11.8 Bullersituationen inom fastigheten

Enligt de till ansökan bilagda bullerberäkningarna innehålls nivåerna i villkorsförslag 2 redan idag. I utsnittet i [bilaga 4](#) framgår det än tydligare.

2.12 Olof Svenonius och Ellen Stang Lund, ägare till fastigheten Ask 17 i Danderyds kommun

Det bullerplank som SL uppförde 2008 är otillräckligt för den trafikökning som planeras på Roslagbanan. Bullret från Roslagsbanan beror bland annat på längden på tågen, om de stannar vid alla stationer eller inte och på årstiden. De långa tågen som inte stannar vid stationen Bråvallavägen är särskilt störande. Kapacitetsförstärkningen kommer att medföra att den samlade bullermängden kommer att öka mycket signifikant. Av dessa skäl ska ansökan avslås eller så ska högsta tillåtna hastighet inom Danderyds kommun begränsas till 30 km/h.

2.12.1 Yrkanden

Såvitt avser SL:s inställning till yrkandet om att ansökan ska avslås, se avsnitt 1.1 ovan. Vad avser yrkandet om hastighetsreglering, se avsnitt 1.3 ovan. En hastighetsbegränsning till högst 30 km/h inom hela Danderyds kommun skulle innebära en mycket stor negativ påverkan på verksamheten. Eftersom förgreningen av Roslagsbanans tre grenar sker efter Danderyds kommun, sett från Stockholms östra, skulle en så stor sänkning av hastigheten jämfört med dagens hastighet ge återverkningar på tågtrafiken på hela Roslagsbanan vad gäller tidtabeller, trafikering och därmed service för tågtrafikanterna. Detta skulle med all sannolikhet leda till en

stor minskning av antalet resenärer från norrortskommunerna och därmed till bland annat ökad biltrafik. Befolkningen i området kring Roslagsbanan växer och det finns en bred politisk vilja i samtliga berörda kommuner att förbättra kapaciteten på Roslagsbanan för att möta framtida krav i regionen. Den yrkade högsta tillåtna hastigheten riskerar att undergräva förutsättningarna för detta och målsättningen om en förstärkt och väl fungerande kollektivtrafik i regionen. Se mer härom i Trafikverkets riksintresseprecisering avseende Roslagsbanan från den 4 januari 2015 (s. 10) samt i länsstyrelsens yttrande, avsnitt 2.1 ovan.

2.12.2 Den befintliga bullerskyddsskärmen och bullersituationen vid fastigheten

Den skärm som hänvisas till uppfördes efter det att dåvarande Miljööverdomstolen fastställt ett föreläggande med detta krav (MÖD 2004:28). Skärmen uppfördes i enlighet med förelägandet och uppfyller de krav på bullerdämpning som då ställdes. Oaktat detta visar de till ansökan bilagda bullerberäkningarna att nivåerna i villkorsförslag 2 innehålls redan idag såväl som 2030 då alla åtgärder är genomförda. I utsnittet i bilaga 4 framgår det än tydligare.

2.12.3 Bullrets karaktär

Samtliga dessa parametrar har beaktats vid beräkningarna av bullernivåerna (se avsnitt 2.4.2 ovan). Som beskrivits i avsnitt 2.10.10 ovan kommer inte ljudnivåerna att öka – utan tvärt om att minska – trots kapacitetsförstärkningen eftersom tillräckliga bullerskyddsåtgärder vidtas. Att ljudnivåerna inte kommer att bli för höga säkerställs genom att SL:s är skyldigt att innehålla de villkor om högsta tillåtna bullernivåer som tillståndet kommer att vara förenat med.

2.13 Johan Svedberg, ägare till fastigheten Freke 14 i Danderyds kommun

Ansökan ska avslås eller så ska högsta tillåtna hastighet inom Danderyds kommun begränsas till 30 km/h. Inte heller ska länsstyrelsen förordnas att utöva tillsyn över verksamheten. Vidare ska inte MKB:n godkännas eftersom den inte presenterar adekvata alternativ för den sökta verksamheten. Den pågående utbyggnaden ska även inhiberas eftersom det är osäkert om verksamheten kommer att kunna fortsätta bedrivas. Omfattningen av kapacitetsförstärkningen innebär en trafikökning från 380 tåg/dygn till 800 tåg/dygn vilket medför ett så avsevärt intrång i boendemiljön att detta inte kan accepteras. Ett tillstånd för verksamheten fråntar även de närboende möjligheten att ställa ytterligare krav på skyddsåtgärder och liknande vilket är oskäligt. De skyddsåtgärder som fordras är så kostsamma att det inte är skäligt att meddela tillstånd och verksamheten har så oacceptabla följder att den enligt stoppregeln i 2 kap. 9 § miljöbalken inte ska få bedrivas. Det föreligger viss diskrepans mellan SL:s föreslagna bullervillkor och de riktvärden som anges i infrastrukturpropositionen. Det kan ifrågasättas om det finns något rättsligt stöd för att undanta vissa fastigheter från de föreslagna villkoren och att fastighetsägaren inte ska ha rätt till åtgärder om inte de av SL anvisade åtgärderna accepteras. De värden som anges ska vara rena maximalvärden och inte medelvärdesbaserade maximalvärden. Vidare gäller att den ekvivalenta bullernivån i bostadsområdet i övrigt inte får överskrida 60 dB(A). Med bostadsområdet i övrigt avses hela tomten. Trots detta anger SL att

60 dB(A) möjligen ska kunna innehållas på endast ca 60 procent av tomten vid ett antal fastigheter. Vid uppföljande mätningar som genomförts efter att bullerskyddsåtgärder genomförts har det bland annat konstaterats att det vid mer än hälften av mättillfällena tangerades eller överskreds gränsen för maximalvärdet 70 dB(A) vid uteplats vid en av fastigheterna, trots att mätningarna endast omfattade tåg med tre vagnar. Inte heller gjordes några mätningar inomhus i sovrum och mätningarna har inte gjorts på samma höjd som sovrummen. Av en motsvarande mätning vid en annan fastighet framgår att bullernivåerna från tåg med sex vagnar är 2-3 dB(A) högre än från tågen med tre vagnar. Det innebär alltså att nivåerna vid den förra fastigheten skulle vara ännu högre om tåg med sex vagnar hade ingått i den mätningen. Detta visar på svårigheten att bygga bort bullerintrånget. Trots att nivåerna inte kan innehållas efter genomförda åtgärder begär SL att få öka trafiken med upp till 80 procent. En sådan trafikökning innebär en ökning av bullernivåerna med 2,5-3 dB(A), vilket innebär att nivåerna i Enebyberg skulle kunna uppgå till 77 dB(A). Eftersom bullerskalan är logaritmisk innebär det att riktvärdet överskrids med 300 procent. Nollalternativet är felaktigt utformat och inte heller finns någon jämförelse med att istället bygga tunnelbana eller andra alternativ som skulle innebära en mindre påverkan på människors hälsa och på miljön. Det finns ingen grund för påståendet att ett begränsat tillstånd skulle leda till ökad biltrafik. Den föreslagna provotiden är oacceptabelt lång. Roslagsbanan är föråldrad och är inte anpassad till dagens miljö. Inte heller ur ett samhällsekonomiskt perspektiv är Roslagsbanan lämplig.

2.13.1 Yrkanden

Såvitt avser SL:s inställning till yrkandet om att ansökan ska avslås, se avsnitt 1.1 ovan. Vad gäller yrkandet om inhibition, se avsnitt 1.2.4 ovan, om hastighetsreglering, se avsnitt 1.3 ovan, om MKB:n, se avsnitt 1.5.1 ovan samt om tillsynsmyndigheten, se avsnitt 2.3.1 ovan.

2.13.2 Kapacitetsförstärkningen

Som anges i avsnitt 1.2 ovan ingår inte denna i tillståndsprövningen. I samma avsnitt anges dock att höjd tagits för den trafikökning som den möjliggör vid utformningen av villkoren. En ökad trafik innebär inte att de maximala ljudnivåerna ökar, däremot påverkas de ekvivalenta nivåerna. Som anges avsnitt 1.4 kommer dock tillräckliga åtgärder att vidtas för att villkoren ska kunna innehållas.

2.13.3 Tillståndets rättsverkan

Syftet med denna tillståndsprövning är att säkerställa att verksamheten kan bedrivas utan att oacceptabelt störningar ska uppstå. De krav som kan ställas på SL i form av verksamhetens bedrivande och behov av skyddsåtgärder och likande hanteras alltså inom ramen för denna prövning. Att verksamheten därefter bedrivs i enlighet med tillståndet säkerställs genom tillsynsmyndighetens tillsyn och SL:s egenkontroll av verksamheten. Något behov att ställa ytterligare krav såvitt avser de delar av verksamheten som omfattas av tillståndet kommer därför inte att finnas. Skulle det uppstå någon form av påverkan som inte hanterats vid denna prövning kommer

det att vara fortsatt möjligt att ställa krav på SL. En tillståndsprövning innebär alltså att närboende ges en stor möjlighet att ställa krav på verksamhetens utformning med utgångspunkt från miljöbalken och innebär inte någon begränsning av denna rätt.

2.13.4 2 kap. 9 § miljöbalken

Se avsnitt 1.6 ovan.

2.13.5 Undantag från villkoren

Se avsnitt 2.6.9 ovan.

2.13.6 Bostadsområdet i övrigt

Av fast praxis följer att en god miljö när det gäller buller får anses motsvaras av de bullervärden för ny- och ombyggnader som framgår av infrastrukturpropositionen. De bullervärden som därmed avses är dock endast de värden som regleras genom SL:s villkorsförslag 2. Det riktvärde som gäller bostadsområdet i övrigt som anges i samma proposition har såvitt SL känner till aldrig tillämpats i praxis och ska därför inte uppfattas som ett bindande krav. Så som rättsutvecklingen har kommit att gestalta sig får det alltså anses tillräckligt att de nivåer som omfattas av villkorsförslaget kan innehållas. Så länge dessa krav innehålls kan det inte anses skäligt att ställa ytterligare krav, särskilt med beaktande av att en stor mängd fastigheter är lokaliserade strax intill Roslagsbanan. Vad SL angett i avsnitt 3.1.1 i MKB:n får därmed anses vara fullt tillräckligt.

2.13.7 Genomförda mätningar

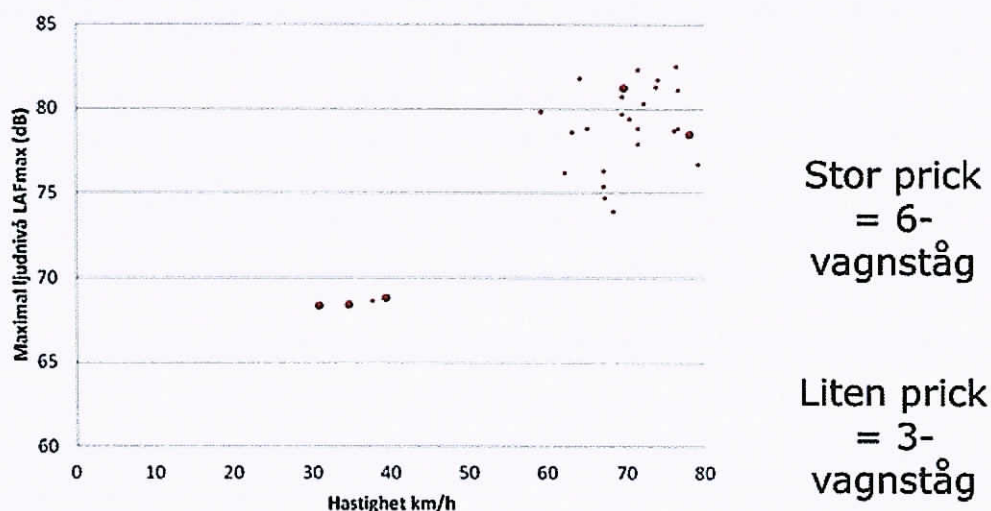
I yttrandet refereras till mätningar vid två olika bostäder på Västra Banvägen 13 B och på Ekebydalsvägen 30. Vid bostaden på Västra Banvägen uppfördes 2011 en skärm efter en överenskommelse mellan SL och Danderyds kommun. Målnivån med åtgärden var att den maximala bullernivån vid närliggande bostäders uteplatser inte skulle överskrida 75 dB(A). Syftet med skärmen har alltså aldrig varit att riktvärdena i infrastrukturpropositionen ska kunna innehållas. Att den maximala bullernivån på uteplats vid mätningen 2011 överskred 70 dB(A) vid ett antal mättillfällen är alltså i linje med SL:s och kommunens överenskommelse och det kan konstateras att den överenskomna nivån om 75 dB(A) vid uteplats *inte* överskrids. Det innebär också att riktvärdet 45 dB(A) inomhus maximal nivå sannolikt innehålls.

Vid bostaden på Ekebydalsvägen uppfördes en skärm efter att dåvarande Miljööverdomstolen fastställt ett föreläggande med detta krav (MÖD 2004:28). Som framgår av domen skulle SL uppföra en skärm ovanpå en av kommunen uppförd vall. Hur detta skulle ske förutsatte domstolen att kommunen och SL kommit överens om.

Såvitt avser skillnaden i maximal 3- och 6-vagnståg beror denna på avståndet till spår, där kortare avstånd till spår ger en mindre skillnad. De avstånd till spår där överskridande av nivåerna i villkorsförslagen skulle kunna inträffa är i allmänhet så korta att endast marginella (ca 1 dB)

skillnader mellan 3- och 6-vagnståg är att vänta. På riktigt stora avstånd (mer än 100 meter) är det möjligt att fördubblad tåglängd ger fördubblad ljudnivå (dvs. 3 dB högre nivåer). På detta avstånd finns dock ingen risk att nivåerna i villkorsförslagen skulle överskridas. En ökning med mer än 3 dB av den maximala ljudnivån baserat på fördubblad tåglängd är inte tekniskt möjlig. Det bör noteras att beräkningar, vilket förordas av SL, inkluderar fordonslängd och därmed är tillförlitliga avseende såväl maximal som ekvivalent ljudnivå. Ovanstående resonemangs riktighet har även verifierats genom mätningar, se exempel nedan, där det framgår att variationen mellan olika passager är väsentligt större än skillnaden beroende av fordonslängd vid 40 meters avstånd från spår.

Uppmätt skillnad 3/6 vagnståg ~40 m från spår



Det är riktigt att vid kontrollmätningen vid Ekebydalsvägen 30 var ljudnivåerna vid de två passagera med 6-vagnståg högre än vid övriga passager i mätningen. Skillnaden mot andra passager i motsvarande hastighet är dock bara 1 dB, vilket ligger i linje med beskrivningen ovan. Som synes är också spridningen vid mätning väsentligen större än 1 dB vilket är anledningen till att den vedertagna mätstandarden på området, NT ACOU 098, pekar ut medelvärdesbildad ljudnivå som resultat från mätning (se kapitel 6.5.2 i nämnda standard). Eftersom det endast är fråga om två passager med 6-vagnståg är det för få uppmätta tillfällen för att det ska gå att dra några generella slutsatser av de anförda skillnaderna i ljudnivå. Särskilt mot bakgrund av den stora variationen mellan de uppmätta ljudnivåerna i övrigt. Mot denna bakgrund är det inte heller möjligt att dra slutsatsen att 6-vagnståg vid Västra Banvägen 13 B hade inneburit en ljudnivå-ökning i förhållandena till de ljudnivåer som uppmättes för 3-vagnståg. Mätningarna pekar alltså *inte*, vilket påstås, på några svårigheter med att bygga bort vad som beskrivs som ett bullerintrång. Som SL har redogjort för är det fullt möjligt att vidta tillräckliga åtgärder för att en god

miljö från ett bullerhänseende ska kunna uppnås och sådana åtgärder vidtas också för närvarande. SL instämmer i att åtgärderna som krävs är omfattande, men SL avser ändå att vidta dem. I de beräkningar som bifogats tillståndsansökan har hänsyn dessutom tagits till antalet tre- respektive sexvagnståg.

När det gäller den ljudnivåökning som en generell fördubbling av trafiken skulle kunna innebära tycks det ha skett en sammanblandning mellan ekvivalenta och maximala ljudnivåer. En ökning av trafiken kommer att öka de ekvivalenta nivåerna, däremot inte de maximala. De nivåer som uppmätts i mätningen vid Västra Banvägen 13 B kommer därmed inte att påverkas av en trafikökning. Det finns således inget stöd för att de maximala ljudnivåerna skulle komma att uppgå till 77 dB(A).

Ovanstående diskussion visar även på den osäkerhet som följer av tillämpning av mätning vid fastighet som uppföljningsverktyg. Mätningar baseras på den ordinarie trafiken, utan särskild hastighetsstyrning, vars hastighet ofta är lägre än den dimensionerande hastigheten, vilken är den största tillåtna. Det blir därmed inte möjligt att under en rimlig mättid inhämta ett så stort statistiskt underlag att ljudnivåbestämningen kan göras på detaljerad nivå. Detta framgår också av mätstandarden, NT ACOU 098, som indikerar ± 5 dB som mätosäkerhet för maximal ljudnivå. Denna angivelse avser medelvärdesbildad ljudnivå. För de enskilda observationerna är självfallet mätosäkerheten än större, än det stabilare medelvärdet. Detta är, som anförts i avsnitt 2.4.2, ett av de främsta skälen till att SL förordar beräkning som uppföljningsmetod för kontroll av efterlevnad av villkoren.

2.13.8 Bullersituationen inom fastigheten

Som angetts ovan uppfördes skärmen längs Ekebydalsvägen, där även denna bostad är lokaliserad, efter en överenskommelse med Danderyds kommun och syftet med åtgärder var att den maximala bullernivån vid närliggande bostäders uteplatser inte skulle överskrida 75 dB(A). Oaktat detta visar de till ansökan bilagda bullerberäkningarna att nivåerna i villkorsförslag 2 innehålls redan idag. I utsnittet i bilaga 4 framgår det än tydligare.

2.13.9 Nollalternativet

Se avsnitt 1.5.2 ovan.

2.13.10 Alternativredovisning

Se avsnitt 1.5.1 ovan.

2.13.11 Ökad biltrafik

SL:s bedömning är att om möjligheten att bedriva trafik på Roslagsbanan begränsas så kommer biltrafiken riskera att öka. SL har inte särskilt utrett frågan i förevarande fall men med hänsyn till

den omfattande kunskap SL har om kollektivtrafikens betydelse och dess korrelation med biltrafiken får denna bedömning anses tillförlitlig.

2.13.12 Prövotid

Som framgår av den ovan nämnda kompletteringen av ansökan föreslås inte SL längre att frågan om spårskrik ska sättas på prövotid.

2.13.13 Anpassning till dagens miljö

Roslagsbanan är visserligen en relativt gammal järnväg, men den har under åren genomgått ett flertal upprustningar och moderniseringar. För att till fullo anpassa Roslagsbanan till dagens kollektivtrafikbehov genomförs den tidigare beskrivna kapacitetsförstärkningen (se bland annat avsnitt 1.1 i MKB:n). Syftet med denna är att Roslagbanan fullt ut ska fylla sin funktion som en del av den framtida kollektivtrafiken Stockholms nordostregion.

2.13.14 Samhällsekonomiskt olönsam

Se avsnitt 1.5.1 ovan.

2.14 Henrik och Anna Engsner, ägare till fastigheten Svaringshög 9 i Danderyds kommun

Konsekvenserna av verksamheten, särskilt efter kapacitetsförstärkningen, är inte acceptabel. Bullernivåerna i sovrummet är oacceptabelt höga och det är inte möjligt att sova med öppet fönster. Även bullernivåerna i trädgården är så höga att den blir allt svårare att njuta av. Det bullerskydd som byggts är otillräckligt och har glipor i underkant. Bullermätningarna är otillförlitliga. Bullerberäkningarna tar inte hänsyn till den fulla ljudbelastningen över dygnet och alla de parametrar som påverkar nivåerna.

2.14.1 Kapacitetsförstärkningen

Se avsnitt 2.13.2 ovan.

2.14.2 Bullersituationen inom fastigheten

Som framgår av bilaga 4 planerar SL att riva den befintliga skärmen och ersätta den med en ny högre skärm samt montera en mittskärm mellan spåren under 2017. För att säkerställa att ljudnivåerna inomhus kommer att understiga den i villkorsförslag 2 angivna nivån har fönsteråtgärder vidtagits. Fastighetsägaren har emellertid tackat nej till en lokal skärm vid uteplatsen.

2.14.3 Bullermätningar

Det är oklart vilka mätningar som avses i yttrandet. De mätningar som SL föreslår ska vidtas inom ramen för denna prövning handlar om regelbundet återkommande inmätning av fordonen för att säkerställa beräkningarnas tillförlitlighet, se bilaga 4 till ansökan. SL har tidigare låtit

genomföra kontrollmätningar vid ett flertal bostäder längs Roslagsbanan. Samtliga dessa mätningar har genomförts i enlighet med fastställda normer.

2.14.4 Beräkningarna

Som framgår av avsnitt 2.4.2 ovan tar beräkningarna hänsyn till samtliga relevanta faktorer.

2.15 Gunnar och Ulla Eliasson, ägare till fastigheten Sigrun 1 i Danderyds kommun

Ansökan ska avslås eller återsändas för omarbetning. MKB:n ska inte godkännas eftersom den inte beaktar relevanta alternativ. Den pågående utbyggnaden ska inhiberas. Dessutom ska högsta tillåtna hastighet inom Danderyds kommun begränsas till 30 km/h. Inga adekvata skäl till höjd hastighet och ökad trafik har presenterats. Andra mer effektiva och viktigare alternativ har uteslutits vilket får Roslagsbanan att felaktigt framstå som ett riksintresse. Detta förvrider de juridiska förutsättningarna. Redan idag ligger ljudnivåerna tätt under, eller överskrider, tillämpliga nivåer, vilket visar det svåra med att bygga bort bullret från verksamheten och hur orimligt det är att ge SL fria händer att avgöra rimliga bullernivåer för de närboende. Den bullerskärm som finns vid fastigheten idag är otillräcklig och bullerskyddsåtgärderna som vidtas innebär en förfulning av den kulturskyddade miljön längs med järnvägen. Alternativet att gräva ned Roslagsbanan i tunnel genom Danderyd har inte utretts, inte heller alternativet i form av tunnelbana. Genom att påbörja kapacitetsförstärkningen har SL föregått denna prövning. På så sätt kommer det när utbyggnaden är färdigställd att framstå som ekonomiskt orimligt att begränsa hastigheten, av detta skäl måste utbyggnaden inhiberas. Inga krav på bullerskyddsåtgärder vid Roslagsbanan kan bli ekonomiskt orimliga eftersom det är billigare att ersätta Roslagsbanan med tunnelbana.

2.15.1 Yrkanden

Såvitt avser yrkandet om avslag eller återsändande, se avsnitt 1.1 ovan. Vad gäller yrkandet om inhibition, se avsnitt 1.2.4 ovan, om hastighetsreglering, se avsnitt 1.3 och 2.12.1 ovan samt om MKB:n, se avsnitt 1.5.1 ovan.

2.15.2 Höjd hastighet och utökad trafik

Som framgår av avsnitt 1.2.3 ovan bör detta inte regleras i tillståndet. Tillräckliga åtgärder kommer emellertid att vidtas för att nivåerna i villkorsförslagen ska kunna innehållas även med hänsyn till ökad hastighet och ökad trafik.

2.15.3 Riksintresse

Se avsnitt 2.11.4 ovan.

2.15.4 Alternativredovisning

Se avsnitt 1.5.1 ovan. Inte heller alternativet att förlägga Roslagsbanan i en tunnel får anses omfattas av denna prövning, se vidare avsnitt 1.3 ovan.

2.15.5 Bullerskyddsåtgärder

Det är riktigt att tillämpliga bullernivåer överskrids längs Roslagsbanan idag. Som tidigare beskrivits avser SL emellertid att vidta tillräckliga åtgärder för att nivåerna i villkorsförslagen ska kunna innehållas, se avsnitt 2.10.12 ovan. SL har inte heller fria händer att avgöra rimliga bullernivåer för de närboende utan detta kommer att regleras genom villkoren i tillståndet.

2.15.6 Bullersituationen inom fastigheten

Som framgår av bilaga 4 uppfördes ett spårnära sidoskydd 2013. En mittskärm planeras mellan spåren under trafikavstängningen sommaren 2017. Fastighetsägaren har tackat nej till lokala åtgärder.

2.15.7 Påverkan på närliggande kulturmiljö

Verksamhetens påverkan på kulturmiljön beskrivs i avsnitt 4.5 i MKB:n. Där anges sammanfattningsvis att påverkan bedöms bli begränsad. Se vidare i avsnitt 2.10.4 ovan.

2.15.8 Kapacitetsförstärkningen

Som anges i avsnitt 1.2 ovan omfattas inte kapacitetsförstärkningen av denna prövning utan prövas i särskild ordning.

2.15.9 Bullerskyddsåtgärder

Se avsnitt 1.4 ovan.

2.16 Curt Strömblad och Karin Näsström, ägare till fastigheten Falken 5 i Danderyds kommun

De bullerskärmar som redan byggts byggdes med målsättningen att innehålla nivån 75 dB(A), inte 70 dB(A). En mätning från 2013 utvisade att höga värden i bland annat sovrum. Länsstyrelsen konstaterade i samband härmed att det är de enskilda mätnivåerna och inte den medelvärdesbildade nivån som ska ligga till grund för bedömningen om åtgärder behövs. Bullret från Roslagsbanan bör dämpas vid källan och metoder utvecklade vid de tekniska högskolorna bör tillämpas. Konsekvensen av om SL får tillstånd i enlighet med dess ansökan är att SL egenmäktigt kommer att svara för verksamhetens följder. Det torde vara omöjligt att beräkna den framtida miljöpåverkan från tågtrafiken, bland annat eftersom nya fordon kommer att tas i bruk. Inte heller behöver tågtrafiken anpassa hastigheten till omgivningsmiljön. Inte ens idag uppnås miljömässigt acceptabla bullernivåer. Ansökan bör därför avslås.

2.16.1 Yrkande

SL motsätter sig att ansökan ska avslås, se avsnitt 1.1 ovan.

2.16.2 Befintlig bullerskyddsskärm

Den befintliga skärmen uppfördes efter en överenskommelse mellan SL och Danderyds kommun. Målnivån med åtgärden vad att den maximala bullernivån vid närliggande bostäders uteplatser inte skulle överskrida 75 dB(A). Syftet med skärmen har alltså aldrig varit att riktvärdena i infrastrukturpropositionen ska kunna innehållas. För att säkerställa att nivåerna i villkorsförslagen ska kunna innehållas avser SL dock att vidta nödvändiga åtgärder. Som framgår av bilaga 4 har den befintliga springan mellan skärm och underliggande makadam tätats under hösten 2016 och räslivdämpare har monterats i spår 2014 och 2016. Därmed kommer nivåerna i villkorsförslag 2 att kunna innehållas.

2.16.3 Bullermätningar

Som framgår av SL:s förslag till villkorsefterlevnad, bilaga 4 till ansökan, och villkorsförslag 3 föreslår SL att villkoren ska kontrolleras genom beräkningar.

2.16.4 Bullerskyddsåtgärder

Se avsnitt 1.4 ovan. Som angetts tidigare strävar SL efter att i första hand genomföra åtgärder vid ljudets källa. SL deltar också i forskningssamverkan med både Chalmers och KTH. SL driver även egna utvecklingsprojekt för att säkerställa att bästa möjliga teknik för bullerreduktion används

2.16.5 Tillståndets rättsverkan

Se avsnitt 2.13.3 ovan.

2.16.6 Möjligheten att beräkna framtida buller

SL har i beräkningarna utgått från att nya fordon kommer att bullra lika mycket som nuvarande vagnpark. Detta är ett konservativt antagande då de nya fordonen är kravställda för att ha lägre ljudnivåer vid alla hastigheter. Detta innebär alltså att de nya fordonen kommer generera lägre ljudnivåer vid 100 km/h än befintlig vagnpark ger vid 80 km/h. SL har dock inte bedömt det möjligt att dra beräkningsmässig nytta av denna bullerminskning förrän de lägre ljudnivåerna har kunnat verifierats i verklig drift, vilket alltså kommer att dröja åtskilliga år. Fram till dess avser således SL att fortsätta tillämpa det ovan beskrivna konservativa antagandet för de nya fordonen vilket alltså ger viss marginal i fråga om beräknade ekvivalenta ljudnivåer för den utökade kapaciteten, särskilt där de nya fordonens maximala hastighet inte kommer att nyttjas.

2.16.7 Bullernivåer

Se avsnitt 2.15.5 ovan.

2.17 Claes Ceder, ägare till fastigheten Svaringshög 7 i Danderyds kommun

Det är orimligt att SL avser att friskriva sig från ansvar för bullerstörningarna från verksamheten. Lagstadgade bullernivåer överskrids redan idag med stor marginal och på många

platser och SL har genom att ignorera ca 30 förelägganden från Miljö- och hälsoskydds nämnden i Danderyds kommun visat sig ovilligt att dämpa buller vid källan. En fastighetsägare ska ha rätt till åtgärder även om denne tidigare har tackat nej eller om bullernivåerna i framtiden kommer att öka. Bullernivåerna utgör redan idag en stor olägenhet och lösningen på det är att sänka hastigheten på tågen eftersom bullernivåerna korrelerar med tågens hastighet. Tekniken medger inte den planerade ökade trafiken och ökade hastigheten. En bättre lösning vore att istället bygga ut tunnelbanan. Av dessa skäl bör ansökan avslås.

2.17.1 Yrkande

SL motsätter sig att ansökan ska avslås, se avsnitt 1.1 ovan.

2.17.2 Friskrivning från ansvar

Se avsnitt 2.13.3 ovan.

2.17.3 Överskridanden av bullernivåer

Se avsnitt 2.15.5 ovan.

2.17.4 Meddelade förelägganden

Se avsnitt 1.5.2 och 2.10.7 ovan. Som angetts ovan strävar SL efter att i första hand vidta åtgärder som dämpar ljudet vid dess källa.

2.17.5 Rätt till åtgärder efter att ha avböjt

Se avsnitt 2.3.2 ovan.

2.17.6 Rätt till åtgärder om bullret ökar

SL ansvarar i egenskap av verksamhetsutövare för att villkoren innehålls. Detta säkerställs genom SL:s egenkontroll och tillsynsmyndighetens tillsyn av verksamheten. Skulle verksamheten förändras på sådant sätt att ljudnivåerna skulle komma att överskrida tillämpliga nivåer i villkoren kommer SL att vara skyldigt att vidta tillräckliga åtgärder för att säkerställa att villkoren kan innehållas. En fastighetsägare har sålunda rätt till de åtgärder som krävs, förutsatt att denne inte motsätter sig att åtgärderna vidtas.

2.17.7 Bullersituationen inom fastigheten

Som framgår av bilaga 4 avser SL att riva den befintliga skärmen och ersätta den med en ny högre skärm samt montera en mittskärm mellan spåren. Arbetet planeras att genomföras under trafikavstängningen sommaren 2017. För att säkerställa att ljudnivåerna inomhus kommer att understiga den i villkorsförslag 2 angivna nivån har fönsteråtgärder vidtagits. Fastighetsägaren har emellertid tackat nej till en lokal skärm vid uteplatsen.

2.17.8 Hastighetsnedsättning

Som anges i avsnitt 1.3 bör fordonens hastighet inte regleras i tillståndet. Det finns inget behov av en sådan reglering eftersom tillräckliga åtgärder för att säkerställa att nivåerna i villkorsförslagen kommer att kunna vidtas ändå.

2.17.9 Kapacitetsförstärkningen

Som angetts i avsnitt 1.4 ovan kommer tillräckliga åtgärder att kunna vidtas för att nivåerna i villkorsförslagen ska kunna innehållas även med hänsyn till ökad hastighet och ökad trafik.

2.17.10 Tunnelbana

Se avsnitt 1.5.1 ovan.

2.18 Andreas och Annika Heder, ägare till fastigheten Gere 3 i Danderyds kommun

Den mest störande formen av buller utgörs av spårskrik. Eftersom fastigheten ligger vid en kurva av Roslagsbanan är spårskrik en normal del av trafikbullret. Spårskriken uppkommer alltid i samma kurva. Det utgör en stor störning och enligt egna mätningar ökar bullernivåerna med 5-10 dB jämfört med annat trafikbuller. Spårskrik är vanligt förekommande längs Roslagsbanan vilket tydliggörs bland annat av de många synpunkter som berört detta vid samrådet. Även SL:s egna utredningar visar att spårskrik utgör en normal del av trafikbullret. Spårskrik ska därför inte undantas i villkoren. Eftersom SL:s bullerberäkningar inte tar hänsyn till spårskrik är de missvisande. Det förslag till lösning av spårskrik med hjälp av hjuldämpare som SL beskriver är inte tillräckligt utrett. Det är oklart hur prestandan kommer att påverkas av slitage, väderlek, rälsens kondition m.m. Av dessa skäl ska ansökan avslås.

2.18.1 Yrkande

SL motsätter sig att ansökan ska avslås, se avsnitt 1.1 ovan.

2.18.2 Spårskrik

Spårskrik är en tillfällig störning som uppkommer under torra perioder vid körning i kurva. Ljudet beror på att det uppstår kortvarig glidning i kontakten mellan hjul och räl. För närvarande minimerar SL uppkomsten av spårskrik genom att smörja spåren. Möjligheten till smörjning är dock begränsad då överdriven smörjning kan leda till säkerhetsrisker såsom reducerad bromsförmåga. Det finns därmed ingen omedelbar lösning som kan eliminera risken för uppkomst av spårskrik. För att komma tillrätta med problematiken har, som redovisats i avsnitt 1.13 i kompletteringen av ansökan samt bilaga 9 till kompletteringen, SL i samverkan med trafikutövaren och hjultillverkaren verifierat att hjuldämpare monterade på fordonens hjul kraftigt reducerar risken för spårskrik och för de tillfällen då spårskrik ändå kan uppkomma även reducerar ljudnivån av skriket. Åtgärden införs så fort som möjligt och kommer, i enlighet med SL:s förslag, att vara färdigställd senast till utgången av 2019. Anledningen till att åtgärden tar relativt lång tid att genomföra är att samtliga hjul behöver bytas ut för att möjliggöra montering

av hjuldämpare. När åtgärden är fullt genomförd väntas dock förekomsten av spårskrik vara helt marginell. Som anförts tidigare är det emellertid en typ av ljud som inte går att beakta vid beräkningar av ljudnivåerna. Eftersom förekomsten är så tillfällig och inte går att förutse är det även svårt att mäta de ljudnivåer som uppstår vid spårskriken. SL vidhåller därför att spårskriken bör undantas från villkoren. Såvitt avser behovet av ytterligare uppföljning av utredningen, se avsnitt 2.4.3 ovan.

2.18.3 Bullersituationen inom fastigheten

Som framgår av bilaga 4 avser SL att förlänga den befintliga skärmen, montera en mittskärm mellan spåren samt montera rälsnivådämpare på spåret. Arbetet planeras under trafikavstängningen sommaren 2017. Fastighetsägaren har tackat nej till lokal skärm vid uteplatsen med hänvisning att man vill avvakta åtgärder vid spår.

2.19 Christoffer Schreil, ägare till fastigheten Svaringshög 2 i Danderyds kommun

Ansökan ska avslås. Det är oacceptabelt att SL avser att friskriva sig från ansvar för bullerstörningarna från verksamheten. Lagstadgade bullernivåer överskrids redan idag med stor marginal på många platser och SL har genom att ignorera ca 30 förelägganden från Miljö- och hälsoskydds nämnden i Danderyds kommun visat sig ovilligt att dämpa buller vid källan. En fastighetsägare ska ha rätt till åtgärder även om denne tidigare har tackat nej eller om bullernivåerna i framtiden kommer att öka. Villkoren bör reglera maximala nivåer snarare än genomsnittliga nivåer. Ekebyskolan utsätts för stora störningar från tågtrafiken. Bullernivåerna korrelerar med tågens hastighet och en hastighetsnedsättning skulle även minska problemen med spårskrik och vibrationer. Det är orimligt att inte ställa krav på hastighetsnedsättning för tågtrafiken när motsvarande gäller för biltrafiken.

2.19.1 Yrkande

SL motsätter sig att ansökan ska avslås, se avsnitt 1.1 ovan.

2.19.2 Friskrivning från ansvar

Se avsnitt 2.17.2 ovan.

2.19.3 Överskridanden av bullernivåer

Se avsnitt 2.15.5 ovan.

2.19.4 Meddelade förelägganden

Se avsnitt 1.5.2 och 2.10.7 ovan. Som angetts ovan strävar SL efter att i första hand vidta åtgärder som dämpar ljudet vid dess källa.

2.19.5 Rätt till åtgärder efter att ha avböjt

Se avsnitt 2.3.2 ovan.

2.19.6 Rätt till åtgärder om bullret ökar

Se avsnitt 2.17.6 ovan.

2.19.7 Villkorens utformning

De föreslagna villkoren reglerar både maximala och genomsnittliga (ekvivalenta) nivåer.

2.19.8 Situationen vid Ekebyskolan

Vid Ekebyskolan finns idag en befintlig skärm vid spår som medför att inomhusnivåerna inte överskrider den i villkorsförslag 2 angivna nivån. SL har haft en fortlöpande dialog med skolans huvudman och erbjudit en lokal skärm vid skolans lek/vistelseyta, men skolans huvudman har tackat nej till åtgärden.

2.19.9 Bullersituationen inom fastigheten

Som framgår av bilaga 4 avser SL att riva den befintliga skärmen och ersätta den med en ny högre skärm samt montera en mittskärm mellan spåren. Arbetet planeras under trafikavstängningen sommaren 2017. För att säkerställa att ljudnivåerna inomhus kommer att understiga den i villkorsförslag 2 angivna nivån har fönsteråtgärder vidtagits. Fastighetsägaren har emellertid tackat nej till en lokal skärm vid uteplatsen.

2.19.10 Hastighetsnedsättning

Se avsnitt 2.17.8 ovan. Som anförts i avsnitt 2.4.3 ovan kommer tillräckliga åtgärder avseende spårskrik att vidtas. Det finns därför inget behov av hastighetsbegränsning med anledning av förekomst av spårskrik. Som beskrivs i avsnitt 2.20.17 nedan bedöms förekomsten av vibrationer vara så begränsad att det inte kan anses utgöra en olägenhet av betydelse. Inte heller av detta skäl behövs alltså någon hastighetsreglering.

2.20 Birgitta Swedenborg, ägare till fastigheten Bejla 3

Ansökan ska avslås, MKB:n ska inte godkännas och den pågående utbyggnaden ska inhiberas. Nollalternativet är inte analytiskt korrekt definierat eftersom vad SL:s beskriver är påverkan på miljön av att söka tillstånd för verksamheten jämfört med att inte söka tillstånd. Däremot beskrivs inte miljökonsekvensbeskrivningarna från verksamheten. Eftersom tillstånd söks för dagens trafik måste denna jämföras med en situation då ingen trafik bedrivs eller då dagens trafik begränsas. Den framtida trafiken bör jämföras med att kapacitetsförstärkningen inte kommer till stånd. Kapacitetsförstärkningen kommer att medföra en stor ökning av trafikintensiteten. Det kommer att leda till outhärdliga störningar även om tillräckliga åtgärder för att innehålla tillämpliga riktvärden skulle kunna vidtas. Långa sträckor av Roslagsbanan saknar bullerskydd och längs större delen överskrider i nuläget Naturvårdsverkets riktvärden för buller. SL har under lång tid undvikit att ta ansvar för bullret från Roslagsbanan, trots klagomål från närboende och förelägganden från miljönämnderna i Danderyds och Täby kommuner. För att undvika att SL kan återkalla sin ansökan kan tillsynsmyndigheten förelägga SL att ansöka om tillstånd. Det

saknas en jämförelse med utbyggnad av tunnelbanan och en samhällsekonomisk analys. Den pågående kapacitetsförstärkningen beslutades utan att invänta relevanta utredningar vilket innebär att den aktuella tillståndsprövningen föregreps. Det är svårt att förstå varför inte hastigheten kan sänkas och varför den måste vara väsentligt högre än tunnelbanans. Roslagsbanan innebär en stor påverkan på andra riksintressen såsom de områden som är utpekade som riksintresse för kulturmiljövården. När det gäller bullervillkoren bör dessa även omfatta den ekvivalenta nivån inomhus, ljudnivån inom bostadsområdet i övrigt samt rekreationsområden och friluftsområden och anges till tillämpliga nivåer. Vid mätning ska maxnivåer inte anges som medelvärdesberäknade nivåer utan nivåer ska baseras på varje enskild tågpassage. Det är oacceptabelt att tillräckligt bullerskyddsåtgärder ska vara vidtagna först 2019 och SL motiverar heller inte varför åtgärder ska vara utförda först vid denna tidpunkt. Även spårskrik, tågtutor, underhållsbuller och bomklockor bör ingå i bullervillkoren. Vibrationer utgör ett allvarligt problem, särskilt beroende på ojämnheter i vägbanan vid plankorsningar på grund av sättningar och dåligt underhåll, vilket innebär att frågan inte kan delegeras utan måste villkorsregleras i tillståndet. Buller ska åtgärdas vid källan och SL ska inte tillåtas diktera vilken typ av skyddsåtgärder en fastighetsägare ska tvingas acceptera. När det gäller tomtågen/tjänstetågen bör dessa regleras särskilt och hårdare krav bör ställas på denna typ av tåg. Det skulle inte vara oskäligt dyrt att justera verksamheten på så sätt att tomtågen inte behövs. Av SL:s egna bullerberäkningar framgår att nivåerna i de föreslagna villkoren inte kommer att kunna innehållas efter att åtgärder har vidtagits. Både ekvivalenta och maximala bullernivåer kommer att överskrida riktvärdena vid ett antal fastigheter 2030. Inte heller klaras riktvärdena idag vid ett antal fastigheter, trots att åtgärder har vidtagits. När åtgärder vidtagits måste kontrollmätningar göras och mätningar måste gälla före beräkningar. Utförda beräkningar ger inte heller en rättvisande bild. Bland annat avses bullernivåerna två meter över mark, medan sovrummen i bostäderna längs Roslagsbanan ofta är belägna sex meter över mark där bullernivåerna är väsentlig högre. Förutom buller orsakar Roslagsbanan även en stor mängd andra miljöeffekter, så som barriäreffekter, påverkan på landskapsbilden och trafikfara. Såvitt avser den egna fastigheten har det vid utförda mätningar konstaterats att tillämpliga bullernivåer överskrids och SL har genom en dom från mark- och miljödomstolen i Nacka ålagts att vidta åtgärder senast 2016-12-31. De åtgärder som avses är dock fastighetsnära vilket avböjts eftersom bullret ska åtgärdas vid källan.

2.20.1 Yrkanden

Såvitt avser SL:s inställning till yrkandet om att ansökan ska avslås, se avsnitt 1.1 ovan. Vad gäller yrkandet om inhibition, se avsnitt 1.2.4 ovan och om MKB:n, se avsnitt 1.5 ovan.

2.20.2 Nollalternativet

Se avsnitt 1.5.2 ovan.

2.20.3 Kapacitetsförstärkningen

Se avsnitt 2.13.2 ovan.

2.20.4 Överskridanden av bullernivåer

Se avsnitt 2.15.5 ovan.

2.20.5 Meddelade förelägganden

Se avsnitt 1.5.2 och 2.10.7 ovan.

2.20.6 Föreläggande att ansöka om tillstånd

Se avsnitt 1.5.2 ovan.

2.20.7 Tunnelbana och samhällsekonomisk analys

Se avsnitt 1.5.1 ovan.

2.20.8 Hastighetsnedsättning

Se avsnitt 2.17.8 ovan

2.20.9 Påverkan på andra riksintressen

Se avsnitt 2.10.4 ovan.

2.20.10 Ekvivalentnivåer inomhus

Se avsnitt 1.3 ovan.

2.20.11 Bostadsområdet i övrigt

Se avsnitt 2.13.6 ovan.

2.20.12 Villkor om bullernivåer vid friluftsområden m.m.

Se avsnitt 2.2.3 ovan.

2.20.13 Bullermätningar

Detta är en fråga om hur mätningar bör utformas och bedömas. Som framgår av SL:s förslag till villkorsefterlevnad, bilaga 4 till ansökan och villkorsförslag 3, föreslår SL att villkoren ska kontrolleras genom beräkningar.

2.20.14 Tid för när åtgärder ska ha vidtagits

Se avsnitt 2.7.6 ovan.

2.20.15 Spårskrik

Se avsnitt 2.18.2 ovan.

2.20.16 tågutor, underhållsbuller och bomklockor

Se avsnitt 2.6.9 ovan.

2.20.17 Vibrationer

Vibrationer från trafiken på Roslagsbanan utgör ingen olägenhet av betydelse. SL har endast fått enstaka klagomål på störande vibrationer. Vid uppföljande mätningar har det då kunnat konstateras att nivåerna var låga och långt under det av Trafikverket tillämpade riktvärden 0,4 mm/s. Även i samband med dubbelspårsutbyggnaden har uppföljande kontrollmätningar gjorts som visar att vibrationsnivåerna underskrider 0,4 mm/s med god marginal.

2.20.18 Bullerdämpande åtgärder

Se avsnitt 1.4 ovan.

2.20.19 Tjänstetågen

Tjänstetågen omfattas av samma nivåer i villkorsförslagen som övriga tåg. Det finns inga skäl att regleras dessa särskilt.

2.20.20 Föreslagna villkorsnivåer kommer att överskridas

Se avsnitt 2.10.12 ovan.

2.20.21 Riktvärdena överskrids trots vidtagna åtgärder

SL känner inte till några bostäder där mätningar visar att tillräckliga åtgärder inte ska ha vidtagits. I Enebyberg har SL låtit utföra mätningar vid ett antal bostäder utmed den skärm som uppfördes 2011 efter överenskommelse mellan SL och Danderyds kommun. Denna skärm var dock inte en del av SL:s bulleråtgärdsprogram och syftade inte heller till att bullernivåerna i villkorsförslagen skulle kunna innehållas. Den mätning på Ottars väg 2 som hänvisas till, och genomfördes av ÅF-Infrastructure AB 2011, avsåg situationen *innan* åtgärder vidtagits. Av mätresultaten framgår att tillämpliga nivåer trots detta inte överskrids.

2.20.22 Bullermätningar

Se avsnitt 2.4.2 ovan.

2.20.23 Brister i bullerberäkningarna

Det är riktigt att generell utbredningsberäkning, vilken används för identifiering av fastigheter med åtgärdsbehov, genomförs på höjden 2 meter över mark. Vid normala terrängförhållanden motsvarar denna höjd i många fall den höjd där högst ljudnivå förekommer, bl.a. eftersom tågekroppen skärmar ljudstrålningen uppåt. För fallet med bullerskyddsskärm i spår kan dock situationen förändras, eftersom skärmverkan är bäst nära marken. För de fall då den maximala ljudnivån vid fasad övererskrider 75 dB(A) (dvs. när det finns en risk att den maximala inomhusnivån överskrider 45dB(A)) görs en uppföljande utredning av åtgärdsbehov. I denna

utredning bedöms ljudnivån på andra våningen eller högre vid flerbostadshus, för att säkerställa att ljudnivån inomhus innehålls såväl i markplan som på övriga höjder.

Se vidare i avsnitt 2.10.8 ovan.

2.20.24 Annan miljöpåverkan än buller

Det är riktigt att Roslagsbanan orsakar annan miljöpåverkan än buller. All relevant miljöpåverkan har redovisats och bedömts i MKB:n, se avsnitt 1.2.3 ovan.

2.20.25 Bullersituationen inom fastigheten

Som framgår av bilaga 4 avser SL att uppföra en låg spårnära skärm väster om spåret, norr och söder om Danderydsvägen, under trafikavstängningen sommaren 2017. Fastighetsägaren har tackat nej till lokala åtgärder.

3 Övrigt

3.1 Förtydliganden av villkorsförslagen

Vid sidan av de i avsnitt 2.3.2 och 2.4.6 beskrivna förtydligandena av villkorsförslag 2 och 3 vill SL göra följande förtydliganden. Som anges i avsnitt 2.4.6 ovan föreslår SL att det förtydligande som gjorts avseende undervisningslokaler även bör gälla för andra byggnader och lokaler. Skälet härtill är att även sådana lokaler, såsom arbetslokaler för tyst verksamhet, kan inrättas utan föregående bygglovsprövning. Därtill har det sedan ansökan gavs in införts en ny bestämmelse i miljöbalken, 16 kap. 2 b §, med innebörden att komplementbostadshus aldrig får föranleda villkor i fråga om omgivningsbuller. Enligt SL:s uppfattning innebär nämnda lagrum att tillståndsmyndigheten inte får föreskriva bullervillkor som omfattar komplementbostadshus. Av detta skäl vill SL justera villkorsförslag 2 och 3 på sådant sätt att komplementbostadshus är helt undantagna från kraven villkoren, oavsett om det gäller inomhus- eller utomhusnivåer. För tydlighets skull kan framhållas att inte heller andra former av komplementbyggnader som regleras i 9 kap. 4 § PBL omfattas av villkorsförslaget. Sådana byggnader utgör dock inte bostäder. I de nya förslagen har de ovan beskrivna förtydligandena och justeringarna samt de justeringar som gjordes i SL:s komplettering av ansökan daterad den 28 september 2015 infogats, se bilaga 1. Dessa villkorsförslag ersätter villkorsförslag 2 och 3 i tillståndsansökan.

3.2 Ny tabell med järnvägsplaner

I bilaga 5 finns en uppdaterad tabell med de järnvägsplaner som vunnit laga kraft och de järnvägsplaner som är under prövning eller framtagande. Tabellen ersätter tabell 1 i bilaga 1 till SL:s komplettering av tillståndsansökan daterad den 28 september 2015 som tidigare hade ersatt tabell 2 på s. 37 i den tekniska beskrivningen.

Stockholm den 22 december 2016



Mikael Lundholm
Advokat



Olof Hasselberg
Jur. kand.

BILAGOR

1. Justerade villkorsförslag 2 och 3
2. Beräkningsförutsättningar
3. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder
4. Bullersituationen vid enskilda fastigheter
5. Uppdaterad tabell med järnvägsplaner