



Christer Lundin
Strategisk trafikplanering
Tel: 508 263 71
christer.lundin@gfk.stockholm.se

2005-03-15

Dnr 05-007-433

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

Minska bullret från järnvägen. Skrivelse från Mats Rosén (kd) och Björn Nyström (kd)

FÖRSLAG TILL BESLUT

GFN överlämnar och åberopar tjänsteutlåtandet som svar på skrivelsen

Göran Gahm
tf

Monica Hildingson

SAMMANFATTNING

Med anledning av nya regler om tystare järnvägsfordon föreslår Mats Rosén (kd) och Björn Nyström (kd) i en skrivelse till gatu- och fastighetsnämnden att kontoret tar upp diskussioner med av järnvägstrafiken berörda parter för att förbättra ljudmiljön i Stockholm och så snabbt som möjligt minska bullret från järnvägsfordonen.

Det är spårägaren Banverket som har det direkta ansvaret för det buller som kommer från järnvägstrafiken och det är miljö- och hälsoskyddsämnden som lokalt är tillsynsansvarig. Gatu- och fastighetsnämnden har ett ansvar för den fysiska miljön i staden. Kontoret är berett att, i samarbete med övriga kommunala organ, ta upp diskussioner med övriga parter för att erhålla ett minskat buller från järnvägstrafiken.

Kontoret framhåller dock att eftersom Banverket har det direkta ansvaret för bullret från järnvägstrafiken och att därmed järnvägsfordonen inte ger en oacceptabelt hög bullernivå, är verkställigheten av sådana åtgärder som ger minskning av bullret från järnvägstrafiken i första hand en fråga för Banverket.

\\web01\inetpub\insyn.stockholm.se\work\gfk\2005-04-05\Dagordning\Tjänsteutlåtande\68.doc

Bilaga: Minska bullret från järnvägen. Skrivelse från Mats Rosén (kd) och Björn Nyström (kd)

UTLÅTANDE

Skrivelsen

I en skrivelse till gatu- och fastighetsnämnden framhåller Mats Rosén (kd) och Björn Nyström (kd) att buller från järnvägen stör miljön för många stockholmare. Man har nu genom beslut i EU:s kommitté för driftskompatibilitet och säkerhet antagit nya bullernivåer från järnvägsfordon, vilket innebär att ljudnivån kommer att minska väsentligt. De nya reglerna (TSDNOI) skall tillämpas på alla nya lok, motor-, person- och godsvagnar.

För att de nya reglerna skall införas så snart som möjligt föreslås i skrivelsen dels att gatu- och fastighetskontoret i samverkan med övriga aktuella organ tar upp diskussioner om buller från järnvägstrafiken med Järnvägsstyrelsen, Banverket och andra statliga organ med målet att förbättra ljudnivån i stockholmsområdet, och dels att kontoret tillsammans med övriga aktuella myndigheter för diskussioner med alla järnvägsoperatörer för att så snabbt som möjligt minska bullret från järnvägsfordon.

Analys

Enligt ansvarsuppdelningen i gällande lagstiftning är det väghållaren som är ansvarig för det buller som kommer från de vägfordon som använder vägen och spårägaren som är ansvarig för det buller som kommer från de järnvägsfordon som använder spåren.

I Stockholm är staden genom gatu- och fastighetsnämnden väghållare för de flesta vägarna och gatorna utom de större trafikleder som Vägverket är väghållare för. Staden har alltså ett stort och direkt ansvar för vägtrafikbuller.

Banverket är ägare och huvudman för järnvägsspåren. Det är därmed Banverket som har det direkta ansvaret för det buller som järnvägstrafiken medför. Vad gäller Tvärbanan är SL huvudman för den och därmed ansvarig för spårvägsbullret.

Myndighetstillsynen av trafikbuller ligger lokalt på miljö- och hälsoskyddsnämnden och på miljöförvaltningen. Den statliga tillsynen sker genom Länsstyrelsen och Naturvårdsverket.

Gatu- och fastighetsnämnden och gatu- och fastighetskontoret har ett övergripande ansvar för den fysiska miljön i staden. Järnvägsbullret från tågtrafiken vid passagen över Söderström och Norrström måste anses som mycket besvärande. Dessa områden påverkas av både vägtrafikbuller och järnvägsbuller.

I enlighet med vad som föreslås i skrivelsen kan gatu- och fastighetsnämnden mycket väl ta initiativ till förbättringar även för sådant som inte ligger inom nämndens primära ansvarsområde. Verkställigheten av

sådana åtgärder som ger förbättringar av i det här fallet bullret från järnvägstrafiken är dock i första hand en fråga den direkt ansvarige, d.v.s. spårägaren Banverket. Åtgärder kan genomföras frivilligt efter överläggningar och diskussioner med berörda parter eller genom förelägganden från de myndigheter som svarar för tillsynsfrågorna.

Kontorets förslag/synpunkter

Kontoret är positivt till de förslag som framförs i skrivelsen. Kontoret har under lång tid arbetat ungefärligen på detta sätt, att i samverkan med berörda parter försöka få en bättre miljö längs järnvägsspåren i Stockholm.

Innan beslut om byggande av Citybanan togs var det aktuellt att i samband med det s. k. tredje spåret bygga nya järnvägsbroar över Söderström och Norrström. Dessa nya broar hade minska bullret från järnvägstrafiken väsentligt. Enligt kontorets uppfattning bör Banverket, när utbyggnaden av Citybanan väl kommer igång, i samarbete med staden genomföra en miljöanpassning av de två järnvägsbroarna i centrala Stockholm. Som bekant genomför staden under de kommande åren en upprustning av den intilliggande Centralbron, som inte bara skall bli mer trafiksäker utan också få en bättre miljöutformning.

I skrivelsen hänvisas till nya och bättre regler för att minska bullret från järnvägsfordon. Det är naturligtvis önskvärt att de kan komma att påverka järnvägstrafiken så snart som möjligt. Järnvägsfordon har en mycket lång livslängd, och exempelvis håller nu pendeltågen på att förnyas. Kontoret utgår från att de nya pendeltågen väl uppfyller bl. a. de bestämmelser om minskat buller som EU nu har infört.

Kontoret medverkar som nämnts gärna i överläggningar och diskussioner med berörda kommunala organ och statliga myndigheter för att minska bullret från järnvägstrafiken. Kontoret vill dock framhålla att detta inte förändrar förhållandet att det är Banverket som har det direkta ansvaret för att bullret från järnvägstrafiken och därmed järnvägsfordonen inte har en oacceptabelt hög nivå.

Kontoret föreslår att gatu- och fastighetsnämnden överlämnar och åberopar detta tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.

SLUT