

PM 2016:111 RI (Dnr 129-704/2016)

**Yttrande till Miljöprövningsdelegationen vid
Länsstyrelsen i Stockholms län angående AB
Storstockholms Lokaltrafiks frivilliga ansökan om
tillstånd till miljöfarlig verksamhet avseende
Roslagsbanan**

Svarstid den 16 juni 2016

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Till Miljöprövningsdelegationen vid Länsstyrelsen i Stockholms län överlämnas yttrande i ärendet med beteckning 551-42384-2013 enligt promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Karin Wanngård anför följande.

Ärendet

Den 20 april 2016 utfärdade länsstyrelsen en kungörelse i vilken meddelas att AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) frivilligt har ansökt om tillstånd till miljöfarlig verksamhet enligt 9 kap. miljöbalken, att ansökan omfattar bedrivande av den nuvarande och framtida järnvägstrafiken på Roslagsbanan, att det i ärendet ingår en miljökonsekvensbeskrivning samt att miljöpåverkan från verksamheten i första hand består av buller.

I kungörelsen bereds staden tillfälle att senast den 13 juni 2016 lämna synpunkter med anledning av ansökan och till ärendet bifogad miljökonsekvensbeskrivning. Anstånd har beviljats till den 16 juni 2016.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden. Stadsbyggnadskontoret har inkommit med ett kontorsyttrande. Exploateringsnämnden och trafiknämnden har avstått från att yttra sig.

Stadsledningskontoret är positivt inställt till den kapacitetsökning som utbyggnad av kollektivtrafiken på Roslagsbanan innebär. Kontoret förutsätter samtidigt att landstingets arbete med en utvecklad Roslagsbana inte leder till ökad bullerproblematik utefter dragningen genom Stockholms stads gränser. Kontoret förutsätter vidare att samråd och avstämningar görs med stadens infrastrukturprojekt

och andra projekt som kan komma att beröras av verksamheten, så att SL:s verksamhet inte ”kolliderar” med möjligheterna att genomföra stadens projekt.

Stadsbyggnadskontoret ser positivt på utvecklingen av banan, som på sikt avlastar vägsystemet i Stockholms stad. Kontoret bedömer att behovet av god, spårbunden, kollektivtrafikförsörjning för nordöstra Stockholmsregionen överväger de lokala miljöproblemen, som på sikt kan åtgärdas på andra sätt. Stadsbyggnadskontoret vill också lyfta frågan att Trafikförvaltningen inom Stockholms läns landsting på sikt bör överväga bullerskydd för naturområden med höga rekreativa värden. Vidare bedömer kontoret att ett miljötillstånd inte bör innebära framtida restriktioner för planläggning i anslutning till Roslagsbanan.

Mina synpunkter

En utbyggd, effektiv och fungerande kollektivtrafik är nödvändig för en fungerande region. Detta blir än viktigare utifrån den stora befolkningstillväxt som råder. Nordostsektorn är den del i Stockholmsregionen med lägst kollektivtrafikandel idag. Därför behöver möjligheterna att resa kollektivt utvecklas och ske på det sätt som är mest samhällsekonomiskt motiverat.

Stockholms stad förutsätter att landstingets arbete med en utvecklad Roslagsbana inte leder till ökad bullerproblematik utefter dragningen genom Stockholms stads gränser. Stora delar av spårdragningen sker genom Nationalstadsparken samt Östra station med tät bostadsbebyggelse.

I övrigt hänvisas till kontorens tjänsteutlåtanden.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Till Miljöprövningsdelegationen vid Länsstyrelsen i Stockholms län överlämnas yttrande i ärendet med beteckning 551-42384-2013 enligt promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Stockholm den 2 juni 2016

KARIN WANNGÅRD

Bilaga

Kungörelsen

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Remissammanställning

Ärendet

AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) har ansökt hos Länsstyrelsen i Stockholms län (länsstyrelsen) om tillstånd enligt 9 kap. 6 § 3 stycket miljöbalken till miljöfarlig verksamhet i form av bedrivande av nuvarande järnvägstrafik på Roslagsbanan och framtida järnvägstrafik, så som banan kommer att vara beskaffad när den byggts ut med dubbelspår och kapacitetsförstärkts i enlighet med vad som framgår av SL:s ansökan inklusive bilagor. SL har även sökt tillstånd till för järnvägstrafikens bedrivande nödvändiga verksamheter och åtgärder som till följd av utbyggnaden omfattas av ansökan, till exempel olika former av underhållsarbeten och verksamhet vid depåer och stationer. Roslagsbanans verksamhet bedrivs i Stockholms stad, Solna stad, Danderyds kommun, Täby kommun, Vallentuna kommun och Österåkers kommun.

Den 9 december 2013 lämnade SL in en frivillig ansökan om tillstånd enligt 9 kap. 6 § 3 stycket miljöbalken för bedrivande av järnvägstrafik på Roslagsbanan m.m. till länsstyrelsen.

Efter att ansökan i vissa delar kompletterats har länsstyrelsen den 20 april 2016 utfärdat kungörelse avseende SL:s ansökan. Ansökan omfattar bedrivande av nuvarande och framtida järnvägstrafik på Roslagsbanan och innehåller även en miljökonsekvensbeskrivning. Enligt ansökan består miljöpåverkan från verksamheten i första hand av buller. Se vidare kungörelsen, bilaga.

SL:s ansökan

Av SL:s ansökan framgår i huvudsak följande avseende bakgrunden till bolagets ansökan om miljöfarlig verksamhet.

Roslagsbanan sträcker sig från stationen Stockholms östra vid Vallhallavägen till de nordöstra kranskommunerna. Under de senaste decennierna har Roslagsbanan genomgått en omfattande modernisering. Arbetet med att förstärka banans kapacitet pågår alltså och inkluderar byggande av dubbelspår, ny depå, nya fordon m.m. Arbetet möjliggör ökad turtäthet, att störningskänsligheten för banan minskar och att säkerheten för korsande vägtrafik förbättras. Kapaciteten i högtrafik ökar enligt SL med upp till 80 procent, vilket SL bedömer motsvarar det totala behovet av spårtrafik för Roslagsbanan åtminstone fram till år 2030.

Roslagsbanan är av stor betydelse för den framtida kollektivtrafiksörjningen i Stockholms nordöstra delar samt för att uppnå de uppsatta transportpolitiska och miljöpolitiska målen, särskilt klimatmålen. Roslagsbanan är därtill utpekad som riksintresse för landets och regionens kommunikationer. Den huvudsakliga miljöpåverkan som uppkommer av järnvägstrafiken är störningar i form av buller utefter banan.

Varken den verksamhet som SL bedriver på Roslagsbanan, eller sådan verksamhet som omfattar allmänt förekommande anläggningsarbeten i och med att en järnväg byggs ut, är tillstånds- eller anmälningspliktig enligt miljöbalken. En trafikutövare kan emellertid med stöd av de allmänna hänsynsreglerna i miljöbalken åläggas förlägganden att vidta åtgärder för att reducera olägenheter från verksamheten, exempelvis buller.

Under de senare åren har klagomål från enskilda fastighetsägare, i framförallt Danderyds och Täby kommun, framförts avseende buller från Roslagsbanan. Klagomålen har i många fall föranlett att berörda miljömyndigheter har utfärdat förelägganden mot verksamhetsutövaren SL. Ofta föreslås hastighetsnedsättning som metod för att sänka ljudnivån. När SL år 2013 gav in aktuell ansökan hade ett 30-tal sådana förelägganden utfärdats.

SL har överklagat föreläggandena och framhållit nyttan och nödvändigheten av en fungerande kollektivtrafik. Enligt SL är det inte möjligt att bedriva en fungerande tågtrafik på Roslagsbanan om krav på hastighetsnedsättningar skulle gälla vid ett stort antal enskilda fastigheter utefter banan. Detta kan enligt SL inte anses förenligt med Roslagsbanans status som riksintresse enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. SL anser istället att Roslagsbanan enligt lag ska skyddas mot sådana åtgärder som påtagligt kan försvåra utnyttjandet av anläggningen.

Med anledning av ovanstående har SL beslutat att ge in en frivillig ansökan om tillstånd för miljöfarlig verksamhet beträffande Roslagsbanan. Syftet är att få en samlad miljöprövning av järnvägstrafiken enligt miljöbalkens krav och att samtidigt erhålla ett tillstånd som skapar förutsättningar för att i framtiden bedriva trafiken på ett effektivt och ändamålsenligt sätt. Ett tillstånd att bedriva miljöfarlig verksamhet skulle för SL innebära att ett säkerställande av att verksamheten inte begränsas i sådan utsträckning att den inte längre kan bedrivas på ett meningsfullt sätt. SL föreslår villkor för tillståndet avseende dels buller från järnvägstrafiken, dels från depåverksamheten för att det på ett tydligt sätt ska klargöras vad SL måste åstadkomma i sitt miljöarbete. Den samlade tillståndsprövningen ökar även förutsättningarna för att alla boende längst med Roslagsbanan ska behandlas lika oavsett kommuntillhörighet.

Efter att SL den 9 december 2013 gav in ansökan till länsstyrelsen har SL förelagts att komplettera ansökan den 16 april 2014 och den 15 december 2015.

Miljökonsekvensbeskrivningens sammanfattning ger en lättillgänglig bild av Roslagsbanans sträckning och miljökonsekvenser.

Nollalternativet beskrivs som den framtida situation då frivilligt tillstånd inte söks för verksamheten. Både alternativet med och utan tillståndsansökan inkluderar planerad kapacitetsförstärkning och dubbelspårsutbyggnad. I miljökonsekvensbeskrivningen beskrivs konsekvenserna av sökt verksamhet för prognosåret 2030 i jämförelse med nuläget samt konsekvenserna av nollalternativet för prognosåret 2030 i jämförelse med nuläget. I den samlade bedömningen jämförs sökt verksamhet med nollalternativet. SL:s ambitionsnivå avseende bullerskyddsåtgärder är att klara de nationella riktvärdena för buller för nybyggd/väsentligt ombyggd järnväg enligt infrastrukturpropositionen 1996/97:53.

Nollalternativet med fortsatta förelägganden med omedelbara bullerskyddsåtgärder och hastighetsbegränsningar innebär osäkerhet för driftförutsättningarna. Detta påverkar i sin tur tidtabeller, trafikerings och service för tågtrafikanterna. Nollalternativet innebär en risk för att Roslagsbanan förlorar attraktivitet på grund av lägre kapacitet och längre restider. Detta skulle i sin tur medföra ett ökat bilresande med negativa konsekvenser för miljön som följd.

Roslagsbanan är idag 65 km med 38 stationer och sträcker sig i stora delar genom områden dominerade av bostadsbebyggelse där många bostäder ligger nära spåren. De maximala bullernivåerna från Roslagsbanan kommer enligt miljökonsekvensbeskrivningen att vara i princip oförändrade år 2030 jämfört med

idag. Antalet störningstillfällen kan emellertid komma att öka med utökad trafik, vilket medför ökade ekvivalenta bullernivåer. Bullerskyddsåtgärder planeras att genomföras där det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt så att bostäder, förskolor och grundskolor längst med Roslagsbanan klarar riktvärden för trafikbuller. I och med detta kommer antalet fastigheter med överskridna riktvärden längs banan istället att vara betydligt lägre år 2030 jämfört med idag. En utbyggd kollektivtrafik möjliggör även avlastning av vägtrafiken, vilket också kan innebära att buller från vägtrafiken inte ökar i lika stor omfattning.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden. Stadsbyggnadskontoret har inkommit med ett kontorsyttrande. Exploateringsnämnden och trafiknämnden har avstått från att yttra sig.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 23 maj 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Ansökan inklusive kompletteringar utgörs av ett mycket omfattande material. Ansökan synes väl underbyggd och relevanta frågor väl utredda i och med kompletteringsföreläggandena. Detsamma gäller ingiven miljökonsekvensutredning.

Stadsledningskontoret delar SL:s bedömning att Roslagsbanan är ett viktigt riksintresse även framöver. En utbyggd, effektiv och fungerande kollektivtrafik är helt nödvändig för en fungerande region. Detta blir än viktigare sett till den stora befolkningstillväxt som regionen är inne i och som planerar att fortsätta även framöver. Nordostsektorn är den del i Stockholmsregionen med lägst kollektivtrafikandel idag och därför är en fungerande Roslagsbana mycket viktig för att andelen resor med kollektivtrafiken kan komma att öka framöver.

Stadsledningskontoret förutsätter att landstingets arbete med en utvecklad Roslagsbana inte leder till ökad bullerproblematik utefter dragningen genom Stockholms stads gränser. Stora delar av spårdragningen sker genom Nationalstadsparken samt Östra station med tät bostadsbebyggelse.

Stadsledningskontoret har för övrigt inte några synpunkter.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen beslutar att som yttrande till Miljöprövningsdelegationen vid Länsstyrelsen i Stockholms län överlämna detta tjänsteutlåtande.

Stadsbyggnadskontoret

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 13 maj 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsbyggnadskontoret håller med Trafikförvaltningen att Roslagsbanan är en viktig del av den trafikförsörjningen av nordöstra Stockholmsregionen. Stockholms stad ser positivt på utvecklingen av banan, som på sikt avlastar vägsystemet i Stockholms stad.

Stadsbyggnadskontoret är också ense med Trafikförvaltningen att buller från Roslagsbanan är det huvudsakliga miljöproblemet som påverkar järnvägens omgivning och

bidrar till sämre vistelsemiljöer för stadens medborgare. Behovet av god, spårbunden, kollektivtrafikförsörjning för nordöstra Stockholmsregionen överväger dock de lokala miljöproblemen, som på sikt kan åtgärdas på andra sätt. Stadsbyggnadskontoret vill också lyfta frågan att Trafikförvaltningen på sikt bör överväga bullerskydd för naturområden med höga rekreativa värden, eventuellt i samarbete med staden, för att förbättra omgivningen runt spåren.

Stadsbyggnadskontoret erinrar att ett miljötillstånd främst gäller befintlig bebyggelse och att stadsutveckling i anslutning till Roslagsbanan bör kunna vara möjlig, även i bullerstörda områden där miljötillståndet träder in, givet att stadsbyggnadsprojekten uppfyller de riktvärden som är fastställda i *Förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader*, samt Boverkets rapport *Industri- och annat verksamhetsbuller vid planläggning och bygglovsprövning av bostäder – en vägledning*.

Stadsbyggnadskontorets bedömning är att beslut om detaljplan, som strider mot miljötillståndets villkor, inte kan anses utgöra ett brott mot villkoren i ett miljötillstånd med hänvisning till 29 kap. 4 § MB. Enligt miljöbalken föreligger ej heller anledning att i framtiden skärpa villkoren för Roslagsbanan på grund av ny planlagd bebyggelse, som följer ovan nämnda riktvärden och vägledning, inom det område som berörs av miljötillståndet (16 kap 2b § MB).