



Roslagsbanan genom Danderyd

Rättsliga förutsättningar
för bättre
miljöförhållanden

hellström advokatbyrå
staffan michelson advokat fil. dr
kungsgatan 33, box 7305
103 90 stockholm sweden
tel +46 8 220900
fax +46 8 204090
mobile +46 707 263600
www.hellstromlaw.com
staffan.michelson@hellstromlaw.com

Stockholm den 5 april 2019

PM

ROSLAGSBANAN GENOM DANDERYD

RÄTTSLIGA FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR BÄTTRE MILJÖFÖRHÅLLANDEN

Sammanfattning

I denna PM redovisas rättsliga förutsättningar för miljö- och hälsoskyddsnämnden i Danderyds kommun (nämnden) att få bukt med pågående och framtida miljöstörningar orsakade av trafik på Roslagsbanan. Det konstateras att nämnden har möjlighet att besluta om ett föreläggande för Storstockholms Lokaltrafik (SL) att söka tillstånd till trafiken och att de rättsliga kriterierna för ett sådant föreläggande enligt miljöbalken är uppfyllda. Innan beslut fattas om ett tillståndsföreläggande föreslås dock att nämnden från SL inhämtar nödvändiga kunskaper rörande kostnader och effekter av möjliga åtgärder såsom begränsning av trafikfrekvensen, hastighetsbegränsningar och ytterligare tekniska lösningar. Vidare berörs nämndens rådgivande och informerande funktion i dess uppgift som tillsynsmyndighet enligt miljöbalken. Inom ramen för denna funktion har nämnden befogenhet att hos berörda organ väcka frågan om behov av förhandlingar och planarbete för att möjliggöra avlastning av Roslagsbanan genom kompletterande användning av andra former av kollektivtrafik.

Bakgrund och frågeställning

Danderyds kommun har genom sin miljö- och hälsoskyddsnämnd uppdragit åt Hellström Advokatbyrå att utreda och redovisa rådande rättsliga förutsättningar för nämndens arbete med att förebygga, hindra och motverka olägenheter för människors hälsa och miljön till följd av Roslagsbanans nuvarande och framtida drift.¹

Roslagsbanan är sedan gammalt ett institutionaliserat och uppskattat inslag i Danderyds och övriga norrförorters miljö. Dess existens och drift ifrågasätts sällan av någon. Problem förknippade med driften bottenar istället i miljöstörningar orsakade av ökad trafik som åstadkommer buller och barriärverknningar i miljön med stress, trevnadsintrång, sömnrubbnings och andra skadliga effekter för människors hälsa. Störningarna tar sig inte bara

¹ Jfr 2 kap. 3 § och 26 kap. 1 § andra stycket miljöbalken.

HELLSTRÖM

uttryck i faktiskt inträffade och pågående olägenheter, utan också i oro för att en hållbar utveckling försvaras av en oacceptabel miljöbelastning från trafiken. Stockholms-regionens befolkning väntas öka betydligt under de närmaste decennierna.² Danderyd är en genomfartskommun för både motorväg och järnväg och pågående ombyggnad av Roslagsbanan, som redan idag är frekvent trafikerad, syftar till att möjliggöra en omfattande ökning av tågtrafiken. Trafiken pågår normalt fram till en eller två timmar efter midnatt och återupptas på morgnarna omkring kl. 05.00.³ Med dagens tidtabell passerar cirka 400 tåg per vardagsdygn genom Danderyd.⁴ Vid högtrafik rör det sig för närvarande om 29 tåg per timma.⁵

För det närmaste decenniet planeras en trafikökning till storleksordningen dubbelt så många tåg per vardagsdygn och även betydande hastighetsökningar.⁶ Perspektivet är problematiskt, eftersom bullret från trafiken redan idag föranleder klagomål från närboende som påkallar åtgärder för begränsning av störningarna.

Den frågeställning som här ska behandlas avser *del*s vilka rättsliga ramar som gäller för miljö- och hälsoskyddsnämndens hantering av problemet och *del*s vilka rättsliga medel och möjligheter som står till nämndens förfogande i uppgiften att, med avseende på driften av Roslagsbanan, säkerställa miljöbalkens syfte att främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö.⁷

Utgångsläget

Verksamhetsutövare för trafiken på Roslagsbanan är Storstockholms Lokaltrafik AB (SL) och Stockholms läns landsting genom dess trafiknämnd och trafikförvaltning.⁸ Av förekommande handlingar i ärendet framgår, att klagomål om tilltagande buller från Roslagsbanan började framföras i olika former och skilda sammanhang under 1990-talet. Varken enskilda klagomål eller åtgärder från miljö- och hälsoskyddsnämnden vann märkbart gehör hos SL eller något dess organ. Tvärtom bestred SL konsekvent skyldighet att utföra begärda åtgärder för begränsning av störningarna. En dom från Mark- och miljööverdomstolen 2004 innebar emellertid en viktig framgång i arbetet för bättre ljudmiljö i banans närhet.⁹ Domen, som fastställde ett av dåvarande miljödomstolen vid Stockholms tingsrätt meddelat avgörande, innebar att SL förelades att, vid vite av 2 miljoner kronor uppföra bullerskydd på två i målet aktuella delsträckor. I målet uttalade miljödomstolen också att det är angeläget att bullernivåerna inomhus nattetid sänks. Domstolen fann emellertid att det saknades underlag för bedömning av hur en sänkning på bästa sätt ska uppnås. ”Det är möjligt” skrev domstolen, ”att en hastighetssänkning av tomtåg nattetid är en effektiv åtgärd men närmare uppgift saknas i målet om det ska gälla enbart vissa

² Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS, 2050, rapport 2018:10, s. 17.

³ SL, samlingstabel 27 27S 28 28S 29 Stockholms östra-Djurholms Ösby 9 december 2018–20 juni 2019, 19 augusti–14 december 2019.

⁴ Ibid.

⁵ Ibid.

⁶ Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting, Miljökonsekvensbeskrivning 2013-02-09, SL 2013-5556, s. 20.

⁷ 26 kap. 1 § och 1 kap. 1 § miljöbalken.

⁸ Rättsligt gällande ansvars- och behörighetsfördelning mellan Stockholms läns landsting, SL, trafiknämnden och trafikförvaltningen kan behöva studeras i särskild ordning. I denna PM kommer de skilda organen att utan inbördes åtskillnad betraktas som verksamhetsutövare under beteckningen SL.

⁹ Mark- och miljööverdomstolen, dom 2004-06-01, MÖD 2004:28.

HELLSTRÖM

sträckor, vilken parameter som ska väljas (t.ex. max 45 dB(A) inomhus) och vilka olägenheter detta skulle ha för verksamhetsutövaren”. Mot den bakgrunden återförvisades frågan till miljö- och hälsoskyddsnämnden för erforderlig handläggning. Mark- och miljödomstolen gjorde ingen ändring i miljödomstolens dom. Däremot poängterades i domskälen särskilt att SL har möjlighet att frivilligt ansöka om tillstånd enligt 9 kap. 6 § miljöbalken och därigenom kan få till stånd en samlad bedömning av verksamheten och dess påverkan på omgivningen.

Under de därefter följande åren påbörjades en kapacitetsförstärkning av Roslagsbanan i syfte att möjliggöra snabbare och mer frekvent trafik på banan. Vid samrådsmöte 2009-02-10 presenterades studier av möjligheten att öka antalet tåg till 16-20 i varje riktning per timma i rusningstid, dvs. totalt 32-40 tåg per timma, mellan Djursholms Ösby och Stockholm Östra.¹⁰ Planerna föranledde från både SLs och kommunens sida åtskilligt utredningsarbete, dock utan att vare sig pågående olägenheter eller oro för framtiden kunde undanröjas till samstämmig belåtenhet.

Under 2011 meddelade dåvarande Södra Roslags miljö- och hälsoskyddsnämnd ett flertal beslut med enskilda förelägganden mot SL. Vart och ett av besluten syftade till bullerdämpande åtgärder på ett antal separata sträckor genom kommunen.¹¹ Besluten överklagades konsekvent av SL som nådde växlande framgång i länsstyrelsen. Efter fortsatta överklaganden, skriftväxling, huvudförhandling och syn på de enskilda fastigheterna fastställde emellertid mark- och miljödomstolen genom 12 domar den 24 september 2014 samtliga miljö- och hälsoskyddsnämndens förelägganden.¹² Domarna vann laga kraft.

Under 2012 och 2014 meddelade miljö- och hälsoskyddsnämnden i Danderyd ytterligare fem beslut med förelägganden mot SL att vidta åtgärder till begränsning av störningar från trafiken. Ett av besluten överklagades av berörda fastighetsägare och de övriga fyra av SL.¹³ De beslut som SL överklagat upphävdes av länsstyrelsen i beslut som sedermera vunnit laga kraft.¹⁴ Fastighetsägarnas överklagande föranledde ingen ändring.

Som ovan nämnts, erinrade Mark- och miljööverdomstolen redan i dom 2004 om SLs möjlighet att på frivillig väg låta tillståndspröva trafiken enligt miljöbalken för en samlad bedömning av verksamheten och dess påverkan på omgivningen. En sådan ansökan inlämnades av SL i december 2013. Därmed steg också förväntningarna i kommunen om en genomgripande prövning och om ökande ambitioner hos SL att bemästra problemen. Under förbrukande av betydande resurser blev ansökningen föremål för remissbehandling och skriftväxling i 3 ½ år. I ärendet förelades SL den 16 april 2015 av länsstyrelsens miljöprövningsdelegation, som var tillståndsprövande myndighet, att redovisa alternativa utformningar/sätt att uppnå syftet med verksamheten. I föreläggandet erinrade länsstyrelsen om att en miljökonsekvensbeskrivning enligt [dåvarande] 6 kap. 7 § 4 p. miljöbalken alltid ska innehålla en redovisning av alternativa platser, om sådana är möjliga, samt alternativa utformningar tillsammans med dels en motivering till varför ett visst alternativ har valts. Vidare begärde länsstyrelsen en

¹⁰ SL, presentationsmaterial vid allmäns samrådsmöte Förstudie, Kapacitet Etapp 2, 10 februari 2009, Danderyd.

¹¹ Södra Roslags miljö- och hälsoskyddsnämnd protokoll den 8 juni 2011 § 34/11 och protokoll den 5 oktober 2011 § 57/11, § 59/11, § 60/11 och § 66/11.

¹² Nacka tingsrätt, mark- och miljödomstolen, domar 2014-09-24 i mål nr M 267-14, M 278-14, M 279-14, M 376-14, M 377-14, M 378-14, M 379-14, M 380-14, M 382-14, M 1508-14, M 1510-14, M 1514-14.

¹³ Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Danderyd protokoll den 20 juni 2012 § 59, den 5 mars 2014 § 16, § 17 och § 19 samt den 18 juni 2014 § 40.

¹⁴ Nacka tingsrätt, Mark- och miljödomstolen domar 2015-06-15 M 5835-14 och 2016-10-11 M 726-16, M 741-16, M 744-16 och M 745-16.

HELLSTRÖM

Sammanfattning vad SL åtar sig avseende bullerbegränsande åtgärder samt ett förtydligande av möjliga bullerbegränsande åtgärder inklusive en rimlighetsavvägning i förhållande till valda åtgärder. Istället för att rätta sig efter detta föreläggande, argumenterade SL för sin inställning att sådan information var obehövlig för prövningen. Den 5 juni 2017 återkallade SL sin ansökan, med följd att den samlade bedömning av verksamheten och dess omgivningspåverkan, som Mark- och miljööverdomstolen åsyftade, förblivit ogjord.

Under 2018 lät miljö- och hälsoskyddsnämnden utföra mätningar vid nio bostadshus utefter sträckan genom Danderyd.¹⁵ Mätningarna var, enligt miljö- och stadsbyggnadskontorets kravspecifikation vid upphandlingen, avsedda att vara stickprovsmätningar för att verifiera tillförlitligheten i Trafikförvaltningens beräknade ljudmätningar och de skulle vara jämförbara med Trafikförvaltningens beräknade värden.¹⁶ Mätningsrapporterna ingår i underlaget för denna PM och kommenteras nedan.

I en rapport som publicerats 2018 har Världshälsoorganisationen (WHO) uppmärksammat buller som en av de viktigaste miljöriskerna. WHO-rapporten innebär krav på skärpta åtgärder för kontroll och hantering av omgivningsbuller.¹⁷ Rekommendationerna knyter an till WHO's vision om att skapa resilienta samhällen¹⁸ samt till Agenda 2030¹⁹ och EU's bullerdirektiv²⁰.

WHO's rapport kommer i det följande att betraktas som en central kunskapskälla för bedömning av förekommande behov och möjligheter att förebygga, hindra och motverka fortsatta olägenheter för hälsa och miljö av trafiken på Roslagsbanan.

Några exempel på olägenheter

Efter mark- och miljödomstolens domar 2004 och 2014 har en rad åtgärder vidtagits av SL, t.ex. i form av spårnära skydd och bullerskärmar genom stora delar av kommunen. Vidare har fastighetsägare erbjudits skydd på 138 tomter där riktvärden beräknats överskridna. Framförda klagomål ger emellertid vid handen att olägenheter alltjämt kvarstår. Nedanstående sammanställning exemplifierar sådana olägenheter. Sammanställningen grundas på vissa nu kända förhållanden och är inte på något sätt uttömmande.

Kolga 2

En av de stickprovsmätningar som miljö- och hälsoskyddsnämnden lät utföra under 2018 företogs på fastigheten Kolga 2 vid Danderydsvägen 102.²¹ Medan beräknade maxbullernivåer enligt SLs kartläggning förväntats motsvara en nivå om 71 dB L_{max}, visade mätningen en

¹⁵ RISE Research Institutes of Sweden AB, rapporter 8 P04935A Tjallevägen 1 (mätning 6 juli 2018), 8P04935B Västra Banvägen 13 B (mätning 6 juli 2018), 8P04935C Fafnervägen 39 A (mätning 6 juli 2018), 8P04935D Stationsvägen 28 (mätning 15 oktober 2018), 8P04935E Östra Banvägen 16A (mätning 15 oktober 2018), 8P04935F Engelbrektsvägen 5 (mätning 15 oktober 2018), 8P04935G Danderydsvägen 102 (mätning 16 oktober 2018), 8P04935H Ekebydalsvägen 30 (mätning 16 oktober 2018) och 8P04935I Ösbyvägen 25 (mätning 16 oktober 2018).

¹⁶ Skrivelse från miljö- och stadsbyggnadskontoret i Danderyd 2018-07-18 Dnr 2018-296.

¹⁷ World Health Organization (WHO 2018). Environmental Noise Guidelines for the European Region.

¹⁸ WHO 2018:vii

¹⁹ Transforming our world: The 2030 Agenda for Sustainable Development. Resolution adopted by the United Nations General Assembly on 25 September 2015. United Nations //res/70/1. New York 2015.

²⁰ European Union Directive 2002/49/EC relating to the assessment and management of environmental noise (Environmental Noise Directive, END).

²¹ RISE rapport 8P04935G.

HELLSTRÖM

bullernivå om 77,1 dB L_{max} vid vald referenspunkt 2 meter ovan mark.²² Det förelåg sålunda en differens om mer än 6 dB mellan beräknade och uppmätta maxbullernivåer, samtidigt som det genom mätningarna torde stå helt klart att störningen är betydande. Mellan SLs trafikförvaltning och fastighetsägaren råder djupt delade meningar om vilka skyddsåtgärder som är lämpliga och behövliga.

Ekebysjöns naturreservat

Vid Ekebysjöns naturreservat passerar tågen med fri utbredning av bullret över reservatsområdet. Från såväl enskilda medborgare som företrädare för skolor, fritidsförvaltningar etc. har i skilda sammanhang framförts klagomål på besvärande buller i området. Naturreservatet påverkas av buller både från Roslagsbanan och E18. I beslut den 18 juni 2014 förelade miljö- och hälsoskyddsnämnden SL att vidta bullerdämpande åtgärder så att den ekvivalenta ljudnivån från Roslagsbanan inte överskrider 40 dBA inom naturreservatet.²³ Beslutet har prövats av mark- och miljödomstolen som fann att reservatets närhet till större vägar och järnväg samt övriga förhållanden gör att det inte finns stöd för att förelägga om skyddsåtgärder för att klara en så låg ljudnivå.²⁴ I domskälen noterades att det inte finns någon känd praxis som behandlar frågan om vilken ekvivalent ljudnivå som skulle kunna vara ett riktvärde vid tillsyn avseende buller från järnväg i ett tätortsnära rekreativområde. Rättsläget är mot denna bakgrund oklart i fråga hur omfattande bullerbelastning som är tillätlig inom naturreservatet. Enligt i målet åberopade kartor över bullerberäkningar varierar den ekvivalenta ljudnivån från tågtrafiken inom reservatsområdet mellan 45 och 65 dBA. Rättsfrågan om huruvida det inom detta intervall finns en gräns för tillåten störningsnivå är alltså alltjämt obesvarad. Det är, i brist på mätningar från området, också oklart i vad mån beräknade nivåer av bullret överensstämmer med verklig nivå (jfr härom Kolga 2 ovan).

Brynhild 9, Bara 1, Gram 4

Miljö- och hälsoskyddsnämnden förelade i beslut den 5 mars 2014 SL att vidta bullerdämpande åtgärder så att den maximala ljudnivån på huvudsaklig uteplats på fastigheterna Brynhild 9, Bara 1 och Gram 4 aldrig överstiger 70 dBA samt utföra och redovisa resultat av utförda åtgärder enligt i besluten preciserade kontrollmätningar. Efter överklagande av SL upphävde länsstyrelsen besluten genom avgöranden som sedermera prövades och fastställdes av mark- och miljödomstolen. I målen invände SL bland annat att utförda bullerberäkningar avsåg förhållandena 2030 och därför inte var tillämpliga. Domstolen fann sammanfattningsvis att utredningarna i målen inte visar att den maximala ljudnivån om 70 dBA överskreds vid tiden för nämndens förelägganden. I dessa tre fall var alltså bristande kunskaper om verklig bullernivå orsak till att nämndens beslut inte stod sig i den rättsliga prövningen.

²² LAF_{max} , medel, var vid referenspunkten enligt mät rapporten 74,6 dB, LAF_{max} högsta passage under mätningen var 77,1 dB och LAF_{max} , 5te högsta under maximme dag/kväll (vintertabell) 75,7.

²³ Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Danderyd protokoll den 18 juni 2014 § 40.

²⁴ Nacka tingsrätt, mark- och miljödomstolens dom 2016-10-11, M 745-16.

HELLSTRÖM

Bejla 3

Ägarna av fastigheten Bejla 3 (Danderydsvägen 103) har alltsedan 1994 i omfattande korrespondens redogjort för betydande olägenheter av bullret och påkallat åtgärder för begränsning av störningarna. På denna fastighet företogs den 17–18 maj 2010 en mätning av ekvivalent och maximal ljudnivå vid fasad utanför sovrum på våning 2 (ca 6 meter ovan mark) och inne i samma rum.²⁵ Vidare mättes ljudnivån vid uteplats 2 meter från fasad. Under mätperioden passerade 330 tåg. Utomhus vid fasad uppmättes 83 dBA maxnivå. Inomhus i sovrum överskreds maxnivån 45 dBA vid ett stort antal tillfällen under natten med uppmätta värden upp till 49 dBA. Vid uteplats i markplan uppmättes 77 dBA maxnivå. Ekvivalenta ljudnivåer uppgick utomhus vid fasad till 60 dBA, inomhus i sovrum till 28 dBA och vid uteplats i markplan till 54 dBA. Mätningarna pågick under ett dygn i representativa lägen. Det ter sig ovedersägligt att bullerstörningarna på fastigheten under flera år och i betydande mån har överskridit vad de boende är skyldiga att tåla. SL har i kontakter med fastighetens ägare erbjudit fönsteråtgärder, men parterna är oense om vad som behöver göras och vad som är bäst för att hindra uppkommande olägenheter. Frågan om vilka skyddsåtgärder och försiktighetsmått som störningarna ska föranleda är sålunda, trots flera ingripanden från miljö- och hälsoskyddsnämndens sida, fortfarande öppen.

Gandul 40

Kontrollmätning den 16 oktober 2018 gav vid handen att uppmätta ljudnivåer (frifältsnivåer) översteg beräknade värden med 1–3 dB L_{max} . I korrespondens med nämnden/miljö- och hälsoskyddskontoret har fastighetens ägare, i likhet med ägaren av Vikar 2, anmält ytterligare störningar i form av bland annat vibrationer, tjutande gnissel etc. samt påkallat åtgärder i form av bland annat lägre hastigheter, kortare tågset och förbättrad teknik för järnväg inom villabebyggelse. SL har å sin sida anfört att mätningar utförts på fel ställe, att maxnivåer på skyddad uteplats underskreds och att vibrationsmätningar inte motiverar åtgärd. I ärendet diskuteras en eventuell förnyad kontrollmätning eftersom pågående banarbeten medfört långsammare tågpassager än normalt vid mätningstillfället.

Kanslirådet 18

Bullerstörningar vid denna fastighet var föremål för mark- och miljödomstolens prövning enligt dom 2014-09-14 M 382-14. I målet uppgav SL att fönsteråtgärder hade utförts i juni 2014 och att en skärm längs med Roslagsbanan var planerad att utföras under 2015. Domstolen fann inte skäl att ändra miljö- och hälsoskyddsnämndens föreläggande som meddelats den 8 juni 2011 och innebar att skyddsåtgärder mot höga bullernivåer skulle utföras så att den maximala ljudnivån inte överstiger 70 dB(A) vid uteplats och 45 dB(A) inomhus nattetid. Exempel på åtgärd kan enligt beslutet vara att sänka hastigheten till 30 km/tim eller annan hastighet som inte medför högre ljudnivåer än som motsvaras av dessa riktvärden. Den 6 april 2018 anmälde fastighetens ägare att bullret från Roslagsbanan ökat betänkligt, ”inte minst nu när snön har försvunnit”. Hittills vidtagna åtgärder har sålunda i vart fall inte enligt de boendes uppfattning varit

²⁵ Structor Akustik rapport nummer 2010-063 r01 2010-05-20.

HELLSTRÖM

tillräckliga för att hindra förekommande olägenheter. Enligt SLs trafikförvaltning underskreds dock riktvärden på skyddad uteplats vid mätning den 1 november 2018.

Brf Slottet

Företrädare för bostadsrättsföreningen Slottet har framfört att de boende i föreningens fastighet vid Stocksundsbron störs mycket av tunnelbanetrafiken över passagen vid Inverness. Eftersom det rör sig om samma verksamhetsutövare som för Roslagsbanan bör ärendet lämpligen uppmärksammas även i detta sammanhang. Några skyddsåtgärder till förhindrande av störningarna tycks, trots klagomål som framförts till SL, inte ha utförts; dock att planer på förstudie för vissa punktåtgärder och tystare tåg nu har förutskickats.

Som framhållits, är den ovanstående sammanställningen enbart avsedd att exemplifiera förekommande olägenheter i ett problemkomplex som är mångfacetterat, svårt att överskåda och uppenbarligen riskerar att tillta i omfattning med ökande trafik. Den övergripande störningsproblematiken berör i förening med andra bullerkällor, särskilt E 18, stora delar av Danderyds bostadsområden. Olägenheter i de värst utsatta bostäderna har pågått under flera års tid och hittills företagna rättsliga prövningar ger skäl att överlag ifrågasätta den miljörättsliga tillåtligheten av verksamheten i dess nuvarande form och omfattning. I synnerhet ter det sig från flera synvinklar nödvändigt att nå en lösning som är hållbar på lång sikt. Rapporterade olägenheter och oro för effekter av planerade trafikökningar tycks i det avseendet vara avgörande problemområden, medan ett förbättrat beslutsunderlag torde kunna ge svar på nu utestående frågor.

Rättsliga utgångspunkter

De regler i miljöbalken som i detta sammanhang är av särskilt stor betydelse har följande innebörd.

Alla som bedriver en verksamhet, i detta fall SL (verksamhetsutövare, jfr fotnot 8 ovan), ska skaffa sig den kunskap som behövs med hänsyn till verksamhetens art och omfattning för att skydda människors hälsa och miljön mot skada eller olägenhet (2 kap. 2 § miljöbalken).

Verksamhetsutövaren ska också utföra de skyddsåtgärder, iaktta de begränsningar och vidta de försiktighetsmått i övrigt som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten medför skada eller olägenhet för människors hälsa och miljön. I samma syfte ska vid yrkesmässig verksamhet användas bästa möjliga teknik. Dessa försiktighetsmått ska vidtas så snart det finns skäl att anta att en verksamhet eller åtgärd kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön (2 kap. 3 § miljöbalken).

För en verksamhet som tar i anspråk ett mark- eller vattenområde ska det väljas en plats som är lämplig med hänsyn till att ändamålet ska kunna vinnas med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön (2 kap. 6 § miljöbalken).

Kraven i dessa bestämmelser gäller i den utsträckning det inte kan anses orimligt att uppfylla dem. Vid denna bedömning ska särskild hänsyn tas till nyttan av skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått jämfört med kostnaderna för sådana åtgärder (2 kap. 7 § miljöbalken).

De nu nämnda bestämmelserna hör till miljöbalkens allmänna s.k. hänsynsregler. Till viss ledning för tillämpning av bestämmelserna har domstolarna hittills som regel tagit hjälp av

HELLSTRÖM

riktvärden för buller som återfinns i den s.k. infrastrukturpropositionen.²⁶ Nämnda värden bidrar också generellt till en allmän uppfattning om vilka bullernivåer som åstadkommer olägenheter för människors hälsa och miljön. En uppenbar risk vid generell användning av riktvärden av detta slag är emellertid att den nyanserade tillämpning av hänsynsreglerna som miljöbalken åsyftar kan bli förbisedd. Normerna är inte vare sig bindande eller undantagslösa. Kraven på åtgärder mot olägenheter måste bedömas med hänsyn bland annat till lokala faktorer och skyddsbehov från fall till fall.

Bedömningsgrunder med hänsyn till gällande rätt och nuvarande kunskaper

De riktvärden för järnväg som anges i den ovan nämnda infrastrukturpropositionen är 30 dB(A) ekvivalentnivå inomhus, 45 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid, 55 dB(A) ekvivalentnivå vid uteplats, 60 dB(A) ekvivalentnivå i bostadsområdet i övrigt samt 70 dB(A) maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad. Nyligen genomförda ändringar i plan- och bygglagen (2010:900) och förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader för att underlätta bostadsbyggande väntas i vart fall inte medföra att rättspraxis leder till mildare tillämpning av dessa riktvärden för situationer som här är aktuella.²⁷ Riktvärdena är emellertid schematiska till sin natur och ger i sig inga anvisningar om hur mätningar och beräkningar av bullret närmare bestämt ska utföras. En betydande praktisk svårighet vid tillämpning av riktvärdena är att det förekommer stor osäkerhet i fråga om hur bullret från trafiken i själva verket gestaltar sig. SL vill för sin planering generellt stödja sig på beräknade värden. Sådana uppskattningar blir ofta korrekta. Genomförda stickprovsmätningar på fastigheter i Danderyd har visat att beräkningarna fungerar bra för översiktliga bedömningar men kan slå fel, både uppåt och neråt, i enskilda fall.²⁸ I två av nio fall överskred mätresultaten beräknade värden, varav i ett fall ganska påtagligt (se Kolga 2 ovan). I rapporterna från kontrollmätningarna framhålls särskilt att översiktlig bullerkartläggning inte kan användas som underlag till dimensionering av åtgärder. De under 2018 genomförda mätningarna hade alltså inte till syfte att få klarlagt var och i vilken omfattning störningarna var som mest besvärande, endast att pröva jämförbarheten och tillförlitligheten i de översiktliga bullerberäkningarna. Det torde stå klart att exempelvis olägenheter av s.k. spårskrik, skramlande tomtåg under nätter eller tidiga morgnar och/eller effekter av samverkan med vibrationer eller eventuella andra störningskällor sällan ger rättvisande utslag i vare sig beräkningar eller mätningar. Till bilden hör vidare att kontrollmätningarna, för att möjliggöra jämförelser med beräkningarna, utförts i referenspunkt 2 meter ovan mark och i mottagarhöjd på uteplats 1,2 meter över golv. Mätningar på högre nivå (utanför sovrums, 6 meter ovan mark) antas i allmänhet resultera i högre bullervärden (jfr ovan relaterad mätning på Bejla 3).

Härtill kommer att ny forskning om hälsoeffekter av bullerstörningar och WHO's nya riktlinjer²⁹ ger skäl till en nyanserad anpassning av normernas tillämpning. Detta tycks i fallet

²⁶ Regeringens proposition 1996/97:53, Infrastrukturiinriktning för framtida transporter s. 43-44.

²⁷ Prop 2013/14:128; jfr <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/temadelar-detaljplan/buller-vid-detaljplanering/regler-och-riktvarden-for-buller/> och <https://www.naturvardsverket.se/Amnen/Buller/>

²⁸ Jfr i denna fråga Öhrström et al. (2011) Slutrapport Forskningsprogrammet TVANE. Effekter av buller och vibrationer från tåg och vägtrafik – tågbonus, skillnader och samverkan mellan tåg- och vägtrafik.

²⁹ WHO 2018, Environmental Noise Guidelines.

HELLSTRÖM

med Roslagsbanan särskilt gälla med hänsyn till att trafikfrekvensen, dvs. antalet tågpassager, efter hand har tilltagit betydligt alltsedan 1990-talet och enligt nuvarande planer väntas öka ytterligare redan under de närmast kommande åren. Nya kunskaper om hälsoeffekter av ökad trafikfrekvens ställer större krav på rimliga säkerhetsmarginaler i förhållande till rådande normer.

2011 publicerades slutrapporten från forskningsprogrammet TVANE om effekter av buller och vibrationer från tåg- och vägtrafik.³⁰ Den forskning som låg till grund för rapporten omfattade socio-akustiska studier i fält och undersökningar i ljudlaboratorium för att studera effekter på sömnen av väg- och tågtrafik. En för förhållandena vid Roslagsbanan särskilt viktig slutsats i TVANE-rapporten är, att antalet tåg per dygn har betydelse för hur störande tågbuller upplevs. Då antalet tåg är mycket stort, ”i medeltal ca 20 tåg per tim”, ger tågtrafiken upphov till ”avsevärt mer omfattande bullerstörningar”.³¹

I fallet Roslagsbanan har ljudnivåerna hittills redovisats i form av ljudtryck som ekvivalentnivåer för dygn, $L_{Aeq,24h}$, och maximalnivåer, L_{AFmax} . Ett speciellt problem som emellertid normalt inte avspeglas i vare sig beräkningar eller mättningsrapporter är risken för sömnrubbingar, väckningar och därav följande hälsoeffekter från den trafik som förekommer under kvällar, nätter och tidiga morgnar. I de ovan nämnda under 2018 publicerade nya riktlinjerna från WHO har betydelsen härav uppmärksamats särskilt. Riktlinjerna innefattar starka rekommendationer för användning av bullervärden uttryckta i form av L_{den} som mått på tillämplig ljudnivå. Detta mått är så konstruerat att alla bullerhändelser under kvällstid ökas med 5 dB (18-22) och alla under nattetid (22-06) ökas med 10 dB.³² Detta är alltså också ett mått på ekvivalentnivå av buller, men anpassat på ett sätt som ger bättre information om förekommande störningar på kvällar och nätter. L_{den} är alltid högre eller lika med $L_{Aeq,24h}$. Uppgifter om vilka ekvivalentnivåer i form av L_{den} -värden som från fall till fall förekommer vid berörda fastigheter finns inte tillgängliga vid utarbetandet av denna rapport.

De särskilda hälsorisker som är förknippade med buller under kvällar och nätter leder till att kontrollmätningar, i den mån de utförs, för att ge rätt information om störningsgraden bör omfatta hela dygn.³³ WHO rekommenderar starkt (”strongly recommends”) att genomsnittligt (”average”) buller orsakat av järnvägstrafik reduceras till nivå under 54 dB L_{den} , eftersom järnvägsbuller över denna nivå är förenat med skadliga (”adverse”) hälsoeffekter.

I rapporter från mätningar beställda av SL förekommer ofta en konstruktion av ”medelvärden” av uppmätta maximalnivåer. Av allt att döma saknas vetenskapligt stöd för denna sorts redovisning. Särskilt olämplig ter sig en sådan redovisningsform för nattbuller. Ett enstaka kraftigt ljud kan självfallet ge upphov till sömnrubbing eller väckning och det ter sig helt irrelevant att i sammanhang av maximalnivåer diskutera ”medelvärden”. Om sådana enstaka

³⁰ Öhrström et al. (2011) Slutrapport Forskningsprogrammet TVANE.

³¹ Till grund för slutsatsen i TVANE-rapporten hade bland annat effekterna av trafik på två sträckor jämförts, den ena med trafik av 124 tåg/dygn, den andra med 481 tåg/dygn. Siffrorna kan här jämföras med att Roslagsbanan idag trafikeras med 400 tåg per dygn. För Roslagsbanan år 2030 uppskattas trafiken enligt SLs miljökonsekvensbeskrivning (s. 20) till 656 alternativt 800 tåg per vardagsdygn.

³² Öhrström et al. s. 15.

³³ De mätningar som under 2018 utfördes på beställning av miljö- och hälsoskydds nämnden hade, som givna kravspecifikationer får tolkas, endast till syfte att kontrollera tillförligheten i av SL beräknade värden. Mätningarna var kortvariga och avser bland annat inte störningar av nattrafik eller högrafik. De ger alltså i sig inte information om hela bullersituationen på respektive plats.

HELLSTRÖM

Ljud förekommer natt efter natt, exempelvis genom spårskrik, av en trafiksignal eller genom en passage av tomma vagnar som transporteras i hög fart utanför tidtabell, kan de som lätt inses orsaka betydande olägenheter för människors hälsa. Om de dessutom på grund av tät trafik är ofta förekommande, ökar naturligtvis risken för irritation av att störningarnas art och verkan underskattas. Enstaka toppar maxbuller måste därför anses ha större relevans än ”medelvärden” av maxbuller. Samtidigt bör alla mätningar av maxbullervärden bedömas i anslutning till ekvivalentvärden uttryckta som L_{den} .

Det nu anförda leder sammanfattningsvis till att förekommande störningar från tid till annan och från plats till annan sällan kan fastställas enbart med ledning av vare sig bullerberäkningar, stickprovsmätningar eller klagomål. Stora insatser har gjorts från SLs sida för att begränsa omfattningen av uppkommande olägenheter. Frågan är om de är tillräckliga för både nuvarande och framtida förhållanden.

Miljö- och hälsoskyddsnämndens ramar

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har till uppgift att vara tillsynsmyndighet med avseende på Roslagsbanans tågtrafik. Den rättsliga innebörden i denna uppgift är att säkerställa syftet med miljöbalken, dvs. syftet att främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö, exempelvis genom att de viktiga hänsynsreglerna i 2 kap. efterlevs (26 kap. 1 § första stycket miljöbalken). I uppgiften ingår att kontrollera efterlevnaden av balken samt föreskrifter, beslut och domar som meddelats med stöd av balken samt vidta de åtgärder som behövs för att åstadkomma rättelse (26 kap. 1 § andra stycket miljöbalken).

Ytterligare en viktig uppgift, som lätt riskerar att glömmas bort i sammanhanget, är att nämnden som tillsynsmyndighet genom rådgivning, information och ”liknande verksamhet” ska skapa förutsättningar för att balkens ändamål ska kunna tillgodoses (26 kap. 1 § tredje stycket miljöbalken).

Inom nu nämnda ramar har miljö- och hälsoskyddsnämnden att tillse att verksamhetens utövare, i detta fall SL, fullt ut ikläder sig det ansvar som följer av hänsynsreglerna såväl med avseende på inhämtning av behövliga kunskaper som i fråga om behövliga skyddsåtgärder, begränsningar och försiktighetsmått. En grundläggande fråga är om detta resultat bäst låter sig uppnås genom vad som kan kallas en konfrontativ strategi, eller genom försök till samförståndslösningar mellan berörda parter, dvs. i detta fall främst kommunen, SL, boende, resenärer och företrädare för mellankommunala intressen. Såsom särskilda rättsmedel till förfogande i sådana strategival anvisar miljöbalken möjligheter för nämnden att i det enskilda fallet besluta om de förelägganden och förbud som behövs för att balken samt föreskrifter, domar och andra beslut som har meddelats med stöd av balken ska efterlevas (26 kap. 9 § första stycket miljöbalken). Mer ingripande åtgärder än vad som behövs i det enskilda fallet får inte tillgripas.

Verksamheten på Roslagsbanan är enligt gällande författning inte tillståndspliktig i den mening som avses i 9 kap. miljöbalken. Om en verksamhet medför risk för betydande olägenheter för människors hälsa eller miljön får miljö- och hälsoskyddsnämnden i egenskap av tillsynsmyndighet ändå förelägga en verksamhetsutövare att ansöka om tillstånd (9 kap. 6 a § miljöbalken). Inför den 2013 påbörjade tillståndsprövningen för trafiken meddelade länsstyrelsen i ett särskilt beslut den 28 juni 2012 enligt 6 kap. 5 § miljöbalken, att trafiken kan

HELLSTRÖM

antas medföra en betydande miljöpåverkan.³⁴ Det råder med hänsyn därtill inte något tvivel om att förutsättningarna för ett tillståndsföreläggande 9 kap. 6a § miljöbalken är uppfyllda.

Frågan är då, hur bestämmelserna ska tillämpas av miljö- och hälsoskyddsnämnden i dess egenskap av tillsynsmyndighet för Roslagsbanan. Inledningsvis kan konstateras, att ett bra svar på frågan av allt att döma förutsätter beredskap för ett långsiktigt och konsekvent arbete som tar hänsyn till efter hand uppkommande förhållanden. Nedan följer en analys av utrednings- och rättsläget till underlag för ett sådant arbete.

Analys

Allmänt om utredningsläget

Ett övergripande problem är att störningens karaktär och omfattning inte låter sig klargöras med hjälp av hittills utförda mätningar och beräkningar. Störningen är med andra ord alltför komplex för att kunna inramas och beskrivas enbart i digitala termer. Bristfällig information genom bullermätningar kommer sig bland annat av variationer i väderförhållanden (temperatur, vind, luftfuktighet, snö- och frostförhållanden etc.), skillnader i trafikbelastning från tid till annan, skillnader i boendes störningskänslighet från tid till annan (nattrafik, olika tider för utomhusvistelse, studier, sömnvanor och andra personliga förhållanden). Uppenbarligen kan mätningar heller inte ge besked om olägenheter som hänger samman med ökad köbildning i biltrafiken på grund av tågpassager, trevnadsintrång och estetiska störningar av mer eller mindre tilltalande bullerskärmar, förlust av platser och stråk för vila och vederkvickelse och en rad andra svåråttbara följdverkningar av den förtätade trafiken. Beräkningar av bullrets omfattning å andra sidan, ger otvivelaktigt viss ledning för översiktliga bedömningar, men som ovan visats ger de inte utan kompletterande information sådan tillförlighet som fordras för en mer nyanserad bild i förekommande störningsfall.

En särskild fråga är hur störningarna i framtiden kommer att gestalta sig och – inte minst – hur de kan hindras genom att (1) persontransporterna fördelas på fler trafikslag, (2) tekniska lösningar utvecklas ytterligare, (3) hastighetsbegränsningar införs och/eller (4) antalet tillåtna tågpassager under kvällar, nätter och helger regleras. I flera av dessa avseenden saknas kända uppgifter om kostnaderna för sådana insatser jämfört med deras miljönytta och samhällsekonomiska värde, vilket är en besvärande brist för en adekvat tillämpning av rimlighetskriteriet i 2 kap. 7 § miljöbalken. Utan nöjaktigt underlag kring dessa frågor är det i praktiken omöjligt att avgöra hur problemet ska hanteras. Detta problem förvärras av att SL i sin centrala uppgift att sörja för kommunikationerna naturligen drivs av kraven på bättre, tätare och snabbare trafik.

Kunskapsläget är med andra ord otillfredsställande. I den mån störningar misstänks förekomma, finns rättsliga skäl att fordra antingen (1) försiktighetsmått med tillfredsställande marginal i förhållande till såväl tillämpliga riktvärden som eventuella klagomål eller (2) sammanvägda kunskaper från olika källor. Det kan röra sig om olika källor såsom (a) parts- och vittnesuppgifter och (b) beräkningar. Av stort intresse, särskilt mot bakgrund av WHO:s rapport från 2018 och forskningsresultaten enligt TVANE-rapporten vore (c) fullständigt utförda bullermätningar genomförda under loppet av hela dygn på relevanta mätplatser vid relevanta

³⁴ Länsstyrelsen i Stockholms län, enheten för miljöskydd, beslut 2012-06-28 om miljöpåverkan från Roslagsbanan, beteckning 5510-3178-2012.

HELLSTRÖM

trafik- och väderförhållanden, med relevant mätmetod och med korrekt redovisning av uppmätta resultat i form av bullervärden angivna som $L_{Aeq,24h}$, L_{AFmax} , L_{den} och L_{natt} . Metoden att införa hastighetsbegränsningar under känsliga tider som kvällar, nätter, tidiga morgnar och helger hör till de åtgärder som i förening med modern miljöteknik eventuellt kan ge god verkan. Jämförande undersökningar som redovisar data om trafik- och miljöeffekter av sådana åtgärder skulle kunna bidra till svar på kvarstående frågor i dessa delar. Troligen kan därigenom, med hjälp av modern forskning (typ TVANE), också klargöras vilken verkan som följer av att trafiktätheten (antalet tag per timma) väntas öka i framtiden.

Allmänt om rättsläget

I 18 ovan relaterade fall har förelägganden från miljö- och hälsoskyddsnämnden i kommunen prövats i domstol. I 14 av fallen har nämndens bedömningar stått sig i domstolarna trots massiva försök från SLs sida att frigöras från ansvar för störningarna. I de övriga fyra fallen har domstolen bedömt föreliggande utredningar otillräckliga för att ge grund för beslutade förelägganden. Ytterligare ett antal fall har prövats, men de är närmast ägnade att bekräfta komplexiteten av de rättsliga förutsättningar som råder för försök att genom förbud och förelägganden komma till rätta med problemen.

Den samlade lärdomen av nu nämnda avgöranden synes vara att nämnden i allt väsentligt haft goda skäl för sina ingripanden, men också att SL endast motvilligt och under rättsligt tvång kunnat uppbringa intresse för att efterkomma miljöbalkens hänsynskrav för den trafik som här diskuteras. Den särskilt allvarliga effekten härav har blivit, att utbyggnaden av och trafikökningen på Roslagsbanan har fortsatt i oförminskad takt och utan vederbörligt beaktande av behoven att begränsa störningarna i den anda som 1 och 2 kap. miljöbalken föreskriver. Inte minst har detta förhållningssätt blivit tydligt i SLs agerande i tillståndsärendet. Istället för att efterkomma länsstyrelsens föreläggande om kompletterande uppgifter, återkallade SL sin ansökan. I det därigenom uppkomna läget har miljö- och hälsoskyddsnämnden rätt att påkalla ett återupptagande av tillståndsprövningen. Detta kan, som ovan nämnts, ske genom att nämnden enligt 9 kap. 6a§ förelägger SL att söka tillstånd till verksamheten. Förutsättningarna för ett sådant föreläggande är, som ovan också konstaterats, uppfyllda. Det står nämnden fritt att fatta beslut om ett sådant föreläggande utan att ytterligare utredning härför erfordras. Frågan om huruvida ett tillståndsföreläggande nu är den mest ändamålsenliga åtgärden torde däremot fordra ytterligare överväganden.

Nämndens rättsmedel och möjligheter

Innan nämnden fattar beslut i frågan om ett tillståndsföreläggande, bör övervägas om andra, eventuellt mer ändamålsenliga, rättsmedel och möjligheter står till buds. Det kan, exempelvis, finnas risk att en tillståndsansökan leder till att andra initiativ blir vilande i väntan på en tillståndsprövning och att en förbättring av miljöförhållandena fördröjs ytterligare. Vidare bör beaktas att nämnden i händelse av att tillstånd beviljas, sannolikt går miste om sin position att som tillsynsmyndighet kunna ingripa mot uppkommande störningar.

Som ovan framhållits är verksamhetens utövare enligt 2 kap. 7 § miljöbalken skyldig att skaffa sig den kunskap som behövs med hänsyn till verksamhetens art och omfattning för att skydda människors hälsa och miljön mot skada eller olägenhet. Som också framhållits saknas tillfredsställande kunskaper om bullerstörningarnas verkliga omfattning. Nämnden har mot denna bakgrund möjlighet att i förelägganden, för platser som anmälts eller av andra skäl kan

HELLSTRÖM

antas vara störningsutsatta, påkalla dygnslånga mätningar med redovisning av bullret i form av värden uttryckta i såväl $L_{Aeq,24h}$ och L_{AFmax} som L_{den} och L_{natt} . Sådana mätningar bör utföras på sådant sätt, vid sådana tider och under sådana väder- och trafikförhållanden att representativa mätresultat kan förväntas. Det förhållandet att beräkningar ofta är tillräckliga för översiktlig planering löser alltså inte problemet med hantering av de avvikelser från beräkningarna som faktiskt förekommer. Som ovan framhållits har domstolsprövningar i de allra flesta fall bekräftat riktigheten i av nämnden mot SL utfärdade förelägganden. I det fåtal fall som gått nämnden emot, är det å andra sidan problemet med otillräckliga utredningar som resulterat i att meddelade beslut har upphävts.

Att i större skala ersätta bullerberäkningar med mätningar vore alltså varken realistiskt eller önskvärt. Däremot finns skäl att i fall av osäkerhet inhämta fullständig utredning som omfattar de nu nämnda kriterierna och redovisningsmetoderna.

Med hänvisning till samma kunskapskrav kan nämnden infordra information av det slag som länsstyrelsen begärde (men SL aldrig presterade) i tillståndsärendet, dvs. bland annat redovisning av alternativa utformningar tillsammans med dels en motivering till varför ett visst alternativ har valts, dels en beskrivning av konsekvenserna av att verksamheten återgår till en lägre trafiknivå. Nämnden begärde återkommande gånger sådan information i tillståndsärendet och såvitt känt vid denna rapportskrivning har inget framkommit som ger skäl till eftergift av det kravet.

Av särskild betydelse synes vara att inhämta information om samhällskostnader, samhällsnytta och miljönytta av en lösning som innebär avlastning av Roslagsbanan genom att ett kompletterande trafikslag inrättas i form av förlängning av tunnelbanan till Roslags Näsby där anslutning kan ske till Roslagsbanan mot Kårsta respektive Österskär. Först sedan komplett information i dessa frågor finns till hands, torde det vara möjligt att politiskt, tekniskt, miljömässigt och rättsligt avgöra vilken lösning och vilken belastning på de olika trafikformerna som på lång sikt bör väljas.

I sammanhanget kan också begäras samlade uppgifter om vidtagna, möjliga och planerade bullerbegränsande åtgärder med avseende på (1) hastighetsbegränsning, (2) begränsning av antal tåg under kvällar, nätter och helger, (3) ytterligare lösningar med bästa möjliga teknik utöver rällivdämpare, hjuldämpare, spårnära skärmar och andra slag av modern teknik (jfr de s.k. RER-tågen i Paris) jämte vederhäftiga uppgifter om kostnader, miljönytta/miljö-effekter och samhällsnytta/samhälls-effekter för sådana åtgärder. Det är välkänt och värt uppskattning, att vissa sådana lösningar redan tillämpas, men det synes inte finnas offentliggjord, och för nämnden tillgänglig, komplett och motiverad sammanställning av vad som utförts, vilka resultat som uppnåtts, vad som återstår och vad som utesluts. Med utgångspunkt i de kunskaper som sålunda förväntas komma nämnden till del, kan avgöras om det behövs ytterligare förelägganden för begränsning av störningarna eller för ett förfarande med tillståndsprövning.

Förutom att utredningsunderlag av nu nämnda slag kan inhämtas, synes ett viktigt instrument i nämndens hand vara det som åsyftas i 26 kap. 1 § tredje stycket miljöbalken, dvs. uppgiften att genom rådgivning, information och liknande verksamhet skapa förutsättningar för att balkens ändamål ska kunna tillgodose. Inom ramen för denna bestämmelse synes berättigat att nämnden antar ett tydligt principuttalande som sammanfattar dess hittills genomförda arbete för skydd mot störningar av Roslagsbanan och framhåller behovet att kompletterande trafiklösningar. Stora miljö- och samhällsvinster ter sig i ett långsiktigt perspektiv uppnåeliga för Danderyds del om olägenheterna av nuvarande genomfartstrafik kan undanröjas genom (1) tunnelförläggning av E18 med prioritering för hållbar kollektivtrafik samt genom (2) en förlängning av tunnelbanan för persontransporter mot Roslags Näsby. Ett principuttalande inom

HELLSTRÖM

dessa ramar skulle kunna (1) tjäna som råd och information till styrande och planerande kommunala organ, främst kommunstyrelsen och byggnadsnämnden, (2) utgöra underlag för inledande planarbete under plan- och bygglagen, (3) fylla behovet av information till kommunens medborgare samt (4) ge råd och information till landstinget, Trafikverket och norrortskommunerna rörande behovet av förhandlingar om gemensamma trafiklösningar i enlighet med de ändamål som finns fastställda i 1 kap. 1 § miljöbalken och 1 kap. 1 § plan- och bygglagen.

Skulle inte någon av de nu nämnda åtgärderna vid slutet av miljö- och hälsoskyddsnämndens nuvarande mandatperiod ha nått nöjaktigt resultat, föreslås att frågan om ett tillståndsföreläggande enligt 9 kap. 6a § återupptas för ställningstagande och beslut i nämnden.

Stockholm som ovan

HELLSTRÖM ADVOKATBYRÅ

Staffan Michelson

Referenser

Länsstyrelsen i Stockholms län, enheten för miljöskydd, beslut 2012-06-28 om miljöpåverkan från Roslagsbanan, beteckning 5510-3178-2012.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Danderyd protokoll den 20 juni 2012 § 59, den 5 mars 2014 § 16, 17 och 19 och den 18 juni 2014 § 40.

Nacka tingsrätt, mark- och miljödomstolen, domar 2014-09-24 i mål M 267-14, M 278-14, M 279-14, M 376-14, M 377-14, M 378-14, M 379-14, M 380-14, M 382-14, M 1508-14, M 1510-14, M 1514-14, dom 2015-06-15 i mål M 5835-14 samt domar 2016-10-11 i mål M 726-16, M 741-16, 744-16 och 745-16.

Regeringens proposition 1996/97:53, Infrastrukturiinriktning för framtida transporter (Infrastrukturpropositionen).

Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUF5, 2050. Stockholm läns landsting, Rapport 2018:10.

RISE Research Institutes of Sweden AB, rapporter 8 P04935A Tjallevägen 1 (mätning 6 juli 2018), 8P04935B Västra Banvägen 13 B (mätning 6 juli 2018), 8P04935C Fafnervägen 39 A (mätning 6 juli 2018), 8P04935D Stationsvägen 28 (mätning 15 oktober 2018), 8P04935E Östra Banvägen 16A (mätning 15 oktober 2018), 8P04935F Engelbrektsvägen 5 (mätning 15 oktober 2018), 8P04935G Danderydsvägen 102 (mätning 16 oktober 2018), 8P04935H Ekebydalsvägen 30 (mätning 16 oktober 2018) och 8P04935I Ösbyvägen 25 (mätning 16 oktober 2018).

Storstockholms Lokaltrafik AB (SL), presentationsmaterial vid allmänt samrådsmöte Förstudie, Kapacitet Etapp 2, 10 februari 2009, Danderyd.

Structor rapport nummer 2010-063 r01 2010-05-20, Danderydsvägen 103 Mätning av buller från spårtrafik.

HELLSTRÖM

Svea Hovrätt, Mark- och miljööverdomstolen, dom 2004-06-01, MÖD 2004:28.

Södra Roslags miljö- och hälsoskyddsnämnd, protokoll den 8 juni 2011 § 34/11 och protokoll den 5 oktober 2011 § 57/11, § 59/11, § 60/11 och § 66/11.

Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting. Miljökonsekvensbeskrivning 2013-02-09, SL 2013-5556., bilaga B till ansökan den 9 december 2013 om tillstånd till trafiken på Roslagsbanan.

Transforming our world: The 2030 Agenda for Sustainable Development. Resolution adopted by the United Nations General Assembly on 25 September 2015. United Nations //res/70/1. New York 2015

World Health Organization. Environmental Noise Guidelines for the European Region 2018.

Öhrström, Evy, Anita Gidlöf-Gunnarsson, Mikael Ögren och Tomas Jerson (2011). Slutrapport Forskningsprogrammet TVANE. Effekter av buller och vibrationer från tåg och vägtrafik – tågbonus, skillnader och samverkan mellan tåg- och vägtrafik. Rapport nr 1:2011 Enheten för Arbets- och miljömedicin Avdelningen för Samhällsmedicin och Folkhälsa vid Göteborgs universitet.

Bild försättsida: Ekebysjöns naturreservat. Foto: Staffan Michelson