

Kommunfullmäktige

## **Svar på interpellation av Christina Ståldal (-) om bullernivå på den upphöjda Saltsjöbanan**

Christina Ståldal (-) har ställt följande frågor till mig:

1. Kommer upphöjning av Saltsjöbanan att minska eller öka bullerstörningar i omkringliggande bostadsområden jämfört med nuvarande situation?
2. Vilken genomsnittlig nivå kommer bullret att ligga på med hänsyn till ökande biltrafik och tätare trafik på Saltsjöbanan?
3. På vilket tekniskt sätt kommer bullerfrågan på morgondagens Saltsjöbana med upphöjning att hanteras på för att minska bullernivån?
4. Vilken bullernivå ligger de nya Saltsjöbanevagnarna på jämfört med de gamla?
5. Varför tas inte bullerfrågor upp mer i dokument när det gäller upphöjningen av Saltsjöbanan?

### **Mitt svar är följande:**

Tack Christina Ståldal (-) för en intressant interpellation. Här kommer mitt svar.

1. De bedömningar som finns idag pekar på att Saltsjöbanans upphöjning varken kommer att öka eller minska bullerstörningarna för omkringliggande bostäder. När Saltsjöbanan höjs upp kommer skyddsåtgärder vidtas för att minska bullernivåerna och inriktningen är att nivåerna ska vara desamma som idag. Däremot kommer sannolikt ljudbilden att upplevas lite annorlunda.

I järnvägsplanen, med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning, som är på samråd nu (11 september - 1 oktober) framgår att med föreslagna skyddsåtgärder inom spårområdet så är bullernivån utomhus nära oförändrad. Det ska dock sägas att för vissa byggnader överskrider riktvärdena utomhus och de spårnära bullerskydden ska därför kombineras med fastighetsnära bullerskyddsåtgärder.

Av samrådshandlingarna framgår också att det pågår en utredning för att kontrollera bullerberörda fastigheter för att ta reda på vilka som eventuellt ska erbjudas åtgärder på

fasad och/eller vid uteplats för att bullernivån inte ska överskrida tillåtna riktvärden. Utredningen ska även kontrollera de fastigheter där Trafikförvaltningen redan utfört bullerdämpande åtgärder.

2. Det här är en komplex fråga att svara på. Trafikförvaltningen har i det här fallet ansvar för sin anläggning, Saltsjöbanan, vilket innebär att det enbart är buller från spårtrafiken som har utretts inom ramen för järnvägsplanen. Buller från andra källor såsom vägtrafik har inte tagits med i utredningen. Det går att göra en fullständig bullerberäkning med hänsyn tagen till alla bullerkällor. Tyvärr blir en sådan beräkning både komplex och osäker och skulle med stor sannolikhet inte ge ett tillförlitligt resultat. Vi vet mycket men vi vet samtidigt väldigt lite om hur framtidens resande i Nacka kommer att utveckla sig. Om fler väljer cykeln framför bilen kommer exempelvis vägbullret att minska på Värmdövägen.
3. I järnvägsplanen föreslås en kombination av åtgärder som är både spårnära och fastighetsnära. Exempel på fastighetsnära åtgärder är bättre fönster och ventiler eller inglasning av balkonger. Vilka fastighetsnära åtgärder som bedöms mest effektiva kommer att utredas vidare. Gällande spårnära åtgärder så föreslås bland annat vibrationsisolering på bron samt rällivdämpare på spåret. Det kommer också att uppföras en cirka 50 meter lång och två meter hög bullerskyddsskärm.
4. Region Stockholm har beslutat att på sikt byta ut den befintliga fordonsparken till mer moderna och tysta vagnar. Trafikförvaltningen har meddelat att SL krävställer att de nya fordonen ska klara kraven i EU-direktivet No 1304/2014. Det innebär att cirka 15 meter från spåret vid 70 km/h bedöms fordonen bli cirka 10 decibel tystare vid en tågpassage vilket motsvarar en halvering av den upplevda bullerstörningen jämfört med idag.

De nya vagnarna kommer dock inte medföra att den totala ljudbilden inom området för Saltsjöbanans upphöjning förändras jämfört med idag. Det beror på att tågen kommer att gå oftare, från dagens 20-minutertrafik till 12-minuterstrafik. Ökad turtäthet i kombination med att tågen kommer att köra fortare (i och med att Nacka station tas bort) innebär att ljudnivåerna från tågtrafiken kommer att ligga på ungefär samma nivå som idag. Ljud som uppkommer vid start och stopp, såsom gnissel och högtalarutrop, kommer dock att försvinna.

5. Om Christina Ståldal refererar till tjänsteskrivelsen i samband med genomförandeavtalet så är svaret att bullerfrågorna inte var utredda då fullmäktige tog beslut om att godkänna genomförandeavtalet. Till samrådet av järnvägsplanen har en bullerutredning tagits fram som visar att upphöjningen är möjlig att genomföra utan att orsaka ökade bullernivåer.

Med detta anser jag att interpellationen är besvarad.

Johan Krogh (C)  
Miljö- och stadsbyggnadsnämndens ordförande