

Svar på interpellation 2010:24 av Yvonne Blombäck (MP) om buller från kollektivtrafiken

Yvonne Blombäck (MP) har ställt följande frågor till mig om buller från kollektivtrafiken.

- 1) Vilka åtgärder anser du vara rimliga att SL tar på sig för att minska buller från kollektivtrafiken?
- 2) Har "kjolarna" på Roslagsbanans tåg fungerat tillfredsställande?
- 3) Ser du att förutsättningar finns att sätta liknande "kjol" på Saltsjöbanans vagnar?
- 4) Hur anser du att befintlig infrastruktur ska särbehandlas vid upprustning?
- 5) Vad får ohälsa i form av buller kosta?
- 6) Anser du att Vägverket bör vara en given deltagarpart vid kommunsamråden som SL har?

På 20 år växer Stockholm med ett helt Göteborg, det ställer stora krav på kollektivtrafiken. När Stockholm växer måste även SL tillåtas att växa. En växande kollektivtrafik ska också gå hand i hand med arbetet för minskat buller och andra miljöförbättringar.

SL arbetar sedan många år systematiskt med att minimera bullerstörningar från den egna trafiken. Förutom skärm- och fönsteråtgärder sker åtgärder på infrastruktur och fordon med till exempel spårslipning, smörjning av spår och underhåll av fordon.

I trafikupphandlingarna ställs sedan flera år tillbaka krav på bullernivån i enlighet med internationell standard. SL har även ställt krav på att buller från bussar inte får öka under fordonens livslängd samt att fordonen ska underhållas så att bullerstörningarna minimeras. Dessutom informeras om tyst körsätt på bussförarnas certifieringsutbildning. I de senaste upphandlingarna har SL även ställt krav på att entreprenören inför rutiner i respektive miljöledningssystem för att minimera buller.

SL har nyligen avslutat det så kallade kjolprojektet på Roslagsbanan. Aluminiumkjolarna som eftermonterades på ett 3-vagnssätt visade sig ge god effekt ur akustisk synpunkt. Tyvärr uppstod framkomlighetsproblem på grund av den lilla marginal som fanns mellan kjolar och bana. Under den snörika

vintern uppstod akuta problem med kjoilar som kördes sönder mot is och snövallar och projektet lades ned på obestämd tid.

Det mest effektiva sättet är introduktion av nya fordon. De nya pendeltågen (X60), de nya spårvagnarna på Nockebybanan samt de nya tunnelbanevagnarna (C20) har inneburit en väsentlig förbättring ur bullersynpunkt för närboende. En konvertering av Saltsjöbanan till spårväg skulle innebära en markant förbättring av bullersituationen. SLs styrelse har också fattat ett inriktningsbeslut om en sådan upprustning. För Saltsjöbanan är det därför inte aktuellt att projektera för fordonsåtgärder på befintlig vagnpark i dagsläget då den så småningom ska bytas ut.

SL arbetar sedan flera år med att minska buller från spåranläggningarna. SL har under 2009 utfört en bullerkartläggning över samtliga spårområden. En handlingsplan baserad på denna kartläggning håller på att tas fram med ambitionen att utföra bullerskyddsåtgärder för de boende som har de högsta bullernivåerna. Det gäller framförallt bullerskärmar, vallar och fönsterbyten.

För att hantera bullersituationen i befintlig respektive i väsentligt ombyggd miljö har SL fastställt en bullerpolicy. Bullerpolicyen bygger på de nationella riktvärden som återfinns i Infrastrukturpropositionen och har fastställts av riksdagen.

Att beräkna den samhällsekonomiska kostnaden för hälsoeffekter orsakade av buller från SL-trafiken, isolerat från övriga bullerkällor, är enligt SL ett utforskat område. Kanske kommer forskningen som bedrivs vid bland annat Karolinska Institutet kunna ge ett bättre underlag för en sådan bedömning i framtiden.

SLs kommunsamråd är främst till för att diskutera frågor som berör kollektivtrafik samt planerade förändringar i kommunen som kan påverka kollektivtrafiken och dess resenärer. Om en kommun i förtid aviserar att de öskar diskutera frågor som berör Trafikverket kan de naturligtvis bjudas in till kommunsamrådet.

Samarbete med Trafikverket för att minimera bullerstörningar till omgivningen, förekommer i övrigt vanligen via ett "Bullernätverk" där båda parter är aktiva eller i direktkontakt mellan handläggare på Trafikverket respektive SL.

Därmed anser jag interpellationen besvarad.

Christer G Wennerholm