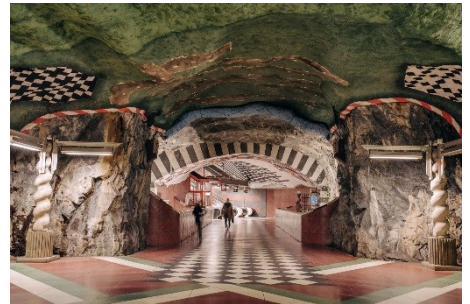




Tillsynsrapport spårtrafik 2018 Mars 2019

stockholm.se

Sammanfattning

Det finns två huvudmän för spårtrafik i Stockholms stad. De är trafikförvaltningen inom Region Stockholm (f.d. Stockholms läns landsting) och Trafikverket. Miljöförvaltningen har bedrivit tillsyn på spårtrafiken genom klagomålshantering, regelbundna tillsynsmöten samt hantering av anmälningar.

Den viktigaste miljöaspekten är buller, från själva trafiken på spåren och från reparations- och underhållsarbeten.

Innehåll

Sammanfattning.....	3
Bakgrund	5
Verksamhetsutövare	5
Tillsyn av spårtrafik	5
Erfarenheter från tillsynen 2018.....	6
Klagomål.....	6
Bullerskyddsåtgärder	7
Övrigt.....	7

Bakgrund

Verksamhetsutövare

I Stockholm finns två verksamhetsutövare för spårtrafik. De är Region Stockholms (ny beteckning från jan 2019, tidigare Stockholms läns landsting) trafikförvaltning, för resenärerna kända som SL, och Trafikverket. Trafikförvaltningen har egna spår på vilka olika entreprenörer kör passagerartrafik åt SL. Spåren är tunnelbanans olika linjer, Roslagsbanan, Saltsjöbanan, Nockebybanan, Tvärbanan, Djurgårdslinjen och, i mycket liten utsträckning i Stockholm, Lidingöbanan. Trafikförvaltningen driver också pendeltågsverksamhet på Trafikverkets järnvägar. Trafikverket har hand om det statliga järnvägsnätet som upplåts för fjärr- och regionaltrafik och för godstrafik, samt för lokaltrafik med pendeltåg.

Den främsta miljöpåverkan från spårtrafiken är buller. Annan miljöpåverkan är markföroreningar, magnetfält, ogräsbekämpning och de störningar som kan uppkomma i samband med underhåll och reparation av spåren.

De båda verksamhetsutövarna är stora och resursstarka organisationer. De har egna miljöspecialister och en god kunskap om hur miljölagstiftningen fungerar.

Tillsyn av spårtrafik

Miljö- och hälsoskyddsnämndens tillsyn riktar sig mot spårhållaren, oavsett vem som kör på spåret. Det är analogt med vägtrafiken där tillsynen riktar sig mot Trafikverket och trafiknämnden och flygtrafiken där tillsynen riktar sig mot flygplatsbygghållaren. Spårfordon kräver också underhåll vilket görs på speciella depåer varav några ligger i Stockholms stad. Tillsynen av depåverksamheten, det vill säga de verkstadsarbeten som görs på spårfordonen, hanteras separat och rapporteras i en egen tillsynsrapport till miljö- och hälsoskyddsnämnden. De störningar som uppstår av trafik med spårfordon inom depåerna hanteras dock inom spårtrafiken. De störningarna handlar om buller, oftast i form av kurvskrik.

Tillsynen bedrivs främst genom regelbundna tillsynsmöten men också genom klagomålshantering. Det kan också vara fråga om

hantering av anmälningar enligt miljöbalken. Tillsynen finansieras med fasta årliga avgifter.

Erfarenheter från tillsynen 2018

Klagomål

Under året har det kommit in omkring 15 klagomål, från ett drygt tiotal platser, rörande buller från spårtrafiken där merparten gällde klagomål på buller från tunnelbanan och tvärbanan. Utöver klagomålen på spårtrafiken inkom ca sju klagomål på bullrande nattarbete på spår.

Från ett nybyggt område i Bromma som ligger mycket nära tunnelbanan har det under slutet av 2018 inkommit klagomål på buller och stomljud. De boende i den aktuella fastigheten hade flyttat in innan ljudnivån kontrollerats (enligt PBL). Klagomålen är av speciell karaktär i tillsynen eftersom de befinner sig i gränslandet mellan miljöförvaltningens tillsyn enligt miljöbalken och stadsbyggnadskontorets tillsyn enligt plan- och bygglagen. Tidigare klagomål under 2017 i samma område ledde till att trafikförvaltningen åtgärdade slagljud från passage, i de fallen ansåg miljöförvaltningen att trafikförvaltningen var verksamhetsutövare enligt miljöbalken.

Ett annat klagomål från 2018 rörande buller från en tunnelbanestation gällde störningar i en bostad som byggts om från kontor. Det var oklart huruvida trafikförvaltningen eller fastighetsägaren var ansvarig verksamhetsutövare, ärendet kunde dock avslutas efter att miljöförvaltningen konstaterat att ingen olägenhet förelåg.

Ett klagomål gällde ökat buller från tunnelbanan på en adress i Bredäng. Störningen hade bekräftats i trafikförvaltningens spårövervakningssystem QTMS (Quiet Track Monitoring System) som har använts sedan hösten 2017 som ett sätt att kunna identifiera platser där behov av extra underhåll behövs som av t.ex. slipning eller smörjning. I Bredäng åtgärdade trafikförvaltningen störningen med spårbyte. I samband med detta byte, som genomfördes under sammanlagt ca 17 veckor under vår och höst med uppehåll under sommaren, inkom ett flertal bullerklagomål på arbetet som skedde nattetid. Trafikförvaltningens skyddsåtgärd var att enligt deras riktlinjer arbeta nattetid högst tre nätter i följd följt av uppehåll två nätter. Utöver nattarbetena i Bredäng kom det in ett fåtal klagomål på andra underhållsarbeten på tunnelbanan nattetid.

Några av klagomålen på tvärbanan gäller linjens nya tåg A35 där det framkommit att dessa har ett tonalt ljud som inte ska förekomma enligt trafikförvaltningens kravställning på leverantören. Utredning och åtgärder pågår fortfarande. Övriga klagomål på tvärbanan gällde smällande ljud från tågpassage vid en växel vid Valla torg. Ljudet har minskat efter åtgärd från trafikförvaltningen, dock inte eliminerats helt.

Bullerskyddsåtgärder

Indikatorn i tillsynsplanen för spårtrafik är att alla bostäder ska uppfylla riktvärdena för buller inomhus. Såvitt är känt uppfylls målet men verksamhetsutövarna gör i långsam takt mer detaljerade studier spårsträcka för spårsträcka som ligger till grund för fortsatta åtgärder.

Trafikverket har påbörjat inventering av behovet av ytterligare fönsteråtgärder för ett tjugotal fastigheter i Karlberg med anledning av inkomna klagomål till Trafikverket och miljöförvaltningen under 2017-2018. Förstudie för bullerskyddsåtgärder för bostäder längs Tvärbanan och Nockebybanan har påbörjats av trafikförvaltningen. Syftet är att nå de långsiktiga målen i trafikförvaltningens trafikförsörjningsprogram.

Trafikförvaltningen har tagit fram en ny metod för spårsmörjning på depåområden som under 2018 har testats på Vällingbydepån med ett nytt sorts smörjmedel vilket gav mycket goda resultat. Skrik ljud eliminerades helt, enligt en mättrapport som miljöförvaltningen har tagit del av, vilket innebär en minskning med 20 dBA på maxnivåerna på kort avstånd (mätpunkt 2 m från spåret).

Övrigt

Trafikförvaltningen har på tillsynsmöte redovisat hur situationen ser ut med inläckage i tunnlar och utsläpp av tunnelvatten.