



Tillsynsrapport för spårtrafik 2015 Februari 2016

stockholm.se

Tillsynsrapport för spårtrafik 2015
Februari 2016

Dnr: 2016-1461

Utgivare: Miljöförvaltningen

Kontaktperson: Jörgen Bengtsson

Sammanfattning

Det finns två huvudmän för spårtrafik i Stockholms stad. De är Trafikförvaltningen inom landstinget, tidigare kallat SL, och Trafikverket. Miljöförvaltningen har bedrivit tillsyn på spårtrafiken genom klagomålshantering, regelbundna tillsynsmöten och hantering av anmälningar.

Den viktigaste miljöaspekten är buller, från själva trafiken på spåren och från reparations- och underhållsarbeten. Under året har riktade bullerskyddsåtgärder gjorts utmed tunnelbanan och vid en underhållsdepå. Förvaltningen har, efter klagomål ingripit mot spårarbeten som lett till störningar för närboende.

Innehåll

| | |
|---|----------|
| Sammanfattning | 3 |
| Bakgrund | 5 |
| Erfarenheter från tillsynen 2015 | 6 |

Bakgrund

I Stockholm finns två verksamhetsutövare för spårtrafik. De är Landstingets 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. Och, som nämnts ovan, 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.

Så sker 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 trafikkontoret och flygtrafiken där tillsynen riktar sig mot flygplatshållaren. 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.

Tillsynen bedrivs främst genom regelbundna tillsynsmöten men också genom klagomålshantering. I vissa fall är det också fråga om hantering av anmälningar enligt miljöbalken. Tillsynen finansieras med fasta årliga avgifter.

Erfarenheter från tillsynen 2015

Förvaltningen har hanterat klagomål på såväl själva spårtrafiken som på reparations- och underhållsarbeten på spåranläggningarna. Vid två tillfällen, vid Skärmarbrink och i Skärholmen, har klagomål på nattarbeten som genererade höga ljudnivåer och efterföljande tillsyn lett till att Landstingets trafikförvaltning konstaterat att deras entreprenör inte följt anvisningarna, varken vad gäller arbetstider eller information till närboende. Det ena tillfället ledde dessutom till att trafikförvaltningen gick ut med förnyad information om rutiner, även till andra projekt. Rutinerna för arbeten i trafikinfrastrukturen är numera bra och om de följs kan störningar till allmänheten hållas begränsade. Men det är många, även entreprenörer och underentreprenörer, som måste känna till och respektera rutinerna. När detta brister leder det lätt till störningar hos boende vilket snabbt visar sig som klagomål. Rutinerna finns beskrivna i Trafikförvaltningens Riktlinjer Buller och vibrationer. Miljöförvaltningen medverkade när dessa togs fram.

En anmälan om blästring av en stålbro över Roslagsvägen har hanterats. Entreprenören åtog sig sådana skyddsåtgärder, bland annat avseende uppsamling av färgrester, att arbetet kunde genomföras utan störningar.

Arbetet med fönsteråtgärder i bostäder vid Vällingbydepån har fortsatt under 2015. Projektet har varit uppdelat i två etapper varav den ena har avslutats. Den första etappen omfattade 42 lägenheter och den i den andra etappen ingår 36 lägenheter. Trafikförvaltningen har som en del i sin egenkontroll dessutom börjat inventera behovet av bullerskyddsåtgärder vid samtliga tunnelbanedepåer.

Såväl trafikförvaltningen som Trafikverket har genomfört kemisk bekämpning av ogräs längs delar av sina spåranläggningar under året, båda i enlighet med delegationsbeslut meddelade under 2014. Trafikverket fortsätter sitt arbete med att hitta alternativa bekämpningsmetoder. De har ännu inget fullgott alternativ till Roundup men kommer att presentera hur långt de kommit under våren 2016.

Det har genomförts ett antal riktade bullerskyddsåtgärder. Trafikförvaltningen har avslutat sina fönsteråtgärder utmed tunnelbanans röda linje och rapporterat arbetet till

miljöförvaltningen. Det handlar om 331 lägenheter som fått åtgärder i form av fönsteråtgärder och/eller balkonginglasning. Montering av hjuldämpare på tunnelbanans C20-vagnar har fortsatt enligt plan. Den främsta effekten bedöms bli minskat spårskrik och projektet beräknas bli klart 2018. En åtgärd som inte slutförts under året är bullerskyddsskärm vid Kullskolan på Kungsholmen. Där skulle Trafikverket och Trafikförvaltningen tillsammans bygga en skärm vid skolgården. Bullret kommer både från tunnelbanan och från Drottningholmsvägen. Skärmen har försenats på grund av att bygglovsprocessen dragit ut på tiden. Den beräknas nu bli klar 2016. Orsaken till förseningen är att det är många inblandade, skolan, SISAB och olika markägare; vid detaljprojekteringen har det lagts stor omsorg om att inte skada befintliga träd och en särskild studie har gjorts för att förvissa sig om att skärmen inte kommer att leda till högre halter av luftföroreningar.

Trafikförvaltningen har börjat utreda bullerskyddsåtgärder vid förskolorna Borgen i Hässelby och Färjan i Bromma.

Under året har Trafikförvaltningen genomfört mätningar av partikelhalterna på två tunnelbanestationer. I början av 2000-talet gjordes några mätningar som följdes upp senast 2011 då halterna hade minskat. Mätningarna 2015 gav ungefär samma resultat som 2011 vad gäller antalet partiklar. Sammansättningen, det vill säga vilka metaller partiklarna består av, har dock varierat något. Orsaken till variationen är oklar, en förklaring kan vara att spårarbeten bidragit till partiklarna och därmed till en annorlunda partikelsammansättning. En fortsatt uppföljning kommer att ske. Vid senaste mätningen provades en enklare mätmetod vilket kan möjliggöra mer frekventa mätningar i framtiden.

Roslagsbanan har under året varit aktuell på i huvudsak två sätt. Dels har Trafikverket fastställt en precisering av det riksintresse som banan utgör, dels har arbetet med frivillig tillståndsprövning enligt miljöbalken fortsatt. Det arbetet har under 2015 mest bestått av att länsstyrelsens miljöprövningsenhet begärt, och fått, kompletteringar från Trafikförvaltningen. Miljöförvaltningen medverkade tidigare i processen. I riksintressepreciseringen deltog, förutom Trafikverket, länsstyrelsen och landstingets trafikförvaltning.

Trafikförvaltningen har påbörjat en revidering av sin bullerkartläggning för spårtrafiken. I det arbetet har samråd skett med miljöförvaltningen. Kartläggningen är till nytta för båda parter och kommer bland annat att kunna användas som en del i stadens

kartläggning enligt förordningen om omgivningsbuller som ska uppdateras senast 2017.