



Tillsynsrapport 2019 - spårtrafik

Miljöförvaltningen
2020-03-25

Tillsynsrapport 2019 - spårtrafik
Mars 2020

Dnr: 2020-4994

Kontaktperson: Maria Höggvist

Sammanfattning

Denna rapport beskriver miljöförvaltningens arbete med tillsynsområdet spårtrafik under 2019.

Miljöförvaltningen har bedrivit tillsyn på spårtrafiken genom klagomålshantering, regelbundna tillsynsmöten samt hantering av anmälningar. De flesta klagomål under 2019 gällde buller och/eller kurvskrik från tunnelbanan.

Det finns två huvudmän för spårtrafik i Stockholms stad. De är trafikförvaltningen inom Region Stockholm och Trafikverket. De båda verksamhetsutövarna genomför löpande detaljerade studier spårsträcka för spårsträcka som ligger till grund för fortsatta åtgärder. Trafikförvaltningen gick t.ex. in i slutskedet för förstudien för Nockebybanan under 2019 som innebär förslag på både spårnära och lokala åtgärder för att minska buller. Trafikverket har bl.a. påbörjat utredning av eventuella bullerskyddsåtgärder längs med Västra stambanan, sträckan Älvsjö till Huddinge.

Innehåll

Sammanfattning.....	3
1. Bakgrund.....	5
1.1 Verksamhetsutövare.....	5
1.2 Miljö- och hälsoskyddsnämndens tillsyn	5
2. Erfarenheter från tillsynen 2019.....	6
2.1 Klagomål, frågor och synpunkter från allmänheten.....	6
2.2 Genomförda insatser 2019	7

1. Bakgrund

1.1 Verksamhetsutövare

I Stockholm finns två verksamhetsutövare för spårtrafik. De är Region Stockholm (trafikförvaltningen), 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, som nämnts ovan, för lokaltrafik med pendeltåg.

Den främsta miljöpåverkan från spårtrafiken är buller. Annan miljöpåverkan är markförorenningar, 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.

1.2 Miljö- och hälsoskyddsnämndens tillsyn

Tillsynen inom spårtrafiken riktar sig mot spårhållaren, oavsett vem som kör på spåret. 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. Dessa störningar 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.

1.2.1 Nyckelindikator

I miljö- och hälsoskyddsnämndens verksamhetsplan finns en uppföljningsindikator som rör miljöförvaltningens tillsyn över spårtrafik. Indikatorn är att alla bostäder ska uppfylla riktvärdena för buller inomhus. Såvitt är känt uppfylls målet, men verksamhetsutövarna genomför i långsam takt mer detaljerade studier spårsträcka för spårsträcka som ligger till grund för fortsatta åtgärder.

- Andel bostäder som uppfyller de riktvärden som fastställts av riksdagen (prop. 1996/97:53) inomhus.
Årsmål: 100 %
Utfall 2019: 100 %

2. Erfarenheter från tillsynen 2019

2.1 Klagomål, frågor och synpunkter från allmänheten

Miljöförvaltningen tar varje månad emot cirka tre till fem klagomål, frågor eller synpunkter gällande buller från spårtrafik. Oftast är det personer som är störda av spårbuller i sin bostad som hör av sig. Miljöförvaltningen gör en preliminär bedömning av om klagomålet kan vara befogat, dvs. att bullernivåerna överskrider riktvärdet. Om personen redan varit i kontakt med verksamhetsutövaren men inte anser sig ha fått rätt bedömning där, öppnar miljöförvaltningen ett klagomålsärende. De flesta frågorna som kommer in till förvaltningen leder dock inte till att ärenden behöver öppnas, utan kan hanteras löpande genom dialog med berörd verksamhetsutövare. Miljöförvaltningen öppnade ett 30-tal nya ärenden gällande buller från spårtrafik under 2019. De vanligaste förekommande klagomålen under 2019 var buller och/eller skrik ljud från tunnelbanan. Pågående klagomål drevs vidare och cirka 25 stycken avslutades under året.

Vid nybyggnation ska bullerfrågan hanteras redan i byggskedet enligt plan- och bygglagen. Klagomål inom nybyggda områden förekommer dock. Miljöförvaltningen fick under 2019 in två ärenden gällande buller i nybyggda bostäder som ligger spårnära. Det första ärendet gällde ett nybyggt område i Bromma som ligger mycket nära tunnelbanan och det andra ärendet gällde buller från tvärbanan i Årsta.

För ärendet i Bromma sker bullerstörningen i form av stomljud från förbipasserande tåg. För den nybyggda fastigheten finns en

planbestämmelse om stomljud som genom ljudmätningar kunde konstateras överskridas. Miljö- och hälsoskyddsnämnden valde därför i det fallet att förelägga bostadsrättsföreningen att redovisa möjliga åtgärder för att varaktigt sänka stomljudsnivån i klagandens bostad samt kostnad för respektive åtgärd. Vidare innebar föreläggandet att föreningen skulle erbjuda den boende ett ersättningsboende under tiden som utredningen av stomljud pågick. Beslutet överklagades av föreningen till länsstyrelsen, som sedan avslog överklagandet. Länsstyrelsens beslut överklagades därefter vidare till mark- och miljödomstolen som i sin tur avslog överklagandet. Mark- och miljödomstolens dom överklagades till mark- och miljööverdomstolen i februari 2020. De har ännu inte (mars 2020) meddelat om ärendet får prövningstillstånd.

2.1.1. E-tjänst för bullerklagomål

På stadens webbplats finns en e-tjänst för anmälan om bullerstörning. Tjänsten är utformad så att de synpunkter på störningar som når miljöförvaltningen ska vara mer välformulerade och därmed skapa förutsättningar för snabbare handläggning.

2.2 Genomförda insatser 2019

2.2.1 Trafikförvaltningen

Miljöförvaltningen har tidigare tagit emot ett antal klagomål gällande tvärbanans nya A35 tåg. Anledningen till klagomålen var tonalt ljud från tågen. Under 2019 åtgärdades samtliga vagnar avseende tonalt ljud.

Trafikförvaltningen har börjat ta ett nytt system för högtalarutrop på perronger i bruk. Det nya systemet innebär att högtalarnas volym anpassas efter bakgrundsnyvån hos bullret. För perronger i vältrafikerade områden innebär det t.ex. att volymen går ner under perioder på dygnet med lägre intensitet hos trafiken. Genom denna åtgärd väntas klagomål gällande störande högtalarutrop minska, framförallt nattetid.

Trafikförvaltningen har arbetat vidare med studier för bullerskyddsåtgärder för tvärbanan, Nockebybanan och tunnelbanans gröna linje. Tvärbanans förstudie blev klar under 2019 och där kommer främst lokala åtgärder bli aktuella. Vad gäller Nockebybanan gick förstudien in i slutskedet under 2019. Där har man bl.a. utfört mätningar för bedömning av effekt av en ultralåg spårnära skärm. Miljöförvaltningen är positiv inför genomförandet av studiens åtgärdsförslag, som innebär en kombination av både spårnära och lokala åtgärder. Genomförande av studien för gröna linjen fick

skjutas fram till början av 2020 då rekrytering av projektledare inväntades. Studien väntas ta ett par år.

Trafikförvaltningen har tagit fram en ny metod för spårsmörjning på tunnelbanans depåområden. Test som utfördes 2018 på Vällingbydepån gav mycket goda resultat. Bl.a. eliminerades skrikkljud helt. Under 2019 anställdes en projektledare på trafikförvaltningen för att arbeta med denna fråga. Projektet påbörjades i slutet av året. Miljöförvaltningen ser mycket positivt på projektet då klagomål på skrikkljud ofta förekommer samt visat sig svåra att åtgärda med andra lösningar som t.ex. bullerskärmar.

År 2016 utförde trafikförvaltningen provtagning av tunnelvatten. Under hösten 2019 utfördes en förnyad provtagning. Resultat från provtagning visar att det förekommer provtagningspunkter med förhöjda värden av vissa ämnen, däribland kväve. Trafikförvaltningen utreder detta vidare. Miljöförvaltningen följer provtagningen med stöd av avdelningen miljöanalys.

2.2.2 Trafikverket

I Karlberg finns ett tjugotal spårnära fastigheter där Trafikverket utför ett projekt för bullerskyddsåtgärder. Bakgrunden är inkomna klagomål till Trafikverket och miljöförvaltningen under 2017 och 2018. Planering av åtgärder påbörjades under slutet av 2019 och diskussion kring typ av åtgärder pågår i dagsläget. Typ av åtgärder som kan vidtas begränsas då fastigheterna har kulturhistoriska värden. Miljöförvaltningen har deltagit i flera möten gällande fastigheterna i Karlberg och verkat för att föra arbetet framåt.

Trafikverket påbörjade under hösten 2019 utredning av Västra stambanan, sträckan Älvsjö till Huddinge. Anledningen är att det planeras höjd hastighet på sträckan år 2023 som en kapacitetshöjande åtgärd. Befintligt bullerskydd utreds samtidigt som eventuella behov av ytterligare bullerskyddsåtgärder undersöks.

Trafikverket har påbörjat arbete med att ta fram rutiner för hantering av luftkvalitet i mer eller mindre slutna stationer. Syftet är att säkerställa hantering av luftkvaliteten i framtida slutna järnvägs- och tunnelbanestationer med avseende på hälsoeffekter. Förutom Trafikverket deltar bl.a. Lunds universitet, miljöförvaltningen och trafikförvaltningen i arbetet.