



Rapport om tillsynen av spårtrafik år 2021

start.stockholm

Rapport om tillsynen av spårtrafik år 2021
April 2022

Dnr: 2022-5560

Kontaktperson: Hanna Nilsson

Sammanfattning

Denna rapport beskriver miljöförvaltningens arbete med tillsynsområdet spårtrafik under 2021.

Miljöförvaltningen har bedrivit tillsyn på spårtrafiken genom klagomålshantering, regelbundna tillsynsmöten samt hantering av anmälningar. De flesta klagomål under 2021 gällde buller och/eller kurvskrik från tunnelbanan.

Det finns två verksamhetsutövare 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. Till exempel påbörjade trafikförvaltningen arbetet med bullerskyddsåtgärder för tvärbanan, och slutförde förstudien för gröna linjen, under 2021.

Innehåll

Sammanfattning	3
1. Bakgrund	5
1.1 Verksamhetsutövare	5
1.2 Miljö- och hälsoskyddsnämndens tillsyn.....	5
2. Erfarenheter från tillsynen 2021	6
2.1 Klagomål, frågor och synpunkter från allmänheten	6
2.2 Genomförda insatser 2021	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 hälsoskyddsmyndens 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 hälsoskyddsmynden. 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 hälsoskyddsmyndighets 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 2021: 100 %

2. Erfarenheter från tillsynen 2021

2.1 Klagomål, frågor och synpunkter från allmänheten

Miljöförvaltningen tar varje månad emot cirka tre till fem 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 något av riktvärdena enligt infrastrukturpropositionen (1996/97:53). 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 hanterade ca 20 ärenden gällande buller från spårtrafik under 2021. De vanligaste förekommande klagomålen under 2021 var buller och/eller skrik ljud från tunnelbanan och tvärbanan. Något som noterades var att antal klagomål gällande kurvskrik som kom in under sommarperioden var fortsatt fler än tidigare år. Problem med skrik ljud ökar vid varmare och torrare väder.

Vid nybyggnation ska bullerfrågan hanteras redan i byggskedet enligt plan- och bygglagen. Klagomål inom nybyggda områden förekommer dock. Miljöförvaltningen har exempelvis ett ärende om buller från tvärbanan i Årsta, Valla torg. Bostäderna ligger spårnära och det förekommer även ett antal spårväxlar i området.

Miljö- och hälsoskydds nämnden konstaterade att det finns en risk för olägenhet, men beslutade att lämna klagomålet utan åtgärd. Detta utifrån att de åtgärder som JM respektive trafikförvaltningen har åtagit sig att utföra är verkningsfulla för att avhjälpa den risk för olägenhet som identifierats. JM ska ljudisolera fönstren ytterligare och trafikförvaltningen ska utföra utbyte av växelkorsningar för att få ner bullernivåerna. Beslutet har överklagats till länsstyrelsen av både boende och JM. Under 2021 har miljöförvaltningen haft en fortsatt dialog med både JM och trafikförvaltningen om åtgärdsarbetet.

Sedan tidigare har miljöförvaltningen ett klagomål i Bromma gällande stomljud från förbipasserande T-banetåg, som också gäller nybyggnation. Miljö- och hälsoskydds nämnden gick i det fallet vidare med att förelägga bostadsrättsföreningen. Ärendet har överklagats i flera instanser och fick prövningstillstånd av mark- och miljööverdomstolen i maj 2020. Mark- och miljööverdomstolen beslutade den 29 april 2021 i mål M 1975-20 att ändra mark- och miljödomstolens dom endast på så sätt att nämndens beslut upphävs i den del det avser föreläggande om att erbjuda ersättningsboende till den klagande. Mark- och miljööverdomstolen ansåg därmed att det funnits förutsättningar för nämnden att rikta ett föreläggande om utredning mot föreningen. Miljöförvaltningen har under hösten 2021 löpande följt upp fastighetsägarens arbete med att åtgärda stomljudet. Det har visat sig vara mycket komplicerat att åtgärda stomljudet, och vidare utredning av åtgärdsalternativ har därför behövts.

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 innehålla nödvändiga uppgifter för att skapa förutsättningar för snabbare handläggning.

Under 2021 arbetades en uppdaterad version av e-tjänsten fram, för ett bättre och smidigare ärendehanteringssystem. Uppföljning och eventuellt förbättringsarbete kring e-tjänsten kommer fortsätta under 2022.

2.2 Genomförda insatser 2021

2.2.1 Trafikförvaltningen

Trafikförvaltningen har färdigställt studien för tunnelbanans gröna linje och påbörjat bullerskyddsåtgärder för tvärbanan. Nockebybanans bullerskyddsåtgärder har skjutits upp till 2022 på

grund av brist på finansiering. Miljöförvaltningen ser positivt på trafikförvaltningens arbete med dessa projekt. Det är viktigt att bullerutsatta spårsträckor identifieras och att bullerreducerande åtgärder därefter utförs.

Trafikförvaltningen har arbetat med en ny metod för spårsmörjning på tunnelbanans depåområden, för att motverka uppkomsten av spårskrik. Test som utfördes 2018 på Vällingbydepån gav mycket goda resultat. Bland annat eliminerades skrik ljud helt, vilket har resulterat i att Vällingbydepån och Nybodadepån har åtgärdats. Dessa två depåer har prioriterats på grund av närhet till bostäder. Den nya metoden testas även för installation på spårsträckor. Miljöförvaltningen ser mycket positivt på projektet då klagomål på skrik ljud ofta förekommer samt visat sig svåra att åtgärda med andra lösningar som till exempel bullerskärmar.

År 2016 utförde trafikförvaltningen provtagning av tunnelvatten. Förnyad provtagning har därefter skett under 2019 och 2020. Under 2021 har diskussioner förts om ytterligare provtagning. Trafikförvaltningen arbetar med att ta fram ett nytt egenkontrollprogram för provtagning av tunnelvatten. Egenkontrollprogrammet har blivit försenat och den nya tidplanen är att det ska vara färdigställt under första kvartalet av 2022.

2.2.2 Trafikverket

I Karlberg finns ett flertal spårnära fastigheter där Trafikverket utför ett projekt för bullerskyddsåtgärder. Miljöförvaltningen har även ett pågående klagomålsärende gällande tre av dessa fastigheter. Trafikverket tog under 2020 fram en sammanställning över möjliga åtgärder och påbörjade kontakten med fastighetsägarna. Typ av åtgärder som kan vidtas begränsas då fastigheterna har kulturhistoriska värden. Trafikverket var därför inne på att främst erbjuda invändiga åtgärder men har kommit fram till att det inte skulle ge tillräckligt god bullerdämpning. Bygglov har därför sökts för en av fastigheterna i ett försök att få tillstånd att byta ut fönstren till bättre bullerdämpande fönster. Bygglövsbeslutet blir i sin tur vägledande i hur Trafikverket kommer att gå vidare med val av åtgärder. Miljöförvaltningen har bevakat frågan under 2021.

Trafikverket arbetar med att ta fram rutiner för hantering av luftkvalitet i mer eller mindre slutna stationsområden. Många olika experter och myndigheter har ingått i projektet, särskilt centrum för arbets- och miljömedicin i Lund. Miljöförvaltningen har deltagit med synpunkter i dialogform. Projektet har pågått parallellt med Transportstyrelsens arbete med att ta fram nya föreskrifter för

luftkvalitet i nya spår- och vägtunnlar. Trafikverket har framfört att myndigheter och olika verksamhetsutövare tycker olika i frågan och att de anser att kunskapsläget idag är otillräcklig för att fastställa riktvärden. De menar på att det måste finnas utrymme för justering av riktvärdena när kunskapen ökar. Under 2021 har Trafikverket arbetat med att ta fram tillståndsbeskrivningar över vilka överdäckade stationer som behöver ses över gällande kontrollprogram och åtgärder. Trafikverket har en dialog med Transportstyrelsen och har bildat en samverkansgrupp om luftkvalitet där även Naturvårdsverket ingår.

2.2.3 Övriga insatser

Miljöförvaltningen har under 2021 fortsatt med att dokumentera och analysera klagomål om trafikbuller i anslutning till nyproducerade bebyggelser för att identifiera eventuella problem som kan uppstå vid bebyggelse intill högtrafikerade vägar och spår. För en del av dessa klagomål beror störningen på att byggherrar inte klarat planbestämmelser om buller. En fråga att svara på är om det finns någon gemensam nämnare för den här typen av klagomål. Eventuella lärdomar kan därefter kommuniceras med berörda förvaltningar inom staden, t.ex. stadsbyggnadskontoret.

Under våren 2021 skickade trafikförvaltningen ut en skrivelse till berörda kommuner, för att tydliggöra vilka krav som bör ställas på trafikbullerutredningar inför detaljplanering och bygglov i närheten av SL:s spåranslaggning. I skrivelsen framförde trafikförvaltningen att ökad kontroll bör genomföras innan slutbesked meddelas så att det säkerställs att kraven i Boverkets byggregler avseende ljudnivå inomhus från yttre ljudkällor klaras.

Bullernätverket är ett regionalt samarbete mellan staden, länsstyrelsen och region Stockholm och är ett forum för samverkan i bullerfrågor. Även 2021 års arbete inom det regionala bullernätverket påverkades av pandemin. De planerade aktiviteterna ljudvandring i konstfacks ljudlabb samt workshop om byggbuller, har inte kunnat hållas utan fick återigen flyttas fram på obestämd tid. Dialogmöte med nätverkets referensgrupp har däremot kunnat genomföras digitalt. Extra nyhetsbrev har även skickats ut, varav två tematiska. Ett med tema stomljud från trafik och ett med tema IC BEN 2021 (internationell kongress om buller och folkhälsa).