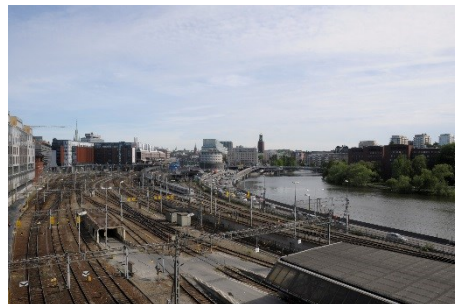




Tillsynsrapport spårtrafik 2017 Mars 2018

stockholm.se

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.

Innehåll

Sammanfattning.....	3
Bakgrund	5
Så sker tillsyn av spårtrafik	5
Erfarenheter från tillsynen 2017	6
Klagomål	6
Bullerskyddsåtgärder	6
Övrigt.	7

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, 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.

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 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 2017

Klagomål

Under året har det kommit in klagomål från ett drygt tiotal platser på buller från spårtrafiken. En plats som utmärkte sig var ett nybyggt område i Bromma varifrån det kom ett flertal klagomål på kort tid. Platsen ligger mycket nära tunnelbanan och klagomålen gällde slagljud, som från en skarv. Trafikförvaltningen inspekterade platsen utan att upptäcka några brister i spåret. Vid miljöförvaltningens inspektion visade det sig att ljudet kom från den strömförande skenan, den så kallade tredje rälen. Upphängningen av den gav efter vid passage av tågen varvid slagljudet uppkom. Därefter blev felet snabbt åtgärdat.

Av särskilt intresse i frågan är att trafikförvaltningen under året infört ett nyutvecklat system med direktrapporterande mätmikrofoner monterade under ett fåtal tunnelbanevagnar i ordinarie trafik. Tanken är att systemet ska varna då spåren börjar bli slitna eller om det uppstår kurvskrik eller slagljud. Platsen för sådana förändringar noteras genom samtidig GPS-positionering. Att systemet inte slog larm vid platsen för klagomålen beror på att det höll på att trimmas in och inte var programmerat för att larma vid skillnad mellan höger och vänster sida. Den strömförande skenan är monterad vid sidan av spåren. I framtiden kommer systemet att hitta liknande fel.

När det gäller klagomål på spårarbeten kom de allra flesta från Tvärbanan. Den var stängd för ombyggnad under tiden 25 mars till 2 oktober. Att det blev mycket klagomål beror på flera samverkande faktorer. Banan ligger mycket nära bostäder, det var, åtminstone längs vissa delsträckor, omfattande arbeten, det uppstod oförutsedda problem vilket ledde till problem med tidplanen och att entreprenörerna började tänja på de arbetstider som de närboende tidigare informerats om. Miljöförvaltningen drev sitt arbete genom trafikförvaltningens miljösamordnare som hade ett omfattande arbete med att minska störningarna.

Bullerskyddsåtgärder

Två bullerskyddsskärmar har byggts av trafikförvaltningen under året. De står vid en förskola i Hässelby och en i Bromma, båda intill

tunnelbanan. De är sammanlagt 110 meter långa och två meter höga. Totalkostnaden blev strax över 5 MSEK.

I kurvor kan det uppstå ett skrikjud på grund av friktion mellan hjul och räl. Problemen är vanligast i tvära kurvor, som inne på depåområden, men de förekommer också mellan T-centralen och Östermalmstorg och på andra platser längs spåren. Tunnelbanan är mest utsatt i Stockholm. Under andra halvåret har trafikförvaltningen påbörjat montering av hjuldämpare på alla tunnelbanevagnar. Projektet beräknas bli klart under 2018. Det kommer inte att helt eliminera problemet men bör göra det betydligt mindre vanligt.

Trafikförvaltningen har också tagit fram en ny metod för spårsmörjning på depåområden. Syftet är även här att åtgärda kurvskrik. Tanken är att installera automatiska smörjstationer men det arbetet har inte påbörjats. Det kan tilläggas att liknande försök gjorts under många år utan att nå goda resultat.

Övrigt

Trafikförvaltningen har återkallat sin ansökan om frivillig tillståndsprövning enligt miljöbalken av Roslagsbanan. Motivet är främst en osäkerhet om vad ett beslut skulle kunna leda till när det gäller möjligheter till framtida förändringar. Det har också gjorts omfattande bullerskyddsåtgärder samtidigt som prövningsärendet har pågått. Något som gör att trafikförvaltningen inte längre ser samma behov av att få fastställda villkor.

En stor förändring av spårsystemet i staden har gjorts under året. Citybanan öppnades den 10 juli och pendeltågen åker numera under jord nästan hela vägen mellan Solnagränsen och Tanto. Det ökar kapaciteten genom Stockholm och full effekt nås när utbyggnaden av fyra spår på Mälarbanan blir klar men det ligger flera år fram i tiden.

Tillsynen finansieras med fasta tillsynsavgifter som debiteras de båda verksamhetsutövarna. Eftersom behovet av tillsyn har minskat under ett antal år gjordes en ny justering av taxan inför 2018. Den sammanlagda debiteringen sänktes från 333 kkr till 284 kkr.