



MILJÖFÖRVALTNINGEN

Årlig tillsynsrapport 2012 för spårtrafik

En rapport från Miljöförvaltningen
Jörgen Bengtsson

Januari 2013

INNEHÅLL

1	Beskrivning av spårtrafiken	5
2	Tillsynsarbetet	6
3	Miljöarbetet	7

1 BESKRIVNING AV SPÅRTRAFIKEN

Inom spårtrafik finns i Stockholm två verksamhetsutövare. De är SL som har trafik på tunnelbanan, Roslagsbanan, Saltsjöbanan, Tvärbanan, Nockebybanan, Spårväg city och Lidingöbanan. Den andra verksamhetsutövaren är Trafikverket som har trafik på nationella och regionala järnvägsspår: Mälarbanan/Ostkustbanan, Nynäsbanan, Västra stambanan, Värtabanen samt ytterligare en del industrispår. Pendeltågen i regionen har SL som huvudman men de körs på Trafikverkets spår.

Buller från tågtrafiken är den miljöpåverkan som flest människor noterar. Ett annat känt problem är höga partikelhalter i tågtunnlar, orsakade av slitage från hjul och räls. Tågtrafik alstrar även markföroreningar, främst genom att kontaktledningarna slits vilket leder till spridning av koppar. I samband med reparationer och underhåll finns risk för förorening av luft, mark och vatten samt störningar till närboende i form av buller, luftföroreningar och ljus.

2 TILLSYNSARBETET

Arbetet består av huvudsakligen av tillsynsmöten, telefonsamtal och andra kontakter med allmänheten och med verksamhetsutövarna och deras konsulter och entreprenörer.

Under året har det hållits fyra övergripande tillsynsmöten och ett antal andra möten om mer specifika frågor. Några större renoveringsarbeten har inte förekommit som föranlett några tillsynsinsatser. Poster som däremot tagit större tillsynsresurser i anspråk har varit klagomålsärenden, främst avseende buller från depåverksamhet och en frivillig tillståndsprövning av Roslagsbanan. Sammantaget har något mindre tid än planerat lagts inom branschen.

3 MILJÖARBETET

Den bild förvaltningen sedan lång tid har av spårtrafikhuvudmännen är att de har en god egenkontroll och kompetens inom miljöområdet. Trots detta blir det en del problem.

De klagomål som kommit till förvaltningen under året har främst gällt buller. De gäller buller från vanlig spårtrafik, från depåverksamhet och då främst kurvskrik när tågen flyttas inom depåområdena och i viss mån buller från spårarbeten.

Buller från depåområdena har varit svårt för SL att komma tillrätta med. Det pågår två långdragna klagomålsärenden vid två olika spårdepåer. Vid ett av dem, Nybodadepån, har ett föreläggande riktats mot SL. Båda ärendena ser ut att lösas under 2013. SL projekterar en skärmlösning vid Nybodadepån och fönsteråtgärder vid Vällingbydepån. SL har sedan många år en bra hantering av störande arbeten som måste utföras nattetid. Man har också bra rutiner för att hantera inkommande klagomål. Under 2012 har förvaltningen ändå fått in ett klagomål på störande nattarbeten där den klagande inte fått varken klara besked eller rättelse från SL. När det gäller Trafikverkets spår har förvaltningen inte fått några formella klagomål, men däremot frågor och synpunkter.

Varje år brukar både SL och Trafikverket anmäla att de avser att göra kemisk ogräsbekämpning utmed sina banvallar. Att ingen av dem gjort en sådan anmälan 2012 beror på att SL under 2011 gjorde en anmälan för åren 2011-2013. Under 2012 har de bara meddelat tidplan för själva besprutningen och rapporterat de faktiskt utförda aktiviteterna under 2011. Trafikverket har inte gjort någon kemisk bekämpning i Stockholms stad under 2012.

SL har under året gjort färdigt en uppdatering av sin bullerkartläggning för spårtrafik. Den har överlämnats till förvaltningen och kommer att ingå i kartläggningen enligt förordningen om omgivningsbuller.

SL har under en tid genomfört ett större renoveringsarbete på tunnelbanan vartannat år. 2012 har inget sådant projekt gjorts utan bara en mindre komplettering med plattformshöjningen vid två stationer och brorenoveringar. SL har bra rutiner för att ta hand om miljöaspekterna vid den här typen av arbeten och årets mer begränsade arbeten kunde genomföras utan störningar.

Ett problem som särskilt SL brukar lyfta fram är samhällsplaneringen. Staden planerar för nya bostäder och dessa bör så långt möjligt ligga nära kollektivtrafiken. Det betyder också att många nya bostäder planeras nära SL:s spår vilket kan leda till framtida störningar. Under 2012 har SL:s

största oro rör planering av nya bostäder i närheten av Nybodadepån, där befintliga bostäder är störda av buller.

SL har bestämt sig för att göra en frivillig tillståndsprövning enligt miljöbalken för Roslagsbanan. Att göra det för en befintlig järnvägsdragning är mycket ovanligt. Anledningen är att SL fått en stor mängd klagomål från de kommuner där spåret till stora delar går mycket nära befintliga bostäder. SL vill ha tydliga villkor för hur främst bullerfrågan ska hanteras, vilket man förhoppningsvis får när prövningen avslutats. I prövningen beaktas en kapacitetsförstärkning som redan påbörjats. Förvaltningen har under året deltagit i samråd i ärendet, tillsammans med övriga berörda kommuner och länsstyrelsen.

I ILS, stadens integrerade system för ledning och uppföljning av verksamhet och ekonomi, finns indikatorn ”Andel bostäder som uppfyller de riktvärden som fastställts av riksdagen (prop. 1996/97:53) inomhus.” Riktvärdena är 30 dBA dygnsekvivalent nivå och 45 dBA max, nattetid. Eftersom såväl SL som Trafikverket sedan lång tid tillbaka arbetat med isoleringsåtgärder bedömer förvaltningen att praktiskt taget alla bostäder i Stockholm uppfyller riktvärdet inomhus när det gäller störningar från spårtrafik.