



MILJÖFÖRVALTNINGEN

Årlig tillsynsrapport 2011 för spårtrafik

En rapport från Miljöförvaltningen

Jörgen Bengtsson

December 2011

INNEHÅLL

1	Beskrivning av spårtrafiken	5
2	Tillsynsarbetet	6
3	<i>Miljöarbetet</i>	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

Under 2011 har förvaltningen planerat att lägga totalt 58 årsarbetsdagar, vilket motsvarar 461 timmar, på spårtrafik. Preliminära siffror för perioden januari till och med november visar att utfallet varit 398,5 timmar. Omräknat till årsbasis innebär det att utfallet ser ut bli ungefär 30 timmar mindre än beräknad tid. Utfallet ser därmed ut att bli i nivå med förra året.

Av den nedlagda tillsynstiden hittills har 353 timmar varit debiterbar tillsynstid, 36 indirekt debiterbar och 9,5 timmar ej debiterbar tid.

Arbets tid som är ”ej debiterbar” är remisser från länsstyrelse, miljödomstol och miljööverdomstol, överklaganden och obefogade klagomål. Tid som är ”indirekt debiterbar” är i huvudsak tillsynsplanering, uppföljning av tillsynen, framtagande av statistik, kompetensutveckling och omvärldsbevakning inom branschen och intern och extern samverkan. All övrig arbets tid som läggs ner inom branschen förs som ”debiterbar tillsynstid”. Tillsynsobjekten inom spårtrafik debiteras en fast årlig tillsynsavgift.

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 tre övergripande tillsynsmöten och ett antal andra möten om mer specifika frågor. Två anmälningar om kemisk vegetationsbekämpning har kommit in, en från vardera verksamhetsutövare. En anmälan om mellanlagring av avfall har hanterats och en om mellanlagring av farligt avfall, båda i samband med renoveringsarbeten. Förvaltningen har även hanterat ett antal klagomål och förfrågningar från allmänheten.

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 elva klagomål som kommit till förvaltningen under året har gällt buller. De flesta gäller buller från vanlig spårtrafik men många gäller buller från spårarbeten som ofta utförs nattetid. Vi hanterar för tillfället tre klagomålsärenden som gäller depåverksamhet och då främst kurvskrik när tågen flyttas inom depåområdena. Ett av dem, vid Nybodadepån, påbörjades redan 2010.

Buller från depåområdena har varit svårt för SL att komma tillrätta med. Ytterligare ett avstämningsmöte är planerat för den frågan under december. Störningar från spårarbeten brukar hanteras riktigt bra av SL. Något klagomål under året har ändå gällt dem. Trafikverket har fått flera klagomål på störande arbeten, men de gäller både väg- och spårarbeten. Förvaltningen har haft en särskild genomgång med Trafikverket om detta.

SL har under året påbörjat en uppdatering av sin bullerkartläggning för spårtrafik, så att även Spårväg city kommer att ingå.

Ett stort projekt som genomförts under året är SL:s renovering av tunnelbanan mellan Gullmarsplan och Hagsätra. Det gick till så att tunnelbanan stängdes helt under flera månader och under den tiden gjordes stora ombyggnader av såväl spår som vissa stationsbyggnader. Trafiken ersattes med buss. SL har gjort liknande renoveringar tidigare. Ett sådant projekt måste förberedas noggrant, med till exempel inventering av markföroreningar. Det var i samband med dessa arbeten som SL behövde ordna med tillfälliga mellanlagringar av farligt avfall och annat avfall. Projektet genomfördes utan större miljöproblem. Det kom ett antal klagomål på störningar från den busstrafik som ersatte tunnelbanan. Busslinjen gick på vissa platser mycket nära bostäder, som normalt inte har busstrafik så nära, åtminstone inte i den här skalan. En orsak till att själva byggjobben inte orsakade några större problem är antagligen att nattarbetena var begränsade, trots en tuff tidplan.

Ett problem som särskilt SL brukar lyfta fram är samhällsplaneringen. Staden planerar för många nya bostäder och dessa bör förstås ligga nära kollektivtrafiken. Det betyder också att många nya bostäder planeras nära SL:s spår vilket lätt leder till framtida problem.

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.”

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.