



Tillsynsrapport för spårtrafik 2014

April 2015

Tillsynsrapport för spårtrafik 2014
Mars 2015

Dnr:2015-3805, 2015-5716

Utgivare: Miljöförvaltningen

Kontaktperson: Jörgen Bengtsson

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. Under året har riktade bullerskyddsåtgärder gjorts utmed tunnelbanan och vid en underhållsdepå. Förvaltningen har vidare hanterat anmälningar om kemisk ogräsbekämpning utmed spåren och granskat Trafikförvaltningens arbete med energihushållning.

Innehåll

| | |
|---|----------|
| Sammanfattning | 3 |
| Bakgrund | 5 |
| Erfarenheter från tillsynen 2014 | 6 |

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. Och, som nämnts ovan, för lokaltrafik med pendeltåg.

Den främsta miljöpåverkan från spårtrafiken är buller. Annan miljöpåverkan är markföroreningar, 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 flygplattshållaren. Spårfordon kräver också underhåll vilket görs på speciella depåer varav några ligger i Stockholms stad. Tillsynen av depåverksamheten hanteras separat och rapporterades till miljö- och hälsoskyddsnämnden 14 april 2015. De störningar som uppstår av trafik med spårfordon inom depåerna hanteras dock inom spårtrafiken.

Tillsynen bedrivs främst genom regelbundna tillsynsmöten men också genom klagomålshantering. I vissa fall är det också fråga om hantering av anmälningar enligt miljöbalken.

Tillsynen finansieras med fasta årliga avgifter. Under 2014 beslöt miljö- och hälsoskyddsnämnden att sänka avgiften för såväl Trafikförvaltningen som Trafikverket. Anledningen är att

tidsåtgången för tillsynen inte varit lika stor som uppskattades i den tidigare taxan.

Erfarenheter från tillsynen 2014

Två långdragna ärenden som avser buller från depåer har hanterats. De är Nybodadepån och Vällingbydepån. Vid Nyboda har bullerskärmar byggts under året och vid Vällingby håller man på att prova ut lämpliga fönsteråtgärder för de boende vid depån. För övrigt har förvaltningen hanterat klagomål på såväl själva spårtrafiken som på reparations- och underhållsarbeten på spåranslagningarna. Anmälningssärenden har hanterats som avser påträffade markföroreningar och anmälan om spridning av kemiska bekämpningsmedel.

Att sprida kemiska bekämpningsmedel på bland annat banvallar är anmälningsskyldigt. I praktiken går det till så att Trafikförvaltningen och Trafikverket, eller den som ska göra arbetet åt dem, lämnar in en anmälan som gäller för några år. Därefter görs en årlig komplettering där man anger vilka delsträckor som är aktuella varje år. Särskilda körplaner där tidplanen anges i detalj lämnas också. Tidplanerna är dock preliminära eftersom besprutning inte kan ske vid för kraftig vind eller vid nederbörd. Förvaltningen kontrollerar i samband med anmälningarna typ av bekämpningsmedel, kompetens hos utförarna, val av restriktionsytor (platser där kemisk bekämpning inte sker) och att nödvändiga försiktighetsmått vidtas. När säsongen är slut gör verksamhetsutövarna en redovisning av vad som utförts.

Bullerskyddsåtgärder som utförts under året är fasadisolering utmed tunnelbanans röda linje och vid Gullmarsplan. Byte av hjuldämpare på tunnelbanans C20-vagnar har initierats vilket bör leda till minskat spårskrik. Hjuldämparna gör även en viss nytta mot rullljud men det handlar om någon enstaka decibel. Att genomföra utbytet kommer att ta tid, samtliga vagnar beräknas vara klara 2018.

Ett tillsynsmöte hos Trafikförvaltningen ägnades särskilt åt energihushållning. Trafikförvaltningen fick redogöra för sin elförbrukning och för arbetet att minska den. Särskilt intressant är en pågående övergång till induktiv växelvärmes med bättre styr- och regler teknik. Med växelvärmes menas i detta fall att hålla snö och is borta från spårväxlarna. Besparingen med den nya tekniken uppskattas till drygt 11 Mkr eller närmare 90 % av elförbrukningen.

Eller uttryckt på ett annat sätt, förbrukningen för cirka 440 villor med direktverkande el. Trafikförvaltningen redogjorde också för sina energikrav vid upphandling av nya fordon.

En fråga där miljöförvaltningen inte haft framgång är låga bullerskyddsskärmar utmed tunnelbanan. Låga skärmar har med framgång provats ut för Saltsjöbanan varför förvaltningen ville se en fortsättning på det arbetet. Trafikförvaltningen menar dock att strömförsörjningen av tunnelbanan som görs marknära på varierande sidor av spåret och det faktum att det är fråga om dubbelspår gör att konceptet inte kan flyttas över till tunnelbanan.

Under året har Trafikförvaltningen tagit fram ett internt dokument som kallas Riktlinjer Buller och vibrationer. Här beskrivs bland annat hur Trafikförvaltningen tolkar gällande bestämmelser och riktvärden och man specificerar hur mätningar och beräkningar ska genomföras. Förvaltningen har ingått i en referensgrupp under arbetets gång och också lämnat synpunkter på den färdiga produkten. Trafikförvaltningen har tagit till sig förvaltningens synpunkter varför det inte finns några viktiga punkter vi inte är överens om. Tanken är att Riktlinjerna ska uppdateras årligen.

En fråga som varit lågprioriterad under året är partikelhalter i tågtunnlar. Parterna har bevakat forskningen inom området.