



MILJÖFÖRVALTNINGEN

Årlig tillsynsrapport för spårtrafik

November 2009 till och med oktober 2010



En rapport från Miljöförvaltningen

Jörgen Bengtsson

November 2010

INNEHÅLL

1	Beskrivning av branschen	5
2	Tillsynsarbetet inom branschen	6
3	Miljöarbetet inom branschen	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 (tidigare Banverket) som har trafik på nationella och regionala järnvägsspår: Mälardalen/Ostkustbanan, Nynäsbanan, Västra stambanan, Värmlandbanan samt ytterligare en del industrispår. Pendeltågen i regionen har SL som huvudman men 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 2010 har förvaltningen planerat att lägga totalt 58 årsarbetsdagar, vilket motsvarar 458 timmar, på spårtrafik. Under perioden november 2009 till och med oktober 2010 har utfallet varit 407 timmar. Vi har alltså använt 89% av avsatt tid och den bristen kommer inte att arbetas in under årets två sista månader. De främsta anledningarna skillnaden mot planerad tid torde vara att vägtrafiken tagit mer tillsynstid och att en av spårtrafikhandläggarna arbetat deltid under perioden.

Av den nedlagda tillsynstiden har 344 timmar varit debiterbar tillsynstid, 40 indirekt debiterbar och 23 timmar ej debiterbar tid.

Arbetstid 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 arbetstid 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.

Den bild förvaltningen sedan lång tid har av spårtrafikhuvudmännen är att de har en god egenkontroll och kompetens inom miljöområdet. Driften av statens spår har under perioden organiserats om. Lite förenklat kan man säga att Banverket och Vägverket slagits ihop till Trafikverket. Det innebar en viss osäkerhet inom organisationen för hur miljöarbetet skulle bedrivas och vem som skulle arbeta med vad. Förvaltningen kan inte peka på att den osäkerheten lett till brister i miljöarbetet. På motsvarande sätt kan vi inte heller säga att omorganisationen fått något genomslag i form av ett stärkt miljöarbete, åtminstone inte ännu.

För SL:s del har det skett en förändring genom att kundtjänsten lagts ut på entreprenad. Tanken är att kundtjänsten ska vara första kontakten även gentemot den som till exempel har klagomål på buller. Det finns brister i hur det fungerar. Sådana brister fanns även tidigare men i mindre omfattning. Förvaltningen bedömer att det ännu är för tidigt att säga om försämringen blir bestående.

3 MILJÖARBETET

Egenkontrollen i branschen fungerar relativt väl. Verksamhetsutövarna har en bra uppfattning av vilken miljöpåverkan deras verksamhet ger upphov till. Detta gäller särskilt för buller. I fallet SL har man ju tagit fram en uppdaterad kartläggning av bullerutbredningen i samarbete med miljöförvaltningen. När det sedan gäller att minska invånarnas bullerexponering är bilden inte lika ljus. En anledning till det är att den rullande materielen har en lång livslängd. När tågen väl byts ut blir resultatet dock en mindre bullrig trafik. Det senaste exemplet är Nockebybanan. När det gäller skyddsåtgärder i form av plank, vallar och fasadisolering har man tidigare gjort mycket arbete i Stockholms stad varför det inte tillkommit så mycket sådana åtgärder under det senaste året.

Ett problem som återkommer då och då är störningar i samband med spårarbeten. Arbetena görs ofta nära bostäder, ofta på obekväma tider och är ofta bullriga. Centralt i organisationerna har man en god kunskap om hur svårigheterna bör hanteras och det fungerar väl i de flesta fall. Åtgärder handlar om val av teknik och maskiner, val av arbetstid och, kanske allra viktigast, god information till de som ändå riskerar att bli störda. Arbetena görs av entreprenörer, som anlitar underentreprenörer ibland i flera led. Om rutinerna inte följs i alla led blir det problem. Det är vanligare med problem vid SL:s arbeten än vid Trafikverkets. Orsaken till det kan vara att spåren generellt ligger närmre bostäder. SL har under senare år genomfört totalrenoveringar med trafikavstängning av vissa tunnelbanelinjer i söderort. Erfarenheterna av detta är goda och under 2011 ska tunnelbanan mellan Gullmarsplan och Hagsätra totalrenoveras.

Förvaltningen har hanterat klagomål på luftföroreningar från tryckutjämningschakt för tunnelbanan. Anledningen är oro för att de höga partikelhalterna i tunnelbanetunnlarna även ska påverka luftkvaliteten där tunnelbanan ventileras ut. SL har just slutfört en utredning som tyder på att problemen i praktiken är mycket små.

På den nationella nivån har organisationen förändrats. Numera ryms såväl det gamla Banverket som gamla Vägverket under Trafikverket. Det har ännu inte påverkat tillsynsarbetet.

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.

Årlig tillsynsrapport för spårtrafik
Miljöarbetet