



Vägtrafik - tillsynsrapport 2013 februari 2014

stockholm.se

Vägtrafik - tillsynsrapport 2013
februari 2014

Kontaktperson: Emma Nordling

Innehåll

Vägtrafik - Tillsynsrapport 2013	4
1. Tillsynsområde vägtrafik	5
2. Buller från vägtrafiken	7
2.1 Klagomål, frågor och synpunkter från allmänheten	7
2.2 Genomförda insatser 2013	8
3. Luftföroreningar från vägtrafiken	12
3.1 Klagomål, frågor och synpunkter från allmänheten	13
3.2 Genomförda insatser	14
4. Vibrationer från vägtrafiken	14
4.1 Klagomål, frågor och synpunkter från allmänheten	15
4.2 Genomförda insatser	15
5. Dagvatten från vägnätet	15
6. Snöhantering	17
7. Sopsand	17
8. Tomgångskörning av fordon	18
9. Dispens för tung trafik nattetid	18

Vägtrafik - Tillsynsrapport 2013

1. Tillsynsområde vägrafik

Miljö- och hälsopåverkan

Vägrafiken i Stockholm påverkar människors hälsa och miljön genom buller, luftföroreningar, gifter i miljön, klimatpåverkan och försurning. Buller kan orsaka allmän störning, sömnstörning, försämrad kommunikation, kognitiva effekter och fysiologiska stressreaktioner. Det finns troligen ett samband mellan långtidsexponering för trafikbuller och hjärt-kärlsjukdom. Luftföroreningar från trafiken ger ökad risk för luftvägssjukdomar och nedsatt lungfunktion och orsakar ett ökat antal akutbesök och inläggningar på sjukhus för lungsjukdomar.

Verksamhetsutövare

Verksamhetsutövare inom vägrafik i Stockholms stad är dels väghållarna trafik- och renhållningsnämnden (ca 1500 km kommunal väg) och Trafikverket (ca 40 km statlig väg), dels landstingets trafikförvaltning (f.d. SL), som är huvudman för busstrafiken i Stockholm.

Miljö- och hälsoskyddsnämndens tillsyn

Tillsynen inom detta område inriktar sig främst på att förbättra verksamhetsutövarnas egenkontroll och säkerställa att verksamhetsutövarna bedriver ett kontinuerligt arbete med att minska sin miljö- och hälsopåverkan. De frågor som prioriteras är buller, luftföroreningar och vibrationer. Förvaltningen hanterar även en mängd klagomål och frågor som rör vägrafiken.

Miljöförvaltningen har regelbundna tillsynsmöten med verksamhetsutövarna inom tillsynsområdet i syfte att göra en uppföljning av deras egenkontroll och ta upp aktuella frågeställningar. Under 2013 har miljöförvaltningen haft fem tillsynsmöten med trafikkontoret, två med Trafikverket och tre med trafikförvaltningen (f.d. SL).

Utöver dessa tillsynsmöten sker ett kontinuerligt utbyte med berörda handläggare gällande specifika frågor

Miljöförvaltningen bedömer att alla tre verksamhetsutövarna bedriver godtagbar egenkontroll och att de arbetar för att minska sin miljöpåverkan. Miljö- och hälsopåverkan är dock fortsatt stor varför egenkontrollarbetet behöver utvecklas och i vissa delar förbättras.

Förvaltningen konstaterar att både Trafikverket och trafik- och renhållningsnämnden har genomfört en rad åtgärder och utredningar för att minska luftföroreningshalterna i Stockholm. Miljö kvalitetsnormerna för partiklar (PM₁₀) och kvävedioxid (NO₂) överskrids dock fortfarande längs flera gator i staden.

Miljöförvaltningen bedömer att Trafikverket och trafik- och renhållningsnämnden har kommit relativt långt när det gäller åtgärder mot inomhusbuller i bostäder (fönsteråtgärder) men att de behöver förbättra

arbetet med att minska bullret vid källan, t.ex. genom mindre bulleralstrande vägbeläggning.

Ansvarsfrågan för stadens dagvattenanläggningar gällande nybyggnation, ägande och drift har ännu inte lösts. Förvaltningens tillsyn har därför i första hand riktat sig mot trafikkontoret som är ägare av anläggningarna och därmed även verksamhetsutövare.

Miljöförvaltningens tillsynsplan för 2013 har i stort sett genomförts. Flera av de planerade insatserna är dock av fortlöpande karaktär och fortsätter därför under 2014. Exempel på sådant som slutförts under 2013 är åtgärdsprogram för buller och kartläggning av buller vid äldreboenden.

Indikatorer

I stadens verksamhetsplan finns tre uppföljningsindikatorer som rör miljöförvaltningens tillsyn över vägtrafik, två för luftföroreningar och ett som rör buller. För de två indikatorerna för luftföroreningar är resultaten negativa. Normen för partiklar (PM10) överskreds vid samtliga mätstationer (i gatunivå) i Stockholms stad utom Sveavägen.

- Antal dygn då miljökvalitetsnormen för kvävedioxid (NO₂) (60 µg/m³ dygnsmedelvärde) överskridits:
 - mål: max 7 dagar
 - utfall 2013: Hornsgatan 74 dygn , Sveavägen 46 dygn, Norrlandsgatan 31 dygn, Essingeleden 23 dygn Folkungagatan 18 dygn, Torkel Knutssonsgatan 1 dygn.
- Antal dygn då miljökvalitetsnormen för partiklar (PM10) (50 µg/m³) överskridits:
 - mål: max 35 dagar
 - utfall 2013: Folkungagatan 52 dygn , Essingeleden 43 dygn, Hornsgatan 43 dygn, Norrlandsgatan 39 dygn, Sveavägen 35 dygn, Torkel Knutssonsgatan 2 dygn.
- Andel bostäder som uppfyller de riktvärden för buller som fastställts av riksdagen (prop 1996/97:53) inomhus (<30 dB(A) ekvivalentnivå).
 - mål: 100 %
 - utfall 2013: ca 91 %

2. Buller från vägrafiken

Hälsoeffekter

Buller kan orsaka allmän störning, sömnstörning, försämrad kommunikation, kognitiva effekter och fysiologiska stressreaktioner. Det finns troligen ett samband mellan långtidsexponering för trafikbuller och hjärt-kärlsjukdom.¹

Exponerad befolkning

Vägrafiken är den största källan till buller i Stockholm. Ungefär 170 000 personer² i Stockholms stad exponeras för bullernivåer över riktvärdet 55 dB(A) ekvivalent ($\approx$ medel över dygnet) utanför sin bostad. Enligt Stockholms miljö- och hälsoutredning¹ är buller den miljöstörning som drabbar flest personer i Stockholms stad och allt fler kommer att utsättas för trafikbuller utomhus på grund av att fler bor i bullerutsatta lägen². Däremot minskar antalet personer som utsätts för höga bullernivåer inomhus tack vare det bullerskyddsarbete som staden och Trafikverket bedriver.

Åtgärder mot buller

I Stockholm har bullerbegränsande åtgärder genomförts sedan lång tid tillbaka. Arbetet har i huvudsak bestått av skyddsåtgärder som skärmar, vallar och förbättrade fönster. I stort sett samtliga bostäder som exponeras för utomhusnivåer över 65 dB(A) har fått bullerskydd. För flertalet har det inneburit åtgärder av fönstren som begränsat ljudnivån inomhus, vilket innebär att ljudnivån utomhus fortfarande är över 65 dB(A). Vid starkt trafikerade vägar kan det vara svårt att få ned ljudnivån till riktvärdet för inomhusbuller 30 dB(A) även om man sätter in ljudisolerande fönster, men alla bedöms kunna komma ned till åtminstone 35 dB(A). Antalet boende som exponeras för ekvivalentnivåer över 35 dB(A) inomhus beräknas ha minskat med drastiskt sedan 70-talet. En översiktlig bedömning för situationen år 2013 är att återstoden i Stockholms stad är ungefär 20 000 personer.

2.1 Klagomål, frågor och synpunkter från allmänheten

Miljöförvaltningen tar varje vecka emot cirka 5 frågor, synpunkter eller klagomål gällande buller från vägrafik. Oftast är det personer som är störda av trafikbuller i sin bostad som hör av sig. Miljöförvaltningen gör en preliminär bedömning av om klagomålet kan vara befogat (dvs att bullernivåerna överskrider riktvärdet) med utgångspunkt av bland annat stadens bullerkarta. Om klagomålet anses befogat öppnar miljöförvaltningen ett klagomålsärende. Vissa klagomålsärenden kommer också från boende i fastigheter där fastighetsägaren inte antagit erbjudande om bullerskyddsbidrag för fönsteråtgärder. De flesta frågorna som kommer in

¹ Naturvårdsverket 2013. Environmental noise and health – current knowledge and research needs. Rapport 6553

² WSP Akustik, 2007. Sammanställning av boende inom olika bullerintervall i Stockholms stad. TR 2007-089 R01.

till förvaltningen leder dock inte till att ärenden behöver öppnas, utan frågorna kan besvaras på en gång.

Miljöförvaltningen öppnade 24 stycken nya ärenden gällande vägtrafikbuller under 2013. Under året avslutades 19 ärenden och i februari 2014 har miljöförvaltningen 65 pågående trafikbullerärenden. Ärendebalansen blev negativ under 2013. Detta kommer dock att åtgärdas under 2014 genom att ett stort antal ärenden ska avslutas.

I april 2013 inleddes arbetet med påldäck under Folkungagatan. Då delar av gatan stängdes av leddes trafiken om till omkringliggande gator. Miljöförvaltningen fick i samband med det en hel del frågor och synpunkter angående ökat buller från trafiken. Miljöförvaltningen och trafikkontoret kunde genom ett bra samarbete hantera dessa frågor.

2.2 Genomförda insatser 2013

Bullerskyddsgruppen

Bullerskyddsgruppen är en arbetsgrupp för samarbete mellan stadens förvaltningar när det gäller bullerskyddsfrågor, i huvudsak vid det kommunala vägnätet. I bullerskyddsgruppen ingår representanter från stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret, trafikkontoret och miljöförvaltningen. Under 2013 har bullerskyddsgruppen bland annat fortsatt arbetet med en strategi för återanvändning av överskottsmassor till bullervallar. Gruppen har även påbörjat en revidering av trafikkontorets riktlinjer för fastighetsägarnas fönsterbidrag så att större hänsyn tas till ventilation samt inlett en diskussion om strategi för att erbjuda bullerskyddsbidrag till fastighetsägare som tidigare fått bidrag men där bullernivån fortfarande är hög.

I november genomförde bullerskyddsgruppen en studieresa till Genève i Schweiz och Lyon i Frankrike. Bland annat demonstrerades lågbullrande vägbeläggning och växtbeklädda bullerskärmar. En reseberättelse anmäls till miljö- och hälsoskyddsnämnden den 18 mars.

Fönsteråtgärder

Under året har trafikkontoret lämnat bidrag till fönsteråtgärder till 20 fastigheter. Bidragen uppgick till totalt cirka 3,3 miljoner kronor 2013. Under 2005 – 2007 låg bidragen på 10 – 12 miljoner kronor per år och innan dess var bidragen ännu högre. Minskningen beror på att efterfrågan på åtgärder minskat då de mest bullerexponerade fastigheterna har åtgärdats. Under 2014 kommer trafikkontoret att erbjuda fönsterbidrag till alla fastigheter som är exponerade för >62 dBA (ekvivalentnivå) som inte tidigare fått bidrag.

Bullerkartläggning

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har ett samordningsansvar för stadens strategiska bullerkartläggning och för det samlade åtgärdsprogrammet för att minska bullret i staden. Under 2013 har en uppdatering av bullerkartläggningen för staden slutförts. Kartläggningen har gjorts enligt förordningen om omgivningsbuller (2004:675) som baserar sig på ett EG-direktiv, 2002/49/EG. Ingående bullerkällor är väg-, spår- och flygtrafik samt buller från hamnar och viss industriell verksamhet.

Åtgärdsprogram

Ett nytt åtgärdsprogram för omgivningsbuller i staden har tagits fram av miljöförvaltningen under 2013 i samarbete med bl.a trafikhuvudmännen. Åtgärdsprogrammet ska i större utsträckning fokusera på uppföljningsbara åtgärder än tidigare program och gäller för åren 2014-2018. Exempel på konkreta åtgärder som finns med i programmet är: använda vägbeläggningar som ett verktyg att minska problemen med trafikbuller, förbättra ljudmiljön i fem rekreationsområden samt bygga en bullervall per år av överskottsmassor. Alla bostäder med inomhusnivåer över riktvärdet 30 dBA dygnsekvivalent eller 45 dBA max nattetid föreslås åtgärdas så att dessa nivåer nås.

Åtgärdsprogrammet rapporterades till miljö- och hälsoskyddsnämnden i december 2013 och är på remiss våren 2014.

Bullerskärm vid Nynäsvägen

Under året har bullerskärmen längs Nynäsvägen färdigställt. Miljöförvaltningen ansvarar för upplägget av de uppföljningar som ska göras, dels ljudmätningar, dels enkäter till de boende. Enkätundersökning till boende innan skärmen byggdes, har genomförts 2012. En ny enkät kommer att skickas ut under våren 2014.

Dubbdäcksförbud på Hornsgatan

En lägre andel dubbdäck är inte bara positivt ur luftsynpunkt, det har även stor betydelse för att minska trafikbullret genom möjligheter till mindre bullrande vägbeläggningar. Trots förbudet kör dock ca 30 % med dubbdäck på Hornsgatan.

Buller på gårdar vid skolor och förskolor

Miljö- och hälsoskyddsnämnden uppmanade 2010 verksamhetsutövarna trafik- och renhållningsnämnden, Trafikverket och trafikförvaltningen (då SL) att ta fram åtgärdsplaner för att vidta åtgärder vid de mest bullerutsatta skolorna och förskolorna i staden. Under 2012 och 2013 gjorde verksamhetsutövarna närmare utredningar av bullernivåer och tog fram förslag på åtgärder för de mest bullerexponerade skol- och förskolegårdarna. Längs Trafikverkets vägar finns 16 skolor och förskolor med ljudnivå >55 dBA. Trafikverket har studerat alternativa åtgärdsförslag, kostnader för åtgärder samt samhällsekonomisk nytta för dessa skolor. Under 2014 genomför Trafikverket skärmåtgärder vid Kristinebergsskolan (f.d. Kullskolan) tillsammans med trafikförvaltningen (f.d. SL), eftersom skolgården exponeras för buller från både tunnelbanan

och vägtrafiken. Inom en fyraårsperiod genomförs också åtgärder vid Gröndalsskolan, även där är det skärmåtgärd som är aktuellt.

Trafikkontoret har gjort närmare utredningar för de 13 förskolor som exponeras för >60 dBA på delar av gården. Trafikkontorets utredningar och samråd sker tillsammans med SISAB, fastighetsägare, förskolechefer, rektorer, stadsdelsförvaltningar och förvaltare. Detta samarbete är nödvändigt för att få till bra åtgärder, men det gör också att arbetet tagit längre tid än förväntat. Under 2014 kommer trafikkontoret att åtgärda Sverigefinska skolan och Förskolan Taffelberget och under 2015 åtgärdas preliminärt förskolorna Myntet och Serafen. Trafikkontoret avser fortsätta arbetet med utredning av trafikbuller för grundskolor exponerade för >60 dBA på delar av gården samt förskolor där hela gården har bullernivåer över 55 dBA.

Miljöförvaltningen avser att fortsatt hålla nämnden underrättad om hur åtgärdsarbetet fortskrider.

Buller vid äldreboenden

Miljöförvaltningen har gjort en inventering av äldreboenden som har höga bullernivåer (>60 dBA vid fasad). Inventeringen innefattade 17 äldreboenden, och överlämnades i augusti 2013 till trafikkontoret. Trafikkontoret kommer att erbjuda fönsteråtgärder till de äldreboenden som är berättigade till bidrag (>62 dBA vid fasad). Därmed är ärendet avslutat hos miljöförvaltningen.

Buller från vägarbeten

Miljöförvaltningen har hanterat några klagomål på störningar från vägarbeten. Miljöförvaltningen har också deltagit i trafikkontorets och Trafikverkets planeringsarbete för att minimera eventuella störningar från vägarbeten.

Buller från bussar

Miljöförvaltningen har haft tre tillsynsmöten med trafikförvaltningen (SL) under 2013 där egenkontroll vad gäller miljöstörningar från bussar har behandlats, bland annat störningar från tillfälliga trafikomledningar och allmänna klagomål på buller och luftföroreningar. Förvaltningen bedömer att Trafikförvaltningens bussar över lag blir allt mer miljövänliga, men att problem med bullerstörningar kvarstår.

Det har framkommit att bussentreprenörernas skriftliga rutiner vid regelbunden service nästan uteslutande fokuserar på funktion och inte på att kontrollera missljud. Med anledning av detta besökte miljöförvaltningen och trafikförvaltningen Gubbängens bussdepå för att se över hur rutinerna genomförs i praktiken. Inspektionen visade på att kontroll av missljud görs vid samtliga funktionskontroller, men att det

finns ett behov av att trafikförvaltningen regelbundet kontrollerar att rutiner efterlevs.

Sommartid får miljöförvaltningen klagomål från boende som störs av buller från bussars luftkonditionering (AC). Miljöförvaltningen har därför framfört till trafikförvaltningen att bullret från AC-anläggningarna bör ses över eftersom bussars bullerkrav enbart omfattar motorljudet och inte luftkonditioneringsanläggningen.

Miljöförvaltningen har deltagit i en referensgrupp för Trafikförvaltningens riktlinjer för buller och vibrationer som ska antas 2014.

I samband med klagomål på specifika busstyper på vissa sträckor har miljöförvaltningen diskuterat med Trafikförvaltningen vad de respektive bussentreprenörerna kan påverka, vilket blivit en fråga om vad som står i avtal och hur upphandlingarna går till. Miljöförvaltningen menar att det i upphandlingen kan ställas krav om bästa möjliga teknik för att maximera miljövinsten, medan Trafikförvaltningen menar att de inte kan ställa krav på vilka fordon som ska användas eller vilken busstyp som skall trafikera vilken sträcka.

Trafikverket har låtit utreda möjligheten att ställa mer ändamålsenliga krav på buller vid upphandling av busstrafik. Miljöförvaltningen har följt arbetet som resulterat i en rapport med förslag till förbättringar.

Bullerdatas

Miljöförvaltningen har en bullerdatas där alla bullerexponerade fastigheter och eventuella bullerskyddsåtgärder finns registrerade.

Databasen används bland annat som underlag vid bedömning av klagomål och frågor från boende. Databasen kompletteras löpande med genomförda bullerskyddsåtgärder och andra korrigeringar. Under 2013 har vissa funktioner i databasen förbättrats.

E-tjänst för bullerklagomål

Det finns även en E-tjänst kopplad till bullerdatasen. Tjänsten är utformad så att de synpunkter på störningar som når miljöförvaltningen ska vara mer välformulerade och därmed skapa förutsättningar för snabbare tillsynshandläggning. Under 2013 kom 10 klagomål gällande buller från vägrafik in till förvaltningen via e-tjänsten.

Bullernätverk i Stockholms län

Stockholms stad samordnar genom miljöförvaltningen det regionala bullernätverket i länet, tillsammans med länsstyrelsen och Stockholms läns landsting. Under det gångna året har en fortsatt utveckling skett av den länstäckande bullerkartan. Bullernätverket har, tillsammans med Sweco, erhållit medel från VINNOVA för att under året utveckla webbkartstjänsten.

3. Luftföroreningar från vägtrafiken

Hälsoeffekter

Luftföroreningar påverkar hälsan hos invånarna i Stockholm. Effekter på kort sikt av tillfälligt förhöjda halter av partiklar (PM10) är ett ökat antal akutbesök och inläggningar på sjukhus för lungsjukdomar, bland annat astma. På längre sikt ökar risken för luftvägssjukdom och nedsatt lungfunktion. Känsliga grupper är barn, personer med luftvägs- och astmabesvär och äldre människor med hjärt- och kärlsjukdomar. Partiklar orsakar ca 430 förtida dödsfall per år i Stockholms län³. Luftföroreningar kan påverka hälsan även vid låga halter, långt under miljökvalitetsnormerna.

År 2013 var ”Luftens år” inom EU. Bland annat avslutades en omfattande översyn av luftvårdspolitiken under året. EU-kommissionen publicerade ett nytt program för luftvårdsarbetet inom EU som anger nya mål till år 2030 med bl.a. ett förslag till nytt direktiv om nationella utsläppstak. När det gäller miljökvalitetsnormerna för luft beslutade kommissionen att dessa inte ändras nu, utan fokus ligger på att säkerställa efterlevnad av befintlig lagstiftning till 2020. Nästa översynstillfälle blir om ca 5-7 år.

Exponerad befolkning

Vägtrafiken är den största källan till luftföroreningar i Stockholm. Under de senaste 40 åren har luftkvaliteten förbättrats markant i Stockholm. Trots detta är halterna av partiklar (PM10) och kvävedioxid fortfarande höga. Ca 15000 personer i Stockholms stad bor i längs en gata där miljökvalitetsnormen för dygn överskrids eller där halten ligger inom övre utvärderingströskeln för kvävedioxid och PM10. Miljökvalitetsnormen för år för kvävedioxid klarades dock 2013 på alla gator utom Hornsgatan och för PM10 klarades den på samtliga gator i staden.

Miljökvalitetsnormer för luft

Miljökvalitetsnormerna för partiklar (PM10) och kvävedioxid överskrids i närområdet längs med flera vägar och gator i Stockholm. De höga PM10-halterna orsakas framför allt av dubbdäckens slitage på vägbanorna. Den främsta anledningen till att normen för kvävedioxid fortfarande överskrids tros vara den kraftiga ökningen av dieselfordon samt höga ozonhalter (ozon påverkar bildandet av kvävedioxid).

Det är miljökvalitetsnormens dygnsnorm som är svårast att klara i Stockholm. Miljökvalitetsnormen för dygn för PM10 ($50 \mu\text{g}/\text{m}^3$), får inte överskridas mer än 35 dygn per år. Under 2013 överskreds miljökvalitetsnormen för dygn vid mätstationerna på Hornsgatan (43 dygn), Folkungagatan (52 dygn), Norrlandsgatan (39 dygn) och Lilla Essingen (43 dygn). Normen klarades på Sveavägen 2013 (35 överöksridanden), troligen tack vare den dammbindning som trafikkontoret genomförde på Sveavägen under året.

³ Forsberg m.fl. 2005. Ambio Vol. 34, No. 1, Februari 2005

Även för kvävedioxid är det miljö kvalitetsnormens dygnsnorm som är svårast att klara i staden. Dygnsnormen för kvävedioxid ($60 \mu\text{g}/\text{m}^3$) får överskridas max sju gånger per år. Under 2012 överskreds normen 74 gånger vid Hornsgatan, 46 gånger vid Sveavägen, 23 gånger vid Essingeleden (Lilla Essingen), 31 gånger vid Norrlandsgatan och 18 gånger vid Folkungagatan.

3.1 Klagomål, frågor och synpunkter från allmänheten

Miljöförvaltningen tog emot cirka 40 frågor och synpunkter angående luftföroreningar från vägtrafik under 2013. Oftast är det personer som är oroliga för om luften är ohälsosam vid sin bostad. Många samtal kommer också från personer som undrar över hur luftkvaliteten är där de planerar att köpa en bostad. Majoriteten av dessa frågor kan besvaras direkt.

Under våren 2013 fick miljöförvaltningen en hel del frågor om luftkvaliteten från boende på gator runt Folkungagatan i samband med att Folkungagatan stängdes av för att bygga påldäck under gatan. Miljöförvaltningen har också haft en dialog med trafikkontoret inför kommande arbeten med Slussen då Katarinavägen kommer att stängas av. Trafiken kommer då att öka på Folkungagatan, bl.a. kommer en stor mängd bussar att trafikera gatan. Miljöförvaltningen har framfört önskemål om att trafikkontoret utreder hur luft- och bullersituationen på Folkungagatan kommer att påverkas av den ökade trafikbelastningen.

Sedan 2008 har miljöförvaltningen ett klagomålsärende gällande överskridna miljö kvalitetsnormer på Hornsgatan. I juli 2012 beslutade Mark- och miljödomstolen att miljö- och hälsoskyddsnämnden inte har direkt tillsyn över åtgärdsprogrammet för luft, men över miljö kvalitetsnormerna. Domstolen ansåg dock att det inte föreligger tillräckliga förutsättningar för ett tillsyns ingripande enligt 26 kap miljöbalken. Miljö- och hälsoskyddsnämnden yttrade att ett eventuellt tillsyns ingripande måste ha sin utgångspunkt i länsstyrelsens nya åtgärdsprogram. Mark- och miljödomstolens dom fastställdes av miljööverdomstolen den 24 september 2012, vilket innebär att klagomålsärendet återförvisas till miljö- och hälsoskyddsnämnden för vidare handläggning avseende kvävedioxid. I februari 2013 efterfrågade miljöförvaltningen trafikkontorets syn på de åtgärder mot NO₂ som SLB presenterade i en utredning 2010 (rapport 7:2010). Trafikkontoret kommenterade SLB:s utredning i ett tjänsteutlåtande i juni. Trafikkontoret anser att det skulle kunna vara en bra åtgärd att införa miljözon för lätta fordon, men detta är inte juridiskt möjligt i dagsläget. Trafikkontoret uppger också att det inte är möjligt att förbjuda den tunga trafiken på Hornsgatan.

Miljöförvaltningen bidrar också som bollplank till andra förvaltningar i staden angående luftkvalitetsfrågor, t.ex. utbildningsförvaltningen.

3.2 Genomförda insatser

Miljöförvaltningen följer upp väghållarnas arbete med åtgärder för att klara miljökvalitetsnormerna för luft. De åtgärder som vidtagits har hittills inte haft tillräcklig effekt. Förvaltningen ser fortlöpande över möjligheten att driva på väghållarnas arbete i frågan ytterligare. Men som ofta har framhållits har varken kommunen eller trafikhållarna rådighet över de åtgärder som skulle behöva vidtas, t ex införandet av en dubbdäcksavgift

Åtgärdsprogram för kvävedioxid och partiklar i Stockholms län

I enlighet med länets åtgärdsprogram för luftkvalitet, genomför trafikkontoret dammbindning på samtliga 35 gator i staden med partikelhalter över norm under vintern 2013/2014. Åtgärden städning med ny teknik (vacuum-maskin) genomförs också så mycket som möjligt. Staden har endast tillgång till en vacuum-maskin, som körs på Södermalm och Norrmalm. Effekten av dammbindning och städning utvärderas av SLB-analys och VTI. Trafikkontoret tillämpar också tidig sandupptagning i år.

Trafikverket arbetar sedan flera år med dammbindning på infartslederna i Stockholm. De arbetar också med hastighetsdämpande åtgärder, i enlighet med åtgärdsprogrammet.

En avgörande åtgärd för att minska halten PM10 är att få ner andelen dubbdäck på stadens gator. Länsstyrelsen hemställde 2012 till regeringen att utreda möjligheten att införa avgifter för dubbdäcksanvändning. Det har dock ännu inte kommit något besked från regeringen i frågan. Regeringen har heller inte ännu tagit ställning till Länsstyrelsens krav på dubbdäcksförbud på ytterligare två gator i Stockholm.

Under hösten 2014 kommer länsstyrelsen att revidera åtgärdsprogrammet efter att vinterns åtgärder har utvärderats.

Luftkvalitet i vägtunnlar

Miljöförvaltningen följer Trafikverkets arbete med nya bedömningsgrunder för luftkvalitet i vägtunnlar. Förvaltningen kommer att utvärdera Trafikverkets förslag till bedömningsgrunder när det presenteras. Frågan diskuteras med Trafikverket med anledning av att ett kontrollprogram ska tas fram för Förbifart Stockholm.

4. Vibrationer från vägtrafiken

Vibrationer från vägtrafiken kan orsaka störningar som kan leda till exempelvis sömnproblem och koncentrationssvårigheter.

Miljöförvaltningen bedömer att vibrationer från vägtrafiken är ett relativt begränsat problem i Stockholm, men att många av de som är utsatta är mycket störda.

Vibrationer i byggnader från vägrafik uppstår framförallt när tunga fordon kör på ojämn vägbana där markförhållandena är instabila, vanligen lergrund. De fastigheter som har problem med sådana vibrationer har ofta haft problem under lång tid.

4.1 Klagomål, frågor och synpunkter från allmänheten

Miljöförvaltningen tog emot ett tiotal telefonsamtal, e-post eller brev under 2013 angående frågor och synpunkter om vibrationer från vägrafik. Oftast är det personer som är störda av vibrationer i sin bostad.

Miljöförvaltningen gör en preliminär bedömning av om klagomålet kan vara befogat med utgångspunkt av bland annat störningsfrekvens, mark- och trafikförhållanden. Om personen redan varit i kontakt med verksamhetsutövaren men inte anser sig ha fått rätt bedömning där, öppnar miljöförvaltningen ett klagomålsärende.

Miljöförvaltningen registrerade fem st nya klagomålsärenden gällande vibrationer från vägrafik under 2013. I februari 2014 hade förvaltningen 25 stycken pågående klagomålsärenden som rör vibrationer från vägrafik. Flera av dessa klagomål ligger längs ett fåtal vägar som kommer att åtgärdas under 2014 och därmed kommer dessa klagomålsärenden att kunna avslutas.

4.2 Genomförda insatser

Det är svårt att åtgärda trafikrelaterade vibrationer. Miljöförvaltningen har sedan många år tillbaka haft klagomål angående vibrationsstörningar på Folkungagatan. Trafikkontoret har under 2013 utfört vibrationsdämpande arbete i form av påldäck under Folkungagatan.

Under 2013 har trafikkontoret upprättat en så kallad ”vib-portal”, som underlättar för handläggare på trafikkontoret att se var det finns problem med vibrationer. Portalen är också kopplad till trafikkontorets klagomålshantering.

Ett 30-tal boende på Sörgårdsvägen i Spånga klagar på vibrationer från vägrafiken. Trafikkontoret har 2013 sänkt hastigheten på vägen och kommer under 2014 att vidta vibrations- och hastighetsdämpande åtgärder.

5. Dagvatten från vägnätet

Dagvatten från stadens vägar

Ansvarsfrågan för stadens dagvattenanläggningar gällande nybyggnation, ägande och drift har ännu inte lösts. Förvaltningens tillsyn har därför i första hand riktat sig mot trafikkontoret som är ägare av anläggningarna och därmed även verksamhetsutövare.

Trafikkontoret har under 2013 kommit in med en ansökan om tillstånd för en ny dagvattenanläggning för trafikdagvatten från trafikplats Rissne (anläggningen ligger i Stockholms stad, men på gränsen till Sundbyberg). För närvarande inväntar förvaltningen att Trafikkontoret ska komma in

med begärda kompletteringar av ansökan.

De kompletteringar som förvaltningen tidigare begärts in för bristfälliga eller saknade driftinstruktioner för befintliga dagvattenanläggningar tillhörande trafikkontoret och Stockholm Vatten har inkommit och granskats under året. Samtliga anläggningar har nu kompletta driftinstruktioner.

Hur dagvatten från nya Slussen ska hanteras efter ombyggnationen har diskuterats tillsammans med exploateringskontoret, trafikkontoret och Stockholm Vatten. Förslag på lösningar kommer redovisas av exploateringskontoret under 2014 och anläggningarna kommer anmälas till miljö- och hälsoskyddsnämnden.

Dagvatten från Trafikverkets vägar

Mark- och miljödomstolen har under 2013 avslagit Trafikverkets överklagande av de försiktighetsmått som miljö- och hälsoskyddsnämnden förelagt Trafikverket att vidta för trafikdagvattnet från nya E18 innan det släpps ut till Igelbäcken. Trafikverket har inte överklagat mark- och miljödomstolens beslut och nämndens föreläggande har därmed vunnit laga kraft. Som en följd av det har Trafikverket i samråd med miljöförvaltningen upprättat ett kontrollprogram gällande skötsel av de anlagda dagvattendammarna samt provtagningsfrekvens för det utgående dagvattnet. Nämnden har förelagt Trafikverket att följa detta kontrollprogram.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har under året också förelagt Trafikverket om försiktighetsmått för trafikdagvatten från en annan del av nya E18 där dagvattnet renas i en dagvattendamm innan det avleds till Bällstaån. Föreläggandet innebär att Trafikverket ska ta fram ett skötsel- och provtagningsprogram för dagvattendammen i samråd med förvaltningen, påbörja provtagningen senast under 2014 samt redovisa resultatet av provtagningarna senast 31 mars året efter att provtagningen påbörjats.

När det gäller trafikdagvatten från vägar som håller på att byggas så har det under året förts diskussioner med Trafikverket om dagvattnet som ska omhändertas när Norra Länken tagits i drift. Trafikverket har bl.a. ombetts att utreda förekomsten av ett urval av de prioriterade ämnen och ämnesgrupper som har fastställts av EU-kommissionen i vattendirektivet och dess dotterdirektiv. En sådan utredning pågår och kommer att redovisas till miljöförvaltningen när den är klar.

Diskussioner har även förts gällande trafikdagvattnet från Förbifarten och i samband med det har även dagvattenhantering av Akallälänken lyfts. Akallälänken är inte en statlig väg utan ägs av staden. Trafikverket kommer dock behöva använda Akallälänken för byggtrafik och

transporter under byggtiden av Förbifarten och kommer då också behöva rena och omhänderta det trafikdagvatten som uppstår.

Samtliga dagvattenanläggningar som ska byggas för att omhänderta trafikdagvattnet från Norra Länken och Förbifarten kommer att anmälas till miljö- och hälsoskyddsnämnden.

Anmälan/Tillstånd

De lokala hälsoskyddsföreskrifterna har under året reviderats så att tillståndsplikt för dagvattenreningsanläggningar har ersatts med anmälningsplikt enligt 13 § andra stycket i förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd (1998:899). Förvaltningens bedömning är att ett anmälningsförfarande är mer ändamålsenligt ur ett tillsynsperspektiv. Avseende avloppsanordningar för dagvatten blir detta särskilt tydligt vid nyexploatering av framför allt större infrastrukturprojekt då det kan ta 5-10 år från det att förberedande arbeten för en dagvattenanläggning påbörjas till att den tas i drift. Vid tillståndsansökans ingivande återstår således ofta väldigt många frågor att utreda. Ett tillstånds rättsverkan gör också att det blir svårare för nämnden att ställa strängare krav på skyddsåtgärder i ett senare skede om detta skulle bedömas nödvändigt. Med ett anmälningsförfarande kan en dialog avseende försiktighetsmått hållas med verksamhetsutövaren allteftersom projektet fortskrider. De reviderade lokala hälsoskyddsföreskrifterna gäller från den 1 januari 2014.

6. Snöhantering

Trafikkontoret har under hösten 2013 i samarbete med miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret reviderat förteckningen över möjliga platser för deponera snö i ytterstaden. Några platser har tillkommit men platser för snö blir allt färre och bristen på ytor för snö kan komma att bli ett allvarligt problem för framkomligheten i Stockholm. Snöhögarna från vintersäsongen 2012-2013 var stora och innebar en del olägenheter för Stockholmsarna medan innevarande vintersäsong har inletts med minimala mängder snö.

När det gäller dumpning av snö i vatten har Havs- och vattenmyndigheten 2013 meddelat trafikkontoret en dispens för att tippa 800 000 m³ årligen. Dispensen avser – med vissa undantag – snö från innerstaden. Dispensen gäller fram till 1 maj 2016. Trafikkontoret har under 2013 i dialog med miljöförvaltningen reviderat egenkontrollprogrammet och rutinerna för vinterväghållningen.

7. Sopsand

I och med att Miljöförvaltningen har tillsynsansvar för mellanlager av sopsand genomfördes 2013 en översyn över hanteringen. De problem som orsakar klagomål från allmänheten rör fr. a damning på våren innan sopning och under sopning av gatumark. En stor del av miljöpåverkan

utgörs dock av transporterna av sopsanden. För att tillgodose en effektiv logistik i hanteringen är mellanlagren för sopsand viktiga. Små sandfickor och större ytor där även sällning kan ske är viktigt för att minimera transporterna i staden. Det är även viktigt att i samhället hushålla med naturgrus, som är en ändlig resurs. Miljöförvaltningen ser därför positivt på återvinning av sopsand till sandningssand.

8. Tomgångskörning av fordon

Miljöförvaltningen tog emot cirka 10 frågor, synpunkter och klagomål gällande tomgångskörning under 2013. Förvaltningen upplyser om gällande regler och hänvisar i första hand klagande till polisen, som är behörig tillsynsmyndighet över tomgångskörning.

Gäller klagomålet tomgångskörning med fordon som tillhör ett företag med anläggning inom kommunens gränser, vänder sig miljöförvaltningen till företaget och bedriver tillsyn enligt miljöbalken. Gäller klagomålet tomgångskörning vid leveranser till ett företag inom kommunen, vänder sig miljöförvaltningen till det företag som tar emot leveranserna. Vi uppmärksammar de ansvariga inom företaget på att fordon tomgångskörs på ett sätt som bryter mot de lokala hälsoskyddsföreskrifterna, samt kontrollerar att de har rutiner för att informera och i förekommande fall utbilda förarna om regler för tomgångskörning. Inga sådana ärenden handlades av miljöförvaltningen under 2013.

9. Dispens för tung trafik nattetid

Enligt stadens allmänna lokala trafikföreskrifter är det med vissa undantag förbjudet att köra tunga fordon nattetid i Stockholms stad. Dispens mot detta förbud kan sökas hos trafikkontoret. Trafikkontoret brukar stämma av med miljöförvaltningen om det kan finnas några hinder mot sådana dispenser om dispensen gäller mer än tre nätter.