



Vägtrafik tillsynsrapport 2014

Miljöförvaltningen
2015-04-14

Vägtrafik - tillsynsrapport 2014
mars 2015

Kontaktperson: Emma Nordling

Innehåll

Vägtrafik - Tillsynsrapport 2014	4
1. Tillsynsområde vägtrafik	5
2. Buller från vägtrafiken	6
2.1 Klagomål, frågor och synpunkter från allmänheten	7
2.2 Genomförda insatser 2014	8
3. Luftföroreningar från vägtrafiken	11
3.1 Klagomål, frågor och synpunkter från allmänheten	12
3.2 Genomförda insatser 2014	13
4. Vibrationer från vägtrafiken	14
4.1 Klagomål, frågor och synpunkter från allmänheten	14
4.2 Genomförda insatser	15
5. Dagvatten från vägnätet	15
5.1 Dagvatten från stadens vägar	15
5.2 Dagvatten från Trafikverkets vägar	16
6. Snöhantering	17
7. Sopsand	18
8. Tomgångskörning av fordon	18
9. Dispens för tung trafik nattetid	19

Vägtrafik - Tillsynsrapport 2014

1. Tillsynsområde vägtrafik

Miljö- och hälsopåverkan

Vägtrafiken i Stockholm påverkar människors hälsa och miljön genom buller, luftföroreningar, gifter i miljön, klimatpåverkan och försurning. Buller kan orsaka besvärsupplevelser, sömnproblem, samtalsstörningar, försämrad inlärning och påverkar möjlighet till vila och avkoppling. Det finns även ett samband mellan bullerexponering och högt blodtryck, samt 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 vägtrafik i Stockholms stad är dels väghållarna trafiknämnden (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 vägtrafiken 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 från allmänheten, som rör vägtrafiken. Miljöförvaltningen har regelbundna tillsynsmöten med verksamhetsutövarna i syfte att göra en uppföljning av deras egenkontroll och ta upp aktuella frågeställningar. Under 2014 har miljöförvaltningen haft fyra tillsynsmöten med trafikkontoret, ett med Trafikverket och fyra med trafikförvaltningen (f.d. SL). Utöver dessa tillsynsmöten sker ett kontinuerligt utbyte och genomgång av tillsynsrelaterade frågor bl.a. i stadens bullerskyddsgrupp.

Miljöförvaltningen bedömer att alla tre verksamhetsutövarna bedriver en godtagbar egenkontroll och att de arbetar för att minska sin miljöpåverkan. Miljö- och hälsopåverkan är dock fortsatt för stor varför egenkontrollarbetet behöver utvecklas och i vissa delar förbättras. Bland annat har trafikkontoret har under året inlett en revidering av sitt egenkontrollprogram i dialog med miljöförvaltningen i syfte att tydliggöra innehåll samt vad som behöver åtgärdas och av vem inom kontoret. Förvaltningen konstaterar att både Trafikverket och trafiknämnden har genomfört åtgärder och utredningar i enlighet med länets åtgärdsprogram för att minska luftföroreningshalterna i Stockholm. Miljökvalitetsnormerna för partiklar (PM10) klarades på alla kommunala gator 2014 i och med omfattande insatser i form av dammbindning till höga kostnader för

trafikkontoret i väntan på att införandet av en dubbdäcksskatt ska minska andelen dubbdäck i staden. Miljökvalitetsnormen för kvävedioxid (NO₂) överskreds dock fortfarande längs flera gator i staden.

Miljöförvaltningen bedömer att Trafikverket och trafiknämnden 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, vilket är en av åtgärderna i stadens åtgärdsprogram för buller.

Ett avtal har träffats mellan trafiknämnden, exploateringsnämnden och Stockholm Vatten AB som innebär att Stockholm Vatten från den 1 juli 2014 tagit över allt ansvar för stadens dagvatten och VA-anläggningar. Från 2015 kommer därför tillsynen av trafikdagvatten från stadens vägar vara riktad mot Stockholm Vatten. Trafiknämnden kommer fortsatt vara ansvariga för dagvattenbrunnarna som tillhör stadens vägar.

Miljöförvaltningens tillsynsplan för 2014 har i stort sett genomförts. Flera av de planerade insatserna är dock av fortlöpande karaktär eller har inte slutförts och fortsätter därför under 2015. Exempel på sådant som slutförts under 2014 är uppföljning av bullerskärmen vid Nynäsvägen och att två förskolor fått bullerskyddsåtgärder.

Indikatorer

I stadens verksamhetsplan finns tre uppföljningsindikatorer som rör miljöförvaltningens tillsyn över vägtrafik, två för luftföroreningar och ett som rör buller. Normen för partiklar (PM₁₀) klarades vid samtliga mätstationer i Stockholms stad utom vid Lilla Essingen. Normen för kvävedioxid (NO₂) överskreds vid samtliga mätstationer i gatunivå utom vid Lilla Essingen. Gränsvärdena för NO₂ preciserade i EU-direktivet 2008/50/EG överskreds endast på Hornsgatan.

- Antal dygn då miljökvalitetsnormen för kvävedioxid (NO₂) (60 µg/m³ dygnsmedelvärde) överskridits:
 - mål: max 7 dagar
 - utfall 2014: 51 dagar (Hornsgatan)
- Antal dygn då miljökvalitetsnormen för partiklar (PM₁₀) (50 µg/m³) överskridits:
 - mål: max 35 dagar
 - utfall 2014: 36 dagar (Essingeleden)
- Andel bostäder som uppfyller de riktvärden för buller som fastställts av riksdagen (prop 1996/97:53) inomhus (<30 dB(A) ekvivalentnivå).
 - utfall 2014: ca 90 %

2. Buller från vägtrafiken

Hälsoeffekter

Buller kan orsaka effekter på hälsan genom besvärsupplevelser,

sömnproblem, samtalsstörningar, försämrade inlärning samt möjlighet till vila och avkoppling. Det finns även ett samband mellan exponering för buller och högt blodtryck, samt hjärt-kärlsjukdom.¹

Exponerad befolkning

Vägrafiken är den största källan till buller i Stockholm. Ungefär 200 000 personer 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 lägen 2. 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 hög. 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 93 % från cirka 210 000 år 1970 till knappt 15 000 år 2007¹. En översiktlig bedömning för situationen år 2014 är att återstoden är färre än 10 000 personer.

2.1 Klagomål, frågor och synpunkter från allmänheten

Miljöförvaltningen tar varje vecka emot cirka 5-10 klagomål, frågor, eller synpunkter 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 personen redan varit i kontakt med verksamhetsutövaren men inte anser sig ha fått rätt bedömning där, öppnar miljöförvaltningen ett ärende. Vissa klagomålsärenden kommer också från boende i fastigheter där fastighetsägaren inte antagit erbjudande om bullerskyddsbidrag för fönsteråtgärder. De flesta frågorna och många klagomål som kommer in till förvaltningen leder dock inte till att ärenden behöver öppnas, utan kan hanteras på en gång.

Miljöförvaltningen startade ca 30 stycken nya ärenden gällande buller från vägrafik under 2014. Pågående ärenden har drivits vidare och ca 40

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

stycken har avslutats under året. Miljöförvaltningen har 59 pågående trafikbullerärenden (vägtrafik) i mars 2015.

2.2 Genomförda insatser 2014

Bullerskyddsgruppen

Bullerskyddsgruppen är en arbetsgrupp för utbyte och 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 2014 har bullerskyddsgruppen bland annat initierat en utredning av bullerskyddsåtgärder vid Drottningholmsvägen och fortsatt arbetet med en strategi för att erbjuda bullerskyddsbidrag till fastighetsägare som tidigare fått bidrag men där bullernivån fortfarande är hög. Gruppen har också fortsatt arbetet med en strategi för återanvändning av överskottsmassor till bullervallar. En vegetationsbeklädd bullerskärm har konstruerats av trafikkontoret och testas sedan sommaren 2014 på en provsträcka i Fredhällsparken i närheten av E4/E20 för att undersöka hur växtligheten i skärmen fungerar. Miljöförvaltningen och trafikkontoret medverkar i ett samverkansprojekt om urbana akustikskärmar. Projektet, som finansieras av Vinnova, pågår 2014-2017.

Fönsteråtgärder

Under året har trafikkontoret lämnat bidrag till fönsteråtgärder till 10 fastigheter med flerfamiljshus. Bidragen uppgick till totalt cirka 2,2 miljoner kronor 2014. 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 eftersom de mest bullerexponerade fastigheterna har åtgärdats. Under 2014 skickade trafikkontoret erbjudande om fönsterbidrag till alla ägare av fastigheter som är exponerade för >62 dBA (ekvivalentnivå) och som inte tidigare fått bidrag, vilket var ca 2600 fastigheter. Utskicken har lett till fler intresseanmälningar för fönsterbidrag från trafikkontoret än tidigare.

Bullerkartläggning

Den uppdaterade bullerkartan som togs fram 2013 visade sig ha vissa brister. Under 2014 har trafikkontoret arbetat med att ta fram bättre trafiksiffror för att få en bättre kartläggning av stadens trafikbuller. Den nya kartan blir klar 2015.

Stadens åtgärdsprogram för buller

Ett nytt åtgärdsprogram för omgivningsbuller i staden togs fram av miljöförvaltningen under 2013 i samarbete med bl.a. trafikhuvudmännen. Programmet antogs av kommunfullmäktige i juni 2014.

Åtgärdsprogrammet gäller för åren 2014-2018 och ska i större utsträckning fokusera på uppföljningsbara åtgärder än tidigare program. Exempel på konkreta åtgärder som finns med i programmet är: använda vägbelägg-

ningar som ett verktyg att minska problemen med trafikbuller, förbättra ljudmiljön i fem rekreatiomsområden samt bygga en bullervall per år av överskottsmassor.

Miljöförvaltningen följer löpande upp att åtgärder i åtgärdsprogrammet genomförs, men ansvarar också för genomförande av en del av åtgärder. Under 2014 har trafikkontoret bl.a. gett bidrag till fönsteråtgärder i 10 fastigheter. Exploateringskontoret har byggt en bullervall med överskottsmassor i Kista. Trafikverket har angett att de inte genomfört några åtgärder enligt åtgärdsprogrammet under 2014. I åtgärdsprogrammet anges att trafikverket bl.a. ska förbättra bullerskärmar och överväga alternativa bullerskyddsåtgärder vid val av åtgärder. Miljö- och hälsoskyddsnämnden ska sprida erfarenheter från de forskningsprojekt staden deltagit i till berörda parter. Det har gjorts bland annat genom att sprida den broschyr som tagits fram inom Hosanna-projektet och genom att föra in erfarenheterna i projektet C/o City om ekosystemtjänster.

Uppföljning av åtgärdsprogrammet 2014 redovisas till miljö- och hälsoskyddsnämnden den 14 april i ärende 2014-17788.

Bullerskärm vid Nynäsvägen

Bullerskärmen längs Nynäsvägen färdigställdes under 2013. Under 2014 gjordes uppföljningar i form av ljudmätningar och enkäter till boende. Ljudmätningen visade att den bullerdämpande effekten inte blev så stor som beräkningarna visade innan skärmen byggdes. Resultatet av enkätstudien visade att andelen personer som störs och får störd sömn av trafikbullret har minskat efter att skärmen byggdes, men det är fortfarande många som störs, framför allt på högre våningsplan där skärmen inte ger något bullerskydd.

Buller på gårdar vid skolor och förskolor

Miljö- och hälsoskyddsnämnden uppmanade 2010 verksamhetsutövarna trafiknämnden, 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 förskole-gårdarna.

Under 2014 genomförde trafikkontoret åtgärder vid Förskolan Taffelberget och Sverigefinska skolan med förskola på Kungsholmen. Vid förskolan Taffelberget kompletterades den befintliga muren kring förskolan med en genomsiktig skärm som ökade höjden från 1,7 m till 2,5 m och ett trä-staket mellan muren och ett förråd höjdes med 0,5 m. Vid Sverigefinska skolan revs den befintliga skärmen och ersattes med en ny och högre skärm. Den nya skärmen är helt genomsiktig och innebär en avsevärd förbättring av förskolegården, som tidigare var mörk och instängd. Trafikkontoret avser att följa upp åtgärder med ljudmätningar

under våren 2015. Parallellt med åtgärderna på ovanstående skolor/förskolor har en utredning pågått avseende övriga skolgårdar exponerade för >60 dBA samt förskolor där hela gården exponeras för >55 dBA. För 2015 planerar trafikkontoret åtgärder på fem förskolor; Pilen, Serafen och Myntet på Kungsholmen, Sofia småbarnsskola på Södermalm samt Förskolan Bärnstenen i Bromma.

Under 2015 genomför Trafikverket skärmåtgärder vid Kristinebergsskolan (f.d. Kullskolan) tillsammans med trafikförvaltningen (f.d. SL), eftersom skolgården exponeras för buller från både tunnelbanan och vägtrafiken. Trafikverket uppger att inom en fyraårsperiod genomförs också åtgärder vid Gröndalsskolan.

Buller från bussar

Miljöförvaltningen har haft fyra tillsynsmöten med Trafikförvaltningen under 2014 där egenkontroll vad gäller miljöstörningar från bussar har behandlats, bland annat störningar från externa högtalarutrop och allmänna klagomål på buller och luftföroreningar. Förvaltningen bedömer att Trafikförvaltningens bussar över lag genererar allt mindre luftföroreningar, men att problem med bullerstörningar kvarstår.

Miljöförvaltningen har på sammanträde vid Miljö- och hälsoskyddsnämndens Råd för funktionshinderfrågor redovisat ett förslag på begränsning av högtalarutrop på busshållplatser. Rådet beslöt att stödja förslaget. Trafikförvaltningen har under 2013 utvecklat sin egenkontroll genom att införa SMAK –revisioner (Säkerhet, Miljö, Arbetsmiljö, Kvalitet) som en ytterligare metod för uppföljning av avtal. Syftet med SMAK-revisionerna är att granska hur leverantören (som tex. bussentreprenören) tar sitt ansvar för uppfyllande av bland annat miljökrav och identifiera potential för förbättringar. Egenkontrollen har även utvecklats genom att Trafikförvaltningen under 2014 fastställde interna riktlinjer för buller och vibrationer. Miljöförvaltningen har beretts tillfälle att lämna synpunkter på riktlinjerna.

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, bland annat ljudnivå före och efter åtgärd. Under 2014 har vissa funktioner i databasen förbättrats.

E-tjänst för bullerklagomål

En e-tjänst finns 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 handlägg-

ning. Under 2014 kom 23 klagomål gällande buller från vägtrafik 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 2014 har nätverkets hemsida flyttats och återuppbyggt, tre välbesökta seminarier arrangerats om bl a det nya regelverket för buller vid bostadsbyggande och om kommande åtgärder som planeras i länet. Det VINNOVA-finansierade projektet som syftar till uppbyggnad av en länstäckande bullerkarta har avslutats. Arbetet med den regionala kartan kommer föras vidare inom nätverket.

3. Luftföroreningar från vägtrafiken

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 på en del platser i staden. Ca 15000 personer i Stockholms stad bor i områden med dygnsmedelhalt över miljökvalitetsnormen eller inom övre utvärderingströskeln för kvävedioxid och PM10.

Hälsoeffekter

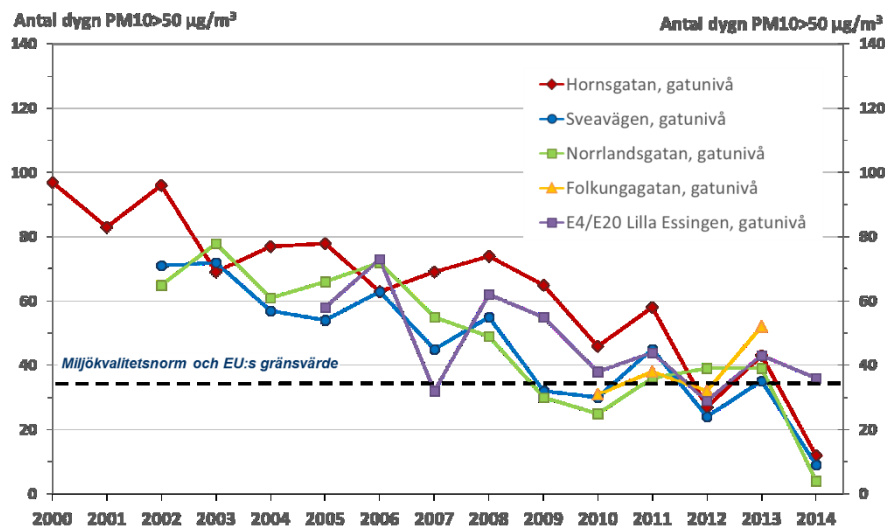
Höga luftföroreningshalter påverkar Stockholmarens hälsa negativt. Ett ökat antal akutbesök och inläggningar på sjukhus för lungsjukdomar, bland annat astma är akuta effekter av höga halter av partiklar (PM10). På längre sikt ökar risken för luftvägssjukdom och nedsatt lungfunktion. Barn, personer med luftvägs- och astmabesvär samt äldre människor med hjärt- och kärlsjukdomar är känsliga grupper. Partiklar orsakar ca 430 förtida dödsfall per år i Stockholms län². Forskningsresultat under senare år förstärker bilden av att negativ hälsopåverkan sker redan vid låga halter, dvs. under normernas värden.

Miljökvalitetsnormer för luft

Miljökvalitetsnormerna för partiklar (PM10) och kvävedioxid (NO₂) har överskridits längs med flera vägar och gator i Stockholm under många år, även om halterna visar en tydligt minskande trend. De höga PM10-halterna orsakas framför allt av dubbdäckens slitage på vägbanorna. År 2014 klarades miljökvalitetsnormen för PM10 med bred marginal vid mätstationerna i Stockholms innerstad. Halterna var de lägsta sedan mätningarna startade, vilket har uppnåtts genom insatser som extra städåtgärder och dammbindning, i kombination med en gynnsam väderlek under vintersäsongen 2013/2014 samt en minskande andel dubbdäck. Vid

² Forsberg m.fl. 2005. Ambio Vol. 34, No. 1, Februari 2005

mätstationen intill E4/E20 på Lilla Essingen överskreds miljökvalitetsnormen för PM10 år 2014. Normvärdet överskreds 36 gånger jämfört med tillåtna 35.



Figur 1. Trend för antalet dygnsmedelhalter av PM10 högre än normvärdet $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$, åren 2000-2014 vid gatustationerna Hornsgatan, Sveavägen, Norrlandsgatan och E4/E20 Lilla Essingen. Normvärdet får överskridas maximalt 35 dygn per år för att klaras.

Enligt SLB-analys behöver dubbdäcksandelen på Hornsgatan sänkas från dagens ca 30 % till ca 10-20 % för att miljökvalitetsnormen för PM10 ska klaras utan dammbindning. Det betyder att ytterligare åtgärder krävs. Luftkvaliteten ska också nå de strängare miljökvalitetsmålen, senast till år 2020, vilka vi i dagsläget är långt ifrån att klara.

Miljökvalitetsnormen för NO_2 till skydd för människors hälsa överskreds vid mätstationerna i gatunivå på Hornsgatan, Sveavägen och Norrlandsgatan, medan den klarades vid mätstationen intill E4/E20 på Lilla Essingen. 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 nationella miljökvalitetsmålet Frisk luft för NO_2 klarades inte under år 2014. Både gränsvärdet för årsmedelvärde och för höga dygnsmedelvärden överskreds kraftigt vid mätstationerna i gatunivå på Hornsgatan, Sveavägen, Norrlandsgatan och intill E4/E20 på Lilla Essingen.

För mer information om Stockholms luft, se SLB rapport 2:2015 Luften i Stockholm år 2014, dnr 2015-5593.

3.1 Klagomål, frågor och synpunkter från allmänheten

Miljöförvaltningen tog emot cirka 40 frågor och synpunkter angående luftföroreningar från vägtrafik under 2014. Oftast är det personer som är

oroliga för om luften är ohälsosam vid sin bostad eller vid en skola eller förskola. 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 utan att det blir ett klagomålsärende. Vid klagomålsärenden gör förvaltningen en preliminär bedömning av om detta kan vara befogat med utgångspunkt av bland annat SLB-analys karteringar av luftföroreningar. Miljöförvaltningen registrerade tre nya klagomålsärenden gällande luftföroreningar från vägtrafiken under 2014. Miljöförvaltningen bidrar också som bollplank till andra förvaltningar i staden angående luftkvalitetsfrågor, t.ex. utbildningsförvaltningen och trafikkontoret.

Sedan 2008 har miljöförvaltningen ett klagomålsärende gällande överskridna miljökvalitetsnormer på Hornsgatan. I maj 2014 förelade miljö- och hälsoskyddsnämnden trafiknämnden att utreda förbud mot genomfart av tung trafik på Hornsgatan i syfte att minska halten kvävedioxid. I november 2014 redovisade trafiknämnden resultaten av utredningen. Utredningens slutsats är att ett genomfartsförbud skulle ha begränsad effekt på halten NO₂ samt att de indirekta konsekvenserna är omfattande. De klagande, som företräds av Naturskyddsföreningen, har lämnat synpunkter på utredningen och miljö- och hälsoskyddsnämnden kommer att fatta beslut i ärendet våren 2015.

3.2 Genomförda insatser 2014

Miljöförvaltningen följer upp väghållarnas arbete med åtgärder för att klara miljökvalitetsnormerna för luft. Trafikkontorets omfattande städ- och dammbindningsåtgärder för att minska halten PM₁₀ längs stadens gator har haft effekt och miljökvalitetsnormen för PM₁₀ klarades längs alla kommunala vägar 2014. MKN för NO₂ överskrids fortfarande och miljöförvaltningen ser fortlöpande över möjligheten att driva på väghållarnas arbete i frågan ytterligare.

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 samt under vintern 2014/2015. Åtgärden städning med ny teknik (vacuum-maskin) genomförs också så mycket som möjligt. 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 i vägren på infartslederna i Stockholm. De arbetar också med hastighetsdämpande åtgärder, i enlighet med åtgärdsprogrammet.

En avgörande åtgärd för att minska halten PM10 är att minska andelen dubbdäck på stadens gator och därmed åtgärda källan till problemet med höga halter PM10. Länsstyrelsen hemställde 2012 till regeringen att utreda möjligheten att införa avgifter för dubbdäcksanvändning. En statlig utredning tillsattes under 2014 som ska vara klar den sista mars 2015. Den intensiva dammbindning som trafikkontoret genomför kostar ca 17 miljoner kr per år. Inom kort får resultatet från den statliga utredningen visa om stadens kostnader för dammbindning kan läggas på andra men lika angelägna miljöåtgärder.

Under hösten 2014 inledde länsstyrelsen ett arbete med att revidera åtgärdsprogrammet i samarbete med bl.a. miljöförvaltningen och trafikkontoret i Stockholms stad. Ett förslag från länsstyrelsen väntas bli klart under våren 2015. Förslaget kommer att remitteras till staden för yttrande och miljö- och hälsoskyddsnämnden beräknas behandla remissen under hösten 2015.

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 en del av de som är utsatta är mycket störda.

Vibrationer i byggnader från vägtrafik 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 2014 angående frågor och synpunkter om vibrationer från vägtrafik. 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 elva nya klagomålsärenden gällande vibrationer från vägtrafik under 2014. I mars 2015 hade förvaltningen 25 stycken pågående klagomålsärenden som rör vibrationer från vägtrafik. Under 2014 avslutade Miljöförvaltningen 18 klagomålsärenden som rörde vibrationer från vägtrafik.

4.2 Genomförda insatser

Det är svårt att åtgärda trafikrelaterade vibrationer. Miljöförvaltningen har under många år hanterat klagomål angående vibrationsstörningar på Folkungagatan. Trafikkontoret utförde 2013 vibrationsdämpande arbete i form av påldäck under Folkungagatan. Hösten 2014 genomfördes uppföljande vibrationsmätning, som visade att påldäcket var effektivt mot komfortstörande vibrationer och flera klagomålsärenden kunde därmed avslutas.

Ett 30-tal boende på Sörgårdsvägen i Solhem klagar på vibrationer från vägtrafiken. Trafikkontoret sänkte hastigheten 2013 på vägen och under 2014 genomfördes trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder för att öka efterlevnaden av skyltad hastighet och minska markvibrationer hos de boende orsakade av trafiken. Uppföljning av åtgärderna pågår.

De centrala myndigheterna Trafikverket, Boverket, Naturvårdsverket, Folkhälsomyndigheten och Transportstyrelsen inledde under 2014 ett arbete med att utarbeta nationella riktlinjer för vibrationer från trafik. Miljöförvaltningen bevakar det arbetet, som kommer att pågå hela 2015.

5. Dagvatten från vägnätet

5.1 Dagvatten från stadens vägar

Ett avtal har träffats mellan trafiknämnden, exploateringsnämnden och Stockholm Vatten AB som innebär att Stockholm Vatten från den 1 juli 2014 tagit över allt ansvar för stadens dagvatten och VA-anläggningar. Det innebär bland annat att trafiknämndens befintliga anläggningar för rening av trafikdagvatten nu övergått till Stockholm Vatten. Från 2015 kommer därför Stockholm Vatten debiteras den årliga avgiften för tillsyn av trafikdagvatten från stadens vägar och tillsynen vara riktad mot dem som verksamhetsutövare. Trafiknämnden kommer fortsatt vara ansvariga för dagvattenbrunnarna som tillhör stadens vägar.

Diskussioner har förts med Stockholm Vatten som planerar ett nytt avsättningsmagasin för att omhänderta och rena trafikdagvatten från Roslagsvägen. Ett sådant arbete är lämpligt att utföra eftersom vägen till viss del ska byggas om med bland annat nya gång- och cykelvägar samt den planerade exploateringen i Albano. Trafikverket, Akademiska hus

samt Trafikkontoret och Exploateringskontoret har också deltagit i diskussionen.

I samband med utbyggnaden av Hagastaden planerar Stockholm vatten att anlägga en dagvattenanläggning för att omhänderta dagvatten från kvartersmark och från de större vägarna inom området.

Miljöförvaltningen har deltagit i ett möte med Stockholm vatten, exploateringsprojektet, Sweco samt Solnas miljöförvaltning för att diskutera förslag till lösning. Tidplanen är att en anmälan av anläggningen ska komma in till förvaltningen under hösten 2015.

2013 lämnade trafikkontoret in en ansökan om tillstånd för en ny dagvattenanläggning för trafikdagvatten från trafikplats Rissne. Under året har kompletteringar kommit in och nämnden har beviljat tillstånd för anläggningen samt meddelat villkor. Bland annat ska resultatet av utförda provtagningar redovisas senast den 1 december året efter att anläggningen tagits i drift. Underhållet och kontrollen av anordningen ska dokumenteras skriftligt och dokumentationen ska kunna uppvisas på begäran av miljö- och hälsoskyddsnämnden.

Hur dagvatten från nya Slussen ska hanteras efter ombyggnationen har diskuterats tillsammans med exploateringskontoret, trafikkontoret och Stockholm Vatten. Förslag på lösningar har redovisats av exploateringskontoret under 2014 och anläggningarna kommer anmälas till miljö- och hälsoskyddsnämnden under 2015. Lösningar för att hantera trafikdagvatten under byggtiden och de temporära vägsträckningar som kommer finnas under den tiden har också diskuterats.

Exploateringsnämnden har inom ramen för Projekt Slussen kommit in med en anmälan om inrättande av en avloppsanordning för rening av vatten från en kommande bussterminal i Katarinaberget. Vattnet som ska avledas till avloppsanordningen består av inläckande dränvatten, dagvatten i form av regn och snö som droppar av från bussarna, spolvatten från tvätt av terminalen samt släckvatten som kan komma att uppstå i samband med släckning av en brand. Avloppsanordningen består av en oljeavskiljare och två avsättningsmagasin. Vattnet kommer därefter att pumpas till Saltsjön. Miljö- och hälsoskyddsnämnden har med anledning av anmälan förelagt Trafikverket att ta fram ett skötsel- och provtagningsprogram för anläggningen i samråd med förvaltningen.

5.2 Dagvatten från Trafikverkets vägar

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har tidigare förelagt Trafikverket om försiktighetsmått för trafikdagvatten från en 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

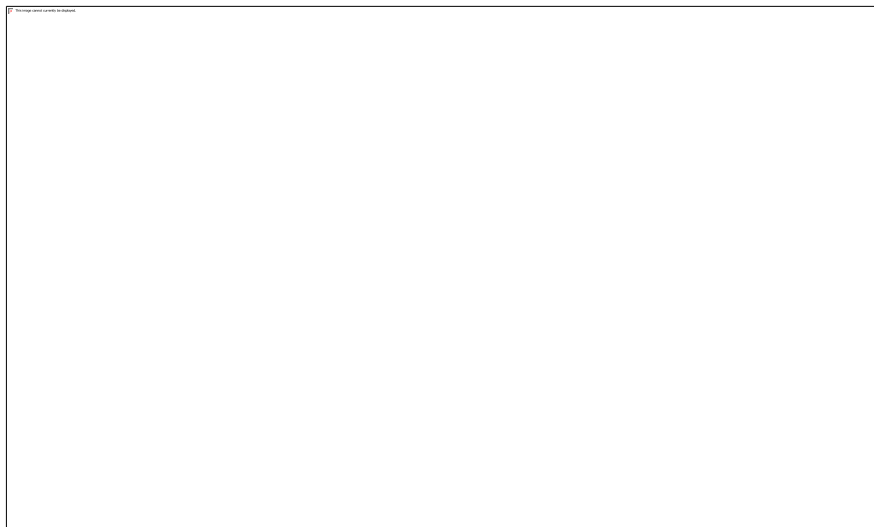
för dagvattendammen i samråd med förvaltningen, påbörja provtagningen senast under 2014 samt redovisa resultatet av provtagningarna senast 31 mars året efter att provtagningen påbörjats. Trafikverket har under året genomfört en sådan provtagning och redovisat resultatet för förvaltningen. Provtagningen visade att utgående halter av de flesta ämnen är låga jämfört med riktvärdena och att dammen som helhet fungerar med avsedd funktion.

Trafikverket har under året kommit in med en anmälan om fyra avloppsanordningar som ska rena trafikdagvatten och tunneltvättvatten från Norra länken. Miljö- och hälsoskyddsnämnden har därför förelagt trafikverket att senast den 28 februari 2016 redovisa resultatet av den utvärdering och det förslag på slutliga riktvärden som Trafikverket har åtagit sig att inge till förvaltningen.

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. Möten har hållits tillsammans med Trafikverket och Järfällas miljöförvaltning för att diskutera de förslag på dagvattenhantering för Förbifarten som Trafikverket föreslår vid trafikplats Hjulsta. Diskussionen kommer fortsätta under 2015 inför att trafikverket lämnar in en anmälan av dagvattenanordningarna.

6. Snöhantering

Trafikkontoret har under hösten 2014 i samarbete med miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret reviderat förteckningen över möjliga platser för deponera snö i ytterstaden. Ett fåtal platser har tillkommit men platser för snö blir allt färre i Stockholm. Vintersäsongen 2013-2014 var mycket snöfattig och även den senaste vintersäsongen 2014-2015 har varit tämligen snöfattig. Förvaltningen har dock haft ett klagomålsärende rörande en snödeponi på Sockenvägen, som inte var kommunicerad med Miljöförvaltningen. 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

Större mellanlager av sopsand hanteras som anmälningspliktig verksamhet. Likaså sållning/återvinning av sopsand. Peab gjorde ett försök under 2014 att, i samarbete med Skogskyrkogården, återvinna sand i anslutning till Skogskyrkogårdens kompostanläggning. Återvinningen fungerade väl och utan störningar till omgivningen. Utrymmesbristen gör dock att samarbetet sannolikt inte kommer att fortsätta.

Miljöförvaltningen ser positivt på återvinning av sopsand och avser rekommendera trafikkontoret att välja återvunnen sand framför naturgrus, som är en ändlig resurs.

Miljöförvaltningen ser fram emot att under året få ett beslut från Länsstyrelsen som ska utröna huruvida sopsand är att betrakta som avfall eller ej.

8. Tomgångskörning av fordon

Miljöförvaltningen tog emot cirka 5-10 frågor, synpunkter och klagomål gällande tomgångskörning under 2014. Förvaltningen upplyser om gällande regler och hänvisar i första hand klagande till polisen, som är behörig myndighet 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.

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 stämmer av med miljöförvaltningen om det kan finnas några hinder mot sådana dispenser om dispensen gäller mer än tre nätter.