



Vägtrafik tillsynsrapport 2017

Miljöförvaltningen
2018-05-03

Vägtrafik - tillsynsrapport 2017
april 2018

Kontaktperson: Emma Nordling

Vägtrafik - Tillsynsrapport 2017

1. Tillsynsområde vägtrafik

1.1. Påverkan på människors hälsa

Vägtrafiken i Stockholm påverkar människors hälsa och miljön genom buller, luftföroreningar, gifter i miljön, klimatpåverkan och försurning. Buller kan orsaka besvärsupplevelser, sömnproblem, försämrad inlärning och påverkar möjlighet till vila och avkoppling. Det finns även ett samband mellan bullerexponering och högt blodtryck, samt hjärt-kärlsjukdomar.

Luftföroreningar från trafiken orsakar ökad sjuklighet och dödlighet i lungsjukdomar samt hjärt- och kärlsjukdomar. SLB har beräknat att antalet förtida dödsfall p g a luftföroreningar är ca 1 500 i Stockholms län. De medför också att människor upplever besvär i luftvägarna och särskilt känsliga är astmatikerna. De som bor längs trafikerade gator och vägar löper störst risk. Barn som är en annan känslig grupp riskerar en försämrad utveckling av lungornas funktion.

Betydande framsteg har gjorts de senaste 50 åren för att förbättra luftkvaliteten i Stockholm. Luftföroreningar som tidigare varit stora problem – svaveldioxid, bly, kolmonoxid, bensen m.fl. – ligger numera långt under gällande gränsvärden. Skärpta avgaskrav på fordon över hela EU, minskade industriutsläpp, utbyggnad av fjärrvärme, infasning av renare bränslen och miljöbilar, bättre fordon, trängselskatt, dammbindningsåtgärder, dubbdäcksförbud m.m. har bidragit till förbättrad luftkvalitet i staden. En studie har nyligen visat att förbättringarna av luftkvaliteten sedan 1990 i Stockholm har ökat den förväntade livslängden hos hela befolkningen med ca ett år. Jämfört med luftsituationen på 60-talet är förbättringarna av folkhälsan ännu mycket större. Det visar att olika åtgärder har haft en enorm effekt för att minska hälsoriskerna från dålig luft och att ytterligare åtgärder kan förväntas minska hälsoriskerna ytterligare.

1.2. 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, som är huvudman för busstrafiken i Stockholm.

1.3. 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, luft-

föroreningar, vibrationer och dagvatten. Förvaltningen hanterar även en mängd klagomål och frågor från allmänheten, som rör vägtrafiken. Miljöförvaltningen bedömer att alla tre verksamhetsutövarna bedriver en godtagbar egenkontroll och att de arbetar för att minska sin miljöpåverkan.

Miljöförvaltningen har regelbundna tillsynsmöten med verksamhetsutövarna i syfte att göra en uppföljning av deras egenkontroll och ta upp aktuella frågeställningar. Utöver dessa tillsynsmöten sker ett kontinuerligt utbyte i tillsynsrelaterade frågor bl.a. i stadens bullerskyddsgrupp.

Miljöförvaltningen bedömer att Trafikverket och trafiknämnden har kommit relativt långt när det gäller åtgärder vid bostäder. Men arbetet behöver förbättras dels vad gäller minskat buller vid källan, dels förbättrad ljudmiljö i andra miljöer än bostäder.

Indikatorer

I miljö- och hälsoskyddsnämndens verksamhetsplan finns tre uppföljningsindikatorer som rör miljöförvaltningens tillsyn över vägtrafik, två för luftföroreningar och ett som rör buller.

- Antal dygn då miljökvalitetsnormen för kvävedioxid (NO₂) (60 µg/m³ dygnsmedelvärde) överskridits:
 - mål: max 7 dygn
 - utfall 2017: 22 dygn (Hornsgatan)
- Antal dygn då miljökvalitetsnormen för partiklar (PM10) (50 µg/m³) överskridits:
 - mål: max 35 dygn
 - utfall 2017: 31 dygn (Lilla Essingen)
- Andel bostäder som uppfyller de riktvärden för buller som fastställts av riksdagen (prop 1996/97:53) inomhus (<30 dB(A) ekvivalentnivå).
 - utfall 2017: ca 90 %

2. Buller från vägtrafiken

2.1 Klagomål, frågor och synpunkter från allmänheten

Miljöförvaltningen tar varje vecka emot cirka 5-10 klagomål, frågor, eller synpunkter gällande buller från vägtrafik. 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 bl.a. stadens bullerkarta. Om personen redan varit i kontakt med verksamhetsutövaren men inte anser sig ha fått rätt bedömning där, öppnar miljöförvaltningen ett klagomålsärende. De flesta frågorna som kommer in till förvaltningen

leder dock inte till att ärenden behöver öppnas, utan kan hanteras löpande efter dialog med berörd verksamhetsutövare. Under hösten 2017 kom det in ett antal bullerklagomål från boende längs den nya Växthusvägen i Västerort och bullermätningar ska göras under våren 2018.

Miljöförvaltningen öppnade ca 60 stycken nya ärenden gällande buller från vägtrafik under 2017, vilket är ungefär lika många som de senaste åren. Pågående ärenden har drivits vidare och 45 stycken har avslutats under året. Miljöförvaltningen hade 52 st pågående trafikbullerärenden (vägtrafik) i mars 2018.



2.2 Genomförda insatser 2017

2.2.1. 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 trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret och miljöförvaltningen. Bullerskyddsgruppen utgör ett nätverk för kontakter och informationsutbyte och är stadens kunskapskälla i trafikbullerfrågor. Under 2017 har bullerskyddsgruppen bl.a. genomfört utredningar om bullerskyddsåtgärder för rekreationsområdena vid Lillsjön, Elektraparken och Klarastrandsleden. Gruppen har också bistått trafikkontoret med en ansökan om klimatinvesteringsmedel från SLK för bullerdämpande ECO-asfalt på Hornsgatan och Ulvsundavägen. Gruppen har medverkat i ett VINNOVA-finansierat projekt (2014-2017) om utveckling av skärmar i stadsmiljöer, som bl.a. resulterat i att en skärm under 2017 byggts på Liljeholmsbron. Den specialdesignade växtbeklädda skärmen utmed

Lidingövägen, som byggdes 2016, följs upp 2017-18 med avseende på funktion och växtlighet.

Arbetet med bulleråtgärder utmed Nynäsvägen är ett omfattande projekt som pågått under flera år och resulterat i flera sträckor med skärmar. Kompletterande fönsteråtgärder för de bostäder där skärm inte inneburit tillräcklig ljudreducerande effekt har sedan genomförts och under 2017 utvärderats. Bedömning av mindre kompletteringar vid enstaka bostäder återstår.

Miljöförvaltningen och stadsbyggnadskontoret har arbetat fram en vägledning om hantering av buller i planeringen. Vägledningen är ett kunskapsunderlag och utgör stadens tolkning av gällande regler. Den blev klar i december 2017 för redovisning i berörda nämnder i början av 2018.

2.2.2. Stadens åtgärdsprogram för buller

Stadens åtgärdsprogram för buller gäller för åren 2014-2018 och fokuserar på uppföljningsbara åtgärder. 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. Miljöförvaltningen följer löpande upp att åtgärderna i åtgärdsprogrammet genomförs, men ansvarar också för genomförande av en del av åtgärderna. Under 2017 har trafikkontoret bl.a. gett bidrag till fönsteråtgärder för 15 fastigheter till en summa av ca 2,7 mkr.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden ska sprida erfarenheter från de forskningsprojekt staden deltagit i till berörda parter. Exempel på konferenser där stadens bullerarbete inklusive genomförda projekt presenterats är hos Ljudmiljöcentrum vid Lunds universitet samt vid stadsbyggnadsdagarna som arrangeras av Sveriges stadsbyggare.

Förvaltningen har tagit fram en handbok i trafikbullerskydd i samverkan med SKL och Trafikverket. Handboken publicerades hösten 2017 och information om innehållet har spridits vid flera tillfällen i samverkan med SKL, bl a vid trafik- och gatudagarna hösten 2017.

Under 2017 har miljöförvaltningen i samarbete med trafikkontoret, exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret påbörjat arbetet med att ta fram ett nytt åtgärdsprogram för perioden 2019-2023.

2.2.3. Buller vid skolor och förskolor

Verksamhetsutövarnas arbete med att bullerskydda skol- och förskolegårdar har fortsatt. Under 2017 genomförde trafikkontoret åtgärder vid förskolorna Tärnan i Bandhagen och Sportstugan i Enske.

2.2.6. Bullerdatas

Miljöförvaltningen har en bullerdatas där alla bullerexponerade fastigheter och eventuella bullerskyddsåtgärder finns registrerade. Databasen används bl.a. som underlag vid bedömning av klagomål och frågor från boende. Databasen har under året utvecklats löpande med genomförda bullerskyddsåtgärder och andra kompletteringar.

2.2.7. 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 handläggning. Under 2017 kom 53 klagomål gällande buller från vägtrafik in till förvaltningen via e-tjänsten.

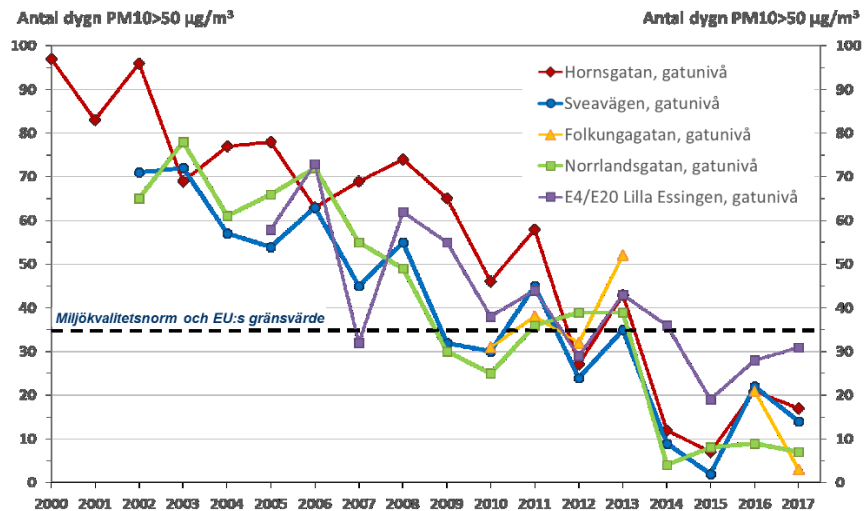
2.2.8. Bullernätverket i Stockholms län

2017 års arbete inom det regionala bullernätverket (ett samarbete mellan staden, länsstyrelsen, landstinget) innebar utöver spridande av nyhetsbrev, dialogmöten med nätverkets referensgrupp och fortsatt uppdatering av bullerkarta för Stockholms län, även två utåtriktade seminarieaktiviteter. I juni hölls ett välbesökt seminarium om buller och hälsa.

3. Luftföroreningar från vägtrafiken

3.1. Miljökvalitetsnormer och miljömål

Luftkvaliteten i Stockholm har blivit bättre de senaste decennierna och halterna av de flesta luftföroreningarna har minskat. Gränsvärdena för bensen, bens(a)pyren, svaveldioxid, bly, arsenik, kadmium, nickel, kolmonoxid och partiklar, PM2.5 klaras överallt i staden. För fjärde året i rad klarades också miljökvalitetsnormen för partiklar, PM10, vid stadens innerstadsgator (figur 1). Den sjunkande trenden av höga tim- och dygnshalter vid gatustationerna är till stor del resultatet av trafikkontorets intensifierade dammbindning och städning av Stockholms innerstadsgator som har pågått sedan vinter- och vårsäsongen 2013/2014.



Figur 1. Trend för antalet dygnsmedelhalter av PM10 högre än normvärdet 50 µg/m³, åren 2000-2017 på Hornsgatan, Sveavägen, Norrlandsgatan, Folkungagatan och Lilla Essingen. Normvärdet får överskridas maximalt 35 dygn per år för att klaras.

Mätningarna på Sveavägen var ej i drift under perioden 17 oktober till 4 december 2017.

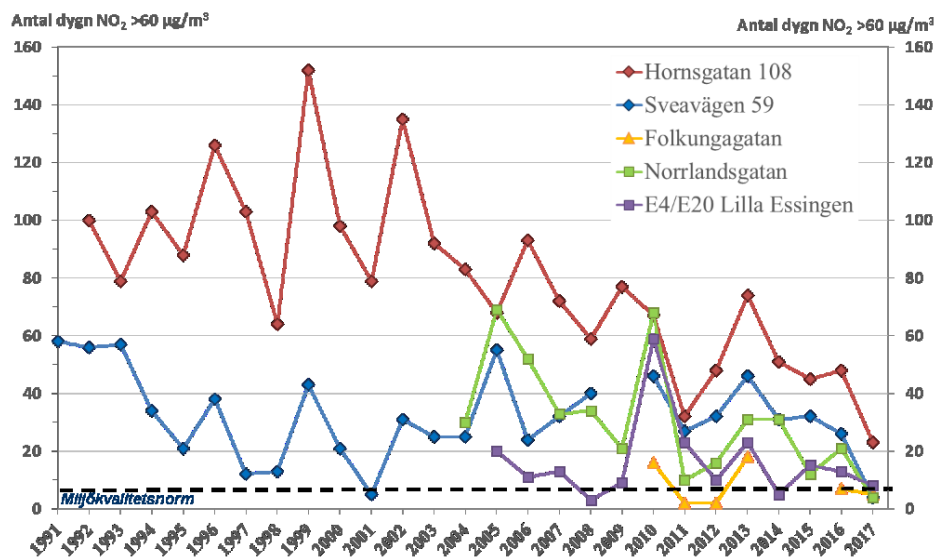
Mätstationen på Folkungagatan var nedmonterad under perioden september 2014-2015.

Sedan mätstart fram tills idag visar halterna vid gatustationerna en tydligt minskande trend. Sedan år 2006 har årsnormen på 40 µg/m³ klarats vid samtliga mätstationer.

I det nationella miljö kvalitetsmålet Frisk Luft finns två målvärden för PM10, 15 µg/m³ som årsmedelvärde och 30 µg/m³ som dygnsmedelvärde. Dygnsmedelvärdet får överskridas högst 35 dygn per år.

Miljö kvalitetsmålet för PM10 klarades inte vid mätstationerna i gatunivå på Hornsgatan, Sveavägen, Folkungagatan och intill E4/E20 på Lilla Essingen år 2017. Miljö kvalitetsmålet för PM10 är betydligt strängare än motsvarande miljö kvalitetsnorm. År 2017 klarades dock målet för första gången vid mätstationen på Norrlandsgatan. Tidigare har målet endast klarats en gång, då på Sveavägen (år 2015).

Miljö kvalitetsnormen för dygnsmedelvärdet för NO₂ till skydd för människors hälsa klarades vid alla mätstationer år 2017, förutom vid Hornsgatan 108 (norra sidan) och intill E4/E20 på Lilla Essingen (figur 2). Miljö kvalitetsnormen för timmedelvärde (90 µg/m³) överskreds 2017 endast vid Hornsgatan 108, medan den klarades vid övriga mätstationer för första gången på många år (figur 3). Samtliga mätstationer klarade gränsvärdena för NO₂ preciserade i EU-direktivet 2008/50/EG, dvs EUs årsmedelvärde och EUs timmedelvärde (figur 4).

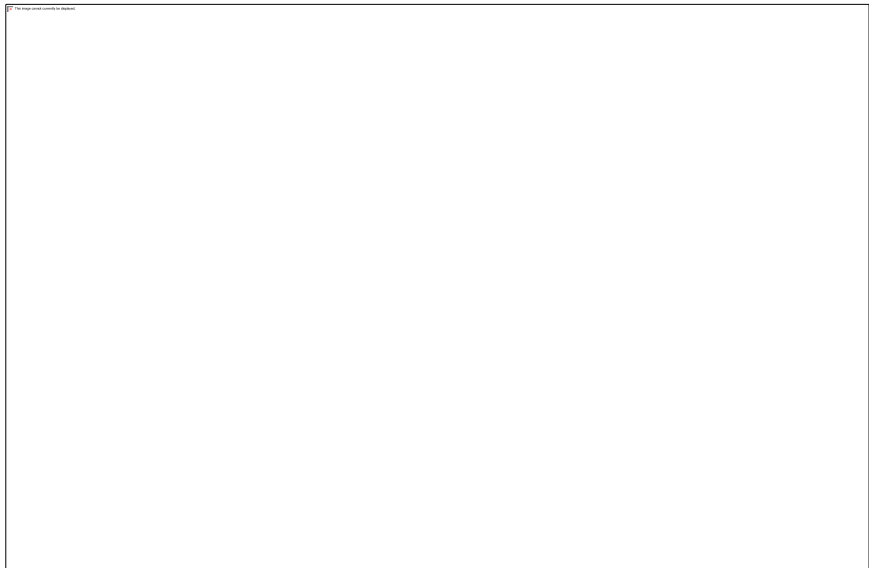


Figur 2. Trend för antalet dygnsmedelhalter av kvävedioxid högre än normvärdet 60 µg/m³, åren 1991-2017 vid mätstationerna på Hornsgatan, Sveavägen, Folkungagatan, Norrlandsgatan samt intill E4/E20 på Lilla Essingen. Normvärdet får överskridas maximalt 7 dygn per år för att klaras.

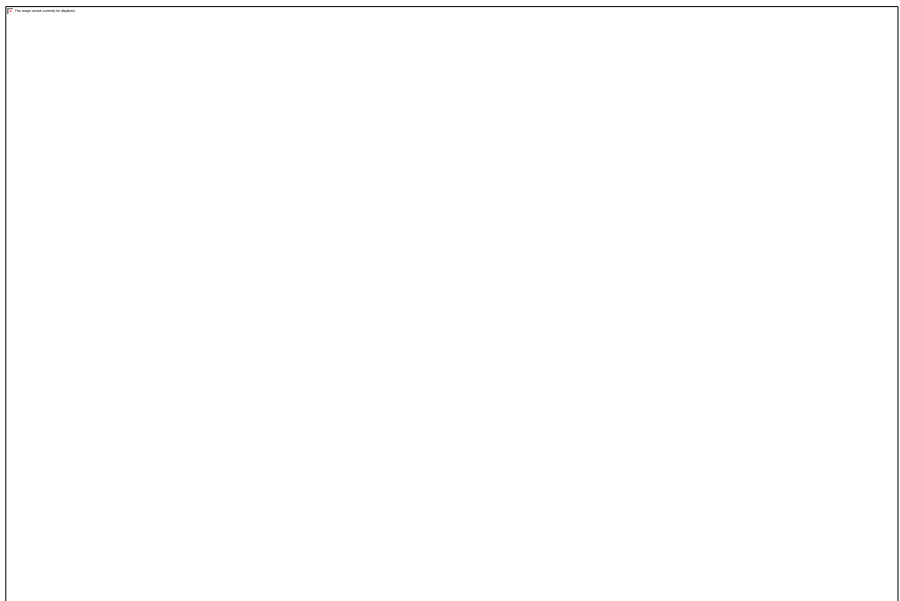
Halten av NO₂ har minskat med ca 65 % sedan början av 1980-talet. Under senare år har haltminskningen i urban bakgrundsluft till viss del planat ut. En bidragande orsak till detta är den ökade andelen av dieseldrivna personbilar och lätta lastbilar. År 2005 utgjorde dieslbilar ca 5 % av alla personbilar i Stockholms stad. Detta kan jämföras med en dieselandel på ca 45 % år 2017. Dieslbilar har högre utsläpp av både NO_x och NO₂ jämfört med bensinfordon. Efter tio år med relativt konstanta halter av NO₂ och NO_x visar senaste två årens mätningar på återigen minskade halter. Bortsett från år 2011, som registrerade ovanligt låga halter p.g.a. varmt och blåsigtt väder, var 2016 och 2017 årsmedelhalter de lägsta sedan mätningarna startade i början av 80-talet.

Det senaste årets låga halter av NO₂ vid stadens gatustationer kan delvis vara ett resultat av gynnsamma meteorologiska förhållanden, men den kraftiga nedgången kan inte enbart förklaras genom detta. Det är troligt att haltnedgången är en följd av infasningen av nyare fordon med lägre utsläpp av NO_x och NO₂. 2017 års låga halter av NO₂ innebar att miljö kvalitetsnormen klarades vid en rad gatustationer för första gången sedan mätningarna startade.

I det nationella miljö kvalitetsmålet Frisk luft, finns två målvärden för NO₂, 20 µg/m³ som årsmedelvärde och 60 µg/m³ som 176:e högsta timmedelvärde. Miljö kvalitetsmålet för NO₂ klarades inte år 2017. Både årsmedelvärdet och målvärdet för höga timmedelvärden överskreds kraftigt vid mätstationerna i gatunivå på Hornsgatan, Sveavägen, Folkungagatan, Norrlandsgatan och intill E4/E20 på Lilla Essingen.



Figur 3. Trend för antalet dygnsmedelhalter timmar med kvävedioxid- halt högre än det svenska normvärdet 175 µg/m³, åren 1982-2017.



Figur 4. EUs norm för timmedelvärde jämfört med den svenska normen. Utfall 2017.

3.2 Klagomål, frågor och synpunkter från allmänheten

Miljöförvaltningen tog emot cirka 20 frågor och synpunkter angående luftföroreningar från vägtrafik under 2017. 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.

Miljöförvaltningen registrerade inga nya klagomålsärenden gällande luftföroreningar från vägtrafiken under 2017. De senaste åren har miljöförvaltningen handlagt mellan ett och fem klagomål per år.

3.3 Genomförda insatser 2017

För fjärde året i rad klarades miljö kvalitetsnormen för partiklar, PM10 vid samtliga av stadens mätstationer i gatumiljö. Detta är resultatet av de driftåtgärder som trafikkontoret genomför för att minska antalet dygn med höga halter av PM10 under vårvintern. Åtgärderna består i intensiv dammbindning och städning av 35 innerstadsgator, och har pågått sedan vintersäsongen 2013/2014. Trafikverket arbetar fortsatt med hastighetsdämpande åtgärder och dammbindning för att minska halten PM10 längs trafiklederna. Trafikkontoret införde i januari 2016 dubbdäcksförbud på Fleminggatan och delar av Kungsgatan, för att minska användningen av dubbdäck. Dubbdäcksförbudet på enskilda gator har inneburit en minskning av användningen av dubbdäck i hela staden. Årets genomsnittliga dubbdäcksandel på Stockholms innerstadsgator (utan dubbdäcksförbud) var ca 37 % jämfört med ca 25-32 % på de tre förbudsgatorna. Innan dubbdäcksförbudet infördes på Hornsgatan låg dubbdäckandelen på strax under 70 %. För att klara miljö kvalitetsnormen utan dammbindning måste andelen fordon med dubbdäck minska ytterligare.

För att klara miljö kvalitetsnormen för NO₂ måste utsläppen från vägtrafiken minska. Trängselskatt, höjda p-avgifter, minskad andel dieslbilar, minskad andel äldre fordon och miljözoner är exempel på åtgärder som kan bidra till detta. I mars 2018 annonserade regeringen ett förslag om att låta kommuner införa miljözon för lätta fordon. Förslaget har dock ännu inte förts in i trafikförordningen. Ett förslag till ny förordningstext är under gemensam beredning inom regeringskansliet och skall därefter remitteras till EU eftersom det är fråga om en teknisk föreskrift. Först någon gång i september väntas regeringen kunna fatta ett beslut om ny förordningstext.

4. Tillsyn över landstingets busstrafik

Miljöförvaltningen har haft två tillsynsmöten med trafikförvaltningen under året. Frågor som behandlats är trafikförvaltningens egenkontroll, landstingets miljöprogram som bl.a. innehåller miljömålen för kollektivtrafiken. Målen gäller bl.a. förnybara drivmedel, energianvändning och minskad användning av miljö- och hälsofarliga kemikalier för drift och underhåll. Under 2017 nådde trafikförvaltningen målet om 100 % förnybart bränsle i länets busstrafik. Trafikförvaltningen har under året påbörjat en utredning om införande av elbussar i länet, med fokus på innerstaden. Stockholms stad är en samarbetspartner under utredningen.



5. 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 ojämna vägbana där markförhållandena är instabila, vanligen lergrund. De fastigheter som har problem med sådana vibrationer har ofta haft problem under lång tid.

5.1 Klagomål, frågor och synpunkter från allmänheten

Miljöförvaltningen tog emot ett tiotal telefonsamtal och mail under 2017 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 från bl.a. störningsfrekvens samt 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 tre nya klagomålsärenden gällande vibrationer från vägtrafik under 2017. I mars 2017 har förvaltningen 10 stycken pågående klagomålsärenden som rör vibrationer från vägtrafik.

Under 2017 avslutade Miljöförvaltningen 10 klagomålsärenden som rörde vibrationer från vägtrafik.

6. Dagvatten från vägnätet

6.1 Dagvatten från stadens vägar

Det har sedan ett antal år funnits oklarheter i hur ansvarsfördelningen ser ut mellan Stockholm vatten och avfall och trafikkontoret för dagvattenanläggningar längs det kommunala vägnätet. Stockholm Vatten och avfall har sedan 2014 köpt reningsanläggningarna längs stadens vägar som tidigare varit i trafikkontorets ägo, men det fanns ännu under 2017 vissa osäkerheter kvar kring överlämningen av några av anläggningarna samt om ansvaret för drift och skötsel.

I samband med byggnationen av Förbifart Stockholm flyttas stadens väg Akallälänken. Akallälänken har idag ingen rening av dagvatten och det finns skilda uppfattningar om reningsbehovet på grund av olika prognoser för framtida trafikmängder. Miljöförvaltningen begärde med anledning av detta in uppgifter från trafikkontoret i början av 2017. Trafikkontoret har ännu inte inkommit med uppgifter med hänvisning till brist på konsulter. Uppgifter väntas under våren 2018.

Klagomålsärenden

Miljöförvaltningen tog 2013 emot ett klagomål från en fastighetsägare av en mindre småhustomt som återkommande har drabbats av översvämningar till följd av att dagvatten från vägen bräddat över från gatan. Det har lett till att källargarage och andra rum på nedre plan i huset har översvämmats. Efter att ärendet återförvisats från mark- och miljödomstolen 2016 förelade miljö- och hälsoskyddsnämnden trafikkontoret att redovisa de uppgifter som domstolen ansågs saknades. Trafikkontoret inkom med svar på föreläggandet 2017-04-06 med de utredningar som efterfrågats. Efter en del kompletteringar och förtydliganden från Trafikkontoret beslöt Miljö- och hälsoskyddsnämnden 2017-08-25 att lämna klagomålet utan åtgärd. Trafikkontoret föreslog bl.a. som åtgärd att höja kantstenen framför fastigheten för att få än större marginal vid stora vattenflöden. Fastighetsägaren överklagade miljö- och hälsoskyddsnämndens beslut 2017-09-15. Länsstyrelsen har inte tagit beslut ännu.

6.2 Dagvatten från Trafikverkets vägar

Under 2017 har kontrollprogram och årsrapport behandlats angående Norra länken. Två stycken möten har hållits med Trafikverket för att kunna nå samsyn om vad rapporterna och kontrollprogrammen bör innehålla.

Miljöförvaltningen har under året svarat på en remiss från Länsstyrelsen angående en anmälan av anläggning av tre dammar i Hjulsta för mottagande av trafikdagvatten från den kommande Förbifart Stockholm. Förvaltningen hade synpunkter på anmälan och bad bl.a. om kompletterande uppgifter. Trafikverket svarade på synpunkterna och länsstyrelsen beslutade att vattenverksamheten huvudsakligen kan utföras enligt anmälningshandlingarna.

Förvaltningen har svarat på en remiss från stadsbyggnadskontoret angående en dagvattendamm i nytt läge i Igelbäckens kulturresevat. Dammen anläggs av Trafikverket och ska fungera för avvattning av den kommande Förbifarten. Förvaltningen bedömde att den inte skulle inkräkta på resevatet och tillstyrkte ansökan under vissa förutsättningar.

7. Snöhantering

Under vintersäsongen 2016/2017 har 373 337 m³ snö tippats vid de fyra tippplatserna Norr Mälarstrand, Stadsgården, Blasieholmen och Värtan. Dispensen medger tippning av 800 000 m³ snö per år fram till 2021-11-02. Inom ramen för kontrollprogrammet, har provtagning av ytvatten utförts vid tre av tippplatserna samt även vid referensplatsen Ängbybadet. I samband med tippning av snö vid Norr Mälarstrand har fluoranten och benso(a)pyren, (båda är PAH-föreningar¹), påvisats i halter som motsvarar en ytvattenstatus som ej uppnår god status. Fluoranten, zink, koppar och arsenik har även påvisats i något förhöjda halter efter vintersäsongen vid Stadsgården och Värtan. Snarlika halter av arsenik har dock påvisats vid Ängbybadet, som är en plats som är helt opåverkad av snötippning. På grund av brist på uppmätta halter från en referensplats där ytvattnet påverkas av stadsmiljön men ej av snötippning går det inte att dra några slutsatser om halterna härstammar från den tippade snön eller den omgivande stads- och hamnmiljön.

Även provtagning av snön har genomförts. Snön som tippas innehåller halter av fluoranten och benso(a)pyren, över gränsvärdena för kemisk ytvattenstatus avseende årsmedelhalter. Halterna är dock under gränsvärdena avsedda maximalt tillåtna koncentrationer. Medelhalten av arsenik i snön överskrider bedömningsgrunderna för särskilt förorenande ämnen för ekologisk statusklassning. Halten av arsenik i snön bedöms dock inte medföra någon påverkan på ytvattnet då medelhalter är i nivå med de halter som har påvisats i ytvattnet vid referensstationen Ängbybadet. Både medelhalten baserat på filtrerade halter samt beräknade biotillgängliga halter av zink överskrider bedömningsgrunderna för

¹ Polycykliska aromatiska kolväten (PAH) är en grupp ämnen som omfattar hundratals olika föreningar, vilka alla består av tre eller flera sammanfogade aromatiska kolväteringar. De flesta bildas vid ofullständig förbränning av organiskt material.

särskilt förorenande ämnen för ekologisk statusklassning. Medelhalten av zink är i nivå med vad som har påvisats i tippad snö under tidigare vintersäsonger.

Frågan om snötippningens miljöpåverkan, ställt i relation till påverkan från alternativ snöhantering, har diskuterats i samband med behandling av trafikkontorets dispensansökningar. Förvaltningens bedömning har då varit att snödumpningens miljöpåverkan är acceptabel med hänsyn till kraven på framkomlighet och säkerhet i staden och att det saknas realistiska alternativ. Det saknas resurser att köra bort all snö till uppläggningsplatser på land.

Då de uppmätta halterna, i såväl snön som lokalt vid dumpningsplatserna, överensstämmer med tidigare resultat har också provtagningens värde ifrågasatts av trafikkontoret. Att en lokal påverkan sker är fastlagt men det är inte möjligt att bedöma om denna är av den arten att det påverkar vattenförekomstens status.

Möjliga platser för uppläggning av snö i ytterstaden har under hösten 2017 reviderats av trafikkontoret i samarbete med miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret. Antalet tillgängliga platser har minskat och miljöförvaltningen ser att det sannolikt kommer bli problem att hantera snön under snörika vintrar.



FOTO: KARIN MALMHAV

8. Sopsand

Större mellanlager av sopsand hanteras som anmälningspliktig verksamhet där riskerna för störningar framförallt utgörs av buller och

föroreningar till dagvattnet. Mark- och miljööverdomstolen har 2017 slagit fast att sopsand är avfall. Sopsanden kan sållas och användas för anläggningsändamål eller som ny sandningssand.

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.