



**Tillsynen av
fordonstvättar, depåer
och drivmedels-
anläggningar år 2020**
Maj 2021

start.stockholm

Rapport från tillsyn över biltvättanläggningar 2020
Maj 2021

Dnr: 2021-3827

Kontaktperson: Anna Vestman, Miljöförvaltningen,
anna.vestman@stockholm.se

Sammanfattning

Underlaget för tillsynen 2020 var totalt 163 objekt som omfattar fordonstvättar (71), tåg- och bussdepåer (14) samt anläggningar för drivmedelshantering (74). För fordonstvättar och depåer utgör kontroll av utsläpp till vatten en central del av tillsynen.

Avloppsvattnet från fordons- och tåg tvättarna belastar miljön och reningsverken, främst med metaller och oljor. Miljöbelastningen från drivmedelsanläggningarna består främst av spill av drivmedel och utsläpp till luft.

De anmälningspliktiga fordonstvättarna och depåerna är förelagda att ta veckoprov på utgående renat avloppsvattnet. Även de mindre anläggningarna för fordonstvätt har förelagts att utföra veckoprovtagning. I övrigt kontrolleras bl.a. kemikalie- och avfallshantering samt energibesparande åtgärder.

Branschens indikatorer handlar om utsläpp från fordonstvättarna samt deras kemikaliehantering. För säsong 2019/2020 visar provtagningresultatet från fordonstvättarna att 63 % av de anläggningar som redovisade provresultat klarar de uppsatta riktvärdena för utsläpp. Det kan jämföras med tidigare års resultat, 80 % provtagningssäsong 2018/2019, 76 % provtagningssäsong 2017/2018 och 46 % provtagningssäsong 2016/2017). Av de 23 anläggningar som haft problem med sina riktvärden säsong 2019/2020 var det endast nio av dem som också hade problem säsong 2018/2019.

Varför resultatet är sämre än de två förra provtagningssäsongerna har förvaltningen inget svar på, och konstaterar att överskridande av riktvärden kan bero på många olika saker. Exempelvis kan det handla om fel pH-reglering och dosering av fällningskemikalier som kan bero på utrustning som går sönder eller bristande rutiner. Det händer ibland även på anläggningar utan anmärkningar de senaste provtagningssäsongerna. Det viktiga är att verksamheterna aktivt jobbar med att rätta till bristerna. Rutinerna för egenkontroll ingår i den löpande tillsynen. Förvaltningen bedömer att det försämrade resultatet för branschens indikator för vattenutsläpp är tillfälligt. På grund av samhällsspridningen av Covid-19 har bara en mindre andel av anläggningarna inspekterats inomhus. Utfallet var 80 % för nyckelindikatorn gällande kemikaliehanteringen på fordonstvättarna och baseras på enbart noteringar från 25 anläggningar.

Samtliga bussdepåer klarade riktvärdena för vattenutsläpp även denna provtagningssäsong. Fyra av fem tvättanläggningar på tågdepåerna har tagit vattenprover. Tre av de anläggningar där prov har tagits har klarat samtliga riktvärden. På den fjärde överskreds samlingsparametern (bly, krom, nickel) riktvärdet för utsläpp från tågdepåer men efter ombyggnationen av verksamhetens reningsverk är det förhoppningsvis åtgärdat.

Miljöförvaltningen har under de senaste åren behövt lägga ner mer tillsynstid på tågdepåerna än vad som motsvaras av den avgift som verksamheterna betalar för. Förvaltningen kommer därför i samband med taxeöversynen att föreslå för miljö- och hälsoskyddsnämnden att årsavgiften höjs för tågdepåerna från och med år 2022.

I tillsynen av drivmedelsanläggningarna har förvaltningen under 2020 bland annat fokuserat på att informera verksamhetsutövarna om att miljöförvaltningen från och med år 2020 kräver 5-årskontroller av oljeavskiljarna. Det har fallit väl ut och samtliga verksamheter har antingen redovisat protokoll från genomförda kontroller eller kommer att genomföra kontrollerna senast under 2021.

Något som noterats på vissa drivmedelsstationer är brister i egenkontrollen av drivmedelscisterner. Kontroll av efterlevnaden av lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel har även fortsatt under 2020.

Innehåll

Sammanfattning	3
Bakgrund	6
Fordonstvättar	6
<i>Utsläpp till miljön</i>	6
<i>Så sker tillsyn av fordonstvättar</i>	7
<i>Exempel på förändringar</i>	8
Depåer	9
<i>Så sker tillsyn av depåer</i>	9
Drivmedelsanläggningar	11
<i>Så sker tillsynen på drivmedelsanläggningar</i>	11
<i>Exempel på förändringar</i>	12
Indikatorer för tillståndet inom tillsynsområdet	12
Resultat från provtagning 2019/2020	13
Resultat från provtagningen, fordonstvättar	13
Resultat från provtagningen, bussdepåer	14
Resultat från provtagningen, tågdepåer	14
Erfarenheter och slutsatser från tillsynen 2020	15
Fordonstvättar	15
<i>Samarbete med Stockholm Vatten och Avfall AB</i>	15
Depåer	15
<i>Erfarenheter 2020</i>	15
Drivmedelsanläggningar	16
<i>Erfarenheter 2020</i>	16

Bakgrund

Fordonstvättar

Fordonstvättarna varierar mycket i storlek och finns i regel i anslutning till andra anläggningar som bensinstationer, bilverkstäder och parkeringsgarage. Huvuddelen (53 stycken) av dessa anläggningar är anmälningsskyldiga med mer än 5000 fordonstvättar per år. På 18 anläggningar tvättas mellan 2000 och 5 000 bilar per år och därutöver finns en rad verkstäder, rekonditioneringsföretag etc. där tvätt förekommer i varierande omfattning.

Merparten av de anmälningsskyldiga anläggningarna är publika automatbiltvättar. Det finns också anmälningsskyldiga anläggningar för tvätt av bussar och andra tyngre fordon samt hyrbilsföretag etc. som tvättar mer än 5000 bilar per år. De mindre anläggningarna utförs främst av bilverkstäder där man även utför tvätt. I övrigt är det hyrbilsföretag eller andra verksamheter där man tvättar sina bilar internt. Här sker tvätten ofta manuellt.

Olika reningstekniker används för att rena avloppsvatten från fordonstvättar. Första steget i en rening är i de allra flesta fall en slam- och oljeavskiljare som separerar ut sand, grus och slam samt olja från avloppsvattnet. Ytterligare reningssteg består oftast av kemisk fällning eller en biologisk rening där främst metaller separeras ut ur avloppsvattnet. Det finns även andra tekniker för rening, t.ex. filteranordningar.

Utsläpp till miljön

Miljöpåverkan från fordonstvättar består i utsläpp till vatten via avloppsnätet av metaller och oljeprodukter som kommer från bl.a. fordon, däck och tvättkemikalier. Vattnet från biltvättsanläggningar bedöms stå för mellan två och tio procent av tillförseln av vissa metaller till reningsverken.

Så gott som samtliga anmälningsskyldiga fordonstvättar har en mer långtgående rening än oljeavskiljare. Genom rening med oljeavskiljare och ytterligare reningssteg kan upp till 99 % av metallerna i tvättvattnet avskiljas. Utan rening hade bidraget av föroreningar från biltvättar varit betydligt större.

Biltvätt på gatan

Bidraget till miljön av föroreningar från biltvätt som sker på gatan är mycket svår att bedöma, särskilt i jämförelse med andra utsläppskällor i staden. Det krävs omfattande undersökningar och analyser för att kunna göra den bedömningen.

Branschorganisationen Svensk Bensinhandel driver sedan 2017 en kampanj, Hållbar Biltvätt, för att få bort biltvättande från gatan. I samband med kampanjen togs en rapport fram för att få en uppfattning om i vilken omfattning ”hemmatvättar” sker. Studien baseras på organisationens egna undersökningar gjorda på fem orter i Sverige. I rapporten redovisas en grov uppskattning av utsläpp från ”hemmatvättar”. Där beräknas att ca 30-50% av biltvättar sker hemma eller på gatan, vilket innebär att ca 1000 ton olja och 50 ton tungmetaller släpps ut i naturen och dagvattnet per år i Sverige, med en felmarginal på ca 50 %.

Siffran för antal ”hemmatvättare” är troligtvis lägre i Stockholm stad eftersom större delen av invånarna bor i flerbostadshus med sämre möjligheter till tvätt på gatan. Det kan också antas att det i Stockholm är närmare till en fordonstvätt och att utbudet är större.

Genom att använda de analysvärden som redovisas i Hållbar biltvätts rapport för metall och oljehalter i vattenfas och SCBs siffror på antalet bilar i trafik i Stockholms län, kan en mycket grov uppskattning av utsläpp från ”hemmatvättar” göras. Om man antar att fordonen tvättas en gång i månaden och att 30 % av dessa tvättar sker hemma eller på gatan, blir utsläppen av tungmetaller 2-3 ton per år i Stockholms län och motsvarande siffra för olja 260 ton. I beräkningarna antas att allt dagvatten släpps ut i ett vattendrag. Det är dock viktigt att påpeka att stora delar av Stockholm har kombinerade ledningar varvid utsläppen leds till reningsverken.

Trafikdagvatten är troligtvis en av de största källorna till föroreningar i dagvatten. Bidraget från ”hemmatvättar” kan antas vara ganska litet i jämförelse med trafikdagvatten.

Så sker tillsyn av fordonstvättar

Kontroll av avloppsvatten från fordonstvättar utgör en central del av tillsynen. Vid nyanmälan av tvättanläggningar och när anmälningspliktiga verksamheter får nya verksamhetsutövare kräver förvaltningen normalt två veckoprover under vintersäsongen.

För de anläggningar där genomförd provtagning visat goda resultat under minst ett par provtagningssäsonger i följd, har förvaltningen bedömt att ett veckoprov under den hårdast belastade perioden, januari till mars, är tillräckligt. Det betyder dock inte att anläggningen kan fortsätta att ta ett veckoprov om inte utsläppsvärdena klaras. En skärpning av kraven från en till två veckoprov sker om provresultaten visat på förhöjda värden.

För de mindre anläggningarna har föreläggande om ett veckoprov meddelats.

Veckoprovtagningen innefattar krav på analys av bly, kadmium, krom, koppar, nickel, zink och olja. Riktvärdena som tillämpas anges av Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutet (SPBI) och baseras på de riktvärden som fanns i det nu upphävda allmänna råd (96:1) om fordonstvättar som Naturvårdsverket utfärdat.

I övrigt består tillsynen av kontroll av hantering av kemikalier och avfall samt efterlevnaden av egenkontrollförfordningen. I tillsynen läggs även fokus på klimatfrågor. Vid tillsynsbesöken diskuteras hur företagen kan bidra till att minska energianvändningen och utsläppen av växthusgaser.

De större anmälningspliktiga anläggningarna får årliga tillsynsbesök. De mindre anläggningarna besöks vartannat till vart tredje år.



Automat-tvätt

Exempel på förändringar

Genomförda

Sandströms Center i Västberga samt Circle K Jarlaplan har lagt ner sina verksamheter under 2020. Mycar Akalla gick i konkurs under 2020 men en ny fordonstvätt (Danderyds bilvård) flyttade ganska omgående in i lokalerna.

Ny reningsutrustning har installerats på några anläggningar, bl.a. OKQ8 Hägersten och fordonstvätten i polishuset på Kronobergsgatan.

Depåer

Miljöförvaltningen utövar tillsyn över fjorton depåer uppdelat på sex anläggningar för buss och åtta för tåg. Samtliga depåer är anmälningsskyldiga verksamheter enligt miljöbalken. De flesta depåerna är anmälningsskyldiga tvättanläggningar men även anläggningarnas bränslehantering är anmälningsskyldig, därtill kommer ganska stora verkstadsdelar.

Vid tåg- och bussdepåer kan det förekomma flera olika typer av verksamhet bl.a. tvätt av fordon och detaljtvättar, verkstad, lackering, lagring av bränslen och klottersanering.

Anläggningarna för tåg tvätt skiljer sig från de vanliga större fordonstvättarna. Tvättautomaterna för tåg behöver vara större och kunna tvätta olika delar av tågen. Olika tvättkemikalier används också för de olika behoven, t.ex. tvätt med sura tvättkemikalier. Det sker även klottersanering av tågen. På vissa depåer klottersaneras vagnarna i en separat hall. Tågen tvättas i ungefär samma utsträckning året runt.

Verkstäderna kan innefatta allt från fordonsverkstäder till mekaniska verkstäder där man svarvar hjul till tågen och tillverkar detaljer.

Det kan således finnas en mängd olika miljöaspekter att beakta vid depåverksamheter, t.ex. utsläpp av process- och tvättvatten och utsläpp till luft. Buller är en annan viktig miljöaspekt vid depåerna.

Så sker tillsyn av depåer

Depåerna får liksom de större fordonstvättarna årliga tillsynsbesök. I likhet med fordonstvättarna kontrolleras avloppsvatten från tvättanläggningarna samt kemikalieförvaring. På depåernas verkstäder kontrolleras även hantering av olika avfallsslag, skötsel av oljeavskiljare etc. Drivmedelshanteringen kontrolleras på samma sätt som andra drivmedelsanläggningar d.v.s. skick och skötsel av drivmedelscisterner, pumpar, cisternpåfyllning och spillzoner. Egenkontrollen är en extra viktig del i tillsynen av depåerna eftersom de i regel är stora anläggningar med olika typer av verksamheter.

Alla depåer för spårbunden trafik som utför tvätt och samtliga bussdepåer, är förelagda att ta veckoprover på utgående avloppsvatten från tvätten. Stockholm Vatten och Avfall AB:s riktlinjer för tåg tvättar ligger till grund för de krav som ställs och innefattar två veckoprover, ett på sommaren och ett på vintern. I tillägg till de analyser som krävs på fordonstvättar ska även antimon analyseras vid anläggningar för tvätt av tåg.

För bussdepåerna ställs samma krav som för anläggningar för tvätt av tyngre fordon.

Genomförda förändringar

Ombyggnation av Alkärrsdepån, bl.a. uppgradering av befintligt reningsverk.

Tågdepån vid Östra station har byggt om sitt reningsverk under 2020.

Kommande förändringar

Hornsbergs bussdepå flyttar till Solna under sommaren 2021.

Verksamhetsutövarna vid depåerna i Vällingby och Nyboda har tagit in konsult hjälp för att se över tvättarna. Exakt vilka förändringar som planeras är dock i nuläget okänt för förvaltningen.

Miljöförvaltningen har under de senaste åren behövt lägga ner mer tillsynstid på tågdepåerna än vad som motsvaras av den avgift som verksamheterna betalar för. Förvaltningen kommer därför i samband med taxeöversynen att föreslå för miljö- och hälsoskyddsnämnden att årsavgiften höjs för tågdepåerna från och med år 2022.



Drivmedelsanläggningar

Tillsynen omfattar 74 anläggningar för drivmedelshantering, varav 10 är gastankstationer. Majoriteten av anläggningarna är anmälningspliktiga som hanterar mer än 1000 m³ drivmedel eller 1000 normalkubikmeter drivmedelsgas per år.

De aktuella verksamheterna utgörs av automattankstationer och drivmedelsförsäljning på drivmedelsstationerna, och drivs av ett antal större drivmedelsbolag. Utöver dessa finns ett fåtal mindre anläggningar för drivmedelshantering t.ex. på bussdepåerna.

Miljöpåverkan från anläggningarna består i utsläpp till luft och spill av drivmedel.

Så sker tillsynen på drivmedelsanläggningar

Tillsynen på drivmedelsanläggningarna är närliggande med brandförsvarets tillsyn. Samma saker kontrolleras men utifrån olika regelverk. Generellt är de krav som ställs ur brandrisksynpunkt förenliga med krav som ställs för att minska risk för utsläpp till miljön. Det handlar t.ex. om att kontrollera att drivmedelscisterner besiktigas och är godkända och att cisternpåfyllningen och dess invallning är i bra skick. Annat som kontrolleras är tank- och spillzoner, som ska vara täta för att inte släppa igenom drivmedel vid ett spill samt skötseln av bensinavskiljare. Egenkontrollen är en viktig del i drivmedelstillsynen.

Tillsyn på drivmedelsanläggningar görs var tredje år. Drivmedelsstationer med fordonstvätt får en tätare kontroll av vissa delar eftersom fordonstvätten besöks varje år. I samband med tillsynen på fordonstvätten kontrolleras skick på tankytor och drivmedelspumparna samt egenkontroll.

Exempel på förändringar

Genomförda

Circle K Jarlaplan (butik, tvätt och drivmedelsförsäljning) har lagt ner sin verksamhet under 2020. Även Ingo-stationen i Ropsten har avetablerats.

Kommande

Enligt Naturvårdsverkets föreskrifter (NFS 2017:5) ska drivmedelscisterner och rörledningar vara dubbelmantlade eller försedda med sekundärt skydd inom vattenskyddsområde senast den 1/1 2022.

Indikatorer för tillståndet inom tillsynsområdet

Tabell 1. Aktuella indikatorer och årsmål inom tillsynsområdet

Indikator	Årsmål	Utfall
Andelen besökta fordonstvättar utan anmärkning på kemikaliehanteringen.	100 %	80 %
Andel anmälningspliktiga fordonstvättar som uppfyller gällande utsläppsvärden.	100 %	63 %

På grund av samhällsspridningen av Covid-19 har bara en mindre andel av anläggningarna med fordonstvätt inspekterats inomhus där kemikalier förvaras. Utfallet för nyckelindikatorn gällande kemikaliehanteringen baseras därför på färre observationer (25 anläggningar) än ett normalår, och uppgick till 80 %. Förvaltningen bedömer att det är ett resultat som inte avviker från tidigare år.

När det gäller indikatorn för uppfyllelse av riktvärden för utsläpp hos fordonstvättarna är utfallet 63 %. Det är ett sämre resultat jämfört med de två senaste säsongerna, 80 respektive 76 %. Det är 23 verksamheter som inte uppfyllt riktvärdena för utsläpp och nio av dem hade även problem under säsong 2018/2019. Förvaltningen jobbar aktivt med att få verksamheterna att se över sina rutiner, förbättra kontroll av utrustning med mera.

Resultat från provtagning 2019/2020

Resultat från provtagningen, fordonstvättar

Analysresultat från provtagning under vintersäsongen 2019/2020 redovisas i bilaga 2. Under året har provresultat inkommit från 62 anläggningar.

Nio anläggningar har inte utfört några prover alls. Vid några anläggningar har vikande kundunderlag pga. Covid-19 gjort att provtagning uteblivit. Hos andra har det exempelvis berott på missförstånd.

Av de provresultat som inkommit framgår att 39 anläggningar av 62, vilket motsvarar 63 %, klarar riktvärdena enligt föreläggandet. Andelen anläggningar som klarat riktvärdena kan jämföras med säsong 2018/2019 (80 %), 2017/2018 (76 %) samt säsong 2016/2017 (46 %). Av de 23 anläggningar som haft problem med sina riktvärden säsong 2019/2020 var det endast nio av dem som också hade problem säsong 2018/2019.

Vid bedömning av provresultaten används Svenska Petroleum- och Biodrivmedel Institutets (SPBI) riktvärden som anger följande maximala föroreningsmängder per tvättad personbil:

- Samlingsparameter (bly, krom & nickel) 5 mg/fordon
- Kadmium 0,10 mg/fordon
- Zink 50 mg/fordon
- Mineralolja 2,5 g/fordon

Ovanstående kompletteras med Stockholm Vatten och Avfall AB:s riktvärde för koppar som är 30 mg/fordon.

För anläggningar för tvätt av tunga fordon accepteras tre gånger så höga värden.

Den parameter som många anläggningar historiskt sett haft problem med att klara är riktvärdet för zink. Provresultaten från 2019/2020 visar att 14 anläggningar har haft problem med zinkvärdet. På 9 anläggningar överskreds samlingsparametern (bly, krom, nickel) och 10 anläggningar hade för högt oljeindex.

De anläggningar som inte klarat riktvärdena uppmanas att utreda orsaken till de höga värdena samt att vidta åtgärder. Det handlar i

huvudsak om att trimma in anläggningen och se över egenkontrollen och rutinerna kring skötseln av anläggningen. Överskridande av riktvärden kan bero på många olika saker. Exempelvis orsakas av fel pH-reglering och dosering av fällningskemikalier, och det händer ibland även på anläggningar som uppvisat fina resultat flera säsonger på raken. Det viktiga är att verksamheterna aktivt jobbar med att rätta till bristerna. Dåliga värden kan i enstaka fall också bero på att provtagningen inte utförts korrekt. Förvaltningens uppföljning av överskridna riktvärden sker på olika sätt inom tillsynen. Exempelvis vid inspektion eller via telefon/skrivelser.

Resultat från provtagningen, bussdepåer

Under året har samtliga sex anläggningar redovisat resultaten från vattenprovtagningarna och alla bussdepåerna klarar de riktvärden som angetts i föreläggandet.

Följande riktvärden gäller för tyngre fordon:

- | | |
|--|----------------|
| • Samlingsparameter (bly, krom & nickel) | 15 mg/fordon |
| • Kadmium | 0,30 mg/fordon |
| • Zink | 150 mg/fordon |
| • Mineralolja | 7,5 g/fordon |
| • Koppar | 90 mg/fordon |

Resultat från provtagningen, tågdepåer

Fem anläggningar för tågdepåer utför tvätt av tåg och fyra av dem har inkommit resultat för vattenprovtagning. Inga prover togs vid Alkärrsdepån på grund av ombyggnation. Sommarprov togs inte vid depåerna Östra station och Ulvsunda pga. ombyggnation respektive för få tvättar. Tre av de anläggningar där prov har tagits har klarat samtliga riktvärden. Vid Arrivas anläggning vid Östra station överskrids samlingsparametern. Kommande provtagning kommer förhoppningsvis att visa att ombyggnationen av reningsverket har gett positivt resultat på utsläppsfronten.

Följande riktvärden gäller för tågdepåer:

- | | |
|--|-----------------|
| • Samlingsparameter (bly, krom & nickel) | 5 mg/12m tåg |
| • Kadmium | 0,10 mg/12m tåg |
| • Zink | 50 mg/12m tåg |
| • Mineralolja | 2,5 g/12m tåg |
| • Koppar | 30 mg/12m tåg |
| • Antimon | 2 mg/12m tåg |

Erfarenheter och slutsatser från tillsynen 2020

Fordonstvättar

Liksom många andra branscher har många fordonstvättar påverkats negativt av den pågående pandemin. Några av de mindre tvättarna har inte tagit vattenprover eftersom de haft för få kunder och har därför inte kommit över vår riktlinje för när vattenprovtagning krävs.

Frågor och synpunkter från allmänhet, företag, bostadsrättsföreningar och andra kommuner hanteras löpande. Klagomål på biltvättar förekommer främst på våren och sommaren i samband med att fordon tvättas på gatan. Ett ökat intresse för mobila fordonstvättar har noterats. Dessa mobila fordonstvättar rengör fordon med hjälp av ånga eller en sprayflaska och trasor att torka med. Om tvättarna utförs på rätt sätt är de ett bra alternativ till konventionella vattentvättar. Frågor från bostadsrättsföreningar handlar främst om vilka krav som ställs för tvättplats i garage.

Samarbete med Stockholm Vatten och Avfall AB

Samarbete och kontakter sker kontinuerligt med Stockholm Vatten och Avfall AB (SVOA). Information delas om t.ex. miljöpåverkan från däcktvätt, nya bilvårdsanläggningar och s.k. utsläppsfria biltvättar där bilarna behandlas med vattenånga och sedan torkas av med trasor. Under 2020 genomfördes ett gemensamt besök i ett industriområde nära Johannelund för att söka källa till utsläpp av oljor i såväl dag- som spillvatten.

Förvaltningen samarbetar också i andra frågor, se Erfarenheter 2020 under avsnittet om depåer.

Depåer

Erfarenheter 2020

På grund av samhällsspridningen av Covid-19 utfördes inga fysiska inspektioner på buss- och tågdepåerna under 2020. Tillsynen skedde bland annat via digitala videomöten och fokuserades istället på verksamheternas egenkontroll.

Uppföljningen av *bussdepåernas* arbete med att koppla ihop sitt systematiska brandskyddsarbete med agerande vid läckage vid brand har så smått påbörjats under 2020. Den typen av tillsyn är dock enklast att utföra vid platsbesök och förvaltningen avvaktar därför till dess att besök kan göras riskfritt, troligen hösten 2021. Miljöförvaltningen har under de senaste åren behövt lägga ner mer tillsynstid på *tågdepåerna* än vad som motsvaras av den avgift som verksamheterna betalar för. Tågdepåerna är stora, komplexa anläggningar som ofta har äldre, markförlagd reningsutrustning. Det gör att de oftare har problem med riktvärden för vattenutsläpp än bussdepåerna. Förvaltningen kommer därför i samband med taxeöversynen att föreslå för miljö- och hälsoskyddsnämnden att årsavgiften höjs för tågdepåerna från och med år 2022.

När det gäller frågan om problemet med vatten från verkstäderna vid tunnelbanedepåerna i Högdalen och Hammarby så har det inte lösts än men en handlingsplan har lämnats in till förvaltningen. Detta arbete har också bidragit till att mer tillsynstid än planerat åtgått för depåerna. Samarbetet med SVOA fortsätter i den här frågan. Övergripande slutsats är att miljöförvaltningen även fortsättningsvis ser ett stort behov av tillsyn på depåerna.

Drivmedelsanläggningar

Erfarenheter 2020

Någon som noterats på vissa stationer är brister i egenkontrollen av drivmedelscisterner. Stationsansvariga har inte haft tillräcklig kunskap och förvaltningen har därför uppmanat personer högre upp i organisationen att stötta sin personal med utbildning/information i dessa frågor. Förvaltningen ser också att regelbunden tillsyn genom platsbesök generellt sett är värdefullt för att fånga upp personalens kunskap om den verksamhet de bedriver. Tyvärr sker det ofta ett stort kunskapstapp när exempelvis drivmedelsstationer byter föreståndare.

Under 2020 har förvaltningen bland annat fokuserat på att informera verksamhetsutövarna om att miljöförvaltningen från och med år 2020 kräver 5-årskontroller av oljeavskiljarna. Det har fallit väl ut och samtliga verksamheter har antingen redovisat protokoll från genomförda kontroller eller kommer att genomföra kontrollerna senast under 2021.

Kontrollen av efterlevnaden av lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel har även fortsatt under 2020.

Lagen innebär att stationer som sålt bensin och diesel över en viss mängd under ett år är skyldiga att även sälja förnyelsebart drivmedel. De kontroller som har gjorts hittills har visat att lagen efterlevs.

I övrigt fortgår tillsynen med årligt besök och arbete med kontroll av kemikalie- och avfallshantering, energifrågor och egenkontroll. Tillsynen under 2020 har dock präglats av samhällsspridningen av Covid-19 och på merparten av anläggningarna har platsbesöket inneburit att man endast avsynat utomhusytor.