



TRAFIKKONTORET

2008-11-18

BILAGA 10

Trafikkontorets miljöplan 2009

**Kontoret ska arbeta med att minimera miljöpåverkan och integrera
Stockholms miljöprogram i sitt arbete**



Innehållsförteckning

Innehållsförteckning.....	2
Miljöplan och miljöpolicy för trafik- och renhållningsnämnden.....	3
Sammanfattning.....	3
Miljöpolicy för trafik- och renhållningsnämnden.....	3
Miljöutredning.....	4
Egenkontrollprogram.....	7
Stockholms miljöprogram och trafikkontorets handlingsprogram.....	8
Övergripande miljömål nr 1: miljöeffektiva transporter.....	8
Flaskhalsutredningar – för att minska köbildning.....	8
Utveckling av cykelvägnätet.....	8
Uppföljning av trängselskatten.....	8
Dammbindningsmedel.....	8
Adaptiva trafiksignaler.....	9
Miljözon.....	9
ISA.....	9
Lånecyklar.....	9
Bullerdämpande beläggning.....	10
Bullerskydd längs Nynäsvägen genom Gamla Enskede.....	10
Luft- och självrengörande betong.....	10
Övergripande miljömål nr 3: hållbar energianvändning.....	11
Energieffektivisering av den offentliga belysningen.....	11
Övergripande miljömål nr 4: hållbar användning av mark och vatten.....	11
Markförbättrande åtgärder för gatutråd.....	11
Dagvattenreningsprojekt - miljömiljarden.....	11
Övergripande miljömål nr 5: miljöeffektiv avfallshantering.....	12
Återvinning av schakt- och asfaltmassor.....	12
Miljömässig snöhantering.....	12
Återvinningscentraler och miljöstationer.....	13
Återvinningsstationer.....	13
Biologisk behandling av matavfall.....	13
Installation av matavfallskvarnar kopplade till tank.....	13
Inventering och märkning av farligt avfall i Lövsta.....	14
Rivning av byggnader i Lövsta.....	14
Sluttäckning av tippområdet i Lövsta.....	14



Miljöplan och miljöpolicy för trafik- och renhållningsnämnden

Sammanfattning

Kontoret ska arbeta med att minimera miljöpåverkan och integrera Stockholms miljöprogram i sitt arbete. Minimera miljöpåverkan i avfallshanteringens alla led.

Kontoret bidrar till hållbar livsmiljö genom att minska verksamhetens miljöpåverkan och verka för att stadsmiljön utvecklas på ett hållbart sätt. Stadens miljöprogram, kontorets miljöpolicy, miljöutredning och egenkontrollprogram ligger till grund för kontorets miljöarbete. Kontoret verkar för en hållbar livsmiljö genom att bland annat arbeta för en bättre luftkvalitet, påverka framkomlighet, bidra till en säkrare trafikmiljö, tillhandahålla en kostnadseffektiv och miljöriktig hantering av avfall, minimera giftiga ämnen som förorenar dagvattnet samt minska den egna verksamhetens miljöbelastning.

Kontoret ska varje år sammanställa en miljöplan som innehåller ett handlingsprogram för verksamheten. Handlingsprogrammet kommer att innehålla aktiviteter för att arbeta mot miljöprogrammets mål. Handlingsprogrammet uppdateras årligen. Detta arbete ska ske inom ramen för kontorets ordinarie verksamhetsplanering enligt integrerat system för ledning och uppföljning av stadens ekonomi (ILS).

Miljöpolicy för trafik- och renhållningsnämnden

Kontoret utvecklar och förvaltar stadens trafik- och stadsmiljö. För att främja en god trivsel, säkerhet och framkomlighet i staden arbetar kontoret med förvaltning och underhåll, barmarks- och vinterväghållning, trafikplanering, klottersanering, tillstånd, parkering, avfallshandling och belysning. Det övergripande miljömålet för kontoret är att bidra till en hållbar utveckling.

Målet ska uppnås genom att kontoret:

- följer Stockholms stads Miljöprogram, miljömål och gällande lagstiftning
- värderar miljöaspekter vid upphandling
- stimulerar utvecklingen av miljöanpassade och kostnadseffektiva lösningar



- arbetar för att minska den interna miljöpåverkan
- arbetar för att minska trafikens miljöpåverkan
- verkar för att alla medarbetare har en hög kunskap om stadens miljöpåverkan
- följer upp och utvärderar miljöarbetet

Miljöutredning

Miljöutredningen består av en nulägesanalys där kontorets miljöpåverkan kartläggs. Utredningen innehåller också en övergripande beskrivning av de aktiviteter som påverkar miljön, identifiering och beskrivning av miljöaspekter och en bedömning av dessa. Vidare ges åtgärdsförslag för att minska verksamhetens miljöbelastning.

Med betydande miljöpåverkan avses exempelvis en miljöpåverkan som kan innebära en risk för att lagar och föreskrifter överträds. Föreligger en stor risk för att en miljö kvalitetsnorm eller andra gällande gränsvärden överträds på grund av en identifierad miljöaspekt anses miljöpåverkan vara betydande. Föreligger en viss risk för detta anses miljöpåverkan vara måttlig. Detta resonemang kan förtydligas genom ett exempel: Miljö kvalitetsnormen för NO₂ överskrids regelbundet på vissa platser i Stockholms innerstad på grund av vägtrafiken. Denna miljöpåverkan kan därmed anses som betydande.

Andra bedömningskriterier är om miljöpåverkan är lokal, regional, nationell eller global, i vilken utsträckning ämnen som sprids är nedbrytbara, om förnyelsebara eller icke förnyelsebara ämnen förbrukas eller om miljöaspekten är hälso- och miljöfarlig.

Utifrån dessa bedömningskriterier kan det identifieras vilka miljöaspekter som kan prioriteras utifrån miljöpåverkan och rådighet. Det är dock värt att betona att samtliga miljöaspekter som tagits upp i miljöutredningen är av betydelse eftersom samtliga påverkar miljön, om än i olika omfattning. Nedan redovisas ett urval av miljöaspekter som kan anses som betydande. Miljöaspekterna är inte upptagna i någon prioriteringsordning.

- **Trafik**

Kontoret har som ansvarig väghållare enligt miljöbalken det juridiska ansvaret för miljöbelastningen orsakad av trafiken. Utsläpp till luft, buller och förorening av väg dagvatten utgör den mest betydande miljöpåverkan från trafiken. Trafiken är den största källan till förorening av dagvattnet, buller betraktas som ett utbrett samhällsproblem och föroreningshalten i utomhusluften i Stockholm överstiger



ofta miljö kvalitetsnormen. Trafiken bidrar mest till kontorets miljö påverkan. Kontoret bedöms att ha viss rådighet över området. Varför kontoret inte kan anses ha full rådighet över aspekten beror på att de inte fullt ut kan kontrollera trafiken. Trafikanterna kan inte styras fullt ut av kontoret. Däremot kan kontoret sätta ramar och riktlinjer för trafiken genom trafikstyrning och trafikplanering.

- **Anläggningsentreprenader**

I anläggningsentreprenader förekommer ett flertal miljö aspekter som transporter, användning av arbetsmaskiner och fordon, bullerstörande aktiviteter, resursanvändning och generering av avfall. Kontoret har bedömt att miljö påverkan är stor. Kontoret har dessutom full rådighet över verksamheten i hela processen genom planering, projektering, upphandling, genomförande och uppföljning.

- **Snöhantering, barmarksrenhållning, halkbekämpning**

Verksamheterna medför miljö aspekter som transporter, sandning, sopning, halkbekämpning, kemikalieanvändning och snöröjning. Kontoret har bedömt miljö påverkan som stor. Kontoret har full rådighet över upphandling och därigenom även genomförandet

- **Klottersanering**

Klottersanering är i första hand förknippat med kemikalieanvändning men även miljö aspekter som transporter och utsläpp till vatten. Kontoret har bedömt miljö påverkan som stor eftersom stora mängder kemikalier hanteras. Kontoret har full rådighet över verksamheten.

- **Trafikplanering**

Trafikplaneringen påverkar trafikens framkomlighet och därigenom även trafikens miljö belastning i form av utsläpp till luft, mark och vatten samt buller. Detta är en stor miljö påverkan på grund av den stora mängden fordon som trafikerar huvudgatunätet. Kontoret är en av flera aktörer som har rådighet över trafikplaneringen.

- **Drift och underhåll av offentlig belysning**

Den offentliga belysningen svarar för merparten av energianvändningen inom kontorets ansvarsområde. Därför bedöms miljö påverkan som stor. Kontoret har full rådighet över denna verksamhet genom projektering, drift och underhåll.



- **Drift och underhåll av trafiksignaler**

Drift och underhåll av trafiksignaler medför miljöaspekter som materialanvändning, generering av avfall och energianvändning. Kontoret har bedömt miljöpåverkan som måttlig. Kontoret har full rådighet över verksamheten.

- **Drift och underhåll av konstbyggnader, hissar, rulltrappor och markvärme**

Drift- och underhållsarbetet medför miljöaspekter som materialanvändning, generering av avfall och energianvändning. Kontoret har bedömt miljöpåverkan som måttlig. Kontoret har full rådighet över verksamheten.

- **Skyltning**

Skyltningen medför miljöaspekter som materialanvändning, transporter och generering av avfall. Kontoret bedömer miljöpåverkan som måttlig och Kontoret har full rådighet över verksamheten.

- **Avfallshantering**

I avfallshanteringen ingår såväl insamling av avfall och behandling av avfall. Detta medför miljöaspekter som transporter, materialanvändning, energianvändning, förbränning, biologisk behandling och deponering. Kontoret har bedömt miljöpåverkan som stor och kontoret har full rådighet över verksamheten.

Miljöaspekter i den interna verksamheten har inte bedömts som betydande i jämförelse med de miljöaspekter som är förknippade med kontorets verksamhetsområden. Det är däremot av vikt att framhålla de interna aspekterna eftersom det skapar ett engagemang och en medvetenhet hos medarbetarna. Utifrån rådighet och miljöpåverkan bedöms följande interna miljöaspekter inkluderas i miljöarbetet.

- Tjänsteresor
- Uppvärmning/kylning av lokalerna
- Användning av elenergi
- Generering av avfall
- Pappersförbrukning
- Förbrukning av kontorsmaskiner och datorer



Egenkontrollprogram

Egenkontroll är en del av kontorets miljöarbete. Genom planering och kontroll ska olägenheter förebyggas och motverkas för såväl människor som miljö. Programmet omfattar de verksamheter inom kontoret som är kopplade till TK:s ansvar och rådighet som väghållare i Stockholm.

Genom egenkontroll av verksamheten ska kontoret visa att miljöbalkens allmänna hänsynsregler samt andra lagstadgade miljökrav efterlevs.

Programmets huvudsyfte är därigenom att svara upp mot gällande lagar och förordningar, uppställda gränsvärden, riktvärden och riktlinjer, samt att därtill skapa tydliga ansvarsgränser, rutiner och återrapportering inom kontoret.

De viktigaste lagar och styrande dokumenten för arbetet framgår nedan. Generellt för egenkontrollprogrammet är att processerna följer Miljöbalkens 2 kap. Allmänna hänsynsregler.

- **Väglagen**

Väghållarens ansvar – ett grundläggande krav är att tillbörlig hänsyn tas till både enskilda intressen och allmänna intressen, såsom trafiksäkerhet, miljöskydd, naturvård och kulturmiljö.

- **Miljöbalken**

Verksamhet ska planeras och kontrolleras för att motverka eller förebygga olägenheter för människors hälsa och miljö. Ansvaret innehåller skyldighet att skaffa sig kunskap.

- **KF:s övergripande mål**

”Göra Stockholm till en ekologisk hållbar storstad”

- **Stockholms miljöprogram**

Särskilt de övergripande miljömålen nr 1: miljöeffektiva transporter, nr 3: hållbar energianvändning, nr 4: hållbar användning av mark och vatten och nr 5: miljöeffektiv avfallshantering.



Stockholms miljöprogram och trafikkontorets handlingsprogram

Miljöprogrammet är ett kommunövergripande styrdokument. Målen i programmet är styrande för staden som helhet och vägledande för den enskilda nämnden och styrelsen.

Nedan följer kontorets aktiviteter som syftar till att uppfylla stadens övergripande miljömål.

Övergripande miljömål nr 1: miljöeffektiva transporter

Flaskhalsutredningar – för att minska köbildning

Avdelningen för trafikplanering kommer under 2008 att tillsammans med vägverket utföra flaskhalsutredningar. I förlängningen, kommer att leda till ökad framkomlighet och minskad köbildning under förutsättning att trafiken inte ökar för mycket. Minskad köbildning kommer i sin tur även att innebära minde utsläpp från trafiken.

Utveckling av cykelvägnätet

Kommunfullmäktige har fastställt att Trafikkontoret ska verka för innovativ transport- och miljöteknik i regionens transportsystem. Avdelningen för trafikplanering ansvarar för att ta fram underlag för utbyggnad av cykelnätet i syfte att utveckla det regionala cykelvägnätet.

Uppföljning av trängselskatten

Avdelningen för trafikplanering följer upp effekterna av trängselskatten med bland annat analyser av luftkvalitet. Dessa mätningar och analys utförs av SLB på Hornsgatan, Norrlandsgatan, Sveavägen samt Essingeleden.

Dammbindningsmedel

Ett försök gällande dammbindningsmedel pågår. Syftet är att begränsa halten inandningsbara partiklar (PM10) i luften. CMA (Kalcium Magnesium Acetat) används för att binda partiklar men behandlingen gör även vägbanan halare. Försöket ska klargöra hur mycket CMA som ska läggas ut för att ha god effekt men samtidigt inte påverka vägbanan så att den blir för hal. Sveavägen fungerar som försökssträcka och mätningar av partikelhalten utförs kontinuerligt. Mätningarna jämförs med mätningar från en obehandlad referenssträcka. Resultaten hittills visar att partikelhalten minskar med ungefär 20 %. Endast användning av CMA kan inte binda partiklar i den utsträckningen så att miljökvalitetsnormen för PM10 uppfylls. För att klara nivåerna krävs en minskad



dubbdäcksanvändning. Användning av CMA på korrekt sätt kan även leda till minskad saltanvändning. Projektet kommer att utvärderas under 2009.

Adaptiva trafiksignaler

Syftet med projektet är att genom intelligent styrning av trafiksignaler skapa effektiva samordningar för att på så sätt påverka framkomlighet och avgasutsläpp. Metoden som projektet använder sig av är s.k. gröna vågor som minskar stoppen, ökar farten och minskar fördröjningarna. Projektet är genomfört på Londonviadukten, Lidingövägen, Vasagatan, St Eriksgatan vid St Eriksplan, samt på Örbyleden. Preliminära resultat för de första fyra områdena ger reduktion av CO₂ med 1250 ton/år, 400 ton bränsle/år och 36 mkr/år i minskade fördröjningar i upp till 10 år. Resultat för Örbyleden är inte riktigt klara och för Valhallavägen testas ny styrning med hjälp av simulering.

Miljözon

Miljözonen trädde i kraft 1 juli 1996 och omfattar det så kallade "inre trafikområdet" (Södermalm, Kungsholmen, Vasastaden, Norrmalm, Östermalm och Gärdet), med ett uppdaterat och ändrat regelverk 1 januari 2007, får fordon som inte är euroklassade eller endast har euroklass 1 inte färdas längre än 6 år från första registrering.

Miljözonen syftar till att reglera dieseldrivna tunga bussar och tunga lastbilar. Fordon som är certifierade i euro-2 och euro-3 får färdas i 8 år från första registrering, fordon som är registrerade/anpassade till euro-4 får färdas t.o.m. 2016 och fordon som är registrerade/anpassade till euro-5/EEV får färdas t.o.m. 2020. Kontoret har under 2008 genomfört en utvärdering av miljözonen.

ISA

Kontoret arbetar med att införa ISA, intelligent stöd för anpassning av hastigheten, i stadens fordon. Syftet är att bidra till en säkrare trafikmiljö genom att utveckla tekniska stödsystem för hastighetsbegränsning i fordonen. Positiva effekter förmodas fås även på miljön genom att ett mjukare körsätt genererar minskade utsläpp av koldioxid, kväveoxider med mera. Klimpmedel är även sökt för att införa och demonstrera nya intelligenta stödfunktioner för miljöanpassat körsätt, integrerat i ISA-utrustningen för Stockholms stads transporter. Miljöeffekten beräknas till 10 % bränslebesparing. Projektet ska genomföras och utvärderas under 2007-2010.

Lånecyklar

Kontoret har upphandlat ett system med lånecyklar som såväl stadens invånare som besökare ska kunna utnyttja. Systemet har varit igång sedan september 2006.



Målet är att totalt 1000 cyklar ska finnas tillgängliga på ca 80 platser i innerstaden och närförorter. Projektet kostar inte Stockholm stad något utan företaget Clear Channel bekostar hela lånecykelsystemet genom reklamintäkter. Att låna en cykel kostar 250 kr för ett säsongskort eller 125 kr för ett tredagarskort.

Bullerdämpande beläggning

Flera försök pågår med att lägga bullerdämpande beläggning. Syftet är att minska bullret i stadsmiljön. Beläggningar med bullerdämpande beläggning kan bli upp till 3 gånger dyrare och slits dessutom snabbare än vanlig asfalt. Två försökssträckor om vardera ca 400 m är lagda Renstiernasgatan och Spångavägen. Målet är att nå en sänkning av ljudnivåerna med 5 dB(A) vid hastigheten 50 km/h. I detta försök skall dräneringsmöjligheterna undersökas. Dessa försök kommer att pågå 2008-2013. Uppföljning kommer att ske årligen med ljud- och luftmätning. På Blacquebergsvägen pågår ett EU-projekt som NCC utför.

Bullerskydd längs Nynäsvägen genom Gamla Enskede

Bostäderna längs sträckan utsätts i dag för mycket höga trafikbullernivåer. Den ekvivalenta ljudnivån är i många fall ca 75 dB(A). I detta projekt föreslås en kombination av relativt höga bullerskyddsskärmar (3,0 m) och fönsterbyten. Med förslagna skärmar kan bullernivån utomhus på grund av trafiken på Nynäsvägen minskas med upp till 15 dB(A) vilket upplevelsemässigt motsvarar en reduktion till 1/4 av nuvarande nivå. Inomhus fås med fönsterbyte 10 - 15 dB(A) lägre buller än i dag och riktvärdena för högsta buller nivå vid nybyggnation av bostäder kan hållas. Skärmarna har även effekt på trafikbullernivån i villaområdet längs vägen men bullerdämpningen blir betydligt mindre, högst ca 5 dB(A). Inom stora områden hålls därvid riktvärdet 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus. Kontoret kommer under 2009 att projektera fram bygghandlingar för skärmarna för att sedan kunna anlägga dessa under 2010 - 2012 .

Luft- och självrengörande betong

Kontoret deltar i arbetsgruppen för ett större europeiskt utvecklingsprojekt, Nanocrete. Tekniken som testats på olika platser i staden innebär att luftens kväveoxider, klotter, smuts med mera bryts ner genom fotokatalytisk oxidation. Betongen är därmed självrengörande och bryter ned luftens föroreningar i viss utsträckning. Betongen som används är även ljusare och i mindre behov av belysning vilket således även kan minska energiförbrukningen. Nanoteknologin kan användas till marksten, vägbeläggningar, fasader, parkeringsgarage, tunnlar mm. Projektet pågår. Under 2009 ska om möjligt ett prov genomföras avseende den reducerande effekten av NOx . Provet är planerat att genomföras i Klaratunneln.



Övergripande miljömål nr 3: hållbar energianvändning

Energieffektivisering av den offentliga belysningen

Stockholm satsar stort på keramisk metallhalogen, staden har på de senaste fem åren installerat mer än 10 000 keramiska metallhalogenlampor i gatu- och parkbelysningen. Den låga energiförbrukningen kombinerat med bra ljuskvalitet gör lampan till en perfekt produkt för stadsmiljön och parker. Alla ytor där människor vistas ska ha ljus med hög ljuskvalitet. Praktiska tester visar att lampan med keramisk metallhalogen beter sig mycket bättre över tid än kvicksilverlampan. De kommande 4 åren kommer kontoret att byta ut 10 000 stycken 250 W kvicksilverlampor till 100 W keramisk metallhalogenlampa. När bytet är genomfört innebär det en energibesparing på mer än 5 miljoner kWh/år.

Övergripande miljömål nr 4: hållbar användning av mark och vatten

Markförbättrande åtgärder för gatuträd

Ett utvecklingsarbete pågår med samarbetspartner runt om i Europa för att få träd att må bra i hård beläggning. Stockholms innerstad har ca 12 000 träd i gatumiljö. Träden har en viktig roll i stadsmiljön med dess inverkan på stadsbild och för miljön. Genom projektet har markförhållandena restaurerats för ca 200 träd på Birger Jarlsgatan, så att de ges möjlighet att utvecklas. Den hårdgjorda ytan runt trädet har ersatts med en ny gynnsam markkultur. Första etappen är genomförd under 2006 och resterande del ska genomföras under året.

Dagvattenreningsprojekt - miljömiljarden

Stadens dagvattenstrategi syftar till att rena dag- och spolvatten och minimera de giftiga ämnen som förorenar dagvattnet och förs vidare till Mälaren och Stockholm Vattens avloppsreningsverk. Exempel på föroreningar är tungmetaller (kadmium, kvicksilver, bly) organiska miljögifter, oljor med mera. Målet är att reducera föroreningar med ca 70-90%. Pågående projekt är miljömiljardsprojekt.

- Dag och spolvattenrening för Klaratunneln och Blekholmstunneln: Projektet syftar till att minimera de giftiga ämnen som förorenar spol- och dagvatten som förs från Klaratunneln och Blekholmstunneln och vidare till Stockholm Vattens avloppsreningsverk. Projektet är under genomförande och blir färdigställt under 2009.

- Reningsanläggningar för Centralbron: Projektet syftar till att minska miljöpåverkan från förorenat dagvatten till Riddarfjärden. Vägdagvatten från broarna över Söderström och Norrström ska



samlas upp i rännor som monteras under broarna. Projektet är under genomförande och kommer att vara färdigställt under 2009.

- Dagvattenrening för Klarastrandsleden:

Projektet syftar till att minska miljöbelastningen från det förorenade vägdagvattnet som Klarastrandsleden alstrar till Klarasjö och Barnhusviken. Detta projekt var tidigare planerat som ett miljömiljardsprojekt men har skjutits fram till 2010 för att samordnas med renoveringen av Klarastrandsvägen.

Övergripande miljömål nr 5: miljöeffektiv avfallshantering

Återvinning av schakt- och asfaltmassor

En utredning pågår gällande återvinning av massor från anläggningsentreprenader. Projektet finansieras av miljömiljarden. Syftet är att återanvända asfalt och grusmassor och särskilt hantera asfalt med farligt PAH- innehåll. Merparten av schakt- och asfaltmassor går idag på tipp vilket innebär stora kostnader för kontoret.

Beläggning kan idag återvinnas i liten omfattning på grund av att materialet behöver genomgå en del bearbetning för att erhålla godkända tekniska egenskaper.

Det som återstår för att återvinningsverksamheten skall komma igång är att finna en plats och få tillstånd enligt miljölagstiftningen, där schaktmassor och asfalt skall kunna återvinnas.

Just nu söker kontoret tillstånd hos Länsstyrelsen för en återvinningsplats i Lövsta. Tillståndet söks för omhändertagande av 60 000 m³ rena schaktmassor och 9000 m³ PAH-haltiga massor. På grund av en utdragen tillståndsprövning med krav på nya utredningar från länsstyrelsen är det tveksamt om planerna kommer att bli verklighet.

Miljömässig snöhantering

Under åren 2006 och 2007 genomfördes en utredning gällande snöhanteringen i Stockholm. Syftet har varit att ta fram en miljöstrategi för omhändertagandet av snö. En handlingsplan för verksamheten godkändes av nämnden i december 2007. Staden behöver ha beredskap för att transportera 600 000 kubikmeter snö från innerstaden. Den bortforslade snön tippas vid någon av stadens fyra sjötippor, belägna vid Norr Mälarstrand, Nybroviken, Stadsgården och Värtahamnen. Miljöpåverkan från snöhanteringen är utsläpp av föroreningar till luft och vatten,



resursanvändning, buller och estetik. Sjötippning strider mot Miljöbalken eftersom den definierats som dumpning av avfall.

Kontoret har under hösten 2008 erhållit en dispens på två år av naturvårdsverket för tippning av snö i sjötipparna.

Alternativet till sjötippning är landdeponier. Problemet med dessa är bland annat att finna lämplig mark på rimligt avstånd från innerstaden.

Ungefär 20 platser har studerats som alternativ lokalisering inom staden men ingen av dessa bedöms kunna utnyttjas som tippplatser. Det är uppenbart att transporter av snön till tippor belägna utanför kommungränsen kommer att medföra en avsevärd miljöbelastning och är inget realistiskt alternativ.

Etablering av återvinningscentraler och miljöstationer

Två nya återvinningscentraler ska etableras under mandatperioden. Sammanlagt kommer det då att finnas 7 ÅVC.

Insamling av farligt avfall:

Mobila miljöstationen gör idag drygt 400 stopp per år.

Det finns idag 15 obemannade miljöstationer.

En lämplig lokal söks för en bemannad miljöstation i innerstaden.

Etablering av återvinningscentraler och miljöstationer pågår och övergår i driftsfas när de väl är iordningställda. I samband med etablering ställs ett stort antal miljökrav. Vid återvinningscentraler och miljöstationer har olika miljöprojekt bedrivits, till exempel utsortering av hårdplast ur den brännbara stationen, sortering av metallfraktioner med mera.

Etablering av återvinningsstationer

Hundra nya platser ska etableras tom 2009. Sammanlagt kommer det då att finnas 350 ÅVS.

Biologisk behandling av matavfall

Minst 35 % av matavfallet från restauranger, storkök och butiker ska återvinnas genom biologisk behandling. Idag återvinns 9,5 % av de här fraktionerna. Olika projekt bedrivs för behandling av matavfall för framställning av biogas och biogödsel.

Insamling sker från hushåll och verksamheter.

Installation av matavfallskvarnar kopplade till tank

Syftet är att utveckla och förbättra insamlingen av matavfall från storkök och restauranger. Projektet syftar också till att testa system ur miljö- och



arbetsmiljösynpunkt för att presentera en lösning för insamling och transport av matavfall för marknaden.

Inventering och märkning av farligt avfall i Lövsta

Inom Lövsta tippområde finns det byggnader kvar som innehållit äldre och nedlagda förbränningsanläggningar. I dessa finns en del produkter som måste tas omhand som farligt avfall och som inte har identifierats eller märkts upp. Målet är att identifiera, märka samt omhänderta produkter som i samband med rivningen av byggnader inom Lövstaområdet kommer att bli farligt avfall.

Rivning av byggnader i Lövsta

Syftet med projektet är att förbereda området för framtida verksamhet inom kommunal-teknisk verksamhet eller förbereda området för total sanering med möjligheter till bebyggelse för industriell verksamhet. Målet är också att riva de byggnader som utgör en säkerhetsrisk på grund av att dessa utsätts för diverse oönskade besök. Projektet pågår inom Avdelningen för Avfall.

Sluttäckning av tippområdet i Lövsta

Syftet är att sluttäcka hela den östra tippen för att därefter kunna utveckla området som staden vill ha längs Mälarens strand med ett rörligt friluftsliv med mera. Målet är att hela östra tippen inom Lövstaområdet ska täckas i enlighet med den plan lämnats till tillsynsmyndigheten. Projektet pågår inom Avdelningen för Avfall.