



Vägtrafik

Tillsynsrapport 2012

En rapport från Miljöförvaltningen

Emma Nordling

Januari 2013

Innehåll

1	Tillsynsområde vägtrafik	4
2	Aktiviteter	6
2.1	Tillsynsmöten	6
2.2	Buller från vägtrafiken	6
2.2.1	Klagomål, frågor och synpunkter från allmänheten	7
2.2.2	Genomförda insatser	7
2.3	Luftföroreningar från vägtrafiken	9
2.3.1	Klagomål, frågor och synpunkter från allmänheten	10
2.3.2	Genomförda insatser	11
2.4	Vibrationer från vägtrafiken	11
2.4.1	Klagomål, frågor och synpunkter från allmänheten	11
2.4.2	Genomförda insatser	12
2.5	Dagvatten från vägnätet.....	12
2.6	Snöhantering.....	13
2.7	Tomgångskörning av fordon	14
2.8	Dispens för tung trafik nattetid.....	14

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 möjlighet till vila och avkoppling. Det finns troligen även ett samband mellan bullerexponering och högt blodtryck, samt hjärt-kärlsjukdom. Luftföroreningar från trafiken ger ökad risk för luftvägssjukdom och nedsatt lungfunktion och orsakar ett ökat antal akutbesök och inläggningar på sjukhus för lungsjukdomar.

Verksamhetsutövare

Verksamhetsutövarna inom vägtrafik är dels väghållarna Stockholms Trafik- och renhållningsnämnd (ca 1500 km väg) och Trafikverket (ca 40 km väg), dels AB Storstockholms Lokaltrafik (SL), som är huvudman för den lokala och regionala busstrafiken i Stockholm. Verksamheterna är klassade som U-anläggningar, vilket innebär att de varken är tillstånds- eller anmälningspliktiga.

Miljö- och hälsoskyddsnämndens tillsyn

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

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

Förvaltningen konstaterar att både Trafikverket och trafik- och renhållningsnämnden har genomfört en rad åtgärder och utredningar för att minska luftföroreningshalterna. Luftföroreningshalterna i staden har minskat, men miljö kvalitetsnormerna för partiklar (PM10) och kvävedioxid överskrids fortfarande längs flera gator i staden.

I maj 2011 fälldes Sverige för fördragsbrott av EU-domstolen på grund av för höga halter PM10 i bland annat Stockholm. I december 2011 varnades Sverige återigen av EU-kommissionen med anledning av att miljö kvalitetsnormen för PM10 inte följs i bland annat Stockholm. Det avser dock olika tidsperioder.

Miljöförvaltningen bedömer att Trafikverket och trafik- och renhållningsnämnden har kommit relativt långt när det gäller åtgärder mot inomhusbuller i bostäder (fönsteråtgärder) men att de behöver arbeta vidare för att minska bullret vid källan, t.ex. genom mindre bulleralstrande vägbeläggning.

Ansvaret för stadens dagvattenanläggningar är fortfarande inte klart mellan trafikkontoret och Stockholm Vatten. Förvaltningens tillsyn har under året i första hand riktat sig mot trafikkontoret som är ägare av anläggningarna. Trafikkontoret har under året redovisat driftinstruktioner för fem av dagvattenanläggningarna men sju anläggningar saknar fortfarande instruktioner.

Miljöförvaltningens tillsynsplan för 2012 har i stort sett genomförts. Flera av de planerade insatserna är dock av fortlöpande karaktär eller har inte slutförts och fortsätter därför under 2013. Exempel på sådant som pågår även 2013 är översyn av buller vid skolor, förskolor och äldreboenden.

Indikatorer

I stadens verksamhetsplan finns tre uppföljningsindikatorer som rör miljöförvaltningens tillsyn över vägtrafik, två för luftföroreningar och ett som rör buller. För de två indikatorerna för luftföroreningar är resultaten negativa. Normen för partiklar (PM10) klarades dock på Hornsgatan, Sveavägen, Folkungagatan och vid Lilla Essingen 2012. Dygnsnormen överskreds endast vid mätstationen på Folkungagatan:

- Antal dygn då miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid (NO₂) (60 µg/m³ dygnsmedelvärde) överskridits:
 - mål: max 7 dagar
 - utfall 2012: 47 dagar
- Antal dygn då miljö kvalitetsnormen för partiklar (PM10) (50 µg/m³) överskridits:
 - mål: max 35 dagar
 - utfall 2012: 39 dagar (Norrländsgatan)
- Andel bostäder som uppfyller de riktvärden för buller som fastställts av riksdagen (prop 1996/97:53) inomhus (<30 dB(A) ekvivalentnivå).
 - utfall 2012: ca 90 %

Stockholms stad bedriver också ett omfattande arbete för att minska utsläpp av växthusgaser i staden och miljöförvaltningen har den samordnande funktionen för detta. Arbetet drivs utanför tillsynsområdet vägtrafik.

2 AKTIVITETER

2.1 Tillsynsmöten

Miljöförvaltningen har årligen tillsynsmöten med verksamhetsutövarna inom tillsynsområdet i syfte att göra en övergripande uppföljning av deras egenkontroll och ta upp aktuella frågeställningar. Under 2012 har miljöförvaltningen haft fyra tillsynsmöten med trafikkontoret, ett med Trafikverket och tre med AB Storstockholms Lokaltrafik (SL). Utöver dessa tillsynsmöten sker ett kontinuerligt utbyte med berörda handläggare för specifika frågor.

2.2 Buller från vägtrafiken

Hälsoeffekter

Buller kan orsaka hälsoeffekter genom besvärsupplevelser, sömnproblem, samtalsstörningar, försämrad inlärning och möjlighet till vila och avkoppling. Det finns troligen även ett samband mellan bullerexponering och högt blodtryck, samt hjärt-kärlsjukdom.¹

Exponering

Vägtrafiken är den största källan till buller i Stockholm. Ungefär 170 000 personer² i Stockholms stad har 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 och vägtrafiken ökar kontinuerligt². Däremot minskar antalet personer som utsätts för höga bullernivåer inomhus.

Åtgärder

I Stockholm har bullerbegränsande åtgärder genomförts sedan lång tid tillbaka. Arbetet har i huvudsak bestått av skyddsåtgärder som skärmar, vallar och förbättrade fönster. I stort sett samtliga bostäder som exponeras för utomhusnivåer över 65 dB(A) har fått bullerskydd. För flertalet har det inneburit åtgärder av fönstren som begränsat ljudnivån inomhus, vilket innebär att ljudnivån utomhus fortfarande är över 65 dB(A). Vid starkt trafikerade vägar kan det vara svårt att få ned ljudnivån till riktvärdet för inomhusbuller 30 dB(A) även om man sätter in ljudisolerande fönster, men alla bedöms kunna komma ned till åtminstone 35 dB(A). Antalet boende som exponeras för ekvivalentnivåer över 35 dB(A) inomhus beräknas ha minskat med 93 % från cirka 210 000 år 1970 till knappt 15 000 år 2007¹. En översiktlig bedömning för situationen år 2012 är att återstoden är färre än 10 000 personer.

Bullerkartläggning

Miljö- och hälsoskydds nämnden har ett samordningsansvar för stadens strategiska buller-

¹ Miljöhälsorapport 2009, Socialstyrelsen

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

Vägtrafik aktiviteter

kartläggning och för det samlade åtgärdsprogrammet. Under 2012 har en uppdatering av bullerkartläggningen för staden påbörjats. Kartläggningen görs enligt förordningen om omgivningsbuller som baserar sig på ett EG-direktiv, 2002/49/EG. Ingående bullerkällor är väg-, spår- och flygtrafik samt buller från hamnar och viss industriell verksamhet. Som ett led i uppdateringen tas förbättrade trafikflödesberäkningar fram med bl a trafikfördelning för olika delar av dygnet. För att kartläggningen ska bli så rättvisande som möjligt är det viktigt att ingående trafikräkningar är uppdaterade. Dessa trafikräkningar ligger också till grund för beräkningar av luftföroreningshalter och växthusgasutsläpp.

2.2.1 Klagomål, frågor och synpunkter från allmänheten

Miljöförvaltningen tog emot cirka 10-15 telefonsamtal, e-post eller brev per vecka under 2012 som gällde frågor, synpunkter och klagomål 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 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 som kommer in till förvaltningen leder dock inte till att ärenden behöver öppnas, utan frågorna kan besvaras på en gång.

Miljöförvaltningen öppnade 26 stycken nya ärenden gällande vägtrafikbuller under 2012. Pågående ärenden har drivits vidare och 23 stycken har avslutats under året. Miljöförvaltningen har 35 pågående trafikbullerärenden i januari 2013.

2.2.2 Genomförda insatser

Bullerskyddsgruppen

Bullerskyddsgruppen är en arbetsgrupp för samarbete mellan stadens förvaltningar när det gäller bullerskyddsfrågor, i huvudsak vid det kommunala vägnätet. I bullerskyddsgruppen ingår representanter från stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret, trafikkontoret och miljöförvaltningen. Under 2012 har bullerskyddsgruppen bland annat arbetat med en inventering av områden för bullervallar. Bullerskyddsgruppen har även inlett diskussioner om utformning av kommande åtgärdsprogram.

Fönsteråtgärder

Under året har trafikkontoret lämnat bidrag till fönsteråtgärder till 16 fastigheter med flerfamiljshus. Bidragen uppgick till totalt cirka 2,7 miljoner kronor 2012. Under 2005 – 2007 låg bidragen på 10 – 12 miljoner kronor per år och innan dess var bidragen ännu högre. Minskningen beror på att efterfrågan på åtgärder minskat då de mest bullerexponerade fastigheterna har åtgärdats.

Bullerskärmar

Förvaltningen medverkar i trafikkontorets planering och genomförande av bullerskydd längs Nynäsvägen. Miljöförvaltningen ansvarar för upplägget av de uppföljningar som

Vägtrafik aktiviteter

ska göras, dels ljudmätningar, dels enkäter till de boende. Enkätundersökning till boende innan skärmen byggdes, har genomförts 2012.

Lågbullrande vägbeläggning.

Trafikkontoret och miljöförvaltningen har olika synsätt när det gäller hur staden bör arbeta med vägbeläggningar i bullerskyddsarbetet. Miljöförvaltningen anser att vägbeläggningars bulleregenskaper är ett viktigt instrument för att minska buller vid källan och att man bör arbeta vidare för att utveckla tekniken. Trafikkontoret har ansett att underhållskostnaderna för lågbullrande vägbeläggning är för höga. Frågan kommer att tas upp i arbetet med kommande åtgärdsprogram. Det finns möjligheter att överväga en mindre stenstorlek i asfalt när andelen dubbdäck minskar. Mindre stenstorlek ger lägre ljudnivåer.

Dubbdäcksförbud på Hornsgatan

En lägre andel dubbdäck är inte bara positivt ur luftsynpunkt, det har även stor betydelse för att minska trafikbullret genom möjligheter till mindre bullrande vägbeläggningar.

Bullerexponerade gårdar vid skolor och förskolor

Under 2010 färdigställde miljöförvaltningen en kartläggning av bullerexponerade gårdar vid skolor och förskolor i Stockholm. Rapporten visar att 26 grundskolor och 83 förskolor kan antas ha trafikbullernivåer på mer än riktvärdet 55 dBA dygnsekvivalent ljudnivå på hela eller delar av skolgården. MHN gav verksamhetsutövarna trafik- och renhållningsnämnden, Trafikverket och SL i uppdrag att ta fram åtgärdsplaner för de mest bullerutsatta skolorna senast 31 december 2011. Under 2012 har verksamhetsutövarna tagit fram förslag på åtgärder för de värst utsatta skol- och förskolegårdarna.

Buller vid äldreboenden

Miljöförvaltningen påbörjade under 2011 en kartläggning av trafikbuller vid äldreboenden, på motsvarande sätt som vid skolor och förskolor. Arbetet med detta kommer att fortsätta under 2013.

Buller från vägarbeten

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

Buller från bussar

Miljöförvaltningen har haft tre tillsynsmöten med SL under 2012 där egenkontroll vad gäller buller från bussar, buller från utrop och allmänna klagomål har behandlats. Förvaltningen bedömer att SL:s bussar över lag blir allt mer miljövänliga, men att problem med bullerstörningar från bussarna kvarstår. Miljöförvaltningen, SL och trafikkontoret har under 2012 diskuterat gemensamma rutiner för bussbullerklagomål, busshållplatsplacering och ansvarsfrågan kring bussbuller där den ekvivalenta bullernivån inte uppfyller kriterierna för bidrag till fönsteråtgärder. Med tanke på att SL inte är ensamma på marknaden efter införandet av kollektivtrafiklagen, har trafikkontoret tagit på sig att vidta eventuella fönsteråtgärder. Miljöförvaltningen har fortsatt dialog med SL om buller från källan, d.v.s. bussarna. Under 2012 har förvaltningen t.ex. haft kontakt med SL:s entreprenörer om

Vägtrafik aktiviteter

deras rutiner för underhåll och service av bussarna. Miljöförvaltningen har under 2012 följt upp med bussentreprenörerna hur dessa rutiner ser ut. SL har tagit fram riktlinjer för vilka ljudnivåer som bussparken ska uppfylla utöver gällande lagkrav.

Bullerdatabas

Miljöförvaltningen har en bullerdatabas 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.

E-tjänst för bullerklagomål

Det finns även en E-tjänst kopplad till bullerdatabasen. Tjänsten är utformad så att de synpunkter på störningar som når miljöförvaltningen ska vara mer välformulerade och därmed skapa förutsättningar för snabbare tillsynshandläggning. Under 2012 kom 9 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 det gångna året har uppbyggnad av en länstäckande bullerkarta inletts, seminarium genomförts om resultaten från arbetet med Trafikbuller och planering IV samt informationsinsatser och nyhetsbrev tagits fram.

2.3 Luftföroreningar från vägtrafiken

Hälsoeffekter

Luftföroreningar påverkar hälsan hos stockholmarna. Akuta effekter av höga halter av partiklar (PM10) är ett ökat antal akutbesök och inläggningar på sjukhus för lungsjukdomar, bland annat astma. På längre sikt ökar risken för luftvägssjukdom och nedsatt lungfunktion. Känsliga grupper är barn, personer med luftrörs- och astmabesvär och äldre människor med hjärt- och kärlsjukdomar. Partiklar orsakar ca 430 förtida dödsfall per år i Stockholms län³ Luftföroreningar kan påverka hälsan även vid låga halter, långt under miljökvalitetsnormerna. Kvävedioxid (NO₂) används fr.a. som indikator för avgaser. Huruvida kvävedioxid är farligt eller inte i sig självt diskuteras just nu av forskare i och med att EU ser över luftkvalitetsdirektivet. I studier på befolkningsnivå finns samband med hälsoeffekter även vid låga halter NO₂, men vid kammarstudier ser man effekter först vid höga halter vid exponering av friska personer. Kvävedioxid har antingen en egen hälsoeffekt eller så representerar det en blandning av andra komponenter som inte fångas upp av något annat luftföroreningsmått. Kvävedioxid kommer därför troligtvis att finnas kvar som miljökvalitetsnorm.

Exponering

Vägtrafiken är den största källan till luftföroreningar i Stockholm. Under de senaste 40 åren har luftkvaliteten förbättrats markant i Stockholm. Trots detta är halterna av partiklar (PM10) och kvävedioxid fortfarande höga. Ca 15000 personer i Stockholms stad bor i områden med dygnsmedelhalt över miljökvalitetsnormen eller inom övre utvärderingströskeln för kvävedioxid och PM10.

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

Miljökvalitetsnormer för luft

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

Det är miljökvalitetsnormens dygnsnorm som är svårast att klara i staden.

Miljökvalitetsnormen för dygn för PM10 ($50 \mu\text{g}/\text{m}^3$), får inte överskridas mer än 35 dygn per år. Under 2012 klarades miljökvalitetsnormen för dygn vid mätstationerna på Hornsgatan, Folkungagatan, Sveavägen och Lilla Essingen för första gången sedan mätningarna startades. Under vintern 2011/2012 utfördes dammbindning på Folkungagatan och Sveavägen, vilket delvis kan förklara färre överskridanden på dessa gator. Vid mätstationerna på Norrlandsgatan överskreds dygnsnormen (39 överskridanden mot tillåtna 35) delvis på grund av rivningsarbeten bredvid mätstationen. Även för kvävedioxid är det miljökvalitetsnormens dygnsnorm som är svårast att klara i staden. Dygnsnormen för kvävedioxid ($60 \mu\text{g}/\text{m}^3$) får överskridas max sju gånger per år. Under 2012 överskreds normen 47 gånger vid Hornsgatan, 35 gånger vid Sveavägen, 10 gånger vid Essingeleden (Lilla Essingen), 16 gånger vid Norrlandsgatan och 2 gånger vid Folkungagatan.

2.3.1 Klagomål, frågor och synpunkter från allmänheten

Miljöförvaltningen tog emot cirka 40 telefonsamtal, e-post eller brev under 2012 angående frågor och synpunkter om luftföroreningar från vägtrafik. Oftast är det personer som är oroliga för om luften är hälsosam vid sin bostad. Många samtal kommer också från personer som funderar på hur luftkvaliteten är där de planerar att köpa en bostad. Majoriteten av dessa frågor kan besvaras direkt. Under våren 2012 fick miljöförvaltningen många frågor från boende i Hammarby sjöstad som framför allt oroade sig för höga partikelhalter vid skolor och förskolor i området.

Vid klagomål gör förvaltningen en preliminär bedömning av om detta kan vara befogat med utgångspunkt av bland annat SLB-analys karteringar av luftföroreningar.

Miljöförvaltningen registrerade 3 nya klagomålsärenden gällande luftföroreningar från vägtrafiken under 2012.

Sedan 2008 har miljöförvaltningen ett klagomålsärende gällande överskridna miljökvalitetsnormer på Hornsgatan. I juli 2012 beslutade Mark- och miljödomstolen att miljö- och hälsoskyddsnämnden inte har direkt tillsyn över åtgärdsprogrammet för luft, men över miljökvalitetsnormerna. Domstolen ansåg dock att det inte är att tillräckliga förutsättningar föreligger enligt 26 kap miljöbalken för ett tillsynsingripande. Miljö- och hälsoskyddsnämnden yttrade att ett eventuellt tillsynsingripande måste ha sin utgångspunkt i länsstyrelsens nya åtgärdsprogram. Mark- och miljödomstolens dom fastställdes av miljööverdomstolen den 24 september 2012, vilket innebär att klagomålsärendet återförvisas till miljö- och hälsoskyddsnämnden för vidare handläggning avseende kvävedioxid.

2.3.2 Genomförda insatser

Miljöförvaltningen följer upp väghållarnas arbete med åtgärder för att klara miljökvalitetsnormerna för luft. De åtgärder som vidtagits har hittills inte haft tillräcklig effekt. Förvaltningen ser fortlöpande över möjligheten att driva på väghållarnas arbete i frågan ytterligare.

Dammbindning på stadens gator

Under vintersäsongen 2011/2012 genomförde trafikkontoret renhållning och dammbindning på Sveavägen och Hornsgatan. Utvärderingen visade att dammbindningen hade en positiv effekt på halten PM10, men att städning/spolning av gatorna inte gav någon effekt på halterna. Under vintern 2012/2013 genomförs dammbindning på Hornsgatan, delar av Sveavägen och Fleminggatan. För övriga 33 gator med partikelhalter över norm sker ingen dammbindning.

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.

Nytt åtgärdsprogram

Såväl SLB som avdelningen för Plan och miljö la ner ett stort arbete i framtagandet av länsstyrelsens förslag till nytt åtgärdsprogram för PM10 och NO2. Det reviderade åtgärdsprogrammet remitterades till berörda myndigheter och kommuner två gånger under 2012 och fastställdes av länsstyrelsen den 27 december 2012. Åtgärd 1 ”Införande av dubbdäcksförbud på två av Stockholms stads gator” har inte fastställts av länsstyrelsen utan har överlämnats till regeringen för prövning. Fastställda åtgärder är bl.a. ”Dammbindning av gator och trafikleder i Stockholms stad vid risk för överskridanden av miljökvalitetsnormen för PM10” och ”Tidig vårstädning av Stockholms stads gator vid risk för överskridanden av miljökvalitetsnormen för PM10”.

2.4 Vibrationer från vägtrafiken

Vibrationer från vägtrafiken orsakar störningar i form av till exempel sömnproblem och koncentrationssvårigheter. Miljöförvaltningen bedömer att vibrationer från vägtrafiken är ett relativt begränsat problem i Stockholm, men att många av dem som är utsatta för detta 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.

2.4.1 Klagomål, frågor och synpunkter från allmänheten

Miljöförvaltningen tog emot ett tiotal telefonsamtal, e-post eller brev under 2012 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 4 nya klagomålsärenden gällande vibrationer från vägtrafik under 2012. I januari 2012 hade förvaltningen 20 stycken pågående klagomålsärenden som rör vibrationer från vägtrafik. Miljöförvaltningen avslutade 12 klagomålsärenden som rörde vibrationer från vägtrafik under 2012.

Miljöförvaltningen har sedan många år tillbaka haft klagomål angående vibrationsstörningar på Folkungagatan. Trafik- och renhållningsnämnden beslutade i december 2012 att vidta vibrationsdämpande åtgärder på Folkungagatan till en kostnad av 70 mkr.

2.4.2 Genomförda insatser

Miljöförvaltningen har under många år arbetat för att trafikkontoret ska förbättra egenkontrollen gällande vibrationsstörningar från vägtrafiken.

Under 2011 anställde trafikkontoret en konsult som hjälpt till med gamla vibrationsklagomål, kartlagt vibrationskänsliga områden i staden samt upprättat rutiner för att förhindra att vibrationer uppstår. Under 2012 har trafikkontoret också arbetat med en vibrationsportal som underlättar arbetet med vibrationer i staden.

2.5 Dagvatten från vägnätet

Ansvarsfrågan för stadens dagvattenanläggningar har närmast sig en lösning som innebär att Stockholm Vatten kommer att äga och drifva samtliga anläggningar, både befintliga och framtida. Avtalet beräknas vara klart till halvårsskiftet 2013. Då frågan om ansvar varit oklar under 2012 har förvaltningens tillsyn i första hand riktat sig mot trafikkontoret som är ägare av anläggningarna.

Förvaltningen har uppmanat trafikkontoret att göra en fördjupad utredning om möjliga tekniker för rening av trafikdagvattnet från Lidingövägen, vilken reningsgrad som kan uppnås samt kostnader för reningen. Trafikkontoret har motsatt sig en sådan utredning då de ansåg att uppmaningen bör vara riktad mot Stockholm Vatten. Trafikdagvatten från Lidingövägen (40 000 fordon/dygn) leds idag orenat ut i Lilla Värtan men däremot har Hamnen i sitt tillstånd för hamnverksamheten fått villkor att renat dagvatten leds ut i närheten från Hamnens kajer. Handläggningen av ärendet avstannade i avvaktan på besked om avtalet mellan Stockholm Vatten och trafikkontoret.

Trafikkontoret har uppmanats att inkomma själva, eller via Stockholm Vatten, med en anmälan av en ny dagvattenanläggning för trafikdagvatten från trafikplats Rissne. Trafikkontoret har motsatt sig att anläggningen är anmälningspliktig och ville i övrigt avvakta det avtal som kontoret ska teckna med Stockholm Vatten om ansvarsfrågan. Förvaltningen har vidhållit att anläggningen är anmälningspliktig och att en anmälan bör göras innan anläggningen byggts för att undvika fördyringar när anläggningen tagits i drift om MHN i sitt beslut ställer krav på rening, dimensionering mm. Att bygga en

anordning för att rena dagvatten, utan att den först har anmälts till miljö- och hälsoskydds nämnden, kan dessutom leda till beslut om miljöstraffavgift.

Driftinstruktioner för sju av trafikkontorets dagvattenanläggningar har granskats under året. Fem av dessa anläggningar driftas i dagsläget av Stockholm Vatten och för de instruktionerna har kompletteringar begärts in. Driftinstruktioner för Stockholm Vattens egna anläggningar har också redovisats till förvaltningen. Kompletteringar har begärts in då tre av instruktionerna hade vissa brister och tre anläggningar helt saknade driftinstruktioner.

När det gäller trafikdagvatten från Trafikverkets vägar så har det under året förts diskussioner om dagvattnet som ska omhändertas när Norra Länken tagits i drift. Trafikverket har bl.a. ombetts att utreda förekomsten av vattendirektivsämnen i trafikdagvattnet. En sådan utredning pågår och kommer att redovisas till miljöförvaltningen när den är klar. Dagvattenanläggningarna som ska byggas för att omhänderta trafikdagvattnet från Norra Länken kommer att anmälas till miljö- och hälsoskydds nämnden i samband med att verket inleder ett kontrollprogram för driften av Norra länken.

Förvaltningen kan konstatera att trafikkontoret anser att ansvaret för trafikdagvattnet som rinner av från stadens vägar ligger på Stockholm Vatten. Även om ett avtal tecknats på ettårs-basis mellan de bägge parterna under 2012 som innebär att Stockholm Vatten numera ansvarar för driften av befintliga dagvattenanläggningar så omfattar avtalet ännu inte anläggandet av nya dagvattenanläggningar. Förvaltningen befarar att ett avtal som reglerar ansvaret även för nya anläggningar kan komma att dra ut på tiden och att trafikkontoret fram till dess kommer motsätta sig att nya anläggningar för rening av trafikdagvatten byggs även om behov av rening bedöms föreligga.

2.6 Snöhantering

Trafikkontoret har under hösten 2012 i samarbete med miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret reviderat förteckningen över möjliga platser för deponera snö i ytterstaden. Miljöförvaltningen kan konstatera att platserna för snödeponier i Stockholm är få och minskar i antal varefter ytorna bebyggs. Bristen på ytor för snödeponier kan komma att bli ett allvarligt problem för framkomligheten i Stockholm. De ytor som idag används är inte heller helt störningsfria. Förvaltningen tog bl.a. emot samtal från boende vid Årstafältet som var kraftigt bullerutsatta då det vid deras bostäder kördes och deponerades snö dygnet runt under en del av december 2012.

När det gäller dumpning av snö i vatten har Naturvårdsverket 2010 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 2013. Miljöförvaltningen har även under 2012 haft en fortlöpande dialog med trafikkontoret om hanteringen och om provtagningen av snön. Snö som smälter blir till dagvatten som ska tas om hand av dagvattenanläggningarna.

2.7 Tomgångskörning av fordon

Miljöförvaltningen tog emot cirka 20 telefonsamtal, e-post eller brev under 2012 som gällde frågor, synpunkter och klagomål gällande tomgångskörning. 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. Tre sådana ärenden handlades av miljöförvaltningen under 2012.

2.8 Dispens för tung trafik nattetid

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