



Vägtrafik tillsynsrapport 2015

Miljöförvaltningen
2016-04-12

Vägtrafik - tillsynsrapport 2015
mars 2016

Kontaktperson: Emma Nordling

Innehållsförteckning

1.	Tillsynsområde vägtrafik	5
1.1.	<i>Påverkan på människors hälsa</i>	5
1.2.	<i>Verksamhetsutövare</i>	5
1.3.	<i>Miljö- och hälsoskyddsnämndens tillsyn</i>	5
2.	Buller från vägtrafiken	6
2.1	<i>Klagomål, frågor och synpunkter från allmänheten</i>	6
2.2	<i>Genomförda insatser 2015</i>	7
3.	Luftföroreningar från vägtrafiken	10
3.3	<i>Genomförda insatser 2015</i>	12
4.	Vibrationer från vägtrafiken	13
4.1	<i>Klagomål, frågor och synpunkter från allmänheten</i>	13
4.2	<i>Genomförda insatser 2015</i>	14
5.	Dagvatten från vägnätet	14
5.1	<i>Dagvatten från stadens vägar</i>	14
5.2	<i>Dagvatten från Trafikverkets vägar</i>	14
5.3	<i>Övrigt</i>	15
6.	Snöhantering	15
7.	Sopsand	16
8.	Tomgångskörning av fordon	16
9.	Dispens för tung trafik nattetid	17

1. Tillsynsområde vägtrafik

1.1. Påverkan på människors hälsa

Vägtrafiken är den största källan till både buller och luftföroreningar i Stockholm. Ungefär 200 000 personer i Stockholms stad exponeras för bullernivåer över riktvärdet 55 dB(A) ekvivalent (\approx medel över dygnet) utanför sin bostad. Under de senaste 40 åren har luftkvaliteten förbättrats markant i Stockholm. Detta gäller även partikelhalter som under senare år minskat markant som följd av dammbindning och minskad dubbdäcksandel. Trots detta är halterna av kvävedioxid fortfarande höga längs ett antal gator i staden. Detsamma gäller halterna av PM10 under vissa tider på dygnet, däremot klarades miljö kvalitetsnormerna över hela staden.

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

Luftföroreningar från trafiken orsakar ökad sjuklighet och dödlighet i lungsjukdomar samt hjärt- och kärlsjukdomar. Människor riskerar en förkortning av livslängden med flera månader på grund av luftföroreningar. 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. Barnen som är en annan känslig grupp riskerar en försämrad utveckling av lungornas funktion.

1.2. Verksamhetsutövare

Verksamhetsutövare för tillsynsområdet vägtrafik i Stockholms stad är dels väghållarna trafiknämnden (ca 1500 km kommunal väg) och Trafikverket (ca 40 km statlig väg), dels landstingets trafikförvaltning (f.d. SL), som är huvudman för busstrafiken i Stockholm.

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, luftföroreningar, dagvatten och vibrationer. 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 miljö- påverkan. Trafikkontoret har under året reviderat sitt egenkontrollprogram i dialog med miljöförvaltningen i syfte att tydliggöra innehåll samt vad

som behöver åtgärdas och av vem inom kontoret.

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 långt när det gäller åtgärder mot inomhusbuller i bostäder (främst fönsteråtgärder) men att de behöver förbättra arbetet med att minska bullret vid källan, t.ex. genom mindre bulleralstrande vägbeläggning, vilket är en av åtgärderna i stadens åtgärdsprogram för buller.



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 bland annat 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 med information direkt till den boende.

Miljöförvaltningen öppnade ca 47 stycken nya ärenden gällande buller från vägtrafik under 2015. Pågående ärenden har drivits vidare och 34 stycken har avslutats under året. Miljöförvaltningen har 60 st pågående trafikbullerärenden (vägtrafik) i mars 2016.



2.2 Genomförda insatser 2015

2.2.1. Bullerskyddsgruppen

Bullerskyddsgruppen är en arbetsgrupp för utbyte av erfarenheter och samarbete mellan stadens förvaltningar när det gäller bullerskyddsfrågor, i huvudsak vid det kommunala vägnätet. I bullerskyddsgruppen ingår representanter från stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret, trafikkontoret och miljöförvaltningen. Gruppens uppdrag handlade tidigare mest om att administrera fönsterbidrag, nu är det mer strategiska diskussioner. BSG utgör ett nätverk för kontakter och informationsutbyte och är stadens kunskapskälla om bullerfrågor. Under 2015 har bullerskyddsgruppen bland annat drivit på arbetet med att genomföra åtgärder enligt stadens åtgärdsprogram mot omgivningsbuller. Bland annat har fönsteråtgärder genomförts i de lägenheter vid Nynäsvägen som inte skyddas av den nyligen uppförda bullerskärmen. Gruppen fick i uppdrag av chefer på trafikkontoret och miljöförvaltningen att ordna en workshop om vägbeläggnings akustiska egenskaper för att öka kunskapen inom området på stadens olika förvaltningar. Workshopen kommer att genomföras i samarbete med länets bullernätverk under 2016. Gruppen har lämnat synpunkter på den skärminventering som genomfördes av en praktikant på trafikkontoret under hösten 2015. Arbetet med skärminventeringen fortsätter 2016.

Vibrationer från trafiken har fått ökat fokus och har blivit en stående punkt vid gruppens möten då de diskuterar planering av nya bostäder i vibrationskänsliga områden och hantering av klagomålsärenden i befintliga bostäder. Gruppen har under året också samarbetat med Kyrkogårdsförvaltningen och SLU om åtgärder för att bullerskydda Skogskyrkogården. Under året har gruppen också lämnat synpunkter på arbetet med bullerskyddsåtgärder längs den nya vägsträckan när

Växthusvägen i Vällingby förlängs.

Uppföljning av åtgärdsprogrammet 2015 redovisas i ett separat ärende till miljö- och hälsoskyddsnamnden den 17 maj.

2.2.2. Buller vid skolor och förskolor

Verksamhetsutövarnas arbete med att bullerskydda skol- och förskolegårdar har fortsatt. Under 2015 genomförde trafikkontoret åtgärder vid Sofia småbarnsskola på Fjällgatan på Södermalm och Förskolan Bärnstenen på Beckomberga vägen i Bromma. Projektering har också gjorts för ytterligare fyra förskole/skolegårdar; Rålambshovsskolan, Viljan, Tärnan och Sportstugan. Förskolorna Serafen och Pilen har fått bygglov medan förskolan Myntet har lagts på is då det är flera aktörer som ansvarar för gården och det har varit svårt för inblandade parter att komma överens om åtgärds genomförande.

Under 2015 påbörjade Trafikverket arbetet med skärmåtgärder vid Kristinebergsskolan (f.d. Kullskolan) tillsammans med trafikförvaltningen (f.d. SL). Bullret kommer både från tunnelbanan och från Drottningholmsvägen. Skärmen har försenats på grund av att bygglovsprocessen dragit ut på tiden. Den beräknas nu bli klar 2016. Orsaken till förseningen är att det är många inblandade, skolan, SISAB och olika markägare; vid detaljprojekteringen har det lagts stor omsorg om att inte skada befintliga träd och en särskild studie har gjorts för att förvissa sig om att skärmen inte kommer att leda till högre halter av luftföroreningar. Trafikverket kommer under 2016 att uppföra en bullerskärm vid Gröndalsskolan vid Essingeleden. Miljöförvaltningen ingår i en projektgrupp och följer arbetet tillsammans med trafikverket, SISAB m.fl.

2.2.3. Buller från bussar

Miljöförvaltningen har haft tre tillsynsmöten med trafikförvaltningen under 2015 där egenkontroll vad gäller miljöstörningar från bussar har behandlats, bland annat störningar från externa högtalarutrop och allmänna klagomål på buller och luftföroreningar. Förvaltningen bedömer att Trafikförvaltningens bussar över lag genererar allt mindre luftföroreningar, men att problem med bullerstörningar kvarstår. Under 2015 har trafikförvaltningen, efter uppmaning från miljöförvaltningen, genomfört en utredning om högtalarutrop från bussar för att minska störningar till boende. Utredningen har lett till att trafikförvaltningen under 2016 kommer att stänga av utropen vid hållplatser där endast en linje trafikerar, men undantag för hållplatser med närtrafik, nattrafik, länstrafik, kommersiell trafik och att ljudnivån kommer att anpassas efter hållplatstyp och efter tid på dygnet. I september genomförde

trafikförvaltningen och bullernätverket ett seminarium om buller från bussar. Trafikförvaltningen verkar för att få fram bussar som är mer energieffektiva och bullrar mindre, men styr inte över om det är el eller annan teknik som väljs av entreprenören. Under 2015 inledde trafikförvaltningen ett samarbete med trafikkontoret för att minska vibrationsstörningar från bussar.



2.2.4. Bullerkartläggning

Arbetet med kvalitetsgranskning av bullerkartan för vägtrafik har inte kunnat färdigställas under 2015 på grund av försening av leverans av trafikdata. Det beräknas slutföras under våren 2016.

2.2.5. Bullerdatas

Miljöförvaltningen har en bullerdatas där alla bullerexponerade fastigheter och eventuella bullerskyddsåtgärder finns registrerade. Databasen används bland annat som underlag vid bedömning av klagomål och frågor från boende. Databasen kompletteras löpande med genomförda bullerskyddsåtgärder och andra korrigeringar.

2.2.6. 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 2015 kom 29 klagomål gällande buller från vägtrafik in till förvaltningen via e-tjänsten. Under 2015 har tjänsten t anpassats till stadens nya plattform för e-tjänster med finansiering från centrala medel. En ny anpassning av plattformen kommer att krävas när ECOS 2 lanseras 2017. Uppdateringen kommer då inte att finansieras av centrala medel.

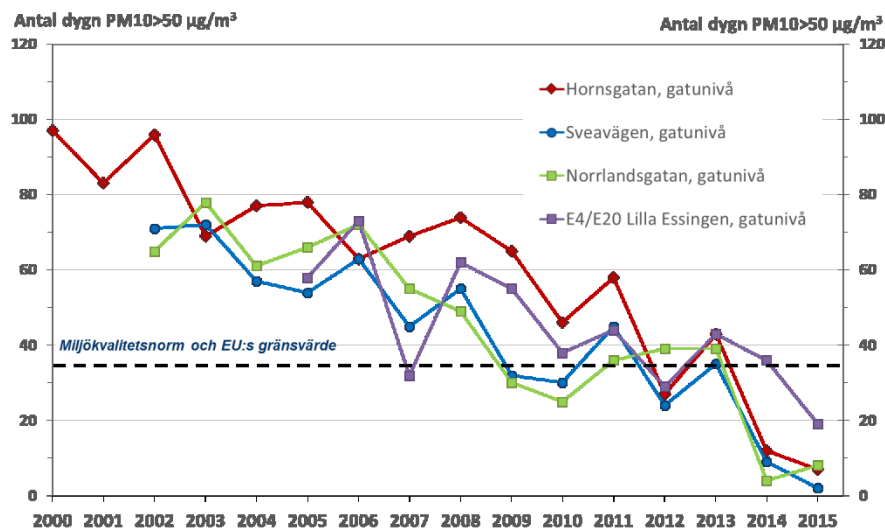
2.2.7. Bullernätverket i Stockholms län

Stockholms stad samordnar genom miljöförvaltningen det regionala bullernätverket i länet, tillsammans med länsstyrelsen och Stockholms läns landsting. 2015 arrangerade bullernätverket ett halvdagsseminarium om bussbuller och ett seminarium om ”guide till tystnaden” i rekreatiomsområden i Stockholm.

3. Luftföroreningar från vägtrafiken

3.1. Miljökvalitetsnormer och miljömål

Luftkvaliteten i Stockholm har blivit betydligt bättre under de senaste decennierna. Miljökvalitetsnormer och EU:s direktiv till skydd för människors hälsa följs överallt i staden för bensen, bens(a)pyren, svaveldioxid, bly, arsenik, kadmium, nickel, kolmonoxid och partiklar, PM_{2.5}. För andra året i rad uppmättes rekordlåga halter av partiklar, PM₁₀ vid stadens innerstadsgator och miljökvalitetsnormen klarades med bred marginal (figur 1). Halter på Hornsgatan och Sveavägen var de lägsta sedan mätningarna startade i början på 2000-talet. Detta är ett resultat av de åtgärder som satts in i form av intensiv dammbindning och städning av Stockholms innerstadsgator samt minskad andel dubbdäck under de senaste åren. Bakgrundshalten har också minskat de senaste åren, vilket också bidragit till minskade lokala halter. För att miljökvalitetsnormen för PM₁₀ ska klaras utan dammbindning behöver andelen dubbdäck minska ytterligare.



Figur 1. Trend för antalet dygnsmedelhalter av PM₁₀ högre än normvärdet 50 µg/m³, åren 2000-2015 på Hornsgatan, Sveavägen, Norrlandsgatan och Lilla Essingen. Normvärdet får överskridas maximalt 35 dygn per år för att klaras.

Trots minskade halter av kvävedioxid, NO₂ de senaste decennierna klaras inte miljökvalitetsnormen för NO₂ överallt i staden. Det är främst i gatunivå problemen kvarstår. Vid stadens mätstationer på Hornsgatan,

Sveavägen och Norrlandsgatan överskreds normvärdet för NO₂ till skydd för människors hälsa under 12 – 45 dygn år 2015 i jämförelse med tillåtna 7 dygn. Även vid Trafikverkets mätstation intill E4/E20 på Lilla Essingen överskreds miljö kvalitetsnormen, med 15 registrerade dygn över normvärdet. Gränsvärdena för årsmedelvärde preciserade i EU-direktivet 2008/50/EG överskreds endast på Hornsgatan. Årets uppmätta halter av NO₂ vid gatustationerna låg något under femårsmedelvärdet.

Den främsta orsaken till att normerna överskrids är vägtrafikens utsläpp. Den nedåtgående trenden för halten NO₂ har planat ut under de senaste åren vilket bland annat beror på ökad andel dieselfordon i Stockholmsregionen. Dieselmotorer har relativt höga utsläpp av både kväveoxider och kvävedioxid jämfört med t.ex. bensindrivna bilar.

Det nationella miljö kvalitetsmålet Frisk luft klarades inte under år 2015 för NO₂ och PM₁₀. För NO₂ överskreds både gränsvärdet för årsmedelvärde och för höga dygnsmedelvärden kraftigt vid mätstationerna i gatunivå på Hornsgatan, Sveavägen, Norrlandsgatan och intill E4/E20 på Lilla Essingen. Miljö kvalitetsmålet för PM₁₀ klarades inte år 2015 vid mätstationerna i gatunivå på Hornsgatan, Sveavägen, Norrlandsgatan och intill E4/E20 på Lilla Essingen.



3.2 Klagomål, frågor och synpunkter från allmänheten

Miljöförvaltningen tog emot cirka 20 frågor och synpunkter angående luftföroreningar från vägtrafik under 2015. De flesta av frågorna gällde 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 tre nya klagomålsärenden gällande luftföroreningar från vägtrafiken under 2015. Under hösten 2015 hanterade miljöförvaltningen ett ärende om luftföroreningar och buller vid Midsommarkransens grundskola (f.d. Brännkyrka gymnasium), som ligger vid Essingeleden. Utbildningsförvaltningen har nu låtit utöka skolgården på den sida av gården som ligger längst ifrån Essingeleden.

Miljöförvaltningen bidrar också som bollplank till andra förvaltningar i staden angående luftkvalitetsfrågor, t.ex. utbildningsförvaltningen, stadsdelsförvaltningarna och trafikkontoret.

I december 2015 fattade miljö- och hälsoskyddsnämnden beslut om att avsluta klagomålsärendet angående luftkvaliteten på Hornsgatan utan ytterligare åtgärder. Beslutet har överklagats av Naturskyddsföreningen, som företräder de klagande, och ligger nu för avgörande hos länsstyrelsen.

3.3 Genomförda insatser 2015

I enlighet med länets åtgärdsprogram för luftkvalitet, genomför trafikkontoret dammbindning på samtliga 35 gator i staden där partikelhalten riskerar att överskrida miljökvalitetsnormen. Åtgärden städning med ny teknik (vacuum-maskin) genomförs också så mycket som möjligt. Trafikverket arbetar sedan flera år med dammbindning i vägren på infartslederna i Stockholm. De arbetar också med hastighetsdämpande åtgärder, i enlighet med åtgärdsprogrammet. Dessa åtgärder har haft effekt och miljökvalitetsnormen för PM10 klarades längs alla stadens vägar 2015. Det är dock varken ekonomiskt eller miljömässigt hållbart att permanent lösa problemet genom dammbindning. Det behövs därför en avgift på dubbdäck. En statlig utredning tillsattes under 2014 som blev klar i mars 2015. Utredningen förordade inte en avgift på dubbdäck. Trafikkontoret införde därför i januari 2016 dubbdäcksförbud på Fleminggatan och delar av Kungsgatan, för att minska användningen av dubbdäck och därmed halten PM10.



Miljökvalitetsnormen för NO₂ överskrids fortfarande och miljöförvaltningen ser fortlöpande över möjligheten att driva på väghållarnas arbete i frågan ytterligare. Från och med den 1 januari 2016 har Stockholm en höjd och utökad trängselskatt, vilket kan komma att ha en positiv effekt på halten av luftföroreningar ifall detta leder till en trafikminskning. Transportstyrelsen ser över möjligheten att införa miljözon för lätta fordon och miljöförvaltningen kommer att delta i ett samråd i slutet av mars 2016.

Under hösten 2014 inledde länsstyrelsen ett arbete med att revidera åtgärdsprogrammet i samarbete med bl.a. miljöförvaltningen och trafikkontoret i Stockholms stad. Revideringen blir klar under våren 2016.

4. Vibrationer från vägtrafiken

Vibrationer från vägtrafiken kan orsaka störningar som kan leda till exempelvis sömnproblem och koncentrationssvårigheter.

Miljöförvaltningen bedömer att vibrationer från vägtrafiken är ett relativt begränsat problem i Stockholm, men att en del av de som är utsatta är mycket störda.

Vibrationer i byggnader från vägtrafik uppstår framförallt när tunga fordon kör på ojämn vägbana där markförhållandena är instabila, vanligen lergrund. De fastigheter som har problem med sådana vibrationer har ofta haft problem under lång tid.

4.1 Klagomål, frågor och synpunkter från allmänheten

Miljöförvaltningen tog emot ett tiotal telefonsamtal och mail under 2015 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 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 ärende.

Miljöförvaltningen registrerade sex nya ärenden gällande vibrationer från vägtrafik under 2015. I mars 2015 hade förvaltningen 21 stycken pågående ärenden som rör vibrationer från vägtrafik. Under 2015 avslutade miljöförvaltningen 13 ärenden som rörde vibrationer från vägtrafik.

4.2 Genomförda insatser 2015

Ett 30-tal boende på Sörgårdsvägen i Solhem är utsatta för och klagar på vibrationer från vägtrafiken. Trafikkontoret sänkte hastigheten 2013 på vägen och under 2014 genomfördes trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder för att öka efterlevnaden av skyltad hastighet och minska markvibrationer hos de boende orsakade av trafiken. Vibrationsmätningar i bostäder genomfördes under 2015 och dialog pågår nu med de klagande och med trafikkontoret.

Miljöförvaltningen kommer att fatta beslut i ärendet under våren 2016.

De centrala myndigheterna inledde under 2014 ett arbete med att utarbeta nationella riktlinjer för vibrationer från trafik. Miljöförvaltningen bevakar det arbetet, som kommer att bli klart 2016.

5. Dagvatten från vägnätet

5.1 Dagvatten från stadens vägar

En anmälan har kommit in från Stockholm vatten för en ny avloppsanordning i Hagastaden för att omhänderta dagvatten från kvartersmark och från de större vägarna inom området. Miljö- och hälsoskyddsnämnden fattade beslut om föreläggande under januari 2016 att ett kontrollprogram för uppföljning av funktionen hos anläggningen ska tas fram i samråd med miljöförvaltningen senast den 1 december 2016. Vidare beslutades att en rutin för hantering av eventuella olyckor och utsläpp ska redovisas skriftligen till miljö- och hälsoskyddsnämnden innan anläggningen tas i drift.

5.2 Dagvatten från Trafikverkets vägar

Ett tillsynsmöte har hållits med Trafikverket, tillsammans med representanter från miljö- och byggförvaltningen Solna stad, för att diskutera Trafikverkets strategiska arbete med vattenfrågor samt pågående åtgärdsarbete. Trafikverket redovisade sitt arbete med att ta fram och uppdatera kontrollprogram för befintliga anläggningar och också en ny regionplan för Stockholm-Solna, under 2016 kommer ett första förslag presenteras för miljöförvaltningen. Frågan om funktionen hos befintlig anläggning på Stora Essingen togs också upp då provtagningen inte kunnat genomföras på grund av tekniska problem. Det innebär också att flockningsmedel inte har tillsatts flödesproportionellt via automatik utan

att tillsatts har fått skett manuellt för att uppnå ökad sedimentering. Anläggningen ska byggas om under början på 2016.

Trafikverket har under året kommit in med en anmälan för en avloppsanordning kallad Gröndalsmagasinet som ska rena trafikdagvatten från delar av Essingeleden. Miljö- och hälsoskyddsnämnden har därför förelagt trafikverket att senast den 1 oktober 2017 redovisa resultatet av den utvärdering och det förslag på slutliga riktvärden som Trafikverket har åtagit sig att inge till förvaltningen.



5.3 Övrigt

Riktlinjer för hantering av dagvatten från parkeringsytor i Stockholm har tagits fram under året i samarbete mellan Stockholm vatten och stadens förvaltningar. De ligger i linje med Stockholms dagvattenstrategi framtagen i mars 2015: ”Dagvattenstrategi. Stockholms väg till en hållbar dagvattenhantering”. Strategin fokuserar på vattenkvalitet och lyfter fram principer för att nyttiggöra dagvattnet i större utsträckning och för att hantera de utmaningar som uppstår genom klimatförändringar i en allt tätare stad. Strategin gäller vid all om- och nybyggnation, och för åtgärder i befintliga miljöer.

6. Snöhantering

Trafikkontoret har under hösten 2015 i samarbete med miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret reviderat förteckningen över möjliga platser för att deponera snö i ytterstaden. Ett fåtal platser har tillkommit men vissa logistiskt viktiga platser har fått strykas. Situationen har beskrivits väl i trafikkontorets ”Strategi för säkerställande av vissa kommunaltekniska ytor”. Miljöförvaltningen har i ett yttrande i oktober

2015 tillstyrkt strategin.

De senaste vintersäsongerna var snöfattiga och därmed har störningarna från snöröjningen också varit ringa. Beredskapen måste dock finnas. Under den snörika vintern 2009/2010 behövde 1,5 miljoner kubikmeter snö transporteras bort i ytterstaden och 13 miljoner kubikmeter snö röjas.



7. Sopsand

Större mellanlager av sopsand hanteras som anmälningspliktig verksamhet och de större har besökts under 2015. Likaså är sällning/återvinning av sopsand anmälningspliktigt. Sällning har inte förekommit 2015, dels på grund av att staden inte efterfrågar återvunnen sopsand och dels på grund av utrymmesbrist i staden. Bland annat står en stor upplagsplats i Vinsta nu tom i väntan på byggandet av förbifarten.

Genom dom den 8 februari 2016 i mål M 1904-15 fastställde också mark- och miljödomstolen nämndens beslut att uppsopad sand utgör sådant avfall vars mellanlagring under vissa omständigheter är anmälningspliktig. Domen innebär ett välkomnat förtydligande av rättsläget.

8. Tomgångskörning av fordon

Miljöförvaltningen tog emot cirka 5-10 frågor, synpunkter och klagomål gällande tomgångskörning under 2015. Förvaltningen upplyser om gällande regler och hänvisar i första hand klagande till polisen, som är behörig tillsynsmyndighet 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. Förvaltningen uppmärksammar de ansvariga inom företaget på att fordon tomgångskörs på ett sätt som bryter mot de lokala hälsoskyddsföreskrifterna, samt kontrollerar att de har rutiner för att informera och i förekommande fall utbilda förarna om regler för tomgångskörning.

9. Dispens för tung trafik nattetid

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