



Vägtrafik tillsynsrapport 2018

Miljöförvaltningen
2019-04-25

Vägtrafik - Tillsynsrapport 2018

1. Tillsynsområde vägtrafik

1.1. Påverkan på människors hälsa

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

Luftföroreningar från trafiken orsakar ökad sjuklighet och dödlighet i lungsjukdomar samt hjärt- och kärlsjukdomar. 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. Barn som är en annan känslig grupp riskerar en försämrad utveckling av lungornas funktion.

Betydande framsteg har gjorts de senaste 50 åren för att förbättra luftkvaliteten i Stockholm. Luftföroreningar som tidigare varit stora problem – svaveldioxid, bly, kolmonoxid, bensen m.fl. ligger numera långt under gällande gränsvärden. Skärpta avgaskrav på fordon över hela EU, minskade industriutsläpp, utbyggnad av fjärrvärme, infasning av renare bränslen och miljöbilar, trängselskatt, dammbindningsåtgärder, dubbdäcksförbud m.m. har bidragit till förbättrad luftkvalitet i staden.

1.2. Verksamhetsutövare

Verksamhetsutövare inom vägtrafik i Stockholms stad är dels väghållarna trafiknämnden (cirka 1 500 km kommunal väg) och Trafikverket (cirka 40 km statlig väg), dels trafikförvaltningen i Region Stockholm, som är huvudman för busstrafiken i Stockholm (Stockholms läns landsting blev i januari 2019 Region Stockholm) dels Stockholm Vatten och Avfall AB som tillsammans med väghållarna är ansvariga för hantering av trafikdagvatten.

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, vibrationer och dagvatten. Förvaltningen hanterar även en mängd klagomål och frågor från allmänheten, som rör vägtrafiken. Miljöförvaltningen bedömer att alla fyra verksamhetsutövarna i stort bedriver en godtagbar egenkontroll och att de arbetar för att minska sin miljöpåverkan, men att det inom vissa områden saknas kunskap om

verksamhetsutövarnas miljöpåverkan. Bland de prioriterade frågorna är det kunskap om dagvattenhanteringens miljöpåverkan som är bristfällig. Detta hanteras genom utökade tillsynsinsatser under 2019.

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

Miljöförvaltningen bedömer att Trafikverket och trafiknämnden har kommit relativt långt när det gäller åtgärder vid bostäder. Men arbetet behöver förbättras dels vad gäller minskat buller vid källan, dels förbättrad ljudmiljö i andra miljöer än bostäder. Denna typ av åtgärder finns i förslaget till åtgärdsprogram mot buller enligt förordningen (2004:675) om omgivningsbuller som går upp till beslut i kommunfullmäktige 6 maj 2019.

Indikatorer

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

- Antal dygn då miljökvalitetsnormen för kvävedioxid (NO₂) (60 µg/m³ dygnsmedelvärde) överskridits:
 - mål: max 7 dygn
 - utfall 2018: 13 dygn på Hornsgatan (nr 108), 8 dygn på Sveavägen (nr 59) samt 25 dygn på Essingeleden.
- Antal dygn då miljökvalitetsnormen för partiklar (PM10) (50 µg/m³) överskridits:
 - mål: max 35 dygn
 - utfall 2018: Miljökvalitetsnormen klaras vid samtliga stationer, flest dygn registrerades vid Essingeleden (34 dygn)
- Andel bostäder som uppfyller de riktvärden för buller som fastställts av riksdagen (prop 1996/97:53) inomhus (<30 dB(A) ekvivalentnivå).
 - utfall 2018: ca 91 %

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 i bland annat stadens bullerkarta. Om personen redan varit i kontakt med verksam-

hetsutövaren men inte anser sig ha fått rätt bedömning där, öppnar miljöförvaltningen ett klagomålsärende. De flesta frågorna som kommer in till förvaltningen leder dock inte till att ärenden behöver öppnas, utan kan hanteras löpande efter dialog med berörd verksamhetsutövare. Miljöförvaltningen öppnade cirka 61 stycken nya ärenden gällande buller från vägtrafik under 2018. Pågående ärenden har drivits vidare och 72 stycken har avslutats under året. Miljöförvaltningen hade 66 stycken pågående trafikbullerärenden (vägtrafik) i april 2019.

Två domar under 2018 har lett till att en översyn har påbörjats av förvaltningens handlägningsrutiner för vägtrafikklagomål:

- Mark- och miljööverdomstolens mål M 6855-17: Även om ljudnivån inomhus överskrider Folkhälsomyndighetens allmänna råd och är att anse som olägenhet är det inte rimligt att ställa krav på väghållaren om ljudnivån vid fasad underskrider 65 dBA (kan vara rimligt endast i särskilda fall).
- Mark- och miljödomstolens vid Nacka tingsrätt mål M 828-18: Det är i första hand väghållaren som ska föreläggas att utreda och utföra åtgärder i fastighet om bullret orsakas av trafik. Detta även om fastighetsägaren har tackat nej till väghållarens erbjudande om fönsteråtgärdsbidrag.



2.2 Genomförda insatser 2018

2.2.1. Bullerskyddsgruppen

Bullerskyddsgruppen är en arbetsgrupp för utbyte och samarbete mellan stadens förvaltningar när det gäller bullerskyddsfrågor, i huvudsak vid det kommunala vägnätet. I bullerskyddsgruppen ingår representanter från

trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret och miljöförvaltningen. Bullerskyddsgruppen utgör ett nätverk för kontakter och informationsutbyte och är stadens kunskapskälla om trafikbullerfrågor. Under 2018 har bullerskyddsgruppen bland annat genomfört ett gemensamt budgetuppdrag med en handbok om gröna lösningar för en god ljudmiljö (rapporteras separat till nämnderna i april 2019). Syftet med handboken är att beskriva effekter av och ge konkreta rekommendationer för hur gröna lösningar kan utformas för att begränsa buller samtidigt som det stärker andra ekosystemtjänster i staden.

2.2.2. Stadens åtgärdsprogram för buller

Stadens åtgärdsprogram för buller gäller för åren 2014-2018 och fokuserar på uppföljningsbara åtgärder. Exempel på konkreta åtgärder som finns med i programmet är att använda vägbeläggningar som ett verktyg att minska problemen med trafikbuller och ge bidrag till fönsteråtgärder där ljudnivå vid fasad överstiger 62 dBA dygnsekvivalent. Miljöförvaltningen följer löpande upp att åtgärderna i åtgärdsprogrammet genomförs, men ansvarar också för genomförande av en del av åtgärderna. Under 2018 har trafikkontoret bl.a. gett bidrag till fönsteråtgärder för fastigheter till en summa av cirka 1 mkr. Trafikkontoret har lagt en mindre bullrande beläggning på Hornsgatan (sträckan mellan Varvsgatan och Ansariegatan) som består av asfalt med 8 mm sten. Ljudnivåmätning före och efter åtgärd visar att beläggningen med mindre stensstorlek (standard är 16 mm) gav en effekt på 3 dB ljuddämpning. Ytterligare ljudmätningar kommer att genomföras för att följa upp effekten under tid och bedöma om mindre stensstorlek på en starkt trafikerad gata är ekonomiskt lönsamt. Hornsgatan var lämplig för denna bullerskyddsåtgärd eftersom dubbdäck sliter hårt på vägbeläggningar med liten stensstorlek och dubbdäck är förbjudna på Hornsgatan. Dubbdäcksförbud används som åtgärd mot luftföroreningar (partiklar) men kan även ses som en indirekt bullerskyddsåtgärd eftersom det möjliggör mindre bullrande beläggning. Under 2018 har miljöförvaltningen i samarbete med trafikkontoret, exploateringskontoret och samhällsbyggnadskontoret slutfört arbetet med att ta fram ett nytt åtgärdsprogram för perioden 2019-2023. Förslaget till åtgärdsprogram går upp till beslut i kommunfullmäktige den 6 maj 2019.

2.2.3 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.

2.2.4 Trafikförvaltningens elbussutredning

Trafikförvaltningen har under 2018 slutfört en två år lång utredningsstudie avseende övergång till eldriven busstrafik i Stockholms län.

Miljöförvaltningen har deltagit i en samverkansgrupp. SL-trafiken drivs sedan 2018 helt med förnybara drivmedel. Trafikförvaltningen ser en långsam övergång till eldrift i samband med att nya trafikavtal upphandlas som en möjlighet till ytterligare förbättring av luftkvalitet, minskat buller och ökad energieffektivisering.

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 har under året utvecklats löpande med genomförda bullerskyddsåtgärder och andra kompletteringar.

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.

2.2.7. Bullernätverket i Stockholms län

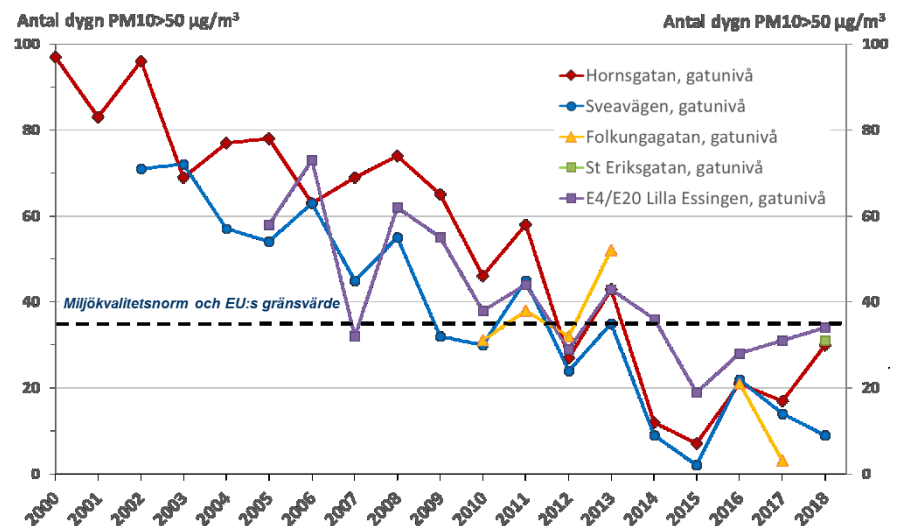
2018 års arbete inom det regionala bullernätverket (ett samarbete mellan staden, länsstyrelsen, landstinget) innebar utöver spridande av nyhetsbrev och dialogmöten med nätverkets referensgrupp även tre utåtriktade seminarieaktiviteter. I oktober hölls ett seminarium om mångfunktionella bullerskydd.

3. Luftföroreningar från vägtrafiken

3.1. Miljökvalitetsnormer och miljökvalitetsmål

Väghållarnas egenkontroll när det gäller luftföroreningar uppfylls delvis genom att miljöförvaltningen (SLB-analys) kontrollerar luftkvaliteten genom ett antal fasta mätstationer. Från mätningar fås detaljerad information om nivåer, trender, haltvariationer. Resultatet används bland annat till att kartlägga lokala förhållanden och för att få en noggrann jämförelse med gällande miljökvalitetsnormer och miljökvalitetsmål. (redovisas till miljö- och hälsoskyddsnämnden i årsrapport Luften i Stockholm år 2018). Mätningarna ger en bra bild av luftföroreningarna från vägtrafiken i Stockholm som är den största källan till utsläppen. Luftföroreningar kommer dock även från andra källor, som blanda annat energiproduktion och förorenad luft från andra regioner och länder, och det är meteorologiska förhållanden som avgör hur luftföroreningar sprids.

Miljökvalitetsnormen för PM10 till skydd för människors hälsa klarades år 2018 vid samtliga mätstationer i gatunivå. I Figur 1 redovisas trender för antalet dygnsmedelvärden över normvärdet 50 µg/m³ vid gatustationer. Det ses en ökning av halterna under 2018 jämfört med föregående år, vilket resulterade i något fler antal dygn över normvärdet. Normen klarades med endast två dagars marginal vid Trafikverkets mätstation Lilla Essingen intill E4/E20 och även vid den nya stationen på Sankt Eriksgatan och på Hornsgatan var dygnsnormen nära att överskridas. Sveavägen visar ett motsatt mönster med färre överskridanden jämfört med föregående år. Orsaken till de få dygnen med höga halter på Sveavägen var ovanligt stor andel ostliga vindar under perioden med högst PM10-halter, vilket gjorde att den sidan av Sveavägen där PM10-mätningar görs inte belastades med så förorenad luft.

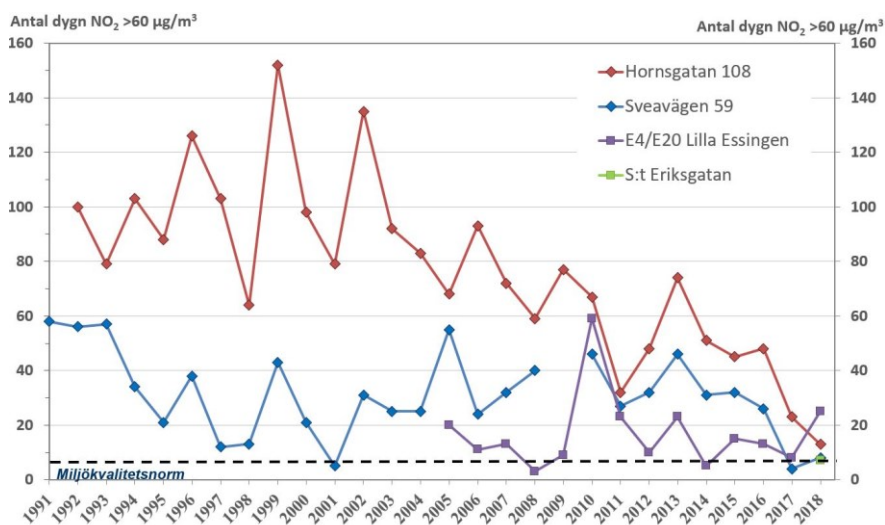


Figur 1. Trend för antalet dygnsmedelhalter av PM10 högre än normvärdet 50 µg/m³, åren 2000-2018 på gatustationerna Hornsgatan, Sveavägen, Folkungagatan (ingen utvärdering mot norm år 2018), St Eriksgatan och Lilla Essingen. Normvärdet får överskridas maximalt 35 dygn per år för att klaras. Mätstationen på Folkungagatan var nedmonterad under perioden september 2014-2015.

I det nationella miljökvalitetsmålet Frisk Luft finns två målvärden för PM10, 15 µg/m³ som årsmedelvärde och 30 µg/m³ som dygnsmedelvärde. Dygnsmedelvärdet får överskridas högst 35 dygn per år. Miljökvalitetsmålet för PM10 är betydligt strängare än motsvarande miljökvalitetsnorm. Miljökvalitetsmålet för PM10 klarades inte vid mätstationerna i gatunivå på Hornsgatan, Sveavägen, Sankt Eriksgatan och intill E4/E20 på Lilla Essingen år 2018.

Miljökvalitetsnormen för NO₂ till skydd för människors hälsa överskreds på Hornsgatan, Sveavägen, och intill E4/E20 på Lilla Essingen år 2018. Däremot klarades normen på den nyetablerade gatustationen på S:t Eriksgatan. Samtliga mätstationer klarade gränsvärdena för NO₂ preciserade i EU-direktivet 2008/50/EG.

Figur 2 visar antalet dygn med halter av NO₂ över normvärdet 60 µg/m³ vid gatustationerna i Stockholms innerstad samt intill E4/E20 på Lilla Essingen. För att miljö kvalitetsnormen till skydd för människors hälsa ska klaras får normvärdet överskridas maximalt 7 dygn per år. Årets mätningar visar på rekordlåga haltnivåer på Hornsgatan för andra året i rad. År 2018 registrerades 13 dygn över 60 µg/m³, vilket är färre dygn än något annat år sedan mätstarten år 1991. Under perioden 2004-2010 minskade trafiken på Hornsgatan, vilket har bidragit till den observerade haltminskningen av NO₂. Sveavägen och Lilla Essingen har båda ökat i antalet dagar från föregående år, framförallt Lilla Essingen.



Figur 2. Trend för antalet dygnsmedelhalter av kvävedioxid högre än normvärdet 60 µg/m³, åren 1991-2018 vid mätstationerna på Hornsgatan, Sveavägen och S:t Eriksgatan⁸ samt intill E4/E20 på Lilla Essingen. Normvärdet får överskridas maximalt 7 dygn per år för att klaras

I det nationella miljö kvalitetsmålet Frisk luft, finns två målvärden för NO₂, 20 µg/m³ som årsmedelvärde och 60 µg/m³ som 176:e högsta timmedelvärde. Miljö kvalitetsmålet för NO₂ klarades inte år 2018. Både årsmedelvärdet och målvärdet för höga timmedelvärdet överskreds kraftigt vid mätstationerna i gatunivå på Hornsgatan, Sveavägen, Sankt Eriksgatan och intill E4/E20 på Lilla Essingen,

3.2 Klagomål, frågor och synpunkter från allmänheten

Miljöförvaltningen tar regelbundet emot frågor och synpunkter angående luftföroreningar från vägtrafik, cirka 1 per vecka. Oftast är det personer som är oroliga för om luften är ohälsosam vid sin bostad eller vid en skola eller förskola. Många samtal kommer också från personer som undrar över hur luftkvaliteten är där de planerar att köpa en bostad. Majoriteten

⁸ Ny mätstation i gatunivå med start år 2018.

av dessa frågor kan besvaras direkt utan att det blir ett klagomålsärende. Miljöförvaltningen registrerade inget klagomålsärende gällande enbart luftföroreningar från vägtrafiken under 2018. Däremot ingick luftfrågan i ett flertal av bullerklagomålen.

3.3 Genomförda insatser 2018

Dammbindning tillsammans med minskad användning av dubbdäck har visat sig vara två av de mest effektiva åtgärderna för att minska PM10-halterna i staden. Den generellt sjunkande trenden (även om årets mätningar går i något motsatt riktning) av höga tim- och dygnshalter för PM10 vid gatustationerna är till stor del resultatet av trafikkontorets intensifierade dammbindning och städning av Stockholms innerstadsgator som har pågått sedan vinter- och vårsäsongen 2013/2014. Stockholms stad bedriver sedan 2011 ett arbete med att, genom förbättrade och specifika gatudriftsåtgärder, minska uppvirvlingen av vägdamm för att minska partikelhalter i luften. Sedan vintersäsongen 2013/2014 utför trafikkontoret driftåtgärder i form av intensiv dammbindning med kalciummagnesiumacetat (CMA) och städning med vakuumsug (Disa-Clean) av 35 innerstadsgator nattetid vid behov, med syfte att reducera PM10-halterna i staden under hela vinter- och vårsäsongen. Vakuumsugen användes inte under 2018. Förutom Trafikkontorets driftåtgärder i form av städning och dammbindning påverkas PM10-halterna även av gatornas ordinarie drift. Saltning med natriumklorid utförs vid flertalet tillfällen varje säsong. Saltet kan vara en källa till damm under torra perioder och därigenom mer eller mindre bidra till PM10-halterna.

Essingeleden dammbinds av Trafikverket men vid färre tillfällen per säsong jämfört med innerstadsgatorna. Halterna på Essingeleden påverkas även i betydligt högre grad av en direktmission av slitagepartiklar när dubbdäcken möter vägbanan. Detta beror på den betydligt högre trafikmängden och den högre hastigheten. Den större trafikmängden och högre hastigheten gör också att vägbanorna torkar upp snabbare jämfört med innerstadsgatorna.

För att nå miljömålet för PM10 på samtliga gator krävs ytterligare haltminskningar, där fortsatta ambitiösa driftåtgärder och fortsatt minskning av andelen fordon med dubbdäck spelar en avgörande roll.

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.

Miljöförvaltningen tog emot 4 klagomål under 2018 angående 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 klagomålsärende. Miljöförvaltningen registrerade 4 nya klagomålsärenden gällande vibrationer från vägtrafik under 2018. Förvaltningen har 13 stycken pågående klagomålsärenden som rör vibrationer från vägtrafik. Under 2018 avslutade Miljöförvaltningen 5 klagomålsärenden som rörde vibrationer från vägtrafik.

5. Dagvatten från vägnätet

Miljöförvaltningen har tagit fram en tillsynsutredning för dagvatten som ska utgöra en grund för tillsynen under 2019 och 2020 (redovisades till miljö – och hälsoskyddsnämnden i december 2018). Utredningen visar hur stort behovet av dagvattentillsyn är, och var denna tillsyn bedöms göra störst nytta. Utredningen visar att det största behovet av utökad tillsyn finns i tillsynen av vägdagvatten, och särskilt från det kommunala vägnätet. Ett antal olika förslag till tillsynsarbete föreslås, däribland att väghållaren behöver redovisa för miljöförvaltningen hur de tar omhand dagvatten från de mest trafikerade vägsträckorna och hur detta dagvatten påverkar stadens vattenförekomster.