



# Rapport om tillsynen av vägtrafik år 2020

[start.stockholm](https://start.stockholm)

**Rapport om tillsynen av vägtrafik år 2020**  
April 2021

**Dnr:** 2021-4471  
**Kontaktperson:** Maria Högqvist

## Sammanfattning

Denna rapport beskriver vad miljöförvaltningen har arbetat med inom tillsynsområdet vägtrafik under 2020.

Miljöförvaltningen har bedrivit tillsyn på vägtrafiken genom klagomålshantering, regelbundna tillsynsmöten samt hantering av anmälningar. Buller är fortsatt den miljöaspekt inom tillsynsområdet som genererar flest klagomål, synpunkter och frågor.

Miljöförvaltningen och trafikkontoret har genom ett gemensamt konsultuppdrag under 2020 bedrivit ett arbete gällande precisering av gällande åtgärdsprogram för buller. Syftet var att ta fram underlag så att staden kan genomföra åtgärdsprogrammet mot buller på effektivast möjliga sätt.

Pandemin under 2020 gav effekter på luftkvalitén i staden. En minskad vägtrafik som en följd av pandemin bidrog till lägre utsläpp och halter av luftföroreningar under året. Luftkvalitén i staden kontrolleras genom ett antal fasta mätstationer. År 2020 klarades miljökvalitetsnormen för PM10 vid samtliga mätstationer. Även för NO<sub>2</sub> klarades miljökvalitetsnormen vid samtliga mätstationer, vilket är första gången sedan mätningarna startade i Stockholm.

Miljöförvaltningen har under 2020 följt upp 2019 års tillsyn av stadens anläggningar för trafikdagvatten. Arbetet går framåt och dagvattenanläggningarna får i och med detta succesivt en förbättrad reningseffekt. Utöver detta har miljöförvaltningen skickat en förfrågan till trafikkontoret att redovisa dagvattenhantering för de mest högratifierade vägsträckorna som idag inte är anslutna till någon reningsanläggning. Huvudsyftet är att få kännedom om hur dagvattnet vid dessa vägsträckor tas omhand.

# Innehåll

<b>Sammanfattning</b> .....	<b>3</b>
<b>1. Tillsynsområde vägtrafik</b> .....	<b>5</b>
1.1 Påverkan på människors hälsa och miljön .....	5
1.2 Verksamhetsutövare .....	6
1.3 Miljö- och hälsoskyddsnämndens tillsyn.....	6
<b>2. Buller från vägtrafiken</b> .....	<b>7</b>
2.1 Klagomål, frågor och synpunkter från allmänheten .....	7
2.2 Genomförda insatser 2020 .....	8
<b>3. Luftföroreningar från vägtrafiken</b> .....	<b>10</b>
3.1 Miljö kvalitetsnormer och miljö kvalitetsmål .....	10
3.2 Klagomål, frågor och synpunkter från allmänheten .....	11
3.3 Genomförda insatser 2020 .....	12
<b>4. Vibrationer från vägtrafiken</b> .....	<b>13</b>
4.1 Klagomål, frågor och synpunkter från allmänheten .....	14
4.2 Genomförda insatser 2020 .....	14
<b>5. Dagvatten från vägtrafiken</b> .....	<b>14</b>
5.1 Genomförda insatser 2020 .....	14

# 1. Tillsynsområde vägtrafik

## 1.1 Påverkan på människors hälsa och miljön

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

För partiklar, PM10 och kvävedioxid, NO<sub>2</sub> jämförs halterna med miljökvalitetsnormer och miljökvalitetsmål till skydd för människors hälsa. Vad gäller normvärden för både PM10 och NO<sub>2</sub> är dygnsmedelvärdet svårast att klara. För målvärden är årsmedelvärdet svårast att klara för PM10 och timmedelvärdet för NO<sub>2</sub>. Nivåer för dygns- och timmedelvärdet avser skydd vid korttidsexponering av höga halter medan årsmedelvärdet avser skydd vid långtidsexponering vid till exempel bostäder.

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.

Dagvatten som avrinner från vägbanor hör till de mest förorenade. Från mer trafikintensiva vägar innehåller dagvattnet relativt höga halter av föroreningar, bland annat metaller som koppar och zink vilka har en negativ miljöpåverkan på sjöar och vattendrag. I stadens dagvattenstrategi pekas därför vägar med över 10 000 fordonspassager per dygn ut som ”ytor i särskilt fokus”. Dagvatten från dessa vägar behöver renas innan det leds vidare till stadens vattenförekomster.

## 1.2 Verksamhetsutövare

Verksamhetsutövarna inom tillsynsområdet är väghållarna trafiknämnden (trafikkontoret), Trafikverket och Region Stockholm (trafikförvaltningen). Trafiknämnden ansvarar för de kommunala vägarna och Trafikverket för de statliga vägarna. Trafikförvaltningen är huvudman för den lokala och regionala busstrafiken i Stockholm. Därutöver ansvarar Stockholm vatten och avfall (SVOA) tillsammans med trafiknämnden för hanteringen av trafikdagvatten från de kommunala vägarna. Trafikverket är ansvarig för trafikdagvatten från de statliga vägarna.

## 1.3 Miljö- och hälsoskydds nämndens 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 hälso-påverkan. De frågor som prioriteras är buller, luftföroreningar, vibrationer och trafikdagvatten. Förvaltningen hanterar även en mängd klagomål och frågor från allmänheten som rör vägtrafiken.

Miljöförvaltningen bedömer att samtliga verksamhetsutövare bedriver en godtagbar egenkontroll och att de arbetar för att minska sin miljöpåverkan. Under 2020 skickade miljöförvaltningen en begäran om uppgifter till trafikkontoret, genom trafiknämnden, gällande deras egenkontroll. Det mål miljöförvaltningen vill uppnå med förfrågan är att trafikkontoret ska ha en fungerande egenkontroll och arbeta mer aktivt med frågan.

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 bland annat i stadens bullerskyddsgrupp.

Miljöförvaltningen bedömer att Trafikverket och trafiknämnden har kommit långt när det gäller bulleråtgärder vid bostäder. Men arbetet behöver utvecklas vidare, dels vad gäller minskat buller vid källan och dels förbättrad ljudmiljö i andra miljöer än bostäder.

### 1.3.1 Nyckelindikatorer

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

- Antal dygn då miljö kvalitetsnormen för partiklar (PM10) (50 µg/m<sup>3</sup>) överskridits:
  - årsmål: max 35 dygn
  - utfall 2020: Miljö kvalitetsnormen klarades vid samtliga mätstationer, flest dygn registrerades vid Lilla Essingen (11 dygn)
- Antal dygn då miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid (NO<sub>2</sub>) (60 µg/m<sup>3</sup> dygnsmedelvärde) överskridits:
  - årsmål: max 7 dygn
  - utfall 2020: Miljö kvalitetsnormen klarades vid samtliga mätstationer, flest dygn registrerades vid Sveavägen och Lilla Essingen (2 dygn vardera)
- Andel bostäder som uppfyller de riktvärden för buller som fastställts av riksdagen (prop 1996/97:53) inomhus (<30 dB(A) ekvivalentnivå).
  - årsmål: 100 %
  - utfall 2020: 93 %

## 2. Buller från vägtrafiken

### 2.1 Klagomål, frågor och synpunkter från allmänheten

Miljöförvaltningen tar varje vecka emot cirka fem till tio 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 något av riktvärdena enligt infrastrukturpropositionen, 1996/97:53) med utgångspunkt i 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 löpande genom dialog med berörd verksamhetsutövare. Miljöförvaltningen öppnade cirka 80 stycken nya ärenden gällande buller från vägtrafik under 2020. Pågående klagomål drevs vidare och cirka 130 stycken avslutades under året.

Miljöförvaltningen har noterat att antalet klagomål gällande vägarbeten var något fler under 2020 jämfört med tidigare år. Detta har troligen samband med att fler arbetet hemifrån under pandemin.

#### 2.1.1 E-tjänst för bullerklagomål

På stadens webbplats finns en e-tjänst för anmälan om bullerstörning. Tjänsten är utformad så att de synpunkter på störningar som når miljöförvaltningen ska innehålla nödvändiga uppgifter för att skapa förutsättningar för snabbare handläggning.

Under 2020 påbörjades utvecklingsarbete av e-tjänsten inför lansering av ny e-tjänst 2021 i samband med att miljöförvaltningen gått över till ett nytt ärendehanteringssystem.

## 2.2 Genomförda insatser 2020

### 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 2020 har utredning och planering för kommande bullerskärmar gjorts i olika omfattning och planeringsskeden inom bullerskyddsgruppen. Några skärmförslag som tagits upp och kommit närmare genomförande är vid följande platser; Grynkvarnsparken, Hagsätra, Farsta Äng och Lillsjön. Ett kontinuerligt arbete har fortsatt med återstående fasadåtgärder vid bostäder utmed stadens vägnät. Även frågan om ändrad bidragsnivå och policy har diskuterats, med anledning av särskilda medel i budget till trafikkontoret.

Miljöförvaltningen och Trafikkontoret har, med stöd av konsult, under större delen av 2020 arbetat med att ta fram precisering av gällande åtgärdsprogram för buller. Syftet var att ta fram underlag så att staden kan genomföra åtgärdsprogrammet mot buller på effektivast möjliga sätt. Presentation och publicering av slutrapport skedde i mars 2021. Projektet har löpande diskuterats inom bullerskyddsgruppen.

Vad gäller kartläggning ska en uppdaterad bullerkarta enligt EU-direktiv vara färdig sommaren 2022. Inledande diskussioner om genomförande har påbörjats inom bullerskyddsgruppen. Uppdaterad presentation av befintlig bullerkarta med 3D-vy har varit i drift under 2020 och föranlett kontinuerlig dialog med ansvarig konsult om utvecklingsmöjligheter.

Olika möjligheter till utbildningsinsatser för medarbetare inom staden har diskuterats under en längre tid. Planerad informationsinsats riktad till trafikkontorets medarbetare fick skjutas fram på grund av pandemin. Förhoppningen är att kunna genomföra utbildning på plats i tekniska nämndhuset när situationen ändras och i samband med det informera om bullerskyddsgruppen.



### **2.2.2 Stadens åtgärdsprogram för buller**

Enligt förordningen (2004:675) om omgivningsbuller, som genomför Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/49/EG om bedömning och hantering av omgivningsbuller i svensk rätt i, ska städer med fler än 100 000 invånare ta fram en bullerkartläggning och ett åtgärdsprogram för omgivningsbuller.

Stadens nuvarande åtgärdsprogram för buller gäller för åren 2019-2023 och fokuserar på uppföljningsbara åtgärder. Exempel på konkreta åtgärder som finns med i programmet är att använda mindre bullrande vägbeläggningar som ett verktyg för att minska problemen med trafikbuller och ge bidrag till fönsteråtgärder där ljudnivå vid fasad överstiger 62 dBA dygnsekvivalent nivå. Miljöförvaltningen följer löpande upp att åtgärderna i åtgärdsprogrammet genomförs. Under 2020 har trafikkontoret bland annat gett bidrag till fönsteråtgärder för fastigheter till en summa av cirka 380 000 kronor.

Trafikkontoret lade under 2017 en mindre bullrande beläggning, som består av asfalt med 8 mm sten, på Hornsgatan (sträckan mellan Varvsgatan och Ansariegatan). Ljudmätningar genomförs löpande för att följa upp effekten under tid och bedöma om mindre stensstorlek på en starkt trafikerad gata är ekonomiskt lönsamt. Hösten 2019 lade trafikkontoret även lågbullrande beläggning på Ulvsundavägen. Även för Ulvsundavägen sker årliga uppföljningar av effekten. Förutom buller utvärderas även slitage för Ulvsundavägen.

### **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 från detta förbud kan sökas hos trafikkontoret. Trafikkontoret stämmer av med miljöförvaltningen om det kan finnas några hinder mot sådana dispenser ur olägenhetssynpunkt om dispensen gäller för mer än tre nätter i följd. Under 2020 fick miljöförvaltningen fem stycken sådana förfrågningar.

### **2.2.4 Trafikförvaltningens elbussutredning**

Trafikförvaltningen arbetar för en övergång till eldriven busstrafik i Stockholms län. Miljöförvaltningen får löpande information om hur deras arbete med elbussar fortlöper. Trafikförvaltningen ser en långsam övergång till eldrift i samband med att nya trafikavtal upphandlas. Övergången bidrar enligt trafikförvaltningen till ytterligare förbättring av luftkvalitet, minskat buller och ökad energieffektivisering. Att säkra elförsörjning till depåer är en viktig förutsättning för implementeringen av eldrift. Denna fråga är bland annat något som trafikförvaltningen har arbetat vidare med under 2020.

### **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 allmänheten. Databasen har under året uppdaterats löpande med genomförda bullerskyddsåtgärder och andra kompletteringar. En e-tjänst finns kopplad till bullerdatasen. Via stadens webbplats kan allmänheten söka efter uppgifter om trafikbuller och bullerskyddsåtgärder på adresser i Stockholms stad.

### **2.2.6 Bullernätverket i Stockholms län**

Bullernätverket är ett regionalt samarbete mellan staden, länsstyrelsen och region Stockholm och är ett forum för samverkan i bullerfrågor. 2020 års arbete inom det regionala bullernätverket påverkades av pandemin. En planerad aktivitet ändrades om från frukostseminarium till webinarium och handlade om trafikbuller i befolkningen. De andra två inplanerade aktiviteterna, ljudvandring i konstfacks ljudlabb samt workshop om byggbuller, har flyttats fram på obestämd tid. Dialogmöte med nätverkets referensgrupp har däremot kunnat genomföras digitalt. Extra nyhetsbrev har även skickats ut, ett med tema buller från idrottsplatser.

## **3. Luftföroeningar från vägtrafiken**

### **3.1 Miljökvalitetsnormer och miljökvalitetsmål**

Östra Sveriges luftvårdsförbund (ÖSLV) är en ideell förening som på sina medlemmars uppdrag övervakar, analyserar och beskriver luftkvaliteten. ÖSVL har upphandlat SLB-analys för att kontrollera och övervaka luftkvaliteten i bland annat Stockholm. Trafikverket och trafikkontoret är medlemmar i ÖSLVF. Väghållarnas egenkontroll när det gäller luftföroeningar uppfylls delvis genom detta. Från ett antal fasta mätstationer fås detaljerad information om nivåer, trender och haltvariationer. Resultatet används bland annat till att kartlägga lokala förhållanden och för att få en noggrann jämförelse med gällande miljökvalitetsnormer och miljökvalitetsmål. Utförligare information om luften i staden finns att läsa i årsrapporten ”Luften i Stockholm år 2020” som redovisas till miljö- och hälsoskyddsmyndigheten.

Mätningar från SLB-analys ger en bra bild av luftföroeningarna från vägtrafiken i Stockholm, som är den största lokala källan till utsläppen. Förorenad luft från andra regioner och länder bidrar även med luftföroeningar. Det är meteorologiska förhållanden som till stor del avgör hur luftföroeningar sprids.

Miljökvalitetsnormen för PM10 till skydd för människors hälsa klarades år 2020 vid samtliga mätstationer i gatunivå. Normvärdet för dygn ( $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) får överskridas maximalt 35 dygn per år. Flest överskridanden av dygnsnormen skedde vid Essingeleden med 11 dygn. Det nationella miljökvalitetsmålet ”Frisk Luft” för PM10 (dygnsmålet  $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) klarades på samtliga innerstadsgator, men inte intill E4/E20 Essingeleden i Stockholms stad år 2020.

Miljökvalitetsnormen för NO<sub>2</sub> till skydd för människors hälsa klarades vid samtliga mätstationer i Stockholms stad år 2020. Det är första gången som det händer sedan mätningarna startade i Stockholm. Normvärdet för dygn ( $60 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) får överskridas maximalt 7 dygn per år. Flest överskridanden av dygnsnormen skedde vid Essingeleden och Sveavägen med 2 dygn vardera. Det nationella miljökvalitetsmålet ”Frisk Luft” för NO<sub>2</sub> klarades inte år 2020. Målvärdet för höga timmedelvärden ( $60 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) överskreds på Hornsgatan och Essingeleden. Däremot klarades miljömålet avseende timmedelvärden på S:t Eriksgatan och Sveavägen.

Luftkvaliteten förbättras löpande och minskar exponering av luftföroreningar för stadens medborgare. År 2020 var ett mycket annorlunda år till följd av pågående pandemi. Åtgärder vidtagna till följd av Covid-19 ledde till en minskning av vägtrafiken på såväl innerstadsgator som på E4/E20 och bidrog till lägre utsläpp och halter av luftföroreningar. Samtidigt fortsätter fordonsparken att bli renare med minskade utsläpp av kvävedioxider som följd. Även den milda vintern 2020 bidrog till lägre halter av kvävedioxid.

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.

För att klara miljökvalitetsnormer och miljömål för NO<sub>2</sub> i hela staden måste utsläppen från vägtrafiken minska ytterligare. Avgasutsläppen från vägtrafiken kommer minska på grund av förnyelsen av fordonsparken. Hur mycket och hur snabbt halterna minskar avgörs till stor del av utbytestakten av fordonsflottan, vilka bränslen som används och hur snabbt andelen elfordon ökar.

### **3.2 Klagomål, frågor och synpunkter från allmänheten**

Miljöförvaltningen tar regelbundet emot frågor och synpunkter angående luftföroreningar från vägtrafik, cirka en per vecka. Oftast är det personer som är oroliga för om luften är ohälsosam vid sin bostad eller vid en skola eller förskola. Det är även vanligt att personer hör av sig i samband med

bostadsköp och vill veta hur luftkvaliteten är på den plats där de planerar att köpa en bostad. Det förekommer också frågor om luftföroreningar i samband med tomgångskörning och gatustäd. Majoriteten av dessa frågor kan besvaras direkt utan att det blir ett klagomålsärende.

Miljöförvaltningen registrerade inget klagomålsärende gällande enbart luftföroreningar från vägtrafiken under 2020. Däremot ingick luftfrågan i ett par av bullerklagomålen till exempel när det gäller cruising på Sveavägen.

### **3.3 Genomförda insatser 2020**

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 nivån av höga tim- och dygnshalter för PM10 vid gatustationerna är till stor del resultatet av trafikkontorets intensifierade dammbindning och städning av Stockholms innerstadsgator.

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). Inledningsvis på 35 innerstadsgator nattetid vid behov, med syfte att reducera PM10-halterna i staden under hela vinter- och vårsäsongen. Efter utvärdering av metoden har metodiken därefter förändrats. År 2020 lades dammbindning ut enligt ett fast schema tre nätter i veckan på gator där man befarade höga partikelhalter, och därmed risk för överskridande av miljökvalitetsnorm. Extra utlägg av dammbindningsmedel eller vattenbegjutning förkom då höga halter förväntades. Inledningsvis användes även städning med vakuumsug (Disa-Clean). Vakuumsugen har dock inte använts de senaste åren med anledning av att insatsen är dyr och har visat sig ha ett osäkert resultat på PM10-halterna.

Dubbdäcksförbud föreligger på Hornsgatan, Fleminggatan samt del av Kungsgatan, vilket förhindrar att dubbdäcken river upp hälsofarliga partiklar från asfalten. Förbuden har även bidragit till att dubbdäcksanvändningen minskar i Stockholms innerstad. Dubbdäcksanvändningen i staden minskar med ca 2 procentenheter per år och var 28 % under vintersäsongen 2019/2020.

Den 15 februari 2020 infördes miljözon klass 2 för lätta fordon på Hornsgatan. Det vill säga förbud mot lätta fordon med avgaskrav Euro 4 och tidigare klasser. SLB-analys har utvärderat effekterna. Både andelen personbilar och lätta lastbilar som är otillåtna minskade jämfört med 2019. Personbilar från 23 % till 18 % och lätta lastbilar från 14 % till 9 %.

PM10-halterna påverkas 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. På senare år har förbättrad vinterväghållning i form av sopsaltning använts på prioriterade gång- och cykelbanor. Försök har också genomförts att inte sanda gångbanor. Detta för att förbättra framkomligheten, men också för att minska mängden sand och grus som kan bidra till partiklar i luften.

Essingeleden dammbinds av Trafikverket, men vid färre tillfällen per säsong jämfört med vad trafikkontoret gör på 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. Trafikverket har tillsammans med SLB-analys gjort en genomgång av luftföroreningshalter och åtgärder på Essingeleden som presenterades i en rapport 2019 ”Essingeleden, en sammanställning av halter, åtgärder och konsekvenser (2019:077)”. Rapporten visar att det finns svårigheter med både prognosbaserad och schemalagd utläggning av dammbindningsmedel. Trafikverket har därför påbörjat ett arbete med att ta fram en nationell vägledning för dammbindningsåtgärder. Trafikkontoret deltar även i det arbetet. Utöver dammbindningsåtgärder arbetar Trafikverket även med hastighetsanpassningsåtgärder samt undersöker möjligheterna att använda skärmar som en skyddsåtgärd även mot luftföroreningar och inte enbart mot buller.

## 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 vägbanan 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 tar emot relativt få klagomål, frågor eller synpunkter gällande vibrationer från vägtrafik, cirka ett per kvartal. Klagomålen kommer oftast från 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 öppnande ett nytt klagomål gällande vibrationer från vägtrafik under 2020. Klagomålet gällde Sockenvägen, som är en känd vibrationskänslig vägsträcka. Miljöförvaltningen hanterade även ett klagomål på Vällingbyvägen gällande vibrationer på grund av ett farthinder, dock öppnades inget eget ärende i det fallet. Vibrationer ingick även i några bullerklagomål som kom in under 2020. Pågående klagomål drevs vidare och ett ärende avslutades under året.

## 4.2 Genomförda insatser 2020

Med anledning av klagomålet på Vällingbyvägen förlängde trafikkontoret en vägsträcka med 30 km/h för att minska vibrationerna.

# 5. Dagvatten från vägtrafiken

## 5.1 Genomförda insatser 2020

Miljöförvaltningen tog under 2018 fram en tillsynsutredning för dagvatten. Utredningen visade på ett behov av utökad tillsyn av dagvatten från vägtrafiken, särskilt inom det kommunala vägnätet.

Miljöförvaltningen utförde under 2019 tillsyn av majoriteten av stadens anläggningar för trafikdagvatten ovan mark, till exempel skärmbassänger och dammar. Stockholm vatten och avfall (SVOA) ansvarar för dessa anläggningar. Tillsynsbesöken efterföljdes av inspektionsrapporter där eventuella rekommenderade åtgärder samt oklarheter för uppföljning beskrevs för vardera anläggning. Under 2020 utförde miljöförvaltningen uppföljning av tillsynen, där SVOA har redovisat pågående samt planerade åtgärder för de besökta anläggningarna. För flertalet av dagvattenanläggningarna krävs det mindre åtgärder till exempel att se över drift- och underhållsinstruktioner, medan några anläggningar omfattas av större restaureringar. Sedan 2019 redovisar även SVOA en årsrapport gällande samtliga dagvattenanläggningar till miljöförvaltningen.

Miljöförvaltningen ser positivt på SVOAs arbete med dagvattenanläggningarna. Arbetet innebär att en förbättrad reningseffekt för anläggningarna succesivt uppnås, vilket på sikt leder till bättre status för recipienterna.

Under 2021 kommer miljöförvaltningen gå vidare med tillsyn av Trafikverkets anläggningar för trafikdagvatten.

I stadens dagvattenstrategi ”Stockholms väg till en hållbar dagvattenhantering” pekas vägsträckor med fler än 10 000 fordon per årsmedeldygn (f/d) ut som ”ytor i särskilt fokus”, vilket innebär ytor där särskilt höga föroreningar i dagvattnet kan förväntas. Med detta som bakgrund skickade miljöförvaltningen under 2020 en förfrågan till trafikkontoret att redovisa dagvattenhantering för de kommunala högtrafikerade vägsträckor som idag inte är anslutna till någon reningsanläggning. Eftersom det i staden finns långa och många vägsträckor med över 10 000 f/d, bedömde miljöförvaltningen att det för förfrågan var motiverat att i ett första skede prioritera att efterfråga en redovisning för vägar med ett trafikflöde på över 20 000 f/d.

Huvudsyftet med förfrågan är att miljöförvaltningen ska få kännedom om hur dagvattnet idag tas om hand och renas eller inte renas längs högtrafikerade vägsträckor samt vilka vattenförekomster som tar emot orenat vägdagvatten. Trafikkontoret har under 2020 upphandlat miljökonsulter som kommer att arbeta vidare med frågan under 2021.

Miljöförvaltningen kommer att skicka motsvarande förfrågan till Trafikverket under 2021.