



Vägtrafik

Tillsynsrapport 2009

En rapport från Miljöförvaltningen

Anette Jansson

Mars 2010

1 TILLSYNSOMRÅDE VÄGTRAFIK

Vägtrafiken i Stockholm ger upphov till miljöstörningar i form av buller, luftföroreningar, gifter i miljön, klimatpåverkan och försurning. I Stockholms stads miljö- och hälsoutredning klassas vägtrafiken som en källa av största betydelse när det gäller utsläpp av partiklar. För utsläpp av växthusgaser, koppar, kvävedioxid, PAH och buller bedöms vägtrafiken ha stor betydelse.

Verksamheterna inom vägtrafik är dels väghållarna Stockholms Trafik- och renhållningsnämnd (ca 1 500 km väg) och Vägverket (ca 40 km väg), dels AB Storstockholms Lokaltrafik (SL), som är huvudman för den lokala och regionala buss- och tågtrafiken i Stockholm. Verksamheterna är klassade som U-anläggningar, vilket innebär att de varken är tillstånds- eller anmälningspliktiga.

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

Förvaltningen bedömer att alla tre verksamhetsutövarna bedriver egenkontroll, samt att de arbetar för att minska sin miljöpåverkan. När det gäller överskridanden av miljö kvalitetsnormer har trafik- och renhållningsnämnden så långt det varit möjligt inom ramen för gällande rätt vidtagit åtgärder för att begränsa t ex dubbdäcksanvändningen.

Staden har i det sammanhanget framfört önskemål till regeringen om möjligheten att kunna reglera användningen av dubbdäck, vilken bedöms som avgörande för att miljö kvalitetsnormen för partiklar ska kunna klaras. Regeringen har genomfört en ändring av trafikförordningen som sedan 1 januari 2010 tillåter kommunerna att besluta om dubbdäcksförbud på vissa gator.

Vid årsskiftet infördes till följd därav dubbdäcksförbud på Hornsgatan efter beslut av trafik- och renhållningsnämnden. Resultatet av detta och behov av ytterligare åtgärder kommer att utredas under 2010. Trots att väghållarna vidtagit en rad åtgärder kvarstår också överskridanden av miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid. Förbättringspotential finns även till exempel när det gäller trafik- och renhållningsnämndens hantering av vibrationsstörningar, samt åtgärder för att minska bullerstörningar från SL-bussar.

Tillsynsplanen för 2009 har i stort sett genomförts. Flera av de planerade insatserna är dock av fortlöpande karaktär eller har inte slutförts och fortsätter därför under 2010. Några av insatserna har överförts till 2010; vissa av aktiviteterna kring buller reducerande vägbeläggningar, samt upphandlingskrav på arbetsmaskiner.

Miljöförvaltningen har lagt ned 2680 timmar på tillsynsområdet vägtrafik under 2009.

I stadens verksamhetsplan finns fyra uppföljningsindikatorer som rör miljöförvaltningens tillsyn över vägtrafik. För två av dessa är resultaten negativa.

Vägtrafik

Tillsynsområde vägtrafik

Indikatorerna avspeglar dock inte enbart det arbete som utförts på miljöförvaltningen utan är till största delen beroende av andra funktioner inom staden, samt enskilda människors val och beteende:

- Antal dygn då miljökvalitetsnormen för kvävedioxid överskridits:
 - mål: max 7 dagar
 - utfall: 76 dagar
- Antal dygn då miljökvalitetsnormen för partiklar (PM10) överskridits:
 - mål: max 35 dagar
 - utfall: 69 dagar
- Åtgärder påbörjade för att effektivisera energianvändningen.
 - Alla verksamhetsutövare inom branschen arbetar med frågan.
- Åtgärder påbörjade för att effektivisera transporter.
 - Alla verksamhetsutövare inom branschen arbetar med frågan.

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

2 AKTIVITETER

2.1 Buller från vägtrafiken

Enligt Stockholms miljö- och hälsoutredning är buller den miljöstörning som drabbar flest personer i Stockholms stad. Vägtrafiken är den bullerkälla som utsätter flest boende för höga ljudnivåer. Ungefär 125 000¹ personer har över riktvärdet 55 dB(A) ekvivalent (\approx medel över dygnet) ljudnivå utanför sin bostad och ungefär 100 000² personer har inomhusnivåer över riktvärdet 30 dB(A). Enligt miljöhälsorapport Stockholms län 2009³ störs allt fler av buller i länet. Mest besvärade av vägtrafikbuller är invånarna i Stockholms innerstad.

Buller kan orsaka hälsoeffekter i form av försämrad hörsel, öronsusningar och miss-tänks ge ökad risk för hjärt-kärlsjukdom, samt kan orsaka sömnstörningar och försämrad inlärning.⁴

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 dBA 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 35 dB(A). Antalet boende som exponeras för ekvivalentnivåer över 35 dB(A) inomhus beräknas ha minskat från cirka 210 000⁵ år 1970 till knappt 17 000⁶ år 2009.

Staden har med stöd av EG-direktivet för omgivningsbuller⁷ tagit fram ett övergripande åtgärdsprogram mot trafikbuller i Stockholm, tillsammans med Vägverket, Banverket, LFV (tidigare Luftfartsverket) och Storstockholms lokaltrafik AB. Programmet antogs av fullmäktige 2009. Programmet ska följas upp årligen och ett nytt åtgärdsprogram ska arbetas fram till 2013. Trafikkontoret har dessutom tagit fram ett bullerskyddsprogram.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har ett samordningsansvar för stadens strategiska bullerkartläggning och för det samlade åtgärdsprogrammet. Uppföljning av åtgärdsprogrammet för 2009 avrapporteras till miljö- och hälsoskyddsnämnden i april.

¹ WSP Akustik, 2997. Sammanställning av boende inom olika bullerintervall i Stockholms stad. TR 2007-089 R01.

² Miljöbarometern

³ Miljöhälsorapport Stockholms län 2009. Karolinska Institutets folkhälsoakademi. Rapport 2009:7

⁴ Miljöhälsorapport 2009, Socialstyrelsen

⁵ Stockholms Miljö- och hälsoutredning

⁶ Miljöbarometern

⁷ Direktiv 2002/49/EG om bedömning och hantering av omgivningsbuller, samt Förordning (2004:675) om omgivningsbuller

2.1.1 Klagomål, frågor och synpunkter från allmänheten

Trafikens miljöstörningar engagerar Stockholmsarna. Miljöförvaltningen tog emot cirka 150 telefonsamtal, e-post eller brev under 2009 som gällde frågor, synpunkter och klagomål gällande buller från vägtrafik. Oftast är det personer som är störda av trafikbuller i sin bostad. Miljöförvaltningen gör en preliminär bedömning av om klagomålet kan vara befogat med utgångspunkt av bland annat stadens bullerkarta. Om ett klagomål bedöms kunna vara befogat hänvisas klaganden att i första hand att kontakta verksamhetsutövaren. Om personen redan varit i kontakt med verksamhetsutövaren men inte anser sig ha fått rätt bedömning där, öppnar miljöförvaltningen ett klagomålsärende. 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 klagomålsärenden behöver öppnas, utan frågorna kan besvaras på en gång.

Miljöförvaltningen registrerade 16 stycken nya klagomålsärenden gällande vägtrafikbuller under 2009. I december 2009 hade förvaltningen 48 stycken pågående klagomålsärenden som rör buller från vägtrafik; 30 avseende trafik- och renhållningsnämndens vägar, 2 avseende Vägverkets vägar och 16 som rör störningar från SL-bussar. Åtta av dessa är dock ärenden som miljö- och hälsoskyddsnämnden har fattat beslut om, men de har överklagats och handläggs nu av länsstyrelsen eller miljödomstolen. Miljöförvaltningen avslutade 29 stycken klagomålsärenden som rörde vägtrafikbuller under 2009. Ungefär en tredjedel av dessa bedömdes ha fått skäliga åtgärder, såsom fönsteråtgärder. För ungefär hälften bedömdes åtgärder inte vara motiverade, vanligen eftersom ekvivalent ljudnivån vid fasad underskred 65 dB(A), vilket var den ljudnivå som förvaltningen bedömt som skälig att prioritera fram till 2009.

2.1.2 Genomförda bullerskyddsåtgärder

Miljöförvaltningen har regelbundna möten cirka åtta gånger per år med trafikkontoret (trafik- och renhållningsnämnden) för att följa upp och driva på deras arbete med bullerskyddsåtgärder enligt åtgärdsprogrammet. Under året har trafikkontoret bekostat en bullerskärm längs Örbyleden vid Nynäsvägen, som har medfört att cirka 270 personer har fått lägre ljudnivå vid sin bostad, samt gett bidrag till fönsteråtgärder där cirka 900 personer bor. Dessa åtgärder har kostat cirka sju miljoner kronor. Trafikkontoret redovisade också under året en inventering av stadens befintliga bullerskärmar och deras skick. Några av skärmarna hade defekter som kan påverka bullerdämpningen.

Ett av de planerade projekt som miljöförvaltningen bedömer som mest angelägna ur bullersynpunkt – bullerskyddsåtgärder längs Nynäsvägen – har trafik- och renhållningsnämnden under 2009 skjutit på framtiden för att istället prioritera upprustning av Hornsgatan. Nynäsvägen är en av de bullrigaste vägarna i Sverige och bostäderna längs vägen var bland de första som fick bullerskyddsåtgärder redan på 1980-talet. Med den teknik som då fanns gick det inte att dämpa bullret tillräckligt för att uppnå en god inomhusmiljö, vilket gör att inomhusnivåerna fortfarande är höga. Med dagens teknik kan betydligt bättre dämpning erhållas.

Miljöförvaltningen bevakar utvecklingen gällande lågbullrande vägbeläggningar. Både Vägverket och trafikkontoret har lagt sådan beläggning på provsträckor som utvärderas

Vägtrafik

aktiviteter

för närvarande. Frågan om lågbullrande vägbeläggning kommer tas upp i eget ärende till miljö- och hälsoskyddsnämnden i maj. Miljöförvaltningen är positiv till denna åtgärd, som inriktar sig på att åtgärda källan till bullret. Tekniken är dock inte fullt utvecklad ännu.

Miljöförvaltningen har under 2009 gjort en kartläggning av trafikbullerstörda förskole- och skolgårdar. Kartläggningen har skickats på remiss till berörda verksamhetsutövare. Förvaltningen planerar att anmäla en rapport, samt förslag på fortsatt arbete i frågan, till miljö- och hälsoskyddsnämnden innan sommaren.

Miljöförvaltningen har under 2009 framfört till trafikkontoret att det är angeläget att nya trafikräkningar görs i staden, så att miljöförvaltningen kan uppdatera stadens bullerkarta. Förbättrade trafikdata behövs även som underlag för beräkningar av växthusgasutsläppen och luftkvaliteten i staden. Enligt lag⁸ ska stadens bullerkarta ses över och vid behov ändras minst vart femte år. Nuvarande bullerkarta togs fram 2002 – 2005 och bygger till stor del på trafiksiffror från 1984 – 2000. Förvaltningen har stort behov av en tillförlitlig och trovärdig bullerkarta vid bedömning och prioritering av bullerskyddsåtgärder, samt vid bedömning av klagomålsärenden. Förvaltningen bedömer att nuvarande karta till stora delar fortfarande är tillämpbar eftersom det krävs mycket stora trafikförändringar för att bullernivåerna ska förändras, men trafikomläggningar och andra förändringar av trafikflöden bedöms kunna ha förändrat bullersituationen på vissa platser.

Miljöförvaltningen har haft tre tillsynsmöten med SL under 2009 och kontakter via telefon, e-post och brev har skett fortlöpande. Förvaltningen bedömer att SLs bussar över lag blir allt mer miljövänliga, men att problem med bullerstörningar från bussarna kvarstår.

När det gäller bullerstörningar från SL-bussar är ansvarsfrågan inte helt klarlagd. Vissa gator som trafikeras av SL-bussar har i övrigt så pass lite trafik att de inte är uppfyller kriterierna för bidrag till fönsteråtgärder från trafikkontoret. Trafikkontoret baserar sin bedömning på ekvivalent ljudnivå. Mätningar visar dock att ljudnivåerna inne i vissa av de klagandes bostäder överskrider gällande riktvärden för maximal ljudnivå när bussar passerar eller stannar/startar vid busshållplats. Samtidigt uppger SL att alla deras bussar som trafikerar staden är godkända för att gå i trafik, vilket även avser buller (motor-), att de har rutiner för underhåll av bussars bulleregenskaper, samt att de deltar i Svensk kollektivtrafiks arbete med att utveckla mätmetod och kravställande avseende buller från bussar. SL är inte beredda att ställa högre krav vad gäller bulleremissioner på befintliga bussar eller vid upphandling än gällande EU-direktiv anger, eftersom de anser att de är en för liten del av marknaden. Miljöförvaltningen har under året begärt att trafikkontoret tillsammans med SL utreder ansvarsfrågan och lämnar ett åtgärdsförslag till miljöförvaltningen. Trafikkontoret har därefter uppgett att de ska ta fram en policy för hur de ska hantera och prioritera klagomål på bussbuller.

Miljöförvaltningen har en bullerdatas databas där alla bullerstörda fastigheter och eventuella bullerskyddsåtgärder finns registrerade. Databasen kompletteras löpande med genomförda bullerskyddsåtgärder och andra korrigeringar. Databasen används bland annat som underlag vid bedömning av klagomål och frågor från boende. Som ett fristående projekt har förvaltningen under 2009 påbörjat arbetet med att göra bullerdatas databas tillgänglig

⁸ Direktiv 2002/49/EG om bedömning och hantering av omgivningsbuller, samt Förordning (2004:675) om omgivningsbuller

externt som en e-tjänst, så att till exempel allmänheten kan ta del av informationen i databasen. Arbetet beräknas vara klart under våren 2010.

Som ytterligare ett fristående projekt har miljöförvaltningen påbörjat arbetet med att införa en e-tjänst för klagomål på bland annat buller. Klaganden ska få tips och råd för att avhjälpa olägenheter eller vägledning om hur de ska driva aktuell fråga vidare mot relevant motpart. Tjänsten ska utformas så att de klagomål som når miljöförvaltningen ska vara mer välformulerade och därmed skapa förutsättningar för snabbare tillsynshandläggning. Den del av tjänsten som omfattar buller beräknas vara klart under våren 2010.

2.2 Luftföroreningar från vägtrafiken

Partiklar (PM10), kvävedioxid och ozon är de ämnen som överskrider miljö kvalitetsnormerna för luft i Stockholm. I Stockholms stads miljö- och hälsoutredning klassas vägtrafiken som en källa av största betydelse när det gäller utsläpp av partiklar, respektive stor betydelse när det gäller utsläpp av kvävedioxider.

Partiklar (PM10) och kvävedioxid ökar risken att drabbas av sjukdomar i hjärta, kärl och luftvägar. Föroreningarna kan också bidra till att den som redan är sjuk blir sjukare.⁹

Halterna av partiklar, PM10 vid mätstationen i taknivå på Södermalm, har sedan 1994 varit i stort sett oförändrade. Vid mätstationerna i gatunivå på Hornsgatan och Sveavägen har de genomsnittliga halterna minskat något sedan början av 2000-talet.

Vid mätstationen i taknivå på Södermalm (Torkel Knutssonsgatan) har de genomsnittliga halterna av kvävedioxid minskat med ca 60 %, sedan början av 1980-talet. De genomsnittliga halterna av kvävedioxid vid mätstationerna i gatunivå på Hornsgatan och Sveavägen har minskat med ca 15-20 %, sedan början av 1990-talet.¹⁰

2.2.1 Klagomål, frågor och synpunkter från allmänheten

Miljöförvaltningen tog emot cirka 70 telefonsamtal, e-post eller brev under 2009 som gällde frågor, synpunkter och klagomål gällande luftföroreningar från vägtrafik. Oftast är det personer som är oroliga för om luften är hälsosam i/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 på en gång. Vid klagomål gör förvaltningen en preliminär bedömning av om detta kan vara befogat med utgångspunkt av bland annat SLBs karteringar av luftföroreningar. Om ett klagomål bedöms kunna vara befogat hänvisas klaganden att i första hand att kontakta verksamhetsutövaren. Om personen redan varit i kontakt med verksamhetsutövaren men inte anser sig ha fått rätt bedömning där, öppnar miljöförvaltningen ett klagomålsärende.

Miljöförvaltningen registrerade ett nytt klagomålsärende gällande luftföroreningar från vägtrafiken under 2009. I december 2009 hade förvaltningen fem stycken pågående klagomålsärenden som rör luftföroreningar från vägtrafik; tre gällde Hornsgatan och två Valhallavägen. Miljöförvaltningen avslutade ett klagomålsärende som rörde luftföroreningar från vägtrafiken under 2009.

⁹ Miljöhälsorapport 2009, Socialstyrelsen

¹⁰ Luften i Stockholm, SLB-analys, rapport 1:2009. Miljöförvaltningen i Stockholm.

Ett mycket uppmärksammat ärende som miljö- och hälsoskyddsnämnden fattade beslut om under 2009 gällde överskridandet av miljökvalitetsnormerna för luft på Hornsgatan. Nämnden beslutade att lämna klagomålet vad gäller partiklar (PM10) utan åtgärd, eftersom verksamhetsutövaren inte har rådighet över att vidta ur miljö- och hälsosynpunkt lämpliga och nödvändiga åtgärder, samt att avvakta trafikkontorets mätningar av tung trafik på Hornsgatan för att kunna fatta beslut om lämpliga åtgärder för att minska kvävedioxidhalten. Beslutet överklagades av de klagande. Trafikkontoret har genomfört trafikmätningarna, men resultaten är inte sammanställda. Miljöförvaltningen kommer under våren begära in en redovisning av mätningarna, samt en bedömning av möjligheter att reglera trafiken så att miljökvalitetsnormer för kvävedioxid klaras.

Efter att miljö- och hälsoskyddsnämnden fattade beslut i ärendet ovan har regeringen gett kommuner möjlighet att reglera dubbdäcksanvändningen på enskilda gator. Trafik- och renhållningsnämnden har infört dubbdäcksförbud på Hornsgatan från och med den 1 januari 2010. Under förutsättning att förbudet efterlevs, bedöms det ge stor effekt på partikelhalterna på gatan. De dubbdäcksräkningar som genomförts hittills i år visar att dubbdäcksandelen har minskat, men inte i tillräcklig omfattning. Den totala trafiken på Hornsgatan har också minskat cirka 20 %.

2.2.2 Genomförda insatser

Miljöförvaltningen följer upp vägghållarnas 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 vägghållarnas arbete i frågan.

Miljöförvaltningen följer Vägverkets arbete med nya bedömningsgrunder för luftkvalitet i vägtunnlar. Förvaltningen kommer att utvärdera Vägverkets förslag till bedömningsgrunder när det presenteras.

Miljöförvaltningen har påbörjat en förstudie för att se om det är möjligt, samt miljömässigt, tekniskt och ekonomiskt motiverat, att ställa krav på ventilations-/filteråtgärder i befintliga fastigheter på de platser som har högst luftföroreningshalter. Studien kommer också att klarlägga hur många bostäder som skulle vara i behov av sådana åtgärder. Förstudien planeras att vara klar till halvårsskiftet 2010.

2.3 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.

2.3.1 Klagomål, frågor och synpunkter från allmänheten

Miljöförvaltningen tog emot ett tiotal telefonsamtal, e-post eller brev under 2009 som gällde frågor, synpunkter och klagomål gällande 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 ett klagomål bedöms kunna vara befogat hänvisas klaganden att i första hand att kontakta verksamhetsutövaren. Om personen redan varit i kontakt med verksamhetsutövaren men inte anser sig ha fått rätt bedömning där, öppnar miljöförvaltningen ett klagomålsärende.

Miljöförvaltningen registrerade ett nytt klagomålsärende gällande vibrationer från vägtrafik under 2009, vilket också kunnat avslutas under året. I december 2009 hade förvaltningen 27 stycken pågående klagomålsärenden som rör vibrationer från vägtrafik. Samtliga ärenden öppnades år 2000 – 2007 och finns hos trafikkontoret för utredning sedan flera år. Miljöförvaltningen har under året återupprepat begäran till trafikkontoret att inkomma med underlag gällande dessa ärenden. Miljöförvaltningen avslutade sju klagomålsärenden som rörde vibrationer från vägtrafik under 2009.

2.3.2 Genomförda insatser

Miljöförvaltningen har under året begärt att trafikkontoret ska inkomma med en redovisning enligt ett beslut som togs i miljö- och hälsoskyddsnämnden den 17 februari 2004. Nämnden begärde då att dåvarande gatu- och fastighetskontoret skulle redovisa en strategi för hantering av vibrationsstörningar från vägtrafik till miljö- och hälsoskyddsnämnden. I strategin skulle ingå bedömningsgrunder för vibrationer från vägtrafik, en kartläggning avseende platser med risk för vibrationsstörningar, samt ett handlingsprogram för att åtgärda vibrationsstörningarna. Trafikkontoret har gjort delredovisningar av detta under året och håller nu på med en kartläggning av vibrationskänsliga områden.

2.4 Dagvatten från vägnätet

Miljöförvaltningen bedriver tillsyn över väghållarnas dagvattenanläggningar. Anläggningarna är till för att rena det förorenade regn- och smältvatten som rinner av de mest trafikerade vägarna, så att inte föroreningarna hamnar i vattendrag och sjöar.

Under 2009 har miljöförvaltningen hanterat en anmälan från Vägverket gällande en dagvattenanläggning för trafikdagvatten från Essingeleden. Ärendet är inte avgjort.

Miljöförvaltningen har haft kommunikation med trafikkontoret och Stockholm vatten angående bland annat ansvarsfrågan när det gäller stadens anläggningar för trafikdagvatten. Den 1 april 2010 kommer trafikkontoret och Stockholms vatten att redovisa vilka dagvattenanläggningar som finns och driftansvar för dessa.

Miljöförvaltningen hanterar också förfrågningar om trafikdagvatten och dagvattenanläggningar från allmänheten och andra kommuner.

Miljöförvaltningen deltar i det regionala dagvattennätverkets myndighetsgrupp. Denna grupp syftar till att samordna länets kommuner så att vi bedriver tillsyn på ett likartat sätt, samt att utbyta erfarenheter om tillsyn på dagvattenanläggningar.

Miljöförvaltningen har också ett internt vattenutskott, där aktuella vattenrelaterade frågor diskuteras och erfarenhetsutbyte sker.

2.5 Snöhantering

Miljöförvaltningen har under 2009 haft dialog med trafikkontoret om deras snöhantering.

Miljöförvaltningen har meddelat trafikkontoret att de inte behöver anmäla eller söka tillstånd för snötippor på land, men att de måste ta bort det avfall som blir kvar när snön smält bort.

Enligt miljöbalken räknas snö som avfall och det är det förbjudet att dumpa avfall i Saltsjön och Mälaren. Naturvårdsverket har dock gett trafikkontoret dispens enligt avfallsförordningen för tippning av 600 000 m³ snö i Mälaren (Riddarfjärden) och Saltsjön (Stadsgården, Blasieholmen, Värtan). Dispensen gäller till den 1 maj 2010. Därefter kan trafikkontoret ansöka om ny dispens. Tippningen i dessa vattenområden bedöms som nödvändig eftersom det inte finns lämpliga landområden inom rimligt avstånd. Miljöförvaltningen har tillstyrkt dispensen.

2.6 Bussdepåer

I Stockholms stad finns fyra depåer för SL-bussar. Inom depåområdena finns verkstad för underhåll av bussarna, tvätthall för in- och utvändigt städning, uppställningsplatser samt tankstation för tankning av bränslen som biogas, etanol och diesel. Förvaltningen bedriver tillsyn på dessa. De viktigaste miljöfrågorna är hantering av kemikalier och bränslen, utsläpp till vatten samt industri- och trafikbuller. Klagomål på buller förekommer från boende i närliggande bostäder.

SL har under de senaste åren anlagt nya områden för depåverksamheter. Dessa kommer att ersätta eller komplettera de befintliga depåerna. Två depåer tas ur drift under 2010 (Bromma/Alvik och Lunda, Avestagatan). Tre nya bussdepåer tas i drift under 2010 och 2011 (Lunda, Frihamnen och Gubbängen). Förvaltningen hanterar anmälan om miljöfarlig verksamhet enligt miljöbalken och har under året hanterat anmälningar från SL angående nya bussdepåer. Nyetableringarna innebär också omfattande byggverksamheter varför det kan krävas tillsyn under byggperioden.

Sannolikt kommer förvaltningen under nästa år att få in två anmälningar om nya bussdepåer i Fredriksdal och Blåsut.

2.7 Tomgångskörning av fordon

Miljöförvaltningen tog emot cirka 30 telefonsamtal, e-post eller brev under 2009 som gällde frågor, synpunkter och klagomål gällande tomgångskörning. Förvaltningen upplyser om gällande regler och hänvisar i första hand klagande till polisen, som är tillsynsmyndighet över tomgångskörning.

Gäller klagomålet tomgångskörning med fordon som tillhör ett företag med anläggning inom kommunens gränser, vänder sig miljöförvaltningen sig 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 att fordon tomgångskörs på ett sätt som bryter mot de lokala hälsoskyddsföreskrifterna, samt kontrollerar att de har ruti-

Vägtrafik aktiviteter

ner för att informera och i förekommande fall utbilda förarna om regler för tomgångskörning.