



Christer Edvardsson
Chef företagsenheten
Telefon 08 – 508 289 77
christer.edvardsson@stockholm.se

Till
Miljö- och hälsoskyddsnamnden

ANSÖKAN FRÅN TRAFIKKONTORET OM DISPENS FRÅN FÖRBUD MOT DUMPNING AV AVFALL (SNÖ)

Remiss från Naturvårdsverket, dnr 523-3732-10 Rm

Förslag till beslut

1 Tillstyrka trafikkontorets ansökan om dispens.

Gunnar Söderholm

Gustaf Landahl

Sammanfattning

Naturvårdsverket gav, i beslut den 27 oktober 2008, trafikkontoret dispens från förbudet att dumpa avfall i Mälaren och Saltsjön. Dispensen omfattade dumpning av snö från vinterväghållning i innerstaden till en mängd av 600 000 m³. I beslut den 22 december 2009 ändrade Naturvårdsverket dispensbeslutet så att snö från både innerstaden och ytterstaden kunde dumpas, denna dispens gällde till den 1 maj 2010. Trafikkontoret ansökte därefter, som en följd av den extrema snösituationen vintern 2009/2010, om en utökad dispens, till 800 000 m³ för denna vinter. Ansökan beviljades av Naturvårdsverket i beslut 2010-02-19.

Trafikkontoret ansöker nu om dispens från dumpningsförbudet för de kommande tre vintrarna då man anser att alternativa metoder att klara framkomlighet, tillgänglighet och säkerhet främst i innerstaden innebär väsentligt större miljöbelastning samtidigt som de bedöms otillräckliga ur kvalitetssynpunkt. Ansökan avser rätt att få tippa maximalt 800 000 m³ i aktuella sjötippor, dvs. Norr Mälarstrand, Stadsgården, Blasieholmen och Värtan.

Bakgrund

Stockholm stad har sedan år 2004 sökt och erhållit dispens från förbudet mot dumpning av avfall för att kunna bortforsla snö från innerstaden. Snön måste, under vintrar med riklig nederbörd, forslas bort för att säkerställa framkomlighet, trafiksäkerhet och andra viktiga samhällsfunktioner. På Naturvårdsverkets hemsida finns följande information kring klassning av snö som avfall:

Snö från gator och torg innehåller normalt föroreningar, till exempel salter och bly, från trafiken. På samma sätt som förorenat vatten normalt ses som avfall omfattas alltså även förorenad snö av avfallsdefinitionen. När man ska dumpa snö har man dessutom en "kvittblivningsavsikt", det betyder att man har för avsikt att göra sig av med snön.

Av ovanstående följer då också att man måste söka dispens från dumpningsförbudet i miljöbalkens kapitel 15 § 31 om man vill dumpa snön i vatten.

Under den gångna vintern, då snön föll utan mellanliggande blidväder, uppstod också behov av att sjödumpa snö från ytterstaden då även dess gator måste rensas från upplogad snö för att säkerställa framkomligheten. Under de extrema förhållanden som rådde lyckades trafikkontoret också få acceptans för 19 platser för landdeponering av snö i ytterstaden.

Under de gångna åren har en rad utredningar gjorts i syfte att hitta alternativ till sjödumpling och en rad undersökningar av dumpningens effekter på vattenmiljön har också genomförts i enlighet med villkoren för beviljade dispenser.

Trafikkontorets bedömning är, liksom tidigare, att det inte är möjligt att hitta platser för landuppläggning av innerstadens snö. Den dispensgivna volymen för sjötippning, 600 000 m³, motsvarar 30 till 40 fotbollsplaner med tipphöjd på tre till fyra meter. Även i ytterstaden saknas platser som accepteras för uppläggning. En transport från innerstaden till eventuella deponiplatser i ytterstaden skulle vidare innebära dels en negativ miljöpåverkan genom ökade transporter och dels att effektiviteten i snöröjningen försämras i en omfattning som inte kan accepteras. Antalet tänkbara platser minskar också genom förtätning av staden, en förtätning som sker bl.a. med hänvisning till minimerad miljöpåverkan genom nyttjande av befintliga system för energi, kommunikationer etc.

När det gäller dumpningens effekter på vattenmiljön redovisas tre utredningar:

- Egenkontroll av snö i samband med snötippning vintern 2009/2010 (rapporten redovisar föroreningsinnehållet i snön).
- Egenkontroll av ytvatten i samband med snötippning vintern 2009/2010.
- Egenkontroll av sediment efter snötippning vintern 2009/2010.

Trafikkontoret har därefter uppdragit till Sweco Environment AB och Bjerking AB att, med underlag av dessa rapporter och tidigare genomförd provtagning 2005-2010 mm., beskriva de sammantagna miljöeffekterna av stadens snötippning. Slutsatserna av de genomförda undersökningarna är bl. a. följande:

Föroreningsinnehåll i snön

- En liter snö innehåller 2 – 6 gram restfraktion.
- 85-95% av partiklarna är större än 0,2 mm vilket innebär att de sedimenterar snabbt. Metallhalten i dessa partiklar är låg, i samma storleksordning som i oanvänd sandningssand. De mindre partiklarna har högre metallhalter men i jämförelse med medianhalterna i Stockholms sediment är de fortfarande låga.
- Metallhalterna i den smälta snön klarar miljö kvalitetsnormen för prioriterade ämnen (EU direktiv 2008/105/EG) och är i samma storleksordning som miljö kvalitetsnormen för fisk och musselvatten (SFS 2001:554).
- Föroreningshalterna, såväl metaller som organiska ämnen, i den snö som undersökts den gångna vintern är generellt lägre än vid föregående undersökning, 2005/2006.
- Den dominerande faktorn för metallinnehåll är sannolikt mängden sandningssand i förhållande till mängden snö.

Ytvattenstatus

- Halterna i provtaget ytvatten vid Norr Mälarstrand och i Riddarfjärden underskrider aktuella miljö kvalitetsnormer. Förutom miljö kvalitetsnormen för musselvatten och fisk är också normen för förvaltning av kvaliteten på vattenmiljön tillämplig.
- I jämförelse med resultaten från provtagning 2006/2007 respektive 2007/2008, då ingen snö tippades, är de nu uppmätta halterna lägre vilket tyder på att andra faktorer än snötippning är viktigare för föroreningsinnehållet.

Sedimentens status

- Uppmätta halter i prover från Norr Mälarstrand är låga i jämförelse med de halter som uppmättes ute på Riddarfjärden och vid Lilla Essingen.
- Uppmätta halter i tippområdet, Riddarfjärden, är i samma storleksordning som referensprovet från Lilla Essingen.
- De föroreningshalter i sediment som uppmätts vid denna undersökning är avsevärt lägre än de som påträffades i den stora sedimentundersökning som genomfördes av IVL år 1996.

Miljöpåverkan från transporter av snö

- Bränsleförbrukningen för att transportera vinterns tippade snömängd en kilometer uppgår till drygt 21m³ diesel. Förbränningen av denna diesel ger i sin tur upphov till utsläpp av 49 ton CO₂, 110 ton SO_x och 578 ton NO_x.

Sammanfattningsvis anger man i rapporten

”För snötippningen i Mälaren kan konstateras att den tippade snön inte ger upphov till mätbara förhöjda metallkoncentrationer i ytvatten eller sediment och att ytvattenkriterierna för Mälaren, med god marginal, underskrivs vilket styrks både av de vattenprovtagningar som utförts i samband med tippningen samt av SLU. Variationen av metaller i Mälarens ytvatten kan inte kopplas till snötippningen utan synes ha andra orsaker.”

Miljöförvaltningens synpunkter

Ett antal utredningar har gjorts genom åren för att dels bedöma miljöbelastningen av snödumpning i vatten och dels finna möjliga alternativa sätt att omhänderta snön. Omhändertagande genom en kombination av flera mindre landdeponier/snökyllager och en viss del sjödumpning har diskuterats. Som nämnts ovan har bristen på/konkurrensen om tillgänglig mark förhindrat utvecklingen av permanenta deponiplatser. Föreslaget snökyllager i Värtan avvisades på grund av bostadsplaner och var heller inte ekonomiskt försvarbart. Omhändertagande av bortforslad snö från innerstaden, och föregående vinter även delvis från ytterstaden, har därför skett genom dispensgiven sjödumpning. Dumpning har under 2000-talet förekommit under tre vintrar: 2001/2002, 2005/2006 och 2009/2010.

MILJÖBELASTNING

Snön som transporteras till sjötipparna kan betraktas som fruset dagvatten som, om temperaturen varit över nollpunkten, skulle ha tillförts sjöar (separerade avloppssystem) eller avloppsreningsverk (kombinerade avloppssystem). Då hälften av Stockholms avloppssystem är kombinerat innebär snötippningen att en del av den nederbörd som skulle ha letts till avloppsreningsverk istället överförs till sjöarna. Det kan röra sig om några 100 000 m³ (om tio liter snö när den smälter ger fyra liter vatten) eller maximalt 5 % i ökad mängd utöver de 8 Mm³ dagvatten som per år avleds till vattenrecipient. Till avloppsreningsverken leds årligen ca 140 Mm³ varav 6 Mm³ utgörs av dagvatten.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har yttrat sig ett antal gånger, senast i februari i år, i ärenden avseende dispens för sjödumpning av snö. Dispenserna har avsett stadens eller hamnens behov. I dessa ärenden har bedömningen, mot bakgrund av behovet av bortforsling för att säkerställa samhällets funktion och svårigheterna att hitta platser för landdeponier, varit att den belastning recipienten utsätts för genom snötippning är acceptabel.

De utredningar som trafikkontoret nu presenterar styrker denna tidigare bedömning och det är också värt att notera att under huvuddelen av vintrarna sker ingen snötippning överhuvudtaget varför tillförseln till recipienten genom snö, i ett längre perspektiv, blir mindre än vad utredningarna redovisat.

De utredningar som nu presenterats indikerar att sandningssanden, åtminstone under kalla snörika vintrar som den senaste, är den viktigaste källan till förorening i snön. Enligt miljöförvaltningens uppfattning är dock alla undersökningar av denna typ mycket osäkra då mängden föroreningar och föroreningsinnehållet i snö och dagvatten kan förväntas variera utifrån vinterns väderförhållanden. Sannolikt ökar innehållet av vissa föroreningar om vintern – på normalt sätt – har perioder av blidväder och gatubeläggningen därigenom exponeras för dubbdäckens slitage. I det fallet kommer föroreningar från såväl beläggning som från slitage av dubbar och däck att vara större än under den gångna vintern. Hur länge snön kan ligga kvar innan bortforsling krävs påverkar rimligen också innehållet av föroreningar.

SLUTSATS

Det är viktigt att i detta sammanhang se snön och dagvattnet som en transportör av föroreningar och inte som en källa. För att långsiktigt lösa problemet med tillförseln av miljöföroreningar till recipienterna bör strategin vara att åtgärda de reella källorna. Källan i detta sammanhang är i grunden stadens gatunät och det transportarbete som utförs där. Alternativa gatubeläggningar, dubbdäcksförbud, förbättrade motor- och fordonskonstruktioner är då exempel på delar där förändringar kan innebära lägre miljöbelastning, oavsett om föroreningarna finns i dagvattnet eller i snön.

Snömängden kan vissa år vara mycket stor och det finns enligt trafikkontoret idag inte möjlighet att klara allt omhändertagande genom deponering på land. Miljöförvaltningen har i olika omgångar deltagit i arbetet med att hitta områden för landdeponering och är därför väl medveten om de svårigheter som detta innebär. Som tidigare angivits riskerar vidare den pågående förtätningen av staden att ytterligare minska de teoretiskt tillgängliga ytorna för deponier.

Miljöförvaltningen konstaterar att bortforsling av snö, främst från innerstaden, är oundgängligen nödvändigt för att säkerställa framkomlighet, säkerhet mm under snörika vintrar. Transport av snömassorna till externa tippar innebär som redovisats ökade utsläpp av koldioxid och svavel- och kväveoxider pga. ökad bränsleförbrukning. För att kunna klara bortforsling till externa tippar inom rimlig tid skulle också ett stort antal ytterligare fordon krävas med åtföljande ökade kostnader. Förvaltningens uppfattning är att en sådan kostnad inte är miljömässigt motiverad med hänsyn till den begränsade miljöpåverkan som sjödumpling innebär.

Förvaltningen tillstyrker därför att trafikkontoret ges dispens i enlighet med ansökan. En dispens bör förenas med villkor, i likhet med tidigare meddelade dispenser, kring egenkontroll etc. Mycket viktigt är också, trots redovisade svårigheter, att arbetet med att



hitta landdeponier för ytterstadens snö – och möjligen även del av innerstadens snömassor – fortsätter.

Slut

Bilagor

Bilaga 1 Trafikkontorets dispensansökan med bilagor