



Vägtrafik tillsynsrapport 2016

Miljöförvaltningen
2017-03-21

Vägtrafik - tillsynsrapport 2016
mars 2017

Kontaktperson: Emma Nordling

Vägtrafik - Tillsynsrapport 2016

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. Barnen 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, dubbdäcksförbud m.m. har bidragit till förbättrad luftkvalitet i staden.

1.2. Verksamhetsutövare

Verksamhetsutövare inom vägtrafik i Stockholms stad är dels väghållarna trafiknämnden (ca 1500 km kommunal väg) och Trafikverket (ca 40 km statlig väg), dels landstingets trafikförvaltning, 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, vibrationer och dagvatten. 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 miljöpåverkan.

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 mot inomhusbuller i bostäder (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. Under 2016 påbörjade trafikkontoret i samarbete med miljöförvaltningen en ansökan om klimatinvesteringsmedel för så kallad grön asfalt som också kan dämpa buller.

Indikatorer

I stadens verksamhetsplan finns tre uppföljningsindikatorer som rör miljöförvaltningens tillsyn över vägrafik, två för luftföroreningar och ett som rör buller.

- Antal dygn då miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid (NO₂) (60 µg/m³ dygnsmedelvärde) överskridits:
 - mål: max 7 dygn
 - utfall 2016: 48 dygn (Hornsgatan)
- Antal dygn då miljö kvalitetsnormen för partiklar (PM10) (50 µg/m³) överskridits:
 - mål: max 35 dygn
 - utfall 2016: 21 dygn (Lilla Essingen)
- Andel bostäder som uppfyller de riktvärden för buller som fastställts av riksdagen (prop 1996/97:53) inomhus (<30 dB(A) ekvivalentnivå).
 - utfall 2016: ca 90 %

2. Buller från vägrafiken

2.1 Klagomål, frågor och synpunkter från allmänheten

Miljöförvaltningen tar varje vecka emot cirka 5-10 klagomål, frågor, eller synpunkter gällande buller från vägrafik. 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 på en gång.

Miljöförvaltningen öppnade ca 53 stycken nya ärenden gällande buller från vägrafik under 2016. Pågående ärenden har drivits vidare och 65 stycken har avslutats under året. Miljöförvaltningen har 63 st pågående trafikbullerärenden (vägrafik) i mars 2017.



2.2 Genomförda insatser 2016

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 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 2016 har bullerskyddsgruppen bland annat tagit fram en utredning om åtgärdsbehovet för de så kallade svarta gatorna i staden och ordnat en workshop om lågbullrande beläggning för entreprenörer och berörda medarbetare inom Stockholms stad. Gruppen har också gjort ett studiebesök vid Lillsjön för att kunna utreda möjligheten att bullerskydda rekreatiomsområdet runt sjön med hjälp av bullervallar och skärmar. Gruppen har även varit inblandad i diskussioner om stadens nya hastighetsplaner och bevakat arbetet med fönsteråtgärder vid Nynäsvägen.

Miljöförvaltningen och stadsbyggnadskontoret har under året arbetat fram en handledning om hantering av buller i planeringen. Handledningen vänder sig till stadens medarbetare och väntas bli klar under våren 2017.

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: använda vägbeläggningar som ett verktyg att minska problemen med trafikbuller, förbättra ljudmiljön i fem

rekreationsområden samt bygga en bullervall per år av överskottsmassor. Miljöförvaltningen följer löpande upp att åtgärderna i åtgärdsprogrammet genomförs, men ansvarar också för genomförande av en del av åtgärderna. Under 2016 har trafikkontoret bl.a. gett bidrag till fönsteråtgärder för nio fastigheter till en summa av ca 1,2 mkr. Trafikkontoret har också byggt en grön bullerskärm vid Östermalms IP på Lidingövägen för ca 5 mkr.



Bullerskärmen vid Östermalms IP

Miljö- och hälsoskyddsnämnden ska sprida erfarenheter från de forskningsprojekt staden deltagit i till berörda parter. Det VINNOVA-finansierade projektet om utveckling av låga skärmar i stadsmiljöer presenterades på en internationell konferens och dialog om projektets resultat hittills har hållits med kommuner och andra aktörer. Projektet avslutas hösten 2017 med en större konferens. Projektet Guide till tystnaden lanserades under våren, med nytryckta foldrar, ljudvandringar samt andra aktiviteter.

Åtgärdsprogrammet följs upp i ett separat ärende och redovisas för miljö- och hälsoskyddsnämnden senare i vår.

Förvaltningen projektleder framtagande av en handbok i trafikbullerskydd i samverkan med SKL och Trafikverket. Arbetet har i huvudsak genomförts under 2016 och handboken beräknas publiceras våren 2017.

2.2.3. Buller vid skolor och förskolor

Verksamhetsutövarnas arbete med att bullerskydda skol- och förskolegårdar har fortsatt. Under 2016 genomförde trafikkontoret åtgärder vid förskolorna Pilen och Serafen på Kungsholmen. Åtgärdsarbete har påbörjats för förskolorna Tärnan i Bandhagen och

Sportstugan i Enskede. Under 2016 slutförde Trafikverket arbetet med skärmtåtgärder vid Kristinebergsskolan tillsammans med trafikförvaltningen. Bullret kommer både från tunnelbanan och från Drottningholmsvägen. Trafikverket fortsatte under 2016 arbetet med att uppföra en bullerskärm vid Gröndalsskolan vid Essingeleden. Av de 21 skolor och förskolor som är mest bullerutsatta har hittills 8 st bullerskyddats.

2.2.5. Bullerkartläggning

En uppdatering av Stockholms stads bullerkartläggning blev klar i maj 2016. Länk till dataportalen där man kan hitta bullerkartan:
<http://dataportalen.stockholm.se/dataportalen/>

2.2.6. 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.

2.2.7. 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 43 klagomål gällande buller från vägtrafik in till förvaltningen via e-tjänsten.

2.2.8. Bullernätverket i Stockholms län

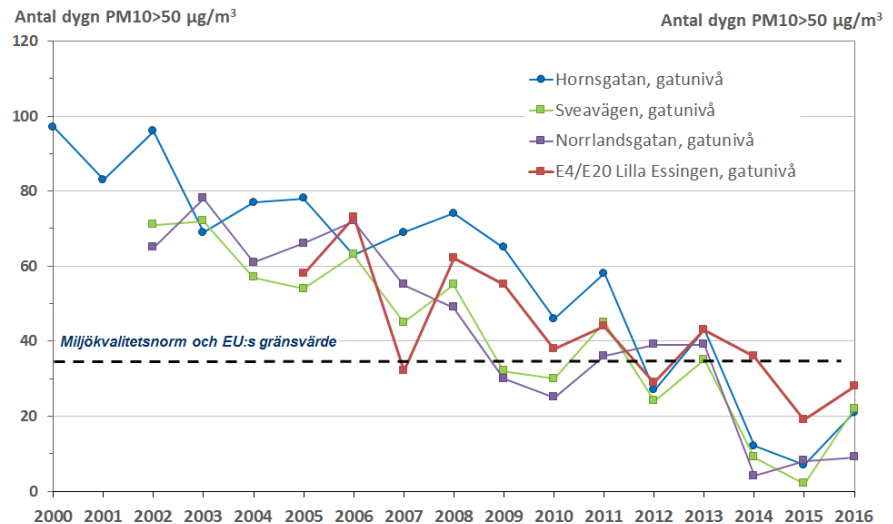
2016 års arbete inom det regionala bullernätverket innebar utöver spridande av nyhetsbrev, dialogmöten med nätverkets referensgrupp och fortsatt uppdatering av bullerkarta för Stockholms län, även två utåtriktade seminarieaktiviteter. Det ena handlade om buller från industrier och andra verksamheter, det andra var en heldags busstur med besök vid och presentation av exempel på olika bulleråtgärder.

3. Luftföroreningar från vägtrafiken

3.1. Miljökvalitetsnormer och miljömål

Luftkvaliteten i Stockholm har blivit väldigt mycket bättre de senaste decennierna och halterna av de flesta luftföroreningarna har minskat. Gränsvärdena för bensen, bens(a)pyren, svaveldioxid, bly, arsenik, kadmium, nickel, kolmonoxid och partiklar, PM_{2.5} klaras överallt i staden. För tredje året i rad klarades också miljökvalitetsnormen för partiklar, PM₁₀, vid stadens innerstadsgator (figur 1). 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.



Figur 1. Trend för antalet dygnsmedelhalter av PM10 högre än normvärdet 50 µg/m³, åren 2000-2016 på Hornsgatan, Sveavägen, Norrlandsgatan och Lilla Essingen. Normvärdet får överskridas maximalt 35 dygn per år för att klaras.

Den svenska miljö kvalitetsnormen för dygn för kvävedioxid, NO₂ överskreds vid samtliga av stadens mätstationer i gatumiljö år 2016. Även vid Trafikverkets mätstation intill E4/E20 på Lilla Essingen överskreds miljö kvalitetsnormen. Vid stadens mätstationer på Norrlandsgatan, Sveavägen och Hornsgatan överskreds miljö kvalitetsnormen för dygn för NO₂ under 21 – 48 dygn år 2016 i jämförelse med tillåtna 7 dygn. Även vid Trafikverkets mätstation intill E4/E20 på Lilla Essingen överskreds miljö kvalitetsnormen, med 13 registrerade dygn över normvärdet. Gränsvärdet för årsmedelvärde preciserade i EU-direktivet 2008/50/EG överskreds endast på ena sidan av Hornsgatan (43 µg/m³ jmf med normen 40 µg/m³). Vägtrafik är den största lokala källan till NO₂. EUs timmedelvärden klarades dock över hela staden utan något överskridande. Den nedåtgående trenden för halten NO₂ har planat ut under de senaste åren vilket bland annat tros bero på ökad andel dieselfordon i Stockholmsregionen. Dieslbilar har relativt höga utsläpp av både kväveoxider och kvävedioxid jämfört med t.ex. bensindrivna bilar.

Det nationella miljö kvalitetsmålet Frisk luft klarades inte överallt i Stockholms stad 2016 vare sig för NO₂ eller PM10. Men de flesta stockholmare har dock utomhusluft utanför sina bostäder som motsvarar miljö målen.



3.2 Klagomål, frågor och synpunkter från allmänheten

Miljöförvaltningen tog emot cirka 25 frågor och synpunkter angående luftföroreningar från vägtrafik under 2016. 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 av dessa frågor kan besvaras direkt utan att det blir ett klagomålsärende.

Miljöförvaltningen registrerade ett nytt klagomålsärenden gällande luftföroreningar från vägtrafiken under 2016. Miljöförvaltningen bidrar också som bollplank till andra förvaltningar i staden angående luftkvalitetsfrågor, t.ex. utbildningsförvaltningen och trafikkontoret.

3.3 Genomförda insatser 2016

För tredje året i rad klarades miljökvalitetsnormen för partiklar, PM10 vid samtliga av stadens mätstationer i gatumiljö. Detta är resultatet av de driftåtgärder som trafikkontoret genomför för att minska antalet dygn med höga halter av PM10 under vårvintern. Åtgärderna består i intensiv dammbindning och städning av 35 innerstadsgator, och har pågått sedan vintersäsongen 2013/2014. Trafikverket arbetar fortsatt med hastighetsdämpande åtgärder och dammbindning för att minska halten PM10 längs trafiklederna. Trafikkontoret införde i januari 2016 dubbdäcksförbud på Fleminggatan och delar av Kungsgatan, för att minska användningen av dubbdäck. Dubbdäcksförbudet på enskilda gator har inneburit en minskning av användningen av dubbdäck i hela innerstaden. Ca 40 % kör med dubbdäck vintertid på Sveavägen och Folkungagatan, jämfört med ca 30 % på de tre förbudsgatorna. Innan dubbdäcksförbudet införde på Hornsgatan körde ca 70 % av stockholmarna med dubbdäck. För att klara miljökvalitetsnormen utan dammbindning måste andelen fordon med dubbdäck minska ytterligare.

För att klara miljö kvalitetsnormen för NO₂ måste utsläppen från vägtrafiken minska. Trängselskatt, höjda p-avgifter, minskad andel dieslbilar, minskad andel äldre fordon och miljözoner är exempel på åtgärder som kan bidra till detta. Den 1 januari 2016 höjdes trängselskatten i Stockholm och utökades till att omfatta även Essingeleden. Transportstyrelsen har utrett möjligheten att införa miljözon för lätta fordon och miljöförvaltningen lämnade synpunkter på transportstyrelsens förslag i januari 2017, MHN 2017-01-20 § 19.

4. Tillsyn över landstingets busstrafik

Miljöförvaltningen har haft tre tillsynsmöten med trafikförvaltningen under 2016 där egenkontroll vad gäller miljöstörningar från bussar har behandlats, bland annat störningar från yttre högtalarutrop, utfasning av kemikalier och luftföroreningar. Trafikförvaltningen har beslutat att stänga av yttre högtalarutrop från buss vid hållplatser där endast en linje trafikerar, men undantag för hållplatser med närtrafik, länstrafik och kommersiell trafik (har genomförts jan 2017). Landstinget har tagit fram ett miljöprogram för 2017-2021 med miljömål för kollektivtrafiken och övriga transporter. Målen gäller bland annat förnybara drivmedel, energianvändning och minskad användning av miljö- och hälsofarliga kemikalier för drift och underhåll.

Busstrafiken i Stockholms stad går sedan länge på förnybart bränsle, främst biogas men det finns potential för minskad användning av fossilt bränsle eftersom förnybart bränsle får innehålla 10 % ej förnybart ursprung. Trafikförvaltningen uppskattar dock andelen förnybar energi i bussarnas drivmedel till ca 95 %. Trafiknämnden i landstinget har beslutat att under 2017-2018 utreda införandet av elbussar i Stockholms innerstad bland annat med anledning av eldriftens potential att minska energianvändning, buller och luftföroreningar. Stockholms stad är en samarbetspartner under utredningen. Erfarenheter från försöket med linje 73 som trafikerades 2015-2016 med elhybridbussar (biodiesel/el) kommer att ingå i utredningen. Under optimala förhållanden kunde bussen på den 7 km långa linjesträckningen gå på eldrift 86 procent av körsträckan och minska energianvändning med 49 procent jämfört med biogas (RME)/dieselhybrid. Elmotorn laddas främst från laddstolpar (s k pantograf) på ändhållplatserna. Trafikförvaltningen konstaterar att tekniken fungerar och att det finns potential för högre andel eldrift. Användning av tekniken med laddstolpe med tillhörande transformator är dock utrymmeskrävande och laddtiden innebär extra personalkostnader. Trafikförvaltningen testar nu induktiv laddning i Södertälje på linje 755.



5. 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 ojämna vägbana där markförhållandena är instabila, vanligen lergrund. De fastigheter som har problem med sådana vibrationer har ofta haft problem under lång tid.

5.1 Klagomål, frågor och synpunkter från allmänheten

Miljöförvaltningen tog emot ett tiotal telefonsamtal och mail under 2016 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 klagomålsärende.

Miljöförvaltningen registrerade tre nya klagomålsärenden gällande vibrationer från vägtrafik under 2016. I mars 2017 har förvaltningen 18 stycken pågående klagomålsärenden som rör vibrationer från vägtrafik. Under 2016 avslutade Miljöförvaltningen 9 klagomålsärenden som rörde vibrationer från vägtrafik.

6. Dagvatten från vägnätet

6.1 Dagvatten från stadens vägar

Ett tillsynsmöte har hållits med Stockholm Vatten och Avfall eftersom de tog över ansvaret för stadens dagvattenanläggningar från och med den 1 juli 2014. I praktiken har överlämningen och avgränsningen av vilka anläggningar som ska omfattas av avtalet mellan exploateringsnämnden, trafiknämnden och Stockholm vatten AB inte varit klart förrän under 2016. Däremot finns det fortfarande oklarheter om hur ansvarsfördelningen ser ut mellan kontoren vad gäller utredningsansvar och investeringar.

I samband med byggnationen av Förbifart Stockholm flyttas stadens väg Akallalänken. Akallalänken har idag ingen rening av dagvatten som avrinner från vägytorna och det finns skilda uppfattningar om reningsbehovet på grund av olika prognoser för framtida trafikmängder. Beroende av bedömd trafikmängd på Akallalänken föreligger i första hand ett behov av att utreda miljöpåverkan från dagvattnet från vägen för att kunna ta ställning till om det behövs reningsåtgärder. Med anledning av det har miljöförvaltningen begärt in uppgifter från Trafikkontoret. Uppgifterna väntas in under början av 2017.

Klagomålsärenden

Ett ärende från 2013 som gäller klagomål från en fastighetsägare med en mindre småhustomt som haft återkommande besvär av översvämningar p g a dagvatten som bräddat över från gatan prövades av Mark- och miljödomstolen under 2016. Domstolen beslöt att återförvisa ärendet till nämnden för ytterligare utredning. Förvaltningen har begärt in uppgifter från Trafiknämnden som kommer att lämna svar under första kvartalet 2017.

6.2 Dagvatten från Trafikverkets vägar

Ett tillsynsmöte har hållits med Trafikverket, tillsammans med representanter från miljö- och byggförvaltningen Solna stad, för att diskutera Trafikverkets förslag till kontrollprogram för uppföljning av befintliga anläggningar för dagvattenrening. Miljöförvaltningen hade bland annat synpunkter på Trafikverkets provtagning av anläggningarna och efterfrågade ett annat förfaringsätt framgent. Trafikverket har tagit till sig förvaltningens synpunkter och kommer lämna in ett reviderat kontrollprogram under början av 2017. Frågan om funktionen hos befintlig anläggning på Stora Essingen togs också upp då provtagningen inte kunnat genomföras på grund av problem med flödesmätarna. Det innebär också att flockningsmedel inte har tillsatts flödesproportionellt via automatik utan att tillsatts har fått skett manuellt för att uppnå ökad sedimentering. Anläggningen byggdes om under 2016 och avstämning om

funktion och uppföljning kommer ske med Trafikverket vid planerat tillsynsmöte i mars 2017.

Trafikverket har under året kommit in med en redovisning av den provtagning som genomförts av Rinkebydammarnas första år i drift. Rinkebydammarna är två öppna dagvattendammar där föroreningarna i dagvattnet från E18 kan sedimentera. Dammarna har ett utflöde till ett dikessystem som leder till Skogvaktarkärret (en våtmark som restaurerats av staden för att öka områdets biologiska mångfald) innan vattnet slutligen når Igelbäcken. Resultatet av redovisningen visade att dammarna haft avsedd reningseffekt.

7. Snöhantering

Möjliga platser för att deponera snö i ytterstaden har under hösten 2016 reviderats av trafikkontoret i samarbete med miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret. Platserna blir allt färre och det är viktigt att staden i sin stadsplanering löser behovet av kommunaltekniska ytor. Med undantag av snökaoset i november 2016 har de senaste vintersäsongerna varit snöfattiga och därmed har störningarna från snöröjningen också varit ringa. Beredskapen måste dock finnas för att klara av snörika vintrar så som 2009/2010 då 1,5 miljoner kubikmeter snö behövde transporteras bort enbart i ytterstaden.



8. Sopsand

Större mellanlager av sopsand hanteras som anmälningspliktig verksamhet där riskerna för störningar framförallt utgörs av buller och föroreningar till dagvattnet. Frågan om huruvida sopsand är att betrakta som avfall väntas avgöras i Mark- och miljööverdomstolen under våren 2017.

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.