



Tillsynsrapport 2019 - vägtrafik

Miljöförvaltningen
2020-03-25

Tillsynsrapport 2019 - vägtrafik
Mars 2020

Dnr: 2020-4947

Kontaktperson: Maria Högqvist

Sammanfattning

Denna rapport beskriver vad miljöförvaltningen har arbetat med inom tillsynsområdet vägtrafik under 2019.

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

Luftkvalitén i staden kontrolleras genom ett antal fasta mätstationer. År 2019 klarades miljökvalitetsnormen för PM10 vid samtliga mätstationer. För NO₂ klarades miljökvalitetsnormen vid samtliga mätstationer, förutom vid mätstationen E4/E20 Skonertvägen.

Miljöförvaltningen har under 2019 utfört en utökad tillsyn av trafikdagvatten. Inspektion på plats har skett av ett flertal av stadens dagvattenanläggningar.

Innehåll

Sammanfattning.....	3
1. Tillsynsområde vägtrafik	5
1.1 Påverkan på människors hälsa och miljön	5
1.2 Verksamhetsutövare	5
1.3 Miljö- och hälsoskyddsnämndens tillsyn.....	6
2. Buller från vägtrafiken.....	7
2.1 Klagomål, frågor och synpunkter från allmänheten.....	7
2.2 Genomförda insatser 2019	7
3. Luftföroreningar från vägtrafiken	9
3.1 Miljökvalitetsnormer och miljökvalitetsmål	9
3.2 Klagomål, frågor och synpunkter från allmänheten.....	10
3.3 Genomförda insatser 2019	10
4. Vibrationer från vägtrafiken.....	12
4.1 Klagomål, frågor och synpunkter från allmänheten.....	12
4.2 Genomförda insatser 2019	12
5. Dagvatten från vägtrafiken	13
5.1 Genomförda insatser 2019	13

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-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.

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 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 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.

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 bulleråtgärder vid bostäder. Men arbetet behöver förbättras, dels vad gäller minskat buller vid källan och dels förbättrad ljudmiljö i andra miljöer än bostäder.

1.3.1 Nyckelindikatorer

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 partiklar (PM₁₀) (50 µg/m³) överskridits:
 - årsmål: max 35 dygn
 - utfall 2019: Miljökvalitetsnormen klarades vid samtliga mätstationer, flest dygn registrerades vid Hornsgatan (30 dygn)
- Antal dygn då miljökvalitetsnormen för kvävedioxid (NO₂) (60 µg/m³ dygnsmedelvärde) överskridits:
 - årsmål: max 7 dygn
 - utfall 2019: Miljökvalitetsnormen klarades vid samtliga mätstationer, förutom vid mätstationen E4/E20 Skonertvägen där normen överskreds 20 dygn.
- Andel bostäder som uppfyller de riktvärden för buller som fastställts av riksdagen (prop 1996/97:53) inomhus (<30 dB(A) ekvivalentnivå).
 - årsmål: 100 %
 - utfall 2019: 92 %

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 riktvärdet) 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 60 stycken nya ärenden gällande buller från vägtrafik under 2019. Pågående klagomål drevs vidare och cirka 50 stycken avslutades under året.

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 vara mer välformulerade och därmed skapa förutsättningar för snabbare handläggning.

2.2 Genomförda insatser 2019

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 2019 har bullerskyddsgruppen slutfört arbetet med det gemensamma budgetuppdraget att ta fram handboken ”Gröna lösningar för en god ljudmiljö”. Rapporten färdigställdes och godkändes i nämnder under våren och har därefter spridits digitalt och i tryckt form till intresserade runt om i staden och resten av landet. 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.

Bullerskyddsgruppen var också delaktig i arbetet med att utreda och ta fram underlag för nya bullerskyddsskärmar. Ett aktuellt exempel är en växtbeklädd skärm som ska anläggas vid det kommande naturreservatet Hagsätraskogen och skydda området mot buller från Huddingevägen. Under 2019 var gruppen även delaktiga i att färdigställa åtgärdsprogrammet för buller som gäller för åren 2019-2023. En kompetensinsats i form av utbildning i grundläggande akustik genomfördes dessutom internt för gruppens samtliga deltagare.

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 2019 har trafikkontoret bl.a. gett bidrag till fönsteråtgärder för fastigheter till en summa av cirka 1,5 mkr.

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. Ljudmätning 2019 visar på en ljuddämpning på 2 dBA. Hösten 2019 lade trafikkontoret även lågbullrande beläggning på Ulvsundaleden. En första uppföljning av denna åtgärd kommer att ske under våren 2020.

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 2019 fick miljöförvaltningen sju 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 bl.a. något som trafikförvaltningen har arbetat vidare med under 2019.

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. 2019 års arbete inom det regionala bullernätverket innebar, utöver spridande av nyhetsbrev och dialogmöten med nätverkets referensgrupp, även tre utåtriktade aktiviteter. I januari genomfördes en workshop riktad till akustikkonsulter om bullerutredningar, i maj hölls ett frukostseminarium om rättsfall och domar om omgivningsbuller och i december hölls ett halvdagsseminarium om buller på skol- och förskolegårdar.

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 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 2019” som redovisas till miljö- och hälsoskyddsnämnden.

SLBs mätningar ger en bra bild av luftföroreningarna från vägtrafiken i Stockholm, som är den största lokala källan till utsläppen. Förorenad luft från andra regioner och länder bidrar även med luftföroreningar. Det är meteorologiska förhållanden som till stor del avgör hur luftföroreningar sprids.

Miljökvalitetsnormen för PM10 till skydd för människors hälsa klarades år 2019 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 Hornsgatan med 30 dygn. Det nationella miljökvalitetsmålet ”Frisk Luft” för PM10 (dygnsmålet $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$) klarades inte för någon av mätstationerna i Stockholms stad år 2019.

Miljökvalitetsnormen för NO₂ till skydd för människors hälsa klarades vid samtliga mätstationer i Stockholms stad år 2019, förutom vid mätstation E4/E20 Skonertvägen. Normvärdet för dygn ($60 \mu\text{g}/\text{m}^3$) får överskridas maximalt 7 dygn per år. Vid Skonertvägen överskreds normvärdet 20 gånger. Vid mätstationerna på Hornsgatan och Lilla Essingen överskreds normvärdet 7 dygn vardera. Det nationella miljökvalitetsmålet ”Frisk Luft” för NO₂ klarades inte år 2019. Både årsmedelvärdet ($20 \mu\text{g}/\text{m}^3$) och målvärdet för höga timmedelvärden ($60 \mu\text{g}/\text{m}^3$) överskreds vid samtliga mätstationer i gatunivå.

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. 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 inget klagomålsärende gällande enbart luftföroreningar från vägtrafiken under 2019. Däremot ingick luftfrågan i ett flertal av bullerklagomålen.

3.3 Genomförda insatser 2019

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 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 förändrats och 2019 har dammbindning lagts ut enligt ett fast schema tre nätter i veckan på gator där man befarat höga partikelhalter. Extra utlägg av dammbindningsmedel förkom då höga halter förväntades. Inledningsvis användes även städning med vakuumsug (Disa-Clean). Vakuumsugen har inte använts under 2018 och 2019 med anledning av att insatsen är dyr och har visat sig ha ett osäkert resultat på PM10-halterna.

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. 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 direktemission 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 kommer att delta i detta arbete. Utöver dammbindningsåtgärder arbetar Trafikverket även med hastighetsanpassningsåtgärder.

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 miljö kvalitetsnormer och miljömål för NO₂ i hela staden måste utsläppen från vägtrafiken minska ytterligare. Avgasutsläppen från vägtrafiken kommer minska på grund av förnyelsen av fordonsparken. Detta kommer innebära att halterna av NO₂ och avgasrelaterade partiklar minskar jämfört med idag. 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.

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.

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 2019. Klagomålet gällde Gamla Tyresövägen. Pågående klagomål drevs vidare och fem stycken avslutades under året.

4.2 Genomförda insatser 2019

Inga riktade insatser gällande vibrationer utfördes under året.

5. Dagvatten från vägtrafiken

5.1 Genomförda insatser 2019

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 har under 2019 utfört tillsyn av majoriteten av stadens anläggningar för trafikdagvatten. Stockholm vatten och avfall (SVOA) ansvarar för dessa anläggningar. I tillsynen har skärmbassänger, dammar, våtmarker samt avsättningsmagasin ingått. Totalt har 13 anläggningar besökts. Tillsynen visar att det finns ett flertal anläggningar där drift- och underhållsinstruktioner inte följs. Tillsynsbesöken har efterföljts av inspektionsrapporter där eventuella rekommenderade åtgärder samt oklarheter för uppföljning har beskrivits för vardera anläggning. Uppföljning kommer främst att ske genom löpande kommunikation mellan miljöförvaltningen och SVOA samt vid årliga tillsynsmöten. Tillsynen fortsätter under 2020.