



Vägtrafik

Tillsynsrapport 2010

En rapport från Miljöförvaltningen

Anette Jansson

Januari 2011

1 TILLSYNSOMRÅDE VÄGTRAFIK

Vägtrafiken i Stockholm ger upphov till miljöstörningar i form av buller, luftföroreningar, gifter i miljön, klimatpåverkan och förurning. 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, kvävedioxider, PAH och buller bedöms vägtrafiken ha stor betydelse.

Verksamheterna inom vägtrafik är dels väghållarna Stockholms Trafik- och renhållningsnämnd (ca 1 500 km väg) och Trafikverket (ca 40 km väg), dels AB Storstockholms Lokaltrafik (SL), som är huvudman för den lokala och regionala busstrafiken 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, luftföroreningar och vibrationer. Förvaltningen hanterar även en mängd klagomål och frågor som rör vägtrafiken.

Miljöförvaltningen bedömer att alla tre verksamhetsutövarna bedriver egenkontroll, samt att de arbetar för att minska sin miljöpåverkan. Det finns dock förbättringspotential.

Förvaltningen konstaterar att både Trafikverket och trafik- och renhållningsnämnden har genomfört en rad åtgärder och utredningar för att minska luftföroreningshalterna. Luftföroreningshalterna i staden har minskat, men miljökvalitetsnormerna för partiklar (PM10) och kvävedioxid överskrids fortfarande längs många gator i staden. Miljöförvaltningen vill framhålla att staden inte fått gehör från regeringen för ändrad lagstiftning som t.ex. möjliggör förbud mot dubbdäck i zon.

Miljöförvaltningen bedömer att Trafikverket och trafik- och renhållningsnämnden har kommit relativt långt när det gäller åtgärder mot inomhusbuller i bostäder (fönsteråtgärder) men att de behöver arbeta vidare för att minska bullret vid källan, t.ex. genom mindre bulleralstrande vägbeläggning. Trafik- och renhållningsnämnden måste dessutom tillsammans med SL utreda ansvarsfrågan gällande bullerstörningar från SLs bussar, samt ta fram ett åtgärdsförslag gällande detta.

Förvaltningen bedömer också att trafik- och renhållningsnämnden har brister i hanteringen av vibrationsstörningar.

Tillsynsplanen för 2010 har i stort sett genomförts. Flera av de planerade insatserna är dock av fortlöpande karaktär eller har inte slutförts och fortsätter därför under 2011. Några av insatserna har överförts till 2011; vissa av aktiviteterna kring bullerreducerande vägbeläggningar, samt uppföljning av bullerreducerande effekter av genomförda åtgärder på Hornsgatan.

Miljöförvaltningen har lagt ned 3047 timmar på tillsynsområdet vägtrafik under 2010 mot planerade 3318, vilket kan förklaras med personalomsättning.

Vägtrafik

Tillsynsområde vägtrafik

I stadens verksamhetsplan finns tre uppföljningsindikatorer som rör miljöförvaltningens tillsyn över vägtrafik. För de två indikatorerna för luftföroreningar är resultaten negativa. 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: 67 dagar
- Antal dygn då miljökvalitetsnormen för partiklar (PM10) överskridits:
 - mål: max 35 dagar
 - utfall: 46 dagar
- Andel bostäder som uppfyller de riktvärden som fastställts av riksdagen (prop 1996/97:53) inomhus.
 - utfall: 89 %

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 Tillsynsmöten

Miljöförvaltningen har årligen tillsynsmöten med verksamhetsutövarna inom tillsynsområdet i syfte att göra en övergripande uppföljning av deras egenkontroll och ta upp aktuella frågeställningar. Utöver dessa möten sker kontakter och möten med berörda handläggare för specifika frågor.

Under 2010 har miljöförvaltningen haft fyra tillsynsmöten med trafikkontoret, ett med Trafikverket och två med AB Storstockholms Lokaltrafik (SL).

2.2 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 170 000¹ personer har över riktvärdet 55 dB(A) ekvivalent ($\approx$ medel över dygnet) ljudnivå utanför sin bostad. Enligt miljöhälsorapport Stockholms län 2009² störs allt fler av buller i länet.

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.³

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 dB(A) 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 210 000 år 1970 till knappt 15 000 år 2007⁴.

Staden har med stöd av EG-direktivet för omgivningsbuller⁵ tagit fram ett övergripande åtgärdsprogram mot trafikbuller i Stockholm, tillsammans med Trafikverket, 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 mer preciserat bullerskyddsprogram för sina gator och vägar.

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

² Miljöhälsorapport Stockholms län 2009. Karolinska Institutets folkhälsoakademi. Rapport 2009:7

³ Miljöhälsorapport 2009, Socialstyrelsen

⁴ Miljöbarometern

⁵ Direktiv 2002/49/EG om bedömning och hantering av omgivningsbuller, samt Förordning (2004:675) om omgivningsbuller

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har ett samordningsansvar för stadens strategiska buller- kartläggning och för det samlade åtgärdsprogrammet. Uppföljning av åtgärdsprogrammet för 2010 planeras att redovisas till miljö- och hälsoskyddsnämnden i mars.

2.2.1 Klagomål, frågor och synpunkter från allmänheten

Miljöförvaltningen tog emot cirka 10 telefonsamtal, e-post eller brev per vecka under 2010 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 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 19 stycken nya klagomålsärenden gällande vägtrafikbuller under 2010. I december 2010 hade förvaltningen 34 stycken pågående klagomålsärenden som rör buller från vägtrafik; 21 avseende trafik- och renhållningsnämndens vägar, 2 avseende Trafikverkets vägar och 11 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 30 stycken klagomålsärenden som rörde vägtrafikbuller under 2010; 18 gällde trafikkontoret, 5 Trafikverket och 7 SL-bussar. Ungefär två tredjedelar av dessa bedömdes ha fått skäliga åtgärder, såsom fönsteråtgärder. För ungefär en tredjedel 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 2010.

2.2.2 Genomförda insatser

Miljöförvaltningen har haft tio möten och en konferens med trafikkontoret ("bullerskyddsgruppen") för att följa upp och driva på deras arbete med bullerskyddsåtgärder enligt åtgärdsprogrammet. Bland annat har diskussioner pågått om revidering av trafikkontorets policy för fasadåtgärder mot buller och luftföroreningar.

Under året har trafikkontoret gett bidrag till fönsteråtgärder till 12 fastigheter med flerfamiljshus. Bidragen uppgick till totalt cirka 2,5 miljoner kronor. Detta belopp minskar årligen. Året innan betalades 3,8 miljoner ut, under 2005 – 2007 låg bidragen på 10 – 12 miljoner kronor per år och innan dess var bidragen ännu högre.

Villkoret för att få bidrag till fönsteråtgärder från trafikkontoret har under året sänkts från 65 till 62 dB(A) ekvivalent ljudnivå vid fasad. Trafikkontoret har låtit göra en utredning av vilka fastigheter som därmed är berättigade till bidrag och skickat ut erbjudanden till dessa. Miljöförvaltningen har bistått trafikkontoret i bearbetning av utredningsmaterialet.

Miljöförvaltningen har följt upp trafikkontorets inventering av befintliga bullerskärmar. Förvaltningen har också deltagit i trafikkontorets upplägg av studie av kommande satsningar på bullerskärmar.

Miljöförvaltningen bevakar utvecklingen gällande lågbullrande vägbeläggningar. Både Trafikverket och trafikkontoret har lagt sådan beläggning på provsträckor. Trafikkontoret har utvärderat sina provsträckor under året men har inte tagit officiell ställning till fortsatt arbete. Miljöförvaltningen har deltagit i arbetet med utvärderingen. Miljöförvaltningen anser att provresultaten visar att lågbullrande vägbeläggningar är ett möjligt sätt att minska buller vid källan och att man bör arbeta vidare för att utveckla tekniken.

Miljöförvaltningen har också tagit fram en skrift om lågbullrande vägbeläggning tillsammans med Sveriges Kommuner och Landsting (SKL).

Under året har miljöförvaltningen färdigställt en kartläggning av bullerstörda gårdar vid skolor och förskolor i Stockholm. Rapporten visar att 26 grundskolor och 83 förskolor kan antas ha trafikbullernivåer på mer än riktvärdet 55 dBA dygnsekvivalent ljudnivå på hela eller delar av skolgården. Rapporten presenterades för Miljö- och hälsoskyddsnaämnden i oktober. Förvaltningen har inlett dialog med trafikkontoret och Trafikverket om fortsatt arbete med platsspecifika utredningar av ljudnivåer och åtgärder.

Miljöförvaltningen har haft två tillsynsmöten med SL under 2010 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 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-), samt att de har rutiner för underhåll av bussars bulleregenskaper. 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 begärde 2009 att trafikkontoret tillsammans med SL utreder ansvarsfrågan och lämnar ett åtgärdsförslag till miljöförvaltningen. Miljöförvaltningen har drivit på frågan under 2010 men ännu inte fått något material från trafikkontoret eller SL.

Miljöförvaltningen har en bullerdatas databas där alla bullerstörda 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. Under året har en mer omfattande översyn och uppdatering gjorts. Som ett fristående projekt har förvaltningen under 2009 och 2010 arbetat med att göra bullerdatas databasen tillgänglig externt som en e-tjänst, så att till exempel allmänheten kan ta del av informationen i databasen. Arbetet beräknas vara klart under första kvartalet 2011.

Som ytterligare ett fristående projekt har miljöförvaltningen under 2010 infört en e-tjänst för klagomål på bland annat buller. Klaganden kan få tips och råd för att avhjälpa olägen-

heter eller vägledning om hur de ska driva aktuell fråga vidare mot relevant motpart. Tjänsten är utformad så att de klagomål som når miljöförvaltningen ska vara mer välformulerade och därmed skapa förutsättningar för snabbare tillsynshandläggning. Tjänsten har varit igång för kort tid för att en utvärdering ska kunna göras.

Miljöförvaltningen har påbörjat förberedelser för uppdateringen av bullerkartorna som ska göras under 2012. Som ett led i detta har förvaltningen begärt att trafikkontoret att ta fram färsktrafikkalkyler för staden. Trafikkontoret har nu efter omfattande diskussioner gått med på att avsätta resurser för detta.

Under 2010 har miljöförvaltningen bistått trafikkontoret i en ansökan om bidrag från SKL för bullerutredningar. Bidrag beviljades inte.

Miljöförvaltningen har bevakat bullerexponering vid planering av Förbifarten i samråd med Trafikverket.

2.3 Luftföroreningar från vägtrafiken

Partiklar (PM10) och kvävedioxid är de ämnen som överskrider miljökvalitetsnormerna för luft på många gator 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. Den gata i Stockholms som har högst luftföroreningshalter är Hornsgatan.

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.⁶

För PM10 har både dygns och årsmedelvärden sjunkit något sedan början av 2000-talet. Det är miljökvalitetsnormens *dygnsnorm* som är svårast att klara i staden. Antal dygn som överskred miljökvalitetsnormens dygnsnorm $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ under år 2010 var 46 stycken att jämföra med tillåtna 35 tillåtna överskridanden. Miljökvalitetsnormens dygnsnorm har klarats vid mätstationerna på Sveavägen och Norrlandsgatan under 2009 och 2010. Det har inte gjorts någon analys av hur stor del av detta som beror på de långa vintrarna och hur stor del som beror på minskad andel dubbdäck. De framtida halterna av PM10 bedöms bero på hur stor andel av fordonen som har dubbdäck.

Miljökvalitetsnormens *årsnorm* för PM10 klaras sedan flera år vid stadens mätstationer på Hornsgatan, Sveavägen och Norrlandsgatan. Årsmedelvärdet för partiklar på Hornsgatan var $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ att jämföra med årsnormen $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ och det nationella delmålet för "Frisk luft" $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Även för kvävedioxid är det miljökvalitetsnormens *dygnsnorm* som är svårast att klara i staden. Antal dygnsvärden över normvärdet $60 \mu\text{g}/\text{m}^3$ var 67 stycken under år 2010, att jämföra med tillåtna 7 överskridanden enligt miljökvalitetsnormen. Antal överskridanden av dygnsnormen för kvävedioxid har minskat något på Hornsgatan sedan början av 1990-talet. På Sveavägen syns inte någon nedåtgående trend. Antal överskridanden på Sveavägen var 46 stycken och på Norrlandsgatan 41 stycken under 2010.

⁶ Miljöhälsorapport 2009, Socialstyrelsen

Miljökvalitetsnormens *årsnorm* för kvävedioxid bedöms att klaras på de flesta gator i staden, men inte på Hornsgatan och eventuellt inte i ett fåtal trånga gaturum med hög trafik. De genomsnittliga halterna av kvävedioxid vid mätstationerna i gatunivå på Hornsgatan och Sveavägen har minskat med ca 20 % sedan början av 1990-talet. Under 2010 var årsmedelvärdet för kvävedioxid på Hornsgatan $43 \mu\text{g}/\text{m}^3$, att jämföra med miljökvalitetsnormen $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ och det nationella delmålet för "Frisk luft" $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Årsnormen vid mätstationen på Norrlandsgatan låg precis under årsnormsvärdet år 2009 (värde för 2010 saknas).

2.3.1 Klagomål, frågor och synpunkter från allmänheten

Miljöförvaltningen tog emot cirka 70 telefonsamtal, e-post eller brev under 2010 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 tre nya klagomålsärenden gällande luftföroreningar från vägtrafiken under 2010. I december 2010 hade förvaltningen fem stycken pågående klagomålsärenden som rör luftföroreningar från vägtrafik; tre gällde Hornsgatan och de övriga tre Essingeleden vid Gröndal, Vikstensvägen och Mickelsvägen. Miljöförvaltningen avslutade tre klagomålsärenden som rörde luftföroreningar från vägtrafiken under 2010.

2.3.2 Genomförda insatser

Miljöförvaltningen följer upp väghållarnas arbete med åtgärder för att klara miljökvalitetsnormerna för luft. De åtgärder som vidtagits har hittills inte haft tillräcklig effekt. Förvaltningen har under 2010 haft fortsatta diskussioner med trafikkontoret om uppföljning, vidare utredningar och åtgärder. Förvaltningen ser fortlöpande över möjligheten att driva på väghållarnas arbete i frågan ytterligare.

Miljöförvaltningen har drivit på trafikkontorets arbete med att analysera de trafikräkningar som utfördes på Hornsgatan under 2009, med syfte att identifiera möjliga åtgärder för att klara miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid. Trafikkontoret har därefter gett SLB-analys i uppdrag att göra en analys och en rapport togs fram i december 2010. Rapporten visar bland annat att kväveoxidutsläppen till största delen kommer från tunga lastbilar (20 %), lätta lastbilar (20 %), bensindrivna personbilar (20 %), dieseldrivna personbilar (12 %), etanoldrivna bussar 14 %) och dieseldrivna bussar (5 %). Rapporten redovisar också vilken effekt en rad åtgärder skulle få på halterna av kvävedioxid. Miljökvalitetsnormen skulle eventuellt kunna uppnås om det införs ett genomfartsförbud för tunga fordon samt Miljözon klass 3 för lätta fordon (enligt Transportstyrelsens förslag).

I rapporten ovan konstateras också att 23 % av den dieseldrivna tunga trafiken på Hornsgatan bröt mot nuvarande miljözonsregler. Ifall de nuvarande miljözonsreglerna följs till 100 % och inte till 77 %, beräknas NO₂-halten (dygnsmedelvärde) på Hornsgatan kunna minska med cirka 3 %.

Polisen har uppgivit till miljöförvaltningen att de idag inte har någon övervakning av efterlevnaden på miljözonen p.g.a. en lucka i lagen, som gör att det räcker med att man tankar annat bränsle än diesel i ett tungt fordon för att få åka i miljözonen trots att fordonet inte uppfyller regler gällande euroklass. Enligt Näringsdepartementet finns det ingen tidplan för en eventuell lagändring som gör att kryphålet i lagen försvinner.

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

Miljöförvaltningen har under 2010 följt upp trafikkontorets arbete med adaptiva trafiksignaler. Miljöförvaltningen konstaterar att trafikkontoret har utrett frågan, att cirka 70 % av trafiksignalerna i staden är trafikstyrda och att trafikkontoret arbetar vidare med fler trafiksignaler. Trafikkontorets syfte med adaptiva trafiksignaler är att genom intelligent styrning av trafiksignaler skapa effektiva samordningar för att på så sätt påverka framkomlighet och avgasutsläpp. Metoden som de använder sig av är s.k. gröna vågor som minskar stoppen, ökar farten och minskar fördröjningarna. Ytterligare krav på trafikkontoret från miljöförvaltningen gällande detta bedöms inte som motiverade.

Miljöförvaltningen har initierat en förstudie gällande möjligheterna att ställa krav på ventilations-/filteråtgärder i befintliga fastigheter på de platser som har högst luftföroreningshalter. Trafikkontoret kommer att göra fortsatt utredning.

Miljöförvaltningen har tagit del av den första utredningen av dubbdäcksförbudet som infördes på Hornsgatan den 1 januari 2010. Förbudet har inte lett till att miljökvalitetsnormen för PM₁₀ klaras, framförallt p.g.a. att efterlevnaden var låg. Beräkningar som gjorts visar att dubbdäcksandelen måste understiga 5 % på Hornsgatan för att man ska klara miljökvalitetsnormen för partiklar (PM₁₀). Andelen fordon som hade dubbdäck under januari – mars 2010 var trots förbudet cirka 40 – 45 %. I början av december 2010 var dubbandelen cirka 35 %.

Det har inte gjorts någon fullständig analys av hur dubbdäcksförbudet på Hornsgatan påverkat partikelhalterna. Eftersom partikelhalterna är mycket beroende av vägbans fuktighet och denna skiljer sig mellan olika år, kan man inte jämföra uppmätta värden rakt av mellan år. För att få en rättvisande bild av effekter av den minskade andelen fordon med dubbdäck krävs mer omfattande studier där bland annat nederbörd, snötäckta och fuktiga vägbans beaktas.

Miljöförvaltningen har bevakat luftföroreningar vid planering av Förbifarten i samråd med Trafikverket.

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

2.4.1 Klagomål, frågor och synpunkter från allmänheten

Miljöförvaltningen tog emot ett tiotal telefonsamtal, e-post eller brev under 2010 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 tre nya klagomålsärenden gällande vibrationer från vägtrafik under 2010. I december 2010 hade förvaltningen 31 stycken pågående klagomålsärenden som rör vibrationer från vägtrafik. Alla tidigare ärenden öppnades år 2000 – 2007 och finns hos trafikkontoret för utredning sedan flera år. Miljöförvaltningen avslutade ett klagomålsärende som rörde vibrationer från vägtrafik under 2010.

2.4.2 Genomförda insatser

Miljöförvaltningen har under många år arbetat för att trafikkontoret ska förbättra egenkontrollen gällande vibrationsstörningar från vägtrafiken. Förvaltningen bedömer att trafikkontoret under året börjat prioritera detta arbete, men att det återstår mycket innan de lever upp till ställda krav.

Trafikkontoret har rutiner för att ta emot, utreda och åtgärda nyinkomna klagomål på vibrationer. De åtgärder som vidtas är av enkel karaktär och innebär oftast att ojämna vägbaner justeras, vilket medför att vibrationerna kan återuppträffa om vägbanan får nya ojämnheter. Trafikkontoret saknar en heltäckande kartläggning av vibrationskänsliga områden, samt rutiner för att förebygga att vibrationsstörningar uppstår inom dessa områden. De har trots upprepade påstötningar inte heller lämnat begärda underlag till de klagomålsärenden som finns hos miljöförvaltningen.

2.5 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 2010 har miljöförvaltningen haft två möten med trafikkontoret och Stockholm Vatten AB (SVAB) angående deras egenkontroll för stadens dagvattenanläggningar. På mötena har en uppdaterad lista över stadens dagvattenanläggningar redovisats samt en lista över "Framtida investeringsbehov för reningsanläggningar för dagvatten (kommunala gator)". Vid det senaste mötet bestämdes att trafikkontoret ska ta fram driftinstruk-

tioner för alla anläggningar senast till årsskiftet 2010/2011. Vid mötena har det även bestämts att förvaltningens tillsyn i första hand ska inrikta sig på SVAB som är driftansvarig och inte trafikkontoret som är ägare av anläggningarna.

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.

2.6 Snöhantering

Miljöförvaltningen har under 2010 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 förbjudet att dumpa avfall i Saltsjön och Mälaren. Naturvårdsverket har dock tidigare gett trafikkontoret dispens enligt avfallsförordningen för tippning av 600 000 m³ snö i Mälaren (Riddarfjärden) och Saltsjön (Stadsgården, Blasieholmen, Värtan). Dispensen gällde till den 1 maj 2010 och under vintern tvingades trafikkontoret att ansöka om en utökning (200 000 m³) av den lovgivna mängden. Tippningen i vatten bedöms som nödvändig eftersom det inte finns lämpliga landområden inom rimligt avstånd. Miljöförvaltningen har tillstyrkt dispensen. Under hösten ansökte trafikkontoret om dispens för att tippa 800 000 m³ årligen och även denna dispens, som gäller fram till 1 maj 2013, beviljades av Naturvårdsverket.

Under 2010 har miljöförvaltningen aktivt deltagit i en samverkansgrupp ”Samverkan för staden att finna landdepåer för snö inom ramen för miljövänlig vinterväghållning”. I projektet har en mängd platser i ytterstaden utretts i syfte att säkerställa beredskap inför kommande snörika år och utforma ett underlag för ett strategiskt hanterande av landdepåer för snö. Rapporten från projektet redovisar 50 platser möjliga för deponering av snö.

2.7 Tomgångskörning av fordon

Miljöförvaltningen tog emot cirka 30 telefonsamtal, e-post eller brev under 2010 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 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-

ner för att informera och i förekommande fall utbilda förarna om regler för tomgångskörning. Ett sådant ärende handlades av miljöförvaltningen under 2010.

2.8 Dispens tung trafik

Enligt stadens Allmänna lokala trafikföreskrifter är det med vissa undantag förbjudet att köra tunga fordon nattetid i Stockholms kommun. Dispens mot detta förbud kan sökas hos trafikkontoret. Trafikkontoret brukar stämma av med miljöförvaltningen om det kan finnas några hinder mot sådana dispenser. Miljöförvaltningen har hanterat tre sådana frågor under 2010.