



Vägtrafik

Tillsynsrapport 2011

En rapport från Miljöförvaltningen

Emma Nordling

December 2011

1 TILLSYNSOMRÅDE VÄGTRAFIK

Miljö- och hälsopåverkan

Vägtrafiken i Stockholm påverkar människors hälsa och miljön genom 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 partiklar¹. För utsläpp av kvävedioxider, växthusgaser, koppar, PAH och buller bedöms vägtrafiken ha stor betydelse.

Verksamhetsutövare

Verksamhetsutövarna inom vägtrafik är dels väghållarna Stockholms Trafik- och renhållningsnämnd (ca 1500 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.

Miljö- och hälsoskyddsnämndens tillsyn

Tillsynen inom detta område 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 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. Miljö- och hälsopåverkan är dock fortsatt stor varför egenkontrollarbetet behöver utvecklas och i vissa delar förbättras.

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 miljö kvalitetsnormerna för partiklar (PM10) och kvävedioxid överskrids fortfarande längs flera gator i staden.

I maj 2011 fälldes Sverige för fördragsbrott av EU-domstolen på grund av för höga halter PM10 i bland annat Stockholm. I december 2011 varnades Sverige återigen av EU-kommissionen med anledning av att miljö kvalitetsnormen för PM10 inte följs i bland annat Stockholm.

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.

Förvaltningen påpekade under 2010 att trafik- och renhållningsnämnden har brister i hanteringen av vibrationsstörningar. Under 2011 har denna hantering förbättrats genom att trafikkontoret har tagit fram rutiner och lämnat in delredovisningar för de 22 vibrationsärenden som miljöförvaltningen begärt in bedömningsunderlag för.

¹ Miljö- och hälsoutredning 2010. Värdering av påverkansfaktorer och källor. Miljöförvaltningen 2011

Vägtrafik

Tillsynsområde vägtrafik

Ansvar för stadens dagvattenanläggningar är fortfarande inte klart mellan trafikkontoret och Stockholm Vatten. Förvaltningens tillsyn har under året i första hand riktat sig mot trafikkontoret som är ägare av anläggningarna. Trafikkontoret har under året redovisat driftinstruktioner för fem av dagvattenanläggningarna men sju anläggningar saknar fortfarande instruktioner.

Miljöförvaltningens tillsynsplan för 2011 har i stort sett genomförts. Flera av de planerade insatserna är dock av fortlöpande karaktär eller har inte slutförts och fortsätter därför under 2012. Exempel på sådant som inte slutförts under året är kartläggning av buller vid skolor, förskolor och äldreboenden.

Indikatorer

I stadens verksamhetsplan finns tre uppföljningsindikatorer som rör miljöförvaltningens tillsyn över vägtrafik, två för luftföroreningar och ett som rör buller. 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 (NO₂) (60 µg/m³ dygnsmedelvärde) överskridits:
 - mål: max 7 dagar
 - utfall: 32 dagar (tom 8:e dec 2011)
- Antal dygn då miljökvalitetsnormen för partiklar (PM10) (50 µg/m³) överskridits:
 - mål: max 35 dagar
 - utfall: 57 dagar (tom 8:e dec 2011)
- Andel bostäder som uppfyller de riktvärden för buller som fastställts av riksdagen (prop 1996/97:53) inomhus (<30 dB(A) ekvivalentnivå).
 - utfall: ca 90 %

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 tillsynsmöten sker ett kontinuerligt utbyte med berörda handläggare för specifika frågor. Under 2011 har miljöförvaltningen haft fyra tillsynsmöten med trafikkontoret, ett med Trafikverket och två med AB Storstockholms Lokaltrafik (SL).

2.2 Buller från vägtrafiken

Hälsoeffekter

Buller kan orsaka hälsoeffekter i form av försämrad hörsel, öronsusningar och misstänks ge ökad risk för hjärt-kärlsjukdom, samt kan orsaka sömnstörningar och försämrad inlärning.²

Exponering

Vägtrafiken är den största källan till buller i Stockholm. Ungefär 170 000³ personer i Stockholms stad har bullernivåer över riktvärdet 55 dB(A) ekvivalent ($\approx$ medel över dygnet) utanför sin bostad. Enligt Stockholms miljö- och hälsoutredning¹ är buller den miljöstörning som drabbar flest personer i Stockholms stad och allt fler kommer att utsättas för buller på grund av att fler bor i bullerutsatta lägen och vägtrafiken ökar kontinuerligt².

Åtgärder

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 åtminstone 35 dB(A). Antalet boende som exponeras för ekvivalentnivåer över 35 dB(A) inomhus beräknas ha minskat med 93 % från cirka 210 000 år 1970 till knappt 15 000 år 2007¹.

Bullerkartläggning

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har ett samordningsansvar för stadens strategiska bullerkartläggning och för det samlade åtgärdsprogrammet. Under 2011 har en ny bullerkartläggning för staden påbörjats. Kartläggningen görs enligt förordningen om

² Miljöhälsorapport 2009, Socialstyrelsen

³ WSP Akustik, 2007. Sammanställning av boende inom olika bullerintervall i Stockholms stad. TR 2007-089 R01.

omgivningsbuller och avser buller från väg-, spår- och flygtrafik samt från hamnar och viss industriell verksamhet. Miljöförvaltningen har påbörjat uppdateringen av bullerkartorna som ska vara klar till sommaren 2012. Som ett led i detta har förvaltningen diskuterat med trafikkontoret om att ta fram trafikflödesberäkningar för stadens samtliga vägar. För att beräkningarna ska bli så rättvisande som möjligt är det viktigt att trafikkontorets trafikräkningar är uppdaterade. Dessa trafikräkningar ligger också till grund för beräkningar av luftföroreningshalter och beräkningar av växthusgasutsläpp.

2.2.1 Klagomål, frågor och synpunkter från allmänheten

Miljöförvaltningen tog emot cirka 10-15 telefonsamtal, e-post eller brev per vecka under 2011 som gällde frågor, synpunkter och klagomål 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 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 ärende. 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 ärenden behöver öppnas, utan frågorna kan besvaras på en gång.

Miljöförvaltningen öppnade 30 stycken nya ärenden gällande vägtrafikbuller under 2011 (tom 2011-11-30). Pågående ärenden har drivits vidare och 52 stycken har avslutats under året (tom 30/11). Miljöförvaltningen hade 40 pågående trafikbullerärenden i december 2011.

2.2.2 Genomförda insatser

Bullerskyddsgruppen

Bullerskyddsgruppen är en arbetsgrupp för samarbete mellan stadens förvaltningar när det gäller bullerskyddsfrågor. I bullerskyddsgruppen ingår representanter från stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret, trafikkontoret och miljöförvaltningen. Under 2011 har bullerskyddsgruppen bland annat arbetat med en pågående skärminventering och en informationsskrift om ljudreducerande ventilationsdon, som riktar sig till stadens fastighetsägare. Bullerskyddsgruppen har även genomfört en konsultupphandling för inventering av befintliga skärmar och dess behov av förbättrade bulleregenskaper.

Fönsteråtgärder

Under året har trafikkontoret lämnat bidrag till fönsteråtgärder till 10 fastigheter med flerfamiljshus. Bidragen har hittills (13 december 2011) uppgått till totalt cirka 1,1 miljoner kronor 2011. Detta belopp minskar årligen, 2010 var det 2,5 miljoner och 2009 3,8 miljoner. Under 2005 – 2007 låg bidragen på 10 – 12 miljoner kronor per år och innan dess var bidragen ännu högre. Minskningen beror på att efterfrågan på åtgärder minskat då de mest bullerexponerade fastigheterna har åtgärdats.

Bullerskärmar

Förvaltningen medverkar i trafikkontorets planering och genomförande av bullerskydd

längs Nynäsvägen. Under 2011 har åtgärder planerats i samverkan mellan berörda förvaltningar. Byggstart blir våren 2012. Miljöförvaltningen ansvarar för upplägget av de uppföljningar som ska göras, dels ljudmätningar, dels enkäter till de boende.

Lågbullrande vägbeläggning

Försöken med lågbullrande beläggningar har rapporterats av trafikkontoret till deras nämnd utan miljöförvaltningens medverkan. Trafikkontoret och miljöförvaltningen har olika synsätt när det gäller hur staden bör arbeta med vägbeläggningar i bullerskyddsarbetet. Miljöförvaltningen anser att lågbullrande vägbeläggningar är ett möjligt sätt att minska buller vid källan och att man bör arbeta vidare för att utveckla tekniken medan trafikkontoret inte vill arbeta vidare med frågan i nuläget. Trafikkontoret anser att underhållskostnaderna för lågbullrande vägbeläggning är för höga.

Dubbdäcksförbud på Hornsgatan

En lägre andel dubbdäck är inte bara positivt ur luftsynpunkt utan minskar också trafikbullret och är ett steg på rätt väg mot tystare vägtrafik.

Bullerexponerade gårdar vid skolor och förskolor

Under 2010 färdigställde miljöförvaltningen en kartläggning av bullerexponerade 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. MHN gav verksamhetsutövarna trafik- och renhållningsnämnden, Trafikverket och SL i uppdrag att ta fram åtgärdsplaner för de mest bullerutsatta skolorna senast 31 december 2011.

Buller vid äldreboenden

Miljöförvaltningen har under 2011 påbörjat en kartläggning av trafikbuller vid äldreboenden, på motsvarande sätt som vid skolor och förskolor. Arbetet med detta kommer att fortsätta under 2012.

Buller från vägarbeten

Miljöförvaltningen har hanterat ett antal klagomål på störningar från vägarbeten. Utöver detta har förvaltningen gjort en särskild informationsinsats vid ett tillsynsmöte med Trafikverket. Trafikkontoret har vid tillsynen visat en klar förbättring av egenkontrollen och vid ett par tillfällen kontaktat miljöförvaltningen för diskussioner inför stora vägarbeten.

Buller från bussar

Miljöförvaltningen har haft två tillsynsmöten med SL under 2011 där egenkontroll vad gäller buller från hållplatser, buller från utrop och allmänna klagomål har behandlats. Förvaltningen bedömer att SL:s bussar över lag blir allt mer miljövänliga, men att problem med bullerstörningar från bussarna kvarstår.

Miljöförvaltningen, SL och trafikkontoret har under 2011 diskuterat gemensamma rutiner för bussbullerklagomål, busshållplatsplacering och ansvarsfrågan kring bussbuller där den ekvivalenta bullernivån inte uppfyller kriterierna för bidrag till fönsteråtgärder. Med tanke på att SL inte blir ensamma på marknaden efter att kollektivtrafiklagen träder i kraft 2012, har miljöförvaltningen och trafikkontoret kommit fram till att det är väghållaren (d.v.s. trafikkontoret) som har huvudansvaret.

SL ansvarar för att deras bussar som trafikerar staden är godkända för att gå i trafik, vilket avser buller (motor-), samt att de har rutiner för underhåll av bussars bulleregenskaper. SL har svårt att ställa högre krav vad gäller bulleremissioner på befintliga bussar eller vid upphandling än gällande EU-direktiv anger, eftersom busstillverkarna anser att SL är en för liten del av marknaden och nya riktlinjer håller på att arbetas fram inom EU. Detta diskuterades också vid ett seminarium om tystare bussar där förvaltningen deltog tillsammans med busstillverkare, branschorganisationer och andra kommuner.

Bullerdatas

Miljöförvaltningen har en bullerdatas 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.

Förvaltningen arbetade under 2009 och 2010 med att göra bullerdatasen tillgänglig externt som en e-tjänst på stadens webbplats, så att till exempel allmänheten kan ta del av informationen i databasen. E-tjänsten lanserades i april 2011.

E-tjänst för bullerklagomål

Miljöförvaltningen införde under 2010 en e-tjänst för klagomål på buller. Stadens invånare kan få tips och råd för att avhjälpa olägenheter 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. Under 2011 har 15 klagomål gällande buller från vägtrafik kommit in till förvaltningen via e-tjänsten.

Miljösamverkan Stockholms län

Miljöförvaltningen medverkade under 2010 i ett arbete med att sammanställa en förteckning över alla domar om trafikbuller. Resultatet presenterades vid ett seminarium arrangerat av Miljösamverkan Stockholms län i februari 2011.

2.3 Luftföroreningar från vägtrafiken

Hälsoeffekter

Luftföroreningar påverkar hälsan hos Stockholmare. Akuta effekter av höga halter av partiklar (PM₁₀) och kvävedioxid (NO₂) är ett ökat antal akutbesök och inläggningar på sjukhus för lungsjukdomar, bland annat astma. På längre sikt ökar risken för luftvägssjukdom och nedsatt lungfunktion. Känsliga grupper är barn, personer med luftrörs- och astmabesvär och äldre människor med hjärt- och kärlsjukdomar. Luftföroreningar förkortar medellivslängden för Stockholmare med cirka sju månader, enligt beräkningar⁴. Luftföroreningar påverkar hälsan även vid låga halter, långt under miljökvalitetsnormerna.

Exponering

Vägtrafiken är den största källan till luftföroreningar i Stockholm. Trots förbättringar av luftkvaliteten i Stockholm de senaste årtiondena är halterna av partiklar (PM₁₀) och kvävedioxid fortfarande höga och miljökvalitetsnormerna, som är satta till skydd för

⁴ Hälsoeffekter av partiklar. Stockholms och Uppsala läns luftvårdsförbund 2007:14.

människors hälsa, överskrider på flera gator i staden. Ca 3600 personer i Stockholms stad bor i områden där normen för partiklar överskrider och ca 260 000 har sin bostad i områden där halterna ligger strax under normen⁵.

Miljökvalitetsnormer för luft

Miljökvalitetsnormerna för partiklar (PM10) och kvävedioxid överskrider i närområdet längs med flera vägar och gator i Stockholm. De höga PM10-halterna orsakas framför allt av dubbdäckens slitage på vägbanorna. Den främsta anledningen till att normen för kvävedioxid fortfarande överskrider tros vara den kraftiga ökningen av dieselfordon samt höga ozonhalter (ozon påverkar bildandet av kvävedioxid) och att trafiken ökar.

Det är miljökvalitetsnormens dygnsnorm som är svårast att klara i staden.

Miljökvalitetsnormen för dygn för PM10 ($50 \mu\text{g}/\text{m}^3$), får inte överskridas mer än 35 dygn per år. Hittills i år (8:e december) har dygnsnormen överskridits 57 gånger på Hornsgatan, 44 gånger vid Sveavägen, 43 gånger vid Essingeleden (Lilla Essingen), 38 gånger vid Folkungagatan och 36 gånger vid Norrlandsgatan. Även för kvävedioxid är det miljökvalitetsnormens dygnsnorm som är svårast att klara i staden. Dygnsnormen för kvävedioxid ($60 \mu\text{g}/\text{m}^3$) får överskridas max sju gånger per år. Hittills i år (8:e december) har normen överskridits 32 gånger på Hornsgatan, 26 gånger vid Sveavägen, 23 gånger vid Essingeleden (Lilla Essingen), 10 gånger vid Norrlandsgatan och 2 gånger vid Folkungagatan.

I maj 2011 fälldes Sverige för fördragsbrott av EU-domstolen på grund av för höga halter PM10 i bland annat Stockholm. I december 2011 varnades Sverige återigen av EU-kommissionen med anledning av att miljökvalitetsnormen för PM10 inte följs i bland annat Stockholm.

2.3.1 Klagomål, frågor och synpunkter från allmänheten

Miljöförvaltningen tog emot cirka 50 telefonsamtal, e-post eller brev under 2011 angående frågor och synpunkter om 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 personen redan varit i kontakt med verksamhetsutövaren men inte anser sig ha fått rätt bedömning där, öppnar miljöförvaltningen ett klagomålsärende.

Miljöförvaltningen registrerade inga nya klagomålsärenden gällande luftföroreningar från vägtrafiken under 2011. I december 2011 hade förvaltningen tre stycken pågående klagomålsärenden som rör luftföroreningar på Hornsgatan från vägtrafik. Miljöförvaltningen avslutade ett klagomålsärende som rörde luftföroreningar från vägtrafiken under 2011.

⁵ Exponering för partikelhalter (PM10) i Stockholms län. Stockholms och Uppsala läns luftvårdsförbund 2007:17.

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 ser fortlöpande över möjligheten att driva på väghållarnas arbete i frågan ytterligare.

För att minska halterna av PM10 i staden uppmanade Miljö- och hälsoskyddsnämnden i augusti trafik- och renhållningsnämnden att använda den nya skrivningen i trafikförordningen, som ger kommuner möjlighet att meddela förbud mot fordon med dubbdäck för större områden än enstaka vägar. Trafik- och renhållningsnämnden uppmanades också att vidta kompletterande åtgärder fram tills att ett utökat dubbdäcksförbud nått fullgod effekt. Något formellt svar på Miljö- och hälsoskyddsnämndens uppmaning har ännu inte inkommit. Trafikkontoret fick även i uppdrag av trafik- och renhållningsnämnden i augusti ta fram förslag om utformning av miljözon för dubbdäck. I november besvarade trafikkontoret uppdraget med att föreslå en stegvis utvidgning, där kommande etapper kan kommuniceras i god tid. Trafikkontoret planerar att utöka dubbdäcksförbudet med ytterligare någon gata till vintern 2012/2013. Arbete med renhållning och dammbindning på Sveavägen och Hornsgatan har också inletts av trafikkontoret för vintersäsongen 2011/2012.

Dubbdäcksförbudet på Hornsgatan

SLB:s utvärdering av dubbdäcksförbudet på Hornsgatan visade att dubbdäcksanvändningen på Hornsgatan minskade från cirka 60-70 % vintertid (lätta fordon) till cirka 30 % och till ca 50 % på andra gator i innerstaden samt från cirka 70 % till ca 60 % längs infarterna⁶. Trafikmängden på Hornsgatan minskade med ca 15 % på årsbasis och utsläppen av PM10 halverades. De totala utsläppen av partiklar för hela innerstaden minskade med cirka 45 ton per år eller cirka 20 % i jämförelse med ett nollalternativ utan förbud. Bildningen av PM10 minskade och därmed blev luftföroreningshalterna lägre, men inte tillräckligt för att klara miljökvalitetsnormerna. För att klara normen för PM10 skulle det 2009 ha krävts en dubbdäcksandel på 10 % och 2008 en andel på 20 %. Variationen mellan åren beror på meteorologins stora inverkan. I november 2011 (vecka 48) var andelen bilar med dubbdäck ca 21 % på Hornsgatan och ca 40 % på övriga gator i innerstaden. I november 2011 medgav staten genom transportstyrelsen dispens mot dubbdäcksförbudet för alla taxibilar. Dispensen gäller under vintern 2011/2012. Stockholms största taxibolag, Taxi Stockholm, har dock som policy att använda dubbfria vinterdäck.

Ventilationsdon

Miljöförvaltningen initierade 2010 en förstudie gällande möjligheterna att ställa krav på ventilations-/filteråtgärder i befintliga fastigheter på de platser som har högst luftföroreningshalter. Under 2011 har trafikkontoret på uppdrag av bullerskyddsgruppen låtit göra en sammanställning av ventiler som dämpar buller och även har partikelfilter. Miljöförvaltningen har tagit del av sammanställningen.

⁶ SLB- rapport 2:2011. Vad dubbdäcksförbudet på Hornsgatan har betytt för luftkvaliteten.

Luftkvalitet i vägtunnlar

Miljöförvaltningen följer Trafikverkets arbete med nya bedömningsgrunder för luftkvalitet i vägtunnlar. Förvaltningen kommer att utvärdera Trafikverkets förslag till bedömningsgrunder när det presenteras. Frågan diskuteras med Trafikverket med anledning av att ett kontrollprogram ska tas fram för förbifarten.

Nytt åtgärdsprogram

Ett åtgärdsprogram ska upprättas om det behövs för att en miljökvalitetsnorm ska kunna följas. Syftet med åtgärdsprogrammet är att samordna och redovisa kostnadseffektiva och de i övrigt mest lämpade åtgärderna och styrmedlen för att miljökvalitetsnormerna ska följas. Det är kommuner och myndigheter som inom sina ansvarsområden ska vidta de åtgärder eller styrmedel som läggs fast i ett åtgärdsprogram. Länsstyrelsen ansvarar i samråd med länets kommuner för revideringen av åtgärdsprogrammen för luftkvalitet för kvävedioxid och partiklar (PM10) som har fastställts för länet. De reviderade åtgärdsprogrammen ska redovisas till regeringen (Miljödepartementet) senast den 30 juni 2012. Miljöförvaltningen deltar i styrgrupp och arbetsgrupp för revideringen av åtgärdsprogrammet. Förslag till åtgärdsprogram sänds på remiss till berörda myndigheter och länets kommuner i januari 2012.

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 ojämn 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 2011 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 av 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 inga nya klagomålsärenden gällande vibrationer från vägtrafik under 2011. I december 2011 hade förvaltningen 30 stycken pågående klagomålsärenden som rör vibrationer från vägtrafik. Miljöförvaltningen avslutade ett klagomålsärende som rörde vibrationer från vägtrafik under 2011.

2.4.2 Genomförda insatser

Miljöförvaltningen har under många år arbetat för att trafikkontoret ska förbättra egenkontrollen gällande vibrationsstörningar från vägtrafiken.

Under 2011 har trafikkontoret anställt en konsult som hjälpt till med gamla vibrationsklagomål, kartlagt vibrationskänsliga områden i staden samt upprättat rutiner för att förhindra att vibrationer uppstår. Trafikkontoret har under året lämnat in delredovisningar för de 22 vibrationsärenden som miljöförvaltningen begärt in bedömningsunderlag för. För de flesta ärendena gör trafikkontoret en inspektion av vägbanan, vid behov läggs ny beläggning och därefter följs det upp om vibrationerna kvarstår. Ärendena kommer att följas upp av miljöförvaltningen under 2012.

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.

Trafikkontoret skulle till årsskiftet 2010/2011 redovisat driftinstruktioner för sina dagvattenanläggningar men medgavs återigen förlängd svarstid t o m april 2011. Redovisning för fem dagvattenanläggningar som trafikkontoret tidigare saknat instruktioner för inkom i augusti. De fem driftinstruktionerna har enligt förvaltningen en bra utformning och det framgår tydligt vad som ska kontrolleras, hur ofta samt vem avvikelser ska avrapporteras till. Det återstår dock för trafikkontoret att redovisa driftinstruktioner för kontorets resterande sju dagvattenanläggningar. Då avtalet avseende ansvaret för dagvattenanläggningarna fortfarande inte är klart mellan trafikkontoret och Stockholm Vatten har förvaltningens tillsyn under året i första hand riktat sig mot trafikkontoret som är ägare av anläggningarna. När avtalet är klart kommer tillsynen i första hand riktas mot Stockholm Vatten.

När det gäller förvaltningens tillsyn över Trafikverket så har förvaltningen under året hanterat en anmälan om två nya avsättningsmagasin på Stora Essingen för att rena trafikdagvatten från Essingeleden.

Miljöförvaltningen har också under året hanterat förfrågningar om trafikdagvatten och dagvattenanläggningar från allmänheten och andra kommuner.

Under året har arbetet med en ny dagvattenstrategi påbörjats inom staden.

2.6 Snöhantering

För att snöröjningen ska fungera måste trafikkontoret både lägga snö på land och dumpa den i vattnet. Enligt miljöbalken räknas snö som avfall och det är förbjudet att dumpa avfall i Saltsjön och Mälaren. Dispens från dumpningsförbudet kan ges av Naturvårdsverket. Uppläggning på land kan vara anmälningspliktig verksamhet enligt miljöbalken beroende på vilka mängder som ska läggas upp.

Trafikkontoret har under hösten 2010 drivit ett projekt för att finna lämpliga landdepåer för snö i ytterstaden. I rapporten ”Snöplatser i ytterstaden” redovisar trafikkontoret femtio platser. Miljö- och hälsoskyddsnämnden har i mars 2011 beslutat att betrakta rapporten

som en anmälan enligt miljöbalken gällande mellanlagring av avfall. Miljö- och hälsoskyddsnämnden har med anledning av anmälan meddelat råd för verksamheten. När det gäller dumpning av snö i vatten har Naturvårdsverket 2010 meddelat trafikkontoret en dispens för att tippa 800 000 m³ årligen. Dispensen gäller fram till 1 maj 2013. Miljöförvaltningen har under 2011 haft en fortlöpande dialog med trafikkontoret om hanteringen och om provtagningen av snön. Snö som smälter blir till dagvatten som ska tas om hand av trafikkontorets dagvattenanläggningar.

2.7 Tomgångskörning av fordon

Miljöförvaltningen tog emot cirka 30 telefonsamtal, e-post eller brev under 2011 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 på att fordon tomgångskörs på ett sätt som bryter mot de lokala hälsoskyddsföreskrifterna, samt kontrollerar att de har rutiner för att informera och i förekommande fall utbilda förarna om regler för tomgångskörning. Tre sådana ärenden handlades av miljöförvaltningen under 2011.

2.8 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 brukar stämma av med miljöförvaltningen om det kan finnas några hinder mot sådana dispenser om dispensen gäller mer än tre nätter. Miljöförvaltningen har under 2011 hanterat ett dispensärende gällande transporter till och från bygget av Citybanan.