



PM 2010:158 RVI (Dnr 303-2263/2010)

Uppföljning av åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer för luftkvalitet

Remiss från Länsstyrelsen i Stockholms län

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Som svar på remissen "Uppföljning av åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer för luftkvalitet" hänvisas till denna promemoria.

Föredragande borgarrådet Per Ankersjö anför följande.

Ärendet

Länsstyrelsen i Stockholms län har regeringens uppdrag att redovisa till vilken grad åtgärderna i åtgärdsprogrammet för kvävedioxid och partiklar (PM10) genomförts. En sådan redovisning gjordes även förra året. Länsstyrelsen önskar en kortfattad kommentar från staden huruvida det skett några förändringar beträffande åtgärderna jämfört med den redovisning som lämnades av staden förra året.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden. De tekniska kontoren har skrivit ett gemensamt tjänsteutlåtande.

Stadsledningskontoret konstaterar att sedan 2009 års förfrågan från länsstyrelsen har regeringen hörsammat stadens önskan om lagändring för att möjliggöra införande av lokala förbud för dubbdäcksanvändning. Ett sådant förbud har också från och med 1 januari 2010 införts av staden för färd på Hornsgatan. Kontoret listar därtill stadens övriga vidtagna åtgärder i ärendet.

Kontoret erinrar vidare om att miljö kvalitetsnormerna är ett statligt åtagande som kommunerna inte ensamma kan uppfylla och menar också att staten delvis förhållit sig passiv till konsekvensen av inarbetandet av miljö kvalitetsnormen i miljöbalken genom att ålägga kommunerna mindre effektiva åtgärder medan avgörande åtgärder som åvilat staten lämnats utanför åtgärdslistan.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden samt trafik- och renhållningsnämnden konstaterar att miljö kvalitetsnorm till skydd för människors hälsa för kvävedioxid (NO₂) och partiklar (PM10) fortfarande överskrids i Stockholms stad, varmed de åtgärdsprogram som togs fram 2004 således inte har haft avsedd effekt och att de åtgärder som vidtagits enligt åtgärdsprogrammen har inte varit tillräckliga.

Nämnderna framhåller att det ännu inte har gjorts någon fullständig analys av hur dubbdäcksförbudet på Hornsgatan påverkat partikelhalterna, men att en preliminär

bedömning ger vid handen indikationer på att dubbdäcksförbudet har effekt på partikelhalten. Det konstateras dock att efterlevnaden behöver öka och att det kan vara aktuellt att behöva utöka förbudet till mer än en gata om normen generellt i staden ska klaras. Nämnderna konstaterar även att trafikräkningen på Hornsgatan visar att dieselfordons utsläpp är den dominerande källan till de höga kvävedioxidhalterna på gatan.

Förvaltningarna redogör också för övriga nya åtgärder och luftdata.

Mina synpunkter

Det är av självklara skäl viktigt att luftkvaliteten i Stockholm är god. Det är inte minst en hälsofråga för alla vuxna och barn som bor, arbetar och går i skolan här, likväl som för alla som besöker vår stad. Överlag är luftkvaliteten i Stockholm också jämförelsevis god. Stockholm har dock problem med förhöjda halter av framförallt kvävedioxid och partiklar (PM10), där gränsvärdena för miljö kvalitetsnormen har överskridits under en längre tid. Detta är naturligtvis mot bakgrund av hälsoriskerna ett allvarligt problem som vi måste göra vårt yttersta för att lösa.

Sverige har därtill förbundit sig att följa EU:s direktiv om luftkvalitet. Förbindelsen är av sådan karaktär att EU-kommissionen har befogenhet att inleda en process mot Sverige om inte gränsvärdena klaras, och en förundersökning har redan påbörjats. Utöver de redan berörda hälsoaspekterna finns det således också ett överhängande hot om gemenskapsrättsliga följder för Sverige om inte luftföroreningarna i Stockholm åtgärdas, varmed detta ligger i såväl stadens som regeringens intresse.

Det gällande åtgärdsprogrammet för miljö kvalitetsnormer för luftkvalitet fastställdes den 9 november 2004 av den dåvarande regeringen. Åtgärdsprogrammet är utformat på så sätt att regeringen fastställer program avseende miljö kvalitetsnormer, vari förslag till åtgärder också listas.

Ett svårt problem har länge varit att tidigare regeringar skjutit över problemen på kommunerna utan att samtidigt förse dem med tillräckliga verktyg för att klara åtgärdsprogrammen. Det dröjde ända fram till dess att vi fick en Alliansmajoritet i såväl riksdag som i Stockholms stad innan denna ordning började ändras; detta genom en förändring av Trafikförordningen som gav kommunerna rådighet över regleringen av lokal dubbdäcksanvändning. Alliansmajoriteten i staden införde också i linje härmed under föregående mandatperiod ett förbud för dubbdäckstrafik på Hornsgatan – en åtgärd som var unik i sitt slag.

Det faktum att kommunerna genom förändringen av Trafikförordningen äntligen fick ett konkret verktyg att använda, vid sidan av arbetet med tekniska lösningar, såsom sopning och spolning etc., för att motverka de förhöjda halterna av luftföroreningar i staden var givetvis mycket välkommet.

Även om det ännu är för tidigt att dra några fullständiga slutsatser av dubbdäcksförbudets effekt på partikelhalten (PM10), går det ändå, som miljö- och hälsoskyddsnämnden samt trafik- och renhållningsnämnden framhåller, att konstatera att preliminära bedömningar ger vid handen indikationer på att förbudet har haft en positiv effekt. Det är dock uppenbart att ett dubbdäcksförbud på en gata i Stockholm i sig inte kommer att leda till miljö kvalitetsnormen klaras generellt i staden på lång sikt. Staden måste således, som stadsledningskontoret också framhåller, få ytterligare verktyg från regeringen att bekämpa luftföroreningarna med.

Därför välkomnar jag att regeringen för närvarande utreder möjligheten för kommunerna att använda sig av så kallade miljözoner. Inriktningen att arbeta med miljözoner är bra. Bland det batteri av åtgärder som ryms i förslaget om miljözoner märks även möjligheten att förbjuda dubbdäck i större geografiska områden. När det gäller just dubbdäck får emellertid inte verktyget göras så trubbigt så att det riskerar sluta hela eller delar av Stockholms innerstad mot omvärlden. Det vore en olycklig konsekvens om besökare från andra delar av staden, regionen och landet skulle nekas tillträde till innerstaden under hela vinterhalvåret eftersom de har fel däck på bilen.

Dubbdäcksförbudet på Hornsgatan är en nödvändighet för att snabbt och på kort sikt tackla akuta problem med förhöjda partikelnivåer (PM10) i området. I brist på andra, mer effektiva eller mindre ingripande, verktyg är förbudet det bästa alternativet staden har att tillgå för att motverka luftföroreningar i staden, som både kan påverka människors hälsa och orsaka gemenskapsrättsliga åtgärder. Jag vill därför noga understryka att förbudet således bör kvarstå tillsvidare, samtidigt som effekterna av åtgärden noga utreds. Jag vill heller inte utesluta att förbudet kan komma att utökas till andra gator om det skulle visa sig att sådana åtgärder skulle vara betingade av hälso- eller andra motsvarande viktiga skäl, även om det inte är aktuellt för innevarande säsong.

För att lösa problemen på lång sikt krävs ett helhetsgrepp i frågan, från stadens, men inte minst från regeringens, sida, där effekten av befintliga åtgärder noga utreds och där nya åtgärder på bred front inventeras.

Ett exempel på en mer långsiktig lösning, som jag skulle önska att regeringen i detta sammanhang uppmärksammar, skulle vara möjligheten för staden att införa en lokal avgift på dubbdäck; det vill säga en lösning som tar avstamp i den marknads-ekonomiska *"polluter pays principle"*. Fördelen med denna lösning är att den tar hänsyn till såväl säkerhetsaspekten som miljöaspekten med dubbdäck samtidigt som den erbjuder en flexibilitet för alla människor som vistas i staden, oavsett om man är bosatt här eller bara är på besök. Denna typ av avgiftssystem har med framgång använts i Norge och skulle förhoppningsvis på sikt kunna utgöra ett alternativ eller komplement till det mer digitala dubbdäcksförbudet.

Även när det gäller frågan om kvävedioxid finns det, precis som stadsledningskontoret konstaterar, skäl att påpeka att staten måste vara beredd att vidta åtgärder för att möta åtagandet. De åtgärder som i åtgärdsprogrammet ålagts kommunerna är betydligt mindre effektiva än åtgärder som åvilat staten. Återigen vill jag betona att fler redskap behövs, exempelvis förslaget om miljözoner för personbilar.

Jag hänvisar också till den utredning om kvävedioxidkällor på Hornsgatan som trafikkontoret arbetar med. I diskussionen om vidare åtgärder ska hänsyn givetvis tas till resultatet av utredningen.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Som svar på remissen "Uppföljning av åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer för luftkvalitet" hänvisas till denna promemoria.

Stockholm den 2 december 2010

PER ANKERSJÖ

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. ”Uppföljning av åtgärdsprogram för miljökvalitetsnormer för luftkvalitet”

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden *Carin Jämtin* och *Tomas Rudin* (båda S) enligt följande.

Vi föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. Delvis bifalla föredragande borgarrådets förslag till svar på remissen.
2. Uttala att Stockholm vill möjliggöra ekonomiska styrmedel för att minska dubbdäcksanvändningen
3. Stockholm ska uppvakta regeringen för att möjliggöra ekonomiska styrmedel för att minska dubbdäcksanvändningen
4. Därutöver anföra följande.

Mot bakgrund av att miljöborgarrådet och trafikborgarrådet tycks ha olika syn på hur partikelproblematiken och dubbdäcksfrågan bör hanteras finns skäl att befara att frågan nu riskerar att hamna i långbänk.

Reservation anfördes av borgarrådet *Per Bolund* (MP) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. att som svar på remissen anföra följande

Stockholms luft är på vissa håll så dålig att den är hälsovådlig och det är helt nödvändigt att nu vidta åtgärder. Barn, äldre och människor med astma, hjärt- och kärlproblem är de som drabbas hårdast. Kommunerna måste få de redskap som krävs för att kunna leva upp till de lagstadgade miljökvalitetsnormerna för kvävedioxider och partiklar.

För att minska utsläppen av kväveoxider vill vi få möjlighet att införa miljözoner, där äldre personbilar med höga kväveoxidutsläpp inte får köra.

Miljöpartiet har drivit att dubbdäcksavgifter ska införas. När regeringen lät Transportstyrelsen utreda förbud mot dubbdäcksanvändning i miljözoner såg vi detta som en möjlighet. Det är avgörande att kommunerna snabbt får redskap för att minska dubbdäcksanvändningen oavsett om det är i form av avgifter eller miljözoner och att arbetet inte stoppas. Vår målsättning är att Stockholms stad ska vara dubbdäcksfri.

Det är angeläget att nya åtgärdsprogram klart anger inte bara vem som ansvarar för att åtgärder genomförs, utan även ansvar för uppföljning och tillsyn. Det ska inte vara möjligt för olika instanser att fransäga sig tillsynsansvaret, som har skett de senaste åren.

Det gällande åtgärdsprogrammet trädde i kraft 2004 och gäller normer som skulle uppfyllas redan 2005. De uppfylls fortfarande inte. Stockholms stad har under åren ofta agerat så att åtgärdsprogrammet åsidosatts och försvårat möjligheterna att radikalt förbättra luftkvaliteten vad gäller PM10 och kvävedioxid och delvis marknära ozon. Endast inom två områden har staden på senare år agerat mer kraftfullt för bättre luft och det är genom beslutet att använda trängselskatter samt kring minskad dubbdäcksanvändning för att få ner PM10-halterna. Det finns starka skäl att skyndsamt utreda åtgärder som kan förbättra luftkvaliteten inom ramen för nya åtgärdsprogram.

Flera beslut som skulle bidra till att uppfylla åtgärdsprogrammet fattades först 2009 fem år efter att programmet trädde i kraft. Åtgärder för att genom parkeringspolitiken minska bilismen har ignorerats och istället har parkeringspolitiken haft som syfte att underlätta ökad bilism. Beslut för att genomföra åtgärdsprogrammets (kväveoxider) punkt 6 – att begränsa genomfartstrafiken med tunga fordon på Hornsgatan – har fortfarande inte fattats. Staden avvaktar analyser av mätningar som gjordes sista kvartalet 2009. Det verkar som om staden fortsätter med sin förhållningstaktik. Staden måste ta sitt ansvar för åtgärderna inom programmen om man ska ha framgång att få andra aktörer att ta på sig relevanta delar.

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av *Carin Jämtin, Roger Mogert och Tomas Rudin* (alla S) med hänvisning till reservationen av (S) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av *Stefan Nilsson och Emilia Hagberg* (båda MP) med hänvisning till reservationen av (MP) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av *Ann-Margarethe Livh* (V) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen besluta att

1. Delvis bifalla föredragande borgarråds svar
2. Därutöver vill vi framföra följande.

Nuvarande åtgärdsprogram för förbättrad luftkvalitet har inte haft tillräcklig effekt och bör därför skärpas. En förhöjd kontroll av dubbdäcksförbudet på Hornsgatan är förstås nödvändig, men för att nå önskad effekt bör dubbdäcksförbud införas i hela Stockholms innerstad. Detta är dock heller inte tillräckligt, då kvävedioxidhalterna ständigt överskrids på flera platser i Stockholm, till följd av bl.a. ökade antal dieselfordon.

Det är viktigt att vi som politiker tar vårt ansvar, och främjar en hälsosam miljö för stadens invånare. Detta gör vi bl.a. genom att öka informationen till stockholmarna om vilka problemen är, och varför, samt att i stället för att öka antalet parkeringsplatser i staden - öka satsningar på cykel- och kollektivtrafik.

Vill vi ha en stad där vi och våra barn kan leva och andas, får vi också vara beredda på att ändra våra vanor, och inte bara ha bilen som norm.

ÄRENDET

Länsstyrelsen i Stockholms län har regeringens uppdrag att redovisa till vilken grad åtgärderna i åtgärdsprogrammet för kvävedioxid och partiklar (PM10) genomförts. En sådan redovisning gjordes även förra året. Länsstyrelsen önskar en kortfattad kommentar från staden huruvida det skett några förändringar beträffande åtgärderna jämfört med den redovisning som lämnades av staden förra året.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden. De tekniska kontoren har skrivit ett gemensamt tjänsteutlåtande.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 11 november 2010 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret konstaterade redan i 2009 års förfrågan från länsstyrelsen att staden uppfyllt sina åtaganden enligt åtgärdsprogrammet så långt det då var möjligt enligt lagrummet.

Sedan dess har regeringen hörsammat stadens önskan om lagändring för att möjliggöra införande av lokala förbud för dubbdäcksanvändning. Från och med den 1 januari 2010 har staden infört förbud mot användandet av dubbdäck under färd på Hornsgatan. Preliminära analyser pekar på att förbudet har haft avsedd, om ej ännu tillräcklig effekt.

Vidtagna åtgärder sedan 1 januari 2010 för att klara miljökvalitetsnormerna för kvävedioxider och partiklar kan sammanfattningsvis redovisas som:

- Miljökrav vid upphandling av tunga transporter revideras
- Höjd avgift för boendeparkering
- Utredning av kvävedioxidkällor på Hornsgatan
- Ökad framkomlighet för bussar
- Dubbdäcksförbud på Hornsgatan

Stadsledningskontoret erinrar om att miljökvalitetsnormerna är ett statligt åtagande som kommunerna inte ensamma kan uppfylla. Staten måste vara beredd att vidta åtgärder för att möta åtagandet. Exempelvis präglas åtgärdsprogrammet för kvävedioxid av att mindre effektiva åtgärder ålagts kommunerna, medan avgörande åtgärder som åvilat staten har lämnats utanför åtgärdslistan. Stadsledningskontoret syftar bland annat på åtgärder som kunnat leda till en förbättrad, föryngrad och bensinsnålare fordonspark. Sverige har sedan länge Europas minst bensinsnåla fordonsflotta.

Stadsledningskontoret menar därför att staten delvis förhållit sig passiv till konsekvensen av inarbetandet av miljökvalitetsnormen i miljöbalken. Staten måste därför axla ett ansvar för åtgärdsprogrammets innehåll utvecklas till att omfatta åtgärder som definitivt gör så att miljökvalitetsnormerna nås.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen anser remissen besvarad med vad som anförs i tjänsteutlåtandet.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 15 november 2010 att anta förvaltningens förslag till utlåtande samt att förklara beslutet omedelbart justerat.

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Per Ankersjö (C), Torbjörn Erbe m.fl. (M) och Karin Karlsbro (FP), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Åsa Romson (MP), Karin Wanngård m.fl. (S) och Stellan F Hamrin (V), *bilaga 1*.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 23 november 2010 att anta förvaltningens förslag till utlåtande samt att förklara beslutet omedelbart justerat.

Reservation anfördes av Kajsa Stenfält (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Mats Lindqvist (MP), *bilaga 1*.

Miljöförvaltningens och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 26 oktober 2010 har i huvudsak följande lydelse.

Länsstyrelsen i Stockholms län har i uppdrag att redovisa till regeringen i vilken grad åtgärderna i åtgärdsprogram för kvävedioxid och partiklar (PM10) har genomförts. Länsstyrelsen önskar nu en kortfattad kommentar från staden om det skett några förändringar beträffande åtgärderna. Kommunstyrelsen har sänt ärendet på remiss till bland annat Miljö- och hälsoskyddsnämnden och Trafik- och renhållningsnämnden.

REDOVISNING AV NYA ÅTGÄRDER OCH LUFTDATA

Miljökrav vid upphandling av tunga transporter revideras

Nuvarande överenskommelse mellan Stockholm, Göteborg, Malmö och Trafikverket om gemensamma miljökrav för upphandling av entreprenader och tjänster där fordon och entreprenadmaskiner ingår, är under revision. Ny överenskommelse beräknas träda ikraft under 2011. (Åtgärdsprogram (ÅPM) kvävedioxid – punkt 1)

Höjd avgift för boendeparkering

Avgiften för boendeparkering har höjts med 100 kronor till 700 kronor/månad från den 1 januari 2010. (ÅPM kvävedioxid – punkt 3)

Utredning av kvävedioxidkällor på Hornsgatan

Någon begränsning av genomfartstrafiken med tunga fordon på Hornsgatan har inte genomförts. Innan en sådan åtgärd genomförs vill Trafik- och renhållningsnämnden säkerställa att åtgärden har avsedd effekt. För att utreda hur stor effekt denna åtgärd skulle få, samt se om andra möjligheter till åtgärder för att minska kvävedioxidhalterna på Hornsgatan finns, har

trafikmätningar gjorts på gatan.

Vid trafikmätningarna har nummerskyltar på samtliga fordon som kört på vägen registrerats under tre månader hösten 2009. Data gällande fordonen har sedan hämtats in från vägtrafikregistret. Nu pågår en analys av de cirka 4 miljoner fordonspassager som samlats i en databas. Preliminära resultat visar att dieselfordons utsläpp är en stor källa till kvävedioxid. Den tunga lastbilstrafikens andel av dessa är cirka 20 % (se tabell 1). Analysen kommer att slutföras under november 2010. (ÅPM kvävedioxid – punkt 6)

Tabell 1: Preliminära resultat för analyser av trafikmätningar på Hornsgatan under 3 månader hösten 2009. Data väster om Ringvägen. (Källa: Lars Burman, SLB-analys)

Andel av kväveoxid (NOx) - utsläpp	Fordonstyp
21 %	Tung lastbil, diesel
21 %	Lätt lastbil, diesel
21 %	Personbil, bensin
14 %	Buss, etanol-E85
12 %	Personbil, diesel
5 %	Buss, diesel

Ökad framkomlighet för bussar

Nedlagda kostnader för utbyggnad av kollektivkörfält och bussprioritering vid trafiksignaler är cirka 20 miljoner kronor under 2010. (ÅPM kvävedioxid – punkt 8)

Dubbdäcksförbud på Hornsgatan

Förbud för färd med dubbdäck har införts på Hornsgatan från den 1 januari 2010. Andelen fordon med dubbdäck har efter förbudet minskat från cirka 65 % till 40 % på Hornsgatan och 50 % i resten av innerstaden. Förbudet kvarstår under kommande år 2011. Någon utvidgning av förbudet kommer inte ske inför vintersäsongen 2010 – 2011. (ÅPM partiklar PM10 – punkt 4)

Försök med nya sopmaskiner

Under våren 2010 genomfördes prov med två olika sandsopningsmaskiner med vakuumsug i Stockholm, för att undersöka möjligheterna att på detta sätt minska halterna av partiklar (PM10) på vägbanor. Utvärdering av proven pågår. (ÅPM partiklar PM10 – punkt 5)

LUFTKVALITET

Miljökvalitetsnormen för kvävedioxid omfattar normer för årsmedelvärde, dygnsmedelvärde, samt timmedelvärde. Miljökvalitetsnormen för partiklar (PM10) har normer för årsmedelvärde och dygnsmedelvärde. En miljökvalitetsnorm för ett ämne överträds om minst ett av normvärdena överskrids.

Kvävedioxid, NO₂ år 2009¹ och 2010²

År 2009 överskreds miljökvalitetsnorm för kvävedioxid till skydd för människors hälsa vid alla mätstationer i gatunivå i Stockholms innerstad: Hornsgatan, Sveavägen och Norrlandsgatan. Miljökvalitetsnormen överskreds enligt beräkningar även vid andra platser i Stockholms stad. *Dygnsnormen*, som inte får överskridas mer än 7 dygn per år, överskreds 77

¹ Luften i Stockholm. Årsrapport 2009. SLB-analys rapport 3:2010, Miljöförvaltningen Stockholm.

² Stockholms och Uppsala läns luftvårdsförbunds hemsida. <http://slb.nu/lvf/>

gångar på Hornsgatan och 21 gånger på Norrlandsgatan. *Timmedelvärde*t, som får överskridas högst 175 gånger per år, överskreds 640 gånger på Hornsgatan och 176 gånger på Norrlandsgatan. *Årsnormen* överskreds på Hornsgatan. Resultat från Sveavägens mätstation redovisas inte p.g.a. databortfall, men under den tid mätning pågick överskreds miljö kvalitetsnormens värden för timmar och dygn.

Även för 2010 har miljö kvalitetsnorm för kvävedioxid överskridits. *Dygnsvärdet* har överskridits 55 gånger på Hornsgatan, 35 gånger på Sveavägen, 54 gånger på Norrlandsgatan och 10 gånger på Folkungagatan (ny mätplats), jämfört med tillåtna 7 överskridanden.

Vid mätstationen i taknivå på Södermalm (Torkel Knutssonsgatan) har de genomsnittliga halterna av kvävedioxid minskat med ca 60 %, sedan början av 1980-talet. Halterna i taknivå på Södermalm representerar Stockholms urbana bakgrundsluft. De genomsnittliga halterna av kvävedioxid vid mätstationerna i gatunivå på Hornsgatan och Sveavägen har minskat med ca 20 % sedan början av 1990-talet.

Partiklar, PM10 år 2009³ och 2010

Miljö kvalitetsnorm för partiklar (PM10) till skydd för människors hälsa har redan överskridits år 2010 vid mätstationen i gatunivå på Hornsgatan (se tabell 2). *Dygnsnormen* har överskridits 44 gånger, jämfört med tillåtna 35.

Miljö kvalitetsnorm för partiklar (PM10) överskreds år 2009 vid mätstationen i gatunivå på Hornsgatan. Det normvärde som inte klarades var *dygnsnormen*, som överskreds 65 gånger, jämfört med tillåtna 35. Normen överskreds enligt beräkningar även på andra platser i Stockholms stad. Vid mätstationerna i gatunivå på Sveavägen och Norrlandsgatan klarades miljö kvalitetsnormen år 2009, vilket de inte gjort tidigare år. Förklaringen till de lägre halterna under året är fuktiga och snöiga vägbanor under januari-februari då PM10-halterna var ovanligt låga, samt den varma hösten som innebär att dubbdäcken kom på sent.

PM10-halterna i stadens bakgrundsmiljö (Torkel Knutssonsgatan) har minskat sedan år 2006. År 2009 uppmättes det lägsta årsmedelvärdet sedan mätningarna påbörjades år 1994. Vid mätstationen i gatunivå på Hornsgatan har de genomsnittliga halterna minskat med ca 20 % sedan början av 2000-talet. På Sveavägen och Norrlandsgatan har de genomsnittliga halterna minskat med ca 30 % sedan år 2002.

Effekter av dubbdäcksförbudet på Hornsgatan

Det har inte gjorts någon fullständig analys av hur dubbdäcksförbudet på Hornsgatan påverkat partikelhalterna (PM10). Eftersom partikelhalterna är mycket beroende av vägbanans 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 vägbanor beaktas.

En preliminär bedömning kan göras genom att jämföra de tre mätplatserna i gatunivå i Stockholm mellan olika år. Man kan då se att antal överskridanden per år har sjunkit mer på Hornsgatan (32 %) än på Sveavägen (9 %) och Norrlandsgatan (20 %) mellan år 2009 och 2010 (se tabell 2). Detta skulle kunna vara en indikation på att dubbdäcksförbudet har effekt på partikelhalten. Även trafikminskningen på Hornsgatan under förbudstiden har dock sannolikt spelat in.

Tabell 2: Antal dygnsvärden över 50 µg/m³ för partiklar (PM10) vid de tre mätplatserna i gatunivå i Stockholm under 2009 och 2010. (Källa: Stockholms och Uppsala läns luftvårds-

³ Luften i Stockholm. Årsrapport 2009. SLB-analys rapport 3:2010, Miljöförvaltningen Stockholm.

förbunds hemsida. <http://slb.nu/lvf/>)

	Antal dygnsvärden över 50 µg/m ³		Minskning
	2009	2010*	
Hornsgatan	65	44	32 %
Sveavägen	32	29	9 %
Norrlandsgatan	30	24	20 %

** T.o.m. 2010-10-10. Majoriteten av överskridanden sker under våren, vilket gör att siffran är sannolikt är relativt representativ som årsvärde för 2010.*

Förvaltningarnas synpunkter

Miljö kvalitetsnorm till skydd för människors hälsa för kvävedioxid (NO₂) och partiklar (PM10) överskrids fortfarande i Stockholms stad. De åtgärdsprogram som togs fram 2004 har således inte haft avsedd effekt och de åtgärder som vidtagits enligt åtgärdsprogrammen har inte varit tillräckliga. Enligt 5 kap. 6 § miljöbalken ska ett åtgärdsprogram omprövas vid behov, dock minst vart sjätte år. Förvaltningarna konstaterar därför att det är nödvändigt att ta fram ett nytt åtgärdsprogram.

Efterlevnaden av dubbdäcksförbudet på Hornsgatan behöver öka. Trots förbudet var andelen fordon med dubbdäck på gatan cirka 40 %. Förvaltningarna bedömer att det behövs ökade insatser för att förbudet ska respekteras, t.ex. ökad information och ökad kontroll av polisen. Förvaltningarna bedömer också att dubbdäcksförbud på en gata inte kommer att leda till att normen klaras generellt i staden. Förbudet kan därför komma att behöva utökas.

De preliminära resultaten från trafikräkningen på Hornsgatan visar att dieselfordons utsläpp är den dominerande källan till de höga kvävedioxidhalterna på gatan. Förvaltningarna vill uppmärksamma att andelen dieselfordon ökar i fordonsflottan, för såväl lätta lastbilar som personbilar, även innefattande miljöbilar, vilket innebär att det kommer att krävas än större insatser för att klara miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid.

RESERVATIONER M.M.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Per Ankersjö (C), Torbjörn Erbe m.fl. (M) och Karin Karlsbro (FP) enligt följande.

Stockholm har en jämförelsevis god luftkvalitet. De flesta värden vid uppmätning av luftföroreningar ligger redan i dag på låga nivåer och uppvisar därtill en positiv trend. Stadens stora problem ligger dock i förekomsten av partiklar (PM 10) och kväveoxider, där vägtrafiken i båda fallen utmärker sig som den i särklass största enskilda orsakskällan. Detta ser vi allvarlig på.

Förekomsten av partiklar och kväveoxider på nivåer som överskrider miljökvalitetsnormerna kräver kraftfulla åtgärder. Alliansen i stadshuset uppvisade också under föregående mandatperiod prov på den handlingskraft som krävs, genom att genomföra ett antal konkreta åtgärder som alla syftade till att minska förekomsten av partiklar och kväveoxider i luften, där exempelvis dubbdäcksförbudet på Hornsgatan är unikt i sitt slag. Nu är det viktigt att analysera dessa åtgärder för att se hur effektiva de har varit. Därtill måste inventeringen av andra tänkbara åtgärder på området fortsätta.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Åsa Romson (MP), Karin Wanngård m.fl. (S) och Stellan F Hamrin (V) enligt följande.

Förvaltningarnas tjänsteutlåtande ger en bra illustration till det borgerliga styrets nonchalans mot både Stockholmarnas hälsa och tvingande EU-regler om miljökvalitetsnormer. Det är en nonchalans som har bidragit till att EU-kommissionen för över ett år sedan gett regeringen en formell underrättelse om att Sverige inte uppfyllt sina skyldigheter att genomföra luftdirektivet.

Det gällande åtgärdsprogrammet trädde i kraft 2004 och gäller normer som skulle uppfyllas redan 2005. De uppfylls fortfarande inte. Stockholms stad har under åren ofta agerat så att åtgärdsprogrammet åsidosatts och försvårat möjligheterna att radikalt förbättra luftkvaliteten vad gäller PM10 och kvävedioxid och delvis marknära ozon. Endast inom två områden har staden på senare år agerat mer kraftfullt för bättre luft och det är genom beslutet att använda trängselskatter samt kring minskad dubbdäcksanvändning för att få ner PM10-halterna. Det finns starka skäl att skyndsamt utreda åtgärder som kan förbättra luftkvaliteten inom ramen för nya åtgärdsprogram.

Flera beslut som skulle bidra till att uppfylla åtgärdsprogrammet fattades först 2009 fem år efter att programmet trädde i kraft. Åtgärder för att genom parkeringspolitiken minska bilismen har ignorerats och istället har parkeringspolitiken haft som syfte att underlätta ökad bilism. Beslut för att genomföra åtgärdsprogrammets (kväveoxider) punkt 6 – att begränsa genomfartstrafiken med tunga fordon på Hornsgatan – har fortfarande inte fattats. Staden avvaktar analyser av mätningar som gjordes sista kvartalet 2009. Nu, 10 månader senare, är analysen fortfarande inte klar. Det verkar som om staden fortsätter med sin förhållningstaktik. Staden måste ta sitt ansvar för åtgärderna inom programmen om man ska ha framgång att få andra aktörer att ta på sig relevanta bitar.

Det är angeläget att nya åtgärdsprogram klart anger inte bara vem som ansvarar för att åtgärder genomförs, utan även ansvar för uppföljning och tillsyn. Det ska inte vara möjligt för olika instanser att fransäga sig tillsynsansvaret som en het potatis, som har skett de senaste åren.

Trafik- och renhållningsnämnden

Reservation anfördes av Kajsa Stenfält (V) enligt följande.

Som kontoren påpekar, har nuvarande åtgärdsprogram för förbättrad luftkvalitet inte haft tillräcklig effekt, och bör därför skärpas. En förhöjd kontroll av dubbdäcksförbudet på Hornsgatan är förstås nödvändig, men för att nå önskad effekt bör dubbdäcksförbud införas i hela Stockholms innerstad.

Detta är dock heller inte tillräckligt, då kvävedioxidhalterna ständigt överskrider på flera platser i Stockholm, till följd av bl.a. ökade antal dieselfordon.

Det är viktigt att vi som politiker tar vårt ansvar, och främjar en hälsosam miljö för stadens invånare. Detta gör vi bl.a. genom att öka informationen till stockholmarna om vilka problemen är, och varför, samt att i stället för att öka antalet parkeringsplatser i staden - öka satsningar på cykel- och kollektivtrafik.

Vill vi ha en stad där vi och våra barn kan leva och andas, får vi också vara beredda på att ändra våra vanor, och inte bara ha bilen som norm.

Särskilt uttalande gjordes av Mats Lindqvist (MP) enligt följande.

Förvaltningarnas tjänsteutlåtande ger en bra illustration till det borgerliga styrets nonchalans mot både stockholmarnas hälsa och tvingande EU-regler om miljökvalitetsnormer. Det är en nonchalans som har bidragit till att EU-kommissionen för över ett år sedan gett regeringen en formell underrättelse om att Sverige inte uppfyllt sina skyldigheter att genomföra luftdirektivet.

Det gällande åtgärdsprogrammet trädde i kraft 2004 och gäller normer som skulle uppfyllas redan 2005. De uppfylls fortfarande inte. Stockholms stad har under åren ofta agerat så att åtgärdsprogrammet åsidosatts och försvårat möjligheterna att radikalt förbättra luftkvaliteten vad gäller PM10 och kvävedioxid och delvis marknära ozon. Endast inom två områden har staden på senare år agerat mer kraftfullt för bättre luft och det är genom beslutet att använda trängselskatter samt kring minskad dubbdäcksanvändning för att få ner PM10-halterna. Det finns starka skäl att skyndsamt utreda åtgärder som kan förbättra luftkvaliteten inom ramen för nya åtgärdsprogram.

Flera beslut som skulle bidra till att uppfylla åtgärdsprogrammet fattades först 2009 fem år efter att programmet trädde i kraft. Åtgärder för att genom parkeringspolitiken minska bilismen har ignorerats och istället har parkeringspolitiken haft som syfte att underlätta ökad bilism. Beslut för att genomföra åtgärdsprogrammets (kväveoxider) punkt 6 – att begränsa genomfartstrafiken med tunga fordon på Hornsgatan – har fortfarande inte fattats. Staden avvaktar analyser av mätningar som gjordes sista kvartalet 2009. Nu, 10 månader senare, är analysen fortfarande inte klar. Det verkar som om staden fortsätter med sin förhållningstaktik. Staden måste ta sitt ansvar för åtgärderna inom programmen om man ska ha framgång att få andra aktörer att ta på sig relevanta bitar.

Det är angeläget att nya åtgärdsprogram klart anger inte bara vem som ansvarar för att åtgärder genomförs, utan även ansvar för uppföljning och tillsyn. Det ska inte vara möjligt för olika instanser att fransäga sig tillsynsansvaret som en het potatis, som har skett de senaste åren.