



Naturskyddsföreningen



2008-11-06

Dnr 2008-000577-358

Naturskyddsföreningen
Swedish Society for Nature Conservation
Box 4625, SE-116 91 Stockholm, Sweden
Telefon: +46-8-702 65 00
Telefax: +46-8-702 08 55
Hemsida: www.snf.se
E-mail: info@snf.se

Stockholms stad
Miljö- och hälsoskyddsnämnden
Fleminggatan 4
Box 8136
104 20 Stockholm

2008-10-17

Yttrande över Trafik- och renhållningsnämndens skrivelse angående klagomålet på överskridna miljökvalitetsnormer på Hornsgatan

Miljöförvaltningen har givit Naturskyddsföreningen och de boende på Hornsgatan som föreningen representerar tillfälle att inkomma med synpunkter över Trafik- och renhållningsnämndens skrivelse Dnr T2008-007-00410, som antogs vid sammanträde den 17 juni 2008.

Inledningsvis kan det konstateras att trafiknämnden som ansvarig trafikhållare av Hornsgatan och kringliggande gatunät bekräftar uppgifterna om att luften på Hornsgatan inte uppfyller miljökvalitetsnormerna. Som vi påpekade i vårt första yttrande är det grunden för de olägenheter och farhågor om sämre hälsa som de klagande upplever.

Trafiknämnden påpekar sedan att några åtgärder som bedöms som effektiva ligger utanför deras kompetensområde; främst gällande miljözon för lätta fordon och avgifter för användning av dubbdäck. Trafiknämnden (liksom staden i sin helhet) har dock de senaste åren flera gånger motsatt sig ett införande av avgifter för användningen av dubbdäck.¹ Nämnden eller staden har heller inte ansökt om att få införa en miljözon för lätta fordon.² Vi menar att trafikhuvudmannen eller staden har flera möjligheter att införa åtgärder som liknar dessa styrmedel. Hur som helst är det inte rimligt att trafikhuvudmannen kan undandra sig allt ansvar för den miljösituation som uppkommer i deras verksamhet – som skadar människor – genom att hänvisa till att man saknar handlingskapacitet för vissa enskilda typer av åtgärder när man har befogenhet beträffande andra.

Trafiknämndens yttrande klargör att flera åtgärder som står i åtgärdsprogrammet och som trafiknämnden eller staden är utpekade ansvariga för inte genomförts. Detta gäller främst två av de mest konkreta åtgärderna i åtgärdsprogrammet; parkeringspolitiska åtgärder för minskad biltrafik och begränsning av tung trafik på Hornsgatan.³ Här har Trafiknämnden haft full handlingsfrihet och man har valt att bortse från såväl åtgärdsprogrammet som luftkvaliteten.⁴

¹ Stockholms stad, PM till Borgarrådsberedningen 2007: RIII (Dnr 303-1702/2007), Vägverkets redovisning av möjliga åtgärder för att minska partikelemissionerna från slitage och uppvirvling från vägtrafiken, Remiss från Näringsdepartementet.

² Trafiknämnden kunde även ha ansökt om höjda trängselskatter och differentierade parkeringsavgifter för dubgade och icke dubgade däck.

³ Se Stadsrevisionens revisionsrapport sept 2007: "Men mer kraftfulla åtgärder behövs för att få ner partikelhalterna (PM10) (...) Det finns däremot andra åtgärder i programmet som kommunen har rådighet

Av yttrandet framgår att på det parkeringspolitiska området har trafiknämnden valt att inte följa åtgärdsprogrammets uttalade mål att åstadkomma minskningar av trafikströmmar – utan istället arbetat för ökning av både parkeringsplatser och framkomlighet för bilar i centrala staden. Den avgiftshöjning som genomförts har varit lägre än den allmänna prisstegringen sett över tid. Så har till exempel priset på SL-kortet höjts mer. Stadens avgiftspolitik har därmed bidragit till att bibehålla fortsatt höga trafikflöden i strid mot åtgärdsprogrammet.

Trafiknämnden befarar att höjda avgifter för boendeparkering (vilket bara är en delmängd av parkeringarna) kan leda till att fler tar bilen till sitt arbete för att undgå avgiften. Mot det måste invändas att det förmodligen är ovanligt att bilägare med tillgång till parkering på arbetsplatsen inte använder sin bil. Enligt resvaneundersökningarna finns det ett mycket starkt samband mellan bilåkande och tillgång till arbetsplatsparkering. I avsaknad av stöd för trafiknämndens ståndpunkt måste det i vart fall anses vara en fråga som bör hänskjutas till den närmare utformningen och viktningen av avgiftsnivåerna mellan de olika parkeringsformerna och stadsdelarna. Parkeringsavgifter har länge varit ett styrmedel för att påverka trafikmängderna i staden, men det är ett styrmedel som bör användas bättre.

När det gäller genomfartsförbudet för tung trafik menar trafiknämnden att denna åtgärd inte skulle ge någon positiv effekt på luftkvaliteten, eftersom 80 procent skulle utgöras av bussar och resten till stor del utgörs av lokala leveranser. Man befarar också att den tunga trafiken skulle köra omvägar för att ändå nå samma målpunkt om genomfartstrafik förbjöds, med höjda avgashalter som resultat. Men trafiknämndens uppgift om fördelning mellan fordonsslag stämmer inte med VTI:s fordonssstatistik på Hornsgatan under 2006. Enligt VTI dominerade lätta lastbilar, medan tunga lastbilar och bussar var ungefär lika många.⁵ Av detta följer att de flesta lokala leveranser sannolikt sker med lätta lastbilar, och att ett förbud mot tunga lastbilar mycket väl skulle kunna ha en god effekt.

Trafikkontorets resonemang motsägs också av SLB analys rapport 4:2007, där olika fordonstypers haltbidrag till Hornsgatans luft beskrivs. Av tabellerna framgår att tunga lastbilar 2006 utgjorde en betydligt större utsläppskälla för kväveoxider ($29 \mu\text{g}/\text{m}^3$) än SL-bussar ($6,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$).⁶ Även när det gäller partiklar PM10 är tunga lastbilar ($0,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$) ett större problem än SL-bussar ($0,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$), men när det gäller partiklar är lätta lastbilar ett större problem.

Även när det gäller åtgärden att informera om sambanden mellan dubbdäcksanvändningen och hälsopåverkan finns det skäl att ifrågasätta trafiknämndens agerande. Av yttrandet framgår att man hösten 2007 skickat ut en broschyr och hållit seminarier för bl a däckbranschen. Men redan inför vintersäsongen 2006 fanns en större informationskampanj förberedd som trafiknämnden då stoppade. Utskicket inför vintern 2007 kom i huvudsak ut först efter att de flesta bilägare köpt och monterat sina vinterdäck. Inför denna vinter har trafiknämnden helt avbrutit kampanjen och tillhandahåller endast begränsat med information på sin hemsida. Detta torde inte ge större inverkan på bilisternas beteende och visar återigen att trafiknämnden inte tar luftkvaliteten på allvar.

Trafiknämnden har i sitt yttrande inte angett vilka åtgärder man föreslår vidtas för att förbättra luftkvaliteten på Hornsgatan till acceptabel nivå, inte heller vilka åtgärder som skulle vara mer

över och som trafik- och renhållningsnämnden inte prövat ännu. Det gäller främst åtgärder inom parkeringspolitiken”.

⁴ Kommuners befogenheter beträffande miljözoner ändrades först i januari 2007. Det finns fortfarande goda möjligheter att reglera tung trafik på Hornsgatan med hjälp av lokala trafikföreskrifter med stöd av Trafikförordningen 10 kap genom tillägg till § 9 i stadens allmänna trafikföreskrifter (som för närvarande förbjuder tung trafik nattetid i stadens inre delar).

⁵ Se bilaga 1

⁶ Utsläpp och halter av kväveoxider och partiklar på Hornsgatan, SLB Analys 4:2007, sidorna 6 och 8.

Naturskyddsföreningen
Swedish Society for Nature Conservation

lämpliga än de som finns utpekade i åtgärdsprogrammet men som man avstått ifrån. Vårt yrkande om att trafikhuvudmannen åläggs vidta åtgärder står därför fast i enlighet med vårt första yttrande.

För mina uppdragsgivare på Hornsgatan och Naturskyddsföreningen,

Stockholm 17 oktober 2008



Oscar Alarik
Miljörättsjurist, Naturskyddsföreningen

Running no	Time	Total mileage km	Vehicle categories					Road category			Traffic situation urban			Mileage				
			P.C.	LCV	HGV	Coach	Urban bus	MW	Urban	Rural	Code	Speed km/h	Proport	P.C.	LCV	Mileage HGV	Coach	Urban bus
55	06-09	3 350	0,808	0,120	0,042	0,008	0,022	0,0%	100,0%	0,0%	221 051		0	0	196	69	13	36
			2 707	402	141	27	74	0	3 350	0	221 052	35,5	0,4886		1 384	72	14	38
											221 053	28,7	0,5114		206	14	38	
											Total	1,0000			2 707	402	141	27

Hornsgatan 2006

Homogation

Sida 1

Running no	Time	Total mileage km	Vehicle categories					Road category		Traffic situation			Mileage						
			PC	LCV	HGV	Coach	Urban bus	MW	Urban	Rural	Code	Speed km/h	Proport	PC	LCV	HGV	Coach	Urban bus	
56	09-15	8 090	0,776	0,169	0,038	0,005	0,012	0,0%	100,0%	0,0%	227 051	35,0	0,5000	0	3 139	684	154	20	49
			Proport.								221 052	31,0	0,5000		3 139	684	154	20	49
			Mileage	6 278	1 367	307	40	97	0	8 090	0	221 053	31,0	1,0000	6 278	1 367	307	40	97
											Total								

Running no	Time	Total mileage km	Vehicle categories				Road category		Traffic situation			Mileage							
			PC	LCV	HGV	Coach	Urban bus	MW	Urban	Rural	Code	Speed km/h	Proport	PC	LCV	HGV	Coach	Urban bus	
57	15:18	4 720	0,827	0,120	0,014	0,010	0,029	0,0%	100,0%	0,0%	221 051	35,0	0,5056	0	1 978	287	33	24	69
			3 903	566	66	47	137	0	4 720	0	221 052	279	0,4932	1 925	287	33	23	68	
											221 053	28,3	1,0000	3 903	566	66	47	137	
											Total								

Running no	Time	Total mileage km	Vehicle categories					Road category		Traffic situation urban		Mileage						
			PC	LCV	HGV	Coach	Urban bus	MW	Urban	Rural	Code	Speed km/h	Proport	PC	LCV	HGV	Coach	Urban bus
58	18.06	6 570	0.922	0.063	0.003	0.004	0.008	0.0%	100.0%	0.0%	221 051	48.0	1.0000	6 426	439	21	28	56
			Proport.								221 052		0	0	0	0	0	0
			Mileage	6 426	439	21	28	56	0	6 970	0	221 053		0	0	0	0	0
											Total	1.0000		6 426	439	21	28	56