



Handläggare: Gunnar Söderholm
Telefon: 08-508 28 810

Till
Miljö- och hälsoskyddsnämnden
2012-06-12 p 18

Åtgärder mot hälsovådlig luft

Svar på skrivelse från Katarina Luhr, mfl MP

Förvaltningens förslag till beslut

att anse Katharina Luhrs skrivelse besvarad med vad som anförs i tjänsteutlåtandet

Gunnar Söderholm
Förvaltningschef

Gustaf Landahl
Avdelningschef

Bakgrund

Katarina Luhr m fl MP ingav vid nämndens sammanträde den 22 maj 2012 en skrivelse (bilaga 1) med hänvisning till att förvaltningen i sitt förslag till yttrande till Mark- och miljödomstolen över klagomål mot överskridna miljökvalitetsnormer på Hornsgatan, att förvaltningen i tjänsteutlåtande anfört att ...”länsstyrelsen föreslagit omfattande utredningar av trafikförhållanden m.m. innan nya åtgärder beslutas och att förvaltningen instämmer med länsstyrelsen i detta avseende. Det är osäkerheter som under flera år har påtalats av såväl nämnden som staden, men det har inte varit möjligt att erhålla finansiering för att dessa oklarheter ska kunna undanröjas.”

Katarina Luhr anför i skrivelsen att det handlar om lokala problem med lokala orsaker, där åtminstone en del av de åtgärder som föreslagits är sådana som staden själv råder över. Man bör inte spilla ytterligare tid i onödan. Hon och de övriga ledamöterna och ersättarna från miljöpartiet vill därför att förvaltningen specificerar ett antal uppgifter. Dessa besvaras var och en för sig.

1) Vilka studier som behövs för att undanröja de osäkerheter och oklarheter som måste redas ut innan åtgärder kan vidtas mot de hälsofarliga luftföroreningarna i Stockholm

Svar:

Det krävs egentligen en rad studier för att säkerställa att de åtgärder som föreskrivs i ett åtgärdsprogram verkligen får rätt effekt. Kunskapen om trafiken i Stockholm har gradvis urholkats sedan utvärderingen av Stockholmsförsöket 2006. . Utvärderingen av permanentning av trängselskatten år 2009 ökade visserligen kunskapen om bl.a. fordonssammansättningen i Stockholm genom att kombinera data från portalerna med data från vägtrafikregistret. Resultaten visade att den förändrade fordonsparken, dvs mer miljöfordon, var främsta orsaken till minskade utsläpp. (SLB rapport 8:2009). SLB har också analyserat trafiken på Hornsgatan etc. där även trafiken mäts kontinuerligt. Men det saknas kontinuerliga mätningar inte minst av start- och målpunkter, uppdelning i yrkestrafik och privatbilar. Särskilt brist på kontinuerliga mätningar gör det svårt att analysera effekten av olika åtgärder.

Således saknas tillräcklig och kontinuerlig kunskap om hur fordonsflödena förändrats, hur fordonssammansättningen ser ut, vilka start och målpunkter fordonen har, restider, fördelningen mellan kollektivtrafik och biltrafik.

De enda verkligt tillförlitliga kontinuerliga trafikdata som finns är portaldata, dvs. antalet passager över avgiftssnittet mellan 0600 och 1900. Det anger dock endast att ett fordon har passerat, men säger inget om det är en privat bil eller lastbil eller om det är en miljöbil, diesel- eller bensinbil utan särskilda studier. Det säger heller ingenting om åldersfördelningen inom olika fordonsklasser eller om det är en miljöbil eller bensin- eller dieselbil. Det skulle gå att få fram sådana uppgifter men kräver särskilda studier.

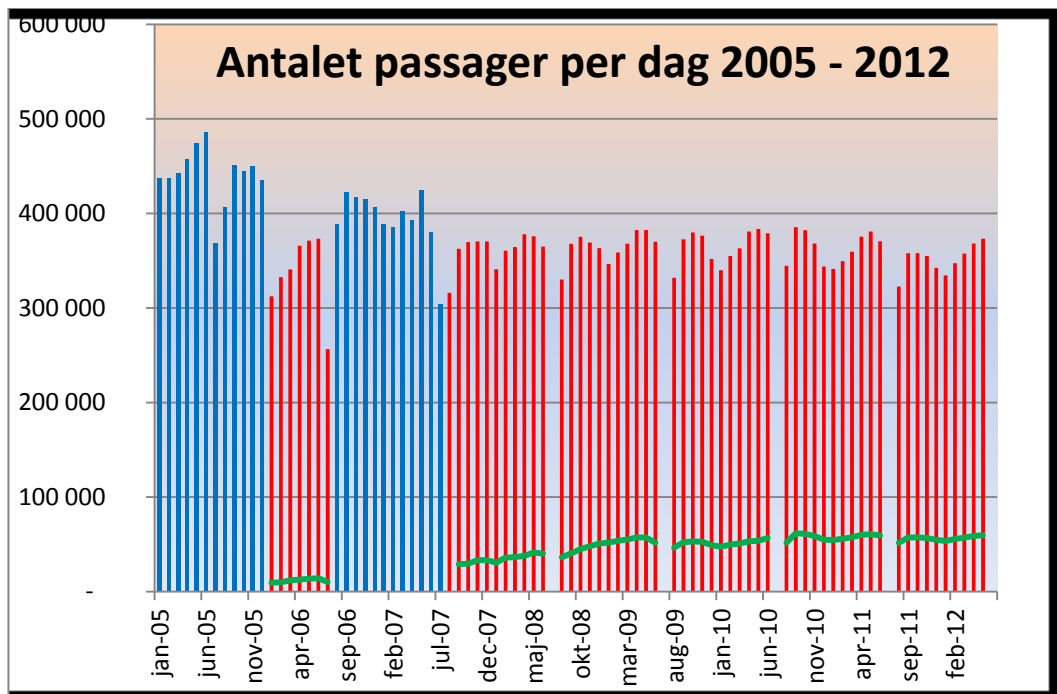
De trafikmätningarna som analyser av luftföroreningar och buller på olika gator grundas på är delvis ofullständiga och inte sällan inte helt tillförlitliga. Det innebär att kunskapen om de faktiska luftföroreningshalterna i vissa fall är osäkra.

När det gäller PM10 och dubbdäcksandelen är den bättre än när det gäller NO2.

Dubbdäcksandelen räknas varje vecka och där spelar det mindre roll vilken typ av fordon som passerar och mer vilket slags däck fordonet har.

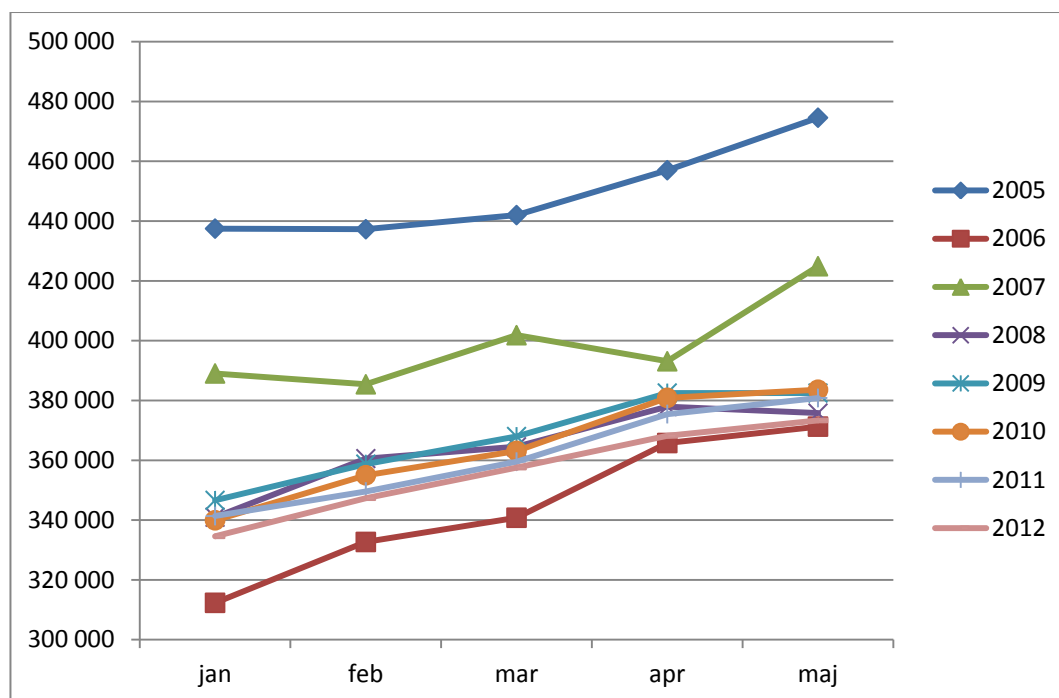
För NO2 är däremot fordonsslaget och bränsletypen helt avgörande. Som strax skall visas ger den kontinuerliga utvecklingen över avgiftssnittet anledning till fördjupade studier. Visserligen gör SLB valideringar av sina beräkningar, men deras beräkningar skulle kunna bli mycket mer exakta och effekterna av olika

åtgärder skulle kunna bedömas mycket detaljerat om kunskap om trafikflödena vore bättre.



Diagrammet visar att trafiken till och från innerstan varit i princip konstant sen trängselskatterna återinfördes 1 augusti 2007. Den gröna linjen visar att andelen miljöbilar enligt trängselskattelagen (hybrider, etanol eller biogasfordon) ökat från 3 % i januari 2006 till ca 15 % i maj 2012. De visar dock endast undantagna fordon. Det är därför endast miljöbilar som registrerats före den 1 januari 2009 när undantaget för nya miljöbilar togs bort. Den visar dessutom endast miljöbilar enligt trängselskattelagens undantag och således inte lågförbrukande (mindre än 120 gr CO₂/km) fordon, vilket de senaste åren varit dominerande i miljöbilsförsäljningen. Undantaget för miljöbilar upphör i och med utgången av juni 2012. Från och med augusti i år kommer vi inte att ha någon kunskap om andelen miljöbilar. Det kräver särskilda analyser.

Några uppgifter om NO₂ utsläpp per fordon kan man inte få utan särskilda analyser av portaldata. Sådana uppgifter går att ta fram, men kräver en särskild beställning från transportstyrelsen.



Diagrammet visar samma siffror men med fokus på jämförelse för antalet passager varje kalendermånad mellan 2005 – 2006. Diagrammet visar att trafiken in och ut från innerstan under avgiftstid i april och första halvan av maj i år ligger på samma nivå som under Stockholmsförsöket 2006. Sedan dess har dock Stockholms stad fått 100 000 fler invånare och Stockholms län växt med ca 200 000 invånare. Trots det har antalet passager (det totala antalet inklusive undantagna fordon) inte ökat! Det finns beräkningar som visar att trafikminskningen i år är större än under försöket om man beaktar befolkningstillväxt och ekonomisk utveckling jämfört med vad den skulle ha varit om man inte infört trängselskatt.

Eftersom Stockholm under samma period haft en mycket kraftig ekonomisk tillväxt finns det anledning att följande

- Privatbilarna bör ha minskat mer än yrkestrafiken
- Femdubblingen av antalet miljöbilar och därmed undantagna fordon har inte ökat det totala antalet passager
- Biltrafiken har inte ökat lika mycket som kollektivtrafiken
- Det reala priset för en genomsnittlig passage har minskat från 12,8 kr 2006 till 9,9 kr 2011, men det har inte ökat trafiken.

Den portaldata som är tillgänglig utan särskilda analyser indikerar att det har skett stora förändringar i sammansättningen av fordonsflottan som inte återfinns i den övriga trafikstatistiken och att kunskap om dessa förändringar är nödvändig för att

kunna vidta rätt åtgärder för att komma tillrätta med överskridandena av miljökvalitetsnormerna för luft i Stockholm.

Trafikkontoret har i korthet redovisat följande.

Trafikkontoret mäter flöden och restider för uppföljning av trafikens utveckling vilken rapporteras i en årlig rapport i trafikinämnden, den senaste för 2011 bifogas, ligger även i insyn som nämndhandling. Flöden för ca 200 platser samlas in varje år jämte restider för ca 100 rutter. I denna fokuseras på flöden över Regioncentrumsnittet, trängselskatesnittet, innerstadssnittet, Saltsjömälararnittet och Citysnittet samt flöden för Södra länken och Essingeleden. I år ingår även redovisning av cykel och mopedmätningar i samma rapport.

I övrigt beställs räkningar av trafikkontoret och exploateringskontoret som underlag i planering och projektering vid ny- och ombyggnad. Här styrs planeringen av mätningarna av projektens behov, med tämligen kort framförhållning.

Under 2012-2014 planeras en extrasatsning på att uppdatera flödeskartorna. Först ut är söderort där vi planerar ca 400 mätningar som påbörjas 2012.

I trafiksäkerhetsarbetet är hastighetsmätningar viktiga, men vanligtvis får vi hastighetsuppgifter från samma mätningar som flödesmätningarna. Däremot är valet av platser annorlunda även om flertalet platser från årsrapporten kan användas.

På två platser, Hornsgatan och Sveavägen har trafikkontoret samlat in anonyma fordonsdata för alla fordon som passerade under mätperioden där bl. a. fordonstyp, miljöklass mm framgår för varje passage. Metoden är dock ganska kostsam så det gör vi inte löpande utan ett särskilt uppdrag med egen finansiering. Dessa data har ni jobbat med angående dubbdäcken och luftkvalitet.

På platser där vi gör återkommande mätningar bygger vi mer eller mindre avancerade permanenta mätstationer, men vanligast är mätning med slangar som ger flöde och hastighet. Trafiken kan oftast klassificeras efter axelpar eller fordonslängd i åtminstone lätta och tunga fordon.

I korsningar eller vid räkning av cykel används personal som räknar manuellt.

Vi utvärderar dock kontinuerligt nya metoder för datainsamling där nya sensorer som är bättre än slangar eller slingor är önskvärt. Kameror, radar IR mm är exempel på det.

Samarbetet med trafikverket är viktigt eftersom vi har databasen gemensamt med tillgång till MCS-data från E4/E20 m fl.

Särskilda problem med NO₂

När det gäller Kvävedioxider (NO₂) finns särskilda behov av studier. NO₂ har blivit miljö kvalitetsnormer mindre p g a dess egen farlighet och mer därför att den har ansetts vara en bra indikator som visar halterna av andra farliga ämnen, dvs. de ultrafina partiklarna. Numera har det dock framförts tvivel från Naturvårdsverket om huruvida NO₂ verkligen är en representativ indikator. Verket har i en skrivelse till Regeringen den 19 januari i år bl.a. framfört att

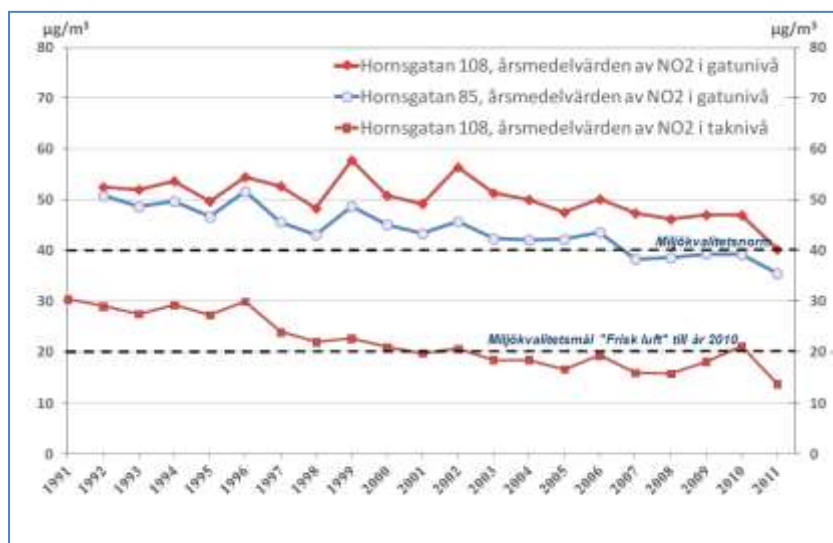
Det bör även noteras att vid pågående översyn av Luftkvalitetsdirektivet 2008/50/EC diskuteras särskilt en revision av årsvärdet för kvävedioxid. Denna nivå ses idag i första hand som en indikator för förbränningsrelaterade luftföroreningar och dess relevans som indikator för hälsopåverkande luftföroreningar är föremål för diskussion.

Denna problematik kommer till tydligt uttryck om man jämför halterna av NO₂ och antalet partiklar (som antas utgöra de föroreningar som NO₂ skall indikera).

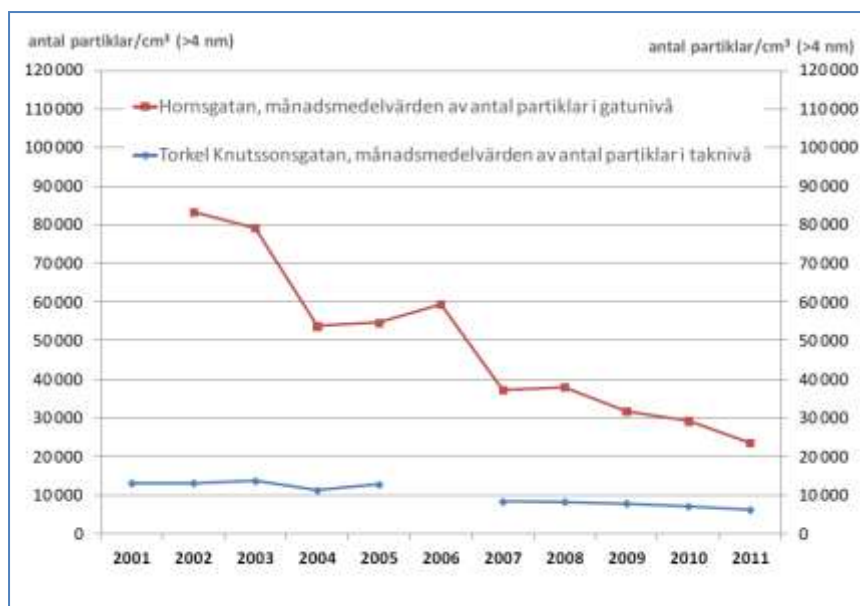
Det krävs således särskilda mätningar och analyser av hur halterna av NO₂ förhåller sig till halterna av ultrafina partiklar. Då bör man ta hänsyn till hur utsläppen av NO_x och ultrafina partiklar ser ut i dag och utvecklas i framtiden och för detta borde portaldata kunna ge information om hur fordonsparken utvecklas. (andel dieselbilar av olika åldersmodell etc). Det bästa vore om dessa data kunde genereras automatiskt utan särskilda uttag ur dataflödet trots att de saknar betydelse för beräkningen av själv trängselskatten.

De åtgärder som kan tänkas ha effekt på NO₂-halten är ofta ingripande och drastiska. Det vore mycket otillfredsställande om staden tvingades vidta omfattande åtgärder trots att man egentligen inte har ett problem som behöver lösas.

För kvävedioxider har förändringar i trängselskatten diskuterats som den mest verksamma åtgärden. Sådana förändringar kräver beslut i riksdagen och här behöver också samhällsekonomiska analyser göras med tillämpning av olika kalkylmodeller för hur mycket en avgiftshöjning för en viss fordonskategori kan tänkas ha.



Diagrammet visar halten NO2 på Hornsgatan som årsmedelvärde



Diagrammet visar antalet partiklar

Halterna i bakgrundsluften har halverats medan antalet partiklar i luften vid mätstationen på Hornsgatan har minskat med ca 70 %. Minskningen av trafiken på Hornsgatan och i övriga innerstaden p.g.a. Södra Länken och trängselskatten samt infasning av bilar med lägre partikelutsläpp från avgaser har bidragit till minskningen.

Eftersom NO2 har ifrågasatts som relevant indikator krävs särskilda mätningar och analyser av hur halterna NO2 förhåller sig till mängden farliga förbrännings-

partiklar, även om miljökvalitetsnormer självklart gäller till dess ändringar har skett.

2) Vem som bör ansvara för att studierna görs?

Svar:

Trafikverket och trafikkontoret är de som har ansvaret för att göra mätningar och analysera trafikdata i Stockholms stad. Därutöver skulle varje kommun i Stockholms län behöva göra motsvarande mätningar för att öka förståelsen för hur den regionala trafiken utvecklas.

Inom ramen för KSLs miljömålspanel, som tillsattes som ett led i Stockholms-överenskommelsen, identifierade kommunerna behovet av trafikanalyser och regional och metodologisk samordning av dessa som en fundamental grund för att kunna följa upp effekterna av infrastrukturinvesteringarna enligt överenskommelsen. Det var dock inte möjligt att hitta någon finansiering.

Länsstyrelsens styrgrupp för framtagande av åtgärdsprogram uppfyllande av miljökvalitetsnormer för luftkvalitet har beslutat att uppdra åt en arbetsgrupp med trafikmätningsexperter som senaste före 17 aug 2012 skall redovisa följande.

- Vilka trafikmätningar görs idag i de berörda kommunerna
- Vilka mätningar och trafikarbetsanalyser behöver göras
 - Vilka kan göras på kort sikt
 - Vad bör göras på längre sikt
 - Vem kan ta hand om och vårda mätresultaten
- Vad kostar respektive mätning?

3) Uppskattade kostnader för dessa studier

Svar:

Under arbetet i miljömålspanelen beräknades att ca 4-5 mnkr/år skulle ge ett bra underlag.

Enligt förvaltningens uppfattning är det rimligt att staten svarar för finansieringen av dessa tillkommande analyser. Länsstyrelsen har också tagit upp frågan med regeringskansliet. Många har pekat på möjligheten att använda en liten del överskottet från trängselskatterna för att göra trafikanalyser, det har dock inte varit möjligt att få regeringen att besluta i frågan.

4) Hur snabbt studierna kan genomföras, om dessa ska göras av staden.



Svar:

Vissa delar kan göras ganska snart, t ex närmare analyser av portaldata. Genom analyser av de uppgifter som finns i trafikregistret skulle man kunna få fram en rad uppgifter som skulle förbättra kunskapsläget. Det kräver dock beställningar från Transportstyrelsen och datan är inte omedelbart tillgänglig eftersom den inte sparas mer än 45 dagar.

Trafikmätningar av annat slag tar längre tid.

SLUT