



Kontaktperson trafikkontoret
Göran Westberg
Trafikplanering
Telefon: 08-508 273 61
goran.westberg@tk.stockholm.se

Till
Stadsledningskontoret

Kontaktperson miljöförvaltningen
Anette Jansson
Plan och miljö
Telefon: 08-508 288 20
anette.jansson@miljo.stockholm.se

Underlag för regeringens svar till EU om överskridande av PM10, remiss från stadsledningskontoret

EU kommissionen har i skrivelse 2009-11-03 begärt att den Svenska regeringen ska besvara ett motiverat yttrande från kommissionen om bristande tillämpning av direktiv 1999/30/EG av den 22 april 1999 om gränsvärden för svaveldioxid, kvävedioxid, kväveoxider, partiklar och bly i luften. Den aktuella frågeställningen gäller nu partiklar PM10. Med anledning av detta har Miljödepartementet ombett ett antal remissinstanser, däribland Stockholms stad, att komma in med det underlag och de synpunkter som föranleds av kommissionens skrivelse. Stadsledningskontoret har begärt synpunkter från trafikkontoret och miljöförvaltningen. Remissen inkom 2009-11-16 och denna ska besvaras senast 2009-11-19. På grund av den korta remisstiden lämnas ett gemensamt kontorsyttrande från trafikkontoret och miljöförvaltningen.

Förvaltningarnas synpunkter

Förvaltningarna får med anledning av föreliggande remiss redovisa följande. Kommissionens uppgifter i det motiverade yttrandet om att gränsvärdena för partiklar (PM10) har överskridits är korrekta. Gränsvärdena, vilka är de samma som de svenska miljökvalitetsnormerna till skydd för människors hälsa överträddes under 2008 vid samtliga mätstationer i gatunivå i innerstaden; Hornsgatan, Sveavägen och Norrlandsgatan. Normen överträds enligt beräkningar även på andra platser i Stockholms stad. Halterna av partiklar, PM10, vid mätstationen i taknivå på Södermalm (bakgrundshalt), har sedan 1994 varit i stort



sett oförändrade. Vid mätstationerna i gatunivå på Hornsgatan och Sveavägen har de genomsnittliga halterna minskat något sedan början av 2000-talet.¹

Grunden för stadens arbete med partiklar PM10 är det av regeringen fastställda åtgärdsprogrammet från 2004-12-09. Med ledning av detta åtgärdsprogram medverkade trafikkontoret och miljöförvaltningen vid stadsledningskontorets besvarande av en motsvarande framställning från Näringsdepartementet vilken redovisats till Näringsdepartementet 2009-03-05, se bilaga 1.

Tidigare genomförda åtgärder

En rad åtgärder har redan vidtagits för att minska trafiken i innerstaden, där flertalet av överskridandena av miljökvalitetsnormen för PM10 sker. Trängselskatt har införts, vilket minskat trafiken med cirka 20 %. Införandet har haft en signifikant förbättring av luftkvaliteten, men dessvärre inte tillräcklig för att klara PM10-normen. Staden har också successivt vidtagit åtgärder på parkeringsområdet som påverkar trafiksituationen. Därutöver har staden genomfört stora satsningar för att förbättra kollektivtrafiken, trots att det i första hand är en regional uppgift i Stockholms län. Vid sidan av byggandet av Citybanan har en rad åtgärder vidtagits i gatumiljön för att öka framkomligheten för busstrafiken och därmed öka busstrafikens komparativa fördelar.

Staden har även bidragit till finansiering av vägtrafikprojekt som syftar till att minska trafiken på gatunivå, t ex byggandet av Södra länken och Norra länken. Åtgärderna kommer att minska exponeringen av boende längs tidigare eller idag hårt belastade vägar. Staden har också gjort åtaganden för fortsatta investeringar i infrastruktur som syftar till att förstärka kollektivtrafiken i staden och nya vägar som syftar till att minska belastningen på bland annat de gator som har överskridanden av PM10-normen.

Därutöver har staden tillsammans med Vägverket vid upprepade tillfällen genomfört informationskampanjer som syftar till att förmå bilisterna i Stockholm att frivilligt minska dubbdäcksanvändningen genom att visa på alternativen till dubbdäck. Det har gett vissa resultat i rätt riktning, men mycket återstår ännu.

Minskning av dubbdäck

Den mest effektiva åtgärden för att minska halten av PM10 i Stockholm bedöms vara att minska andelen personbilar med dubbdäck. Beräkningar visar att endast ca 5 % av personbilarna skulle få använda dubbdäck om gränsvärdena skall klaras vid alla mätplatser i innerstaden. Men skillnaderna är också ganska stora mellan

1) SLB rapport 1:2009, Luften i Stockholm ÅRSRAPPORT 2008. SLB analys, Miljöförvaltningen, Box 8136, 104 20 Stockholm

mätplatserna. Det är mätplatsen på Hornsgatan som "tål" minst dubbdäcksandel. Vid Sveavägen och Norrlandsgatan kan 35 % respektive 27 % tolereras. Längs Essingeleden vid mätstationen på Lilla Essingen skulle dubbandelen behöva sänkas till 32 % för att normen skall klaras. Utredningen visar också att "dubbdäckstoleransen" varierar mellan olika år bland annat på grund av att bakgrundshalten varierar. Vissa år tål Hornsgatan inga dubbdäck alls.² Bilaga 2 redovisar partiklar, PM 10 halter, på innerstadsgatorna i Stockholm.

Efter det som redovisades till Näringsdepartementet 2009-03-05 har följande åtgärder tillkommit som bidrar till att minska trafik och därmed halterna av partiklar PM10.

Dubbdäcksförbud på Hornsgatan

Regeringen införde 2009-11-15 en ny bestämmelse i trafikförordningen som ger möjlighet för kommun att förbjuda biltrafik med dubbdäck på gata eller del av denna. Trafik- och renhållningsnämnden har med stöd av den nya bestämmelsen beslutat om dubbdäcksförbud på Hornsgatan från och med 2010-01-01.

Trafikkontoret följer upp förbudet på Hornsgatan och utreder samtidigt behov och förutsättningar för ett utvidgat förbud till hela innerstaden. En första etapp efter Hornsgatan genomförs om nödvändigt på hela Södermalm från och med vintersäsongen 2010-2011.

För att direktivet ska klaras i hela staden krävs att dubbdäcksandelen minskar generellt, antingen genom beteendeförändringar eller genom utökade förbud. Staden välkomnar därför regeringens uppdrag till Transportstyrelsen att utreda förutsättningarna för att införa dubbdäcksförbud inom ramen för en miljözon.

Höjda parkeringsavgifter

I budgeten för staden 2010 står det att parkeringstaxorna skall öka, såväl boendeparkering som dagavgiften. Trafik- och renhållningsnämnden beslöt i och med detta att från och med 2010-01-01 höja boendeparkeringsavgiften med 100 kronor per månad till 700 kronor per månad samt dagavgiften från 40 till 50 kronor. Effekterna för partikelhalterna med anledning av denna åtgärd kommer att följas noggrant.

Kommissionens skrivelse

Kommissionen har uppmanat Sverige att vidta åtgärder inom två månader för att komma tillrätta med problemen. Förvaltningarna konstaterar att det inte är realistiskt att åstadkomma tillräckliga åtgärder för att klara överskridandena inom

2) SLB rapport 2:2008, Genomsnittliga emissionsfaktorer för PM10 i Stockholmsregionen som funktion av dubbdäcksandel och fordonshastighet. sLB analys, Miljöförvaltningen, Box 8136, 104 20 Stockholm

2009-11-19

TRAFIKKONTORETS DNR T2009-007-03811
MILJÖFÖRVALTNINGENS DNR 2009-013428-213



så kort tidsrymd. Inte ens ett mycket omfattande förbud mot dubbdäck, som är den huvudsakliga källan till överskridandena, kan genomföras på så kort tid. Därtill kommer att dubbdäcksförbud inte är den enda åtgärden som behöver vidtas. Det krävs investeringar i infrastruktur och ytterligare information till såväl bilägare som företagen inom däcksbranschen. Det finns dessutom skäl att ge bilägare en viss tid för den nödvändiga omställningen. Annars kan belastningen för den enskilde bli alltför kännbar och närmast vara kontraproduktiv för det viktiga miljösteg som nu är på gång att genomföras.

Magdalena Bosson
Förvaltningschef, Trafikkontoret

Gunnar Söderholm
Förvaltningschef, Miljöförvaltningen