



PM 2012:152 RVI (Dnr 303-1260/2012)

Åtgärdsprogram för att nå miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid och PM10 i Stockholms län

Remiss från Länsstyrelsen i Stockholms län

Remisstid 3 december 2012

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Åtgärdsplan för att nå miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid och PM10 i Stockholms län” hänvisas till promemorian.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Per Ankersjö anför följande.

Ärendet

Regeringen har uppdragit åt Länsstyrelsen i Stockholms län att revidera åtgärdsprogrammet avseende miljö kvalitetsnormer för kvävedioxid (NO₂) och partiklar i Stockholms län. För att nå miljö kvalitetsnormerna hjälper ingen enskild åtgärd utan det krävs fler samverkande åtgärder för att nå tillfredsställande effekt. Länsstyrelsens förslag till åtgärdsprogram lyfter fram ett stort antal åtgärder på kort och lång sikt för att nå miljö kvalitetsnormerna. För att minska NO₂ är i första hand åtgärder riktade mot trafikmängder och bränslen effektiva. För att minska partiklar är i första hand åtgärder för att begränsa dubbdäcksanvändningen effektiva.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden, Kungsholmens, Norrmalms och Södermalms stadsdelsnämnder samt Stockholms Stads Parkerings AB. Stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden har svarat i ett gemensamt tjänsteutlåtande.

Stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden menar att det är ett nationellt ansvar att uppfylla kraven i direktivet och att det i åtgärdsprogrammet ska finnas en tydlig skrivning om att kostnaden för genomförandet av åtgärderna i åtgärdsprogrammet i första hand är ett statligt ansvar. Kontoren anser vidare att införande av dubbdäcksavgift är att föredra framför ett utökat förbud och att regeringen snarast bör föreslå åtgärder som gör det möjligt för kommuner att införa en sådan avgift. Det bör, enligt kontoren, även föras in ett avsnitt där det tydligt framgår att dammbindning och städning måste samordnas och att olika metoder behöver utvecklas och utvärderas vidare för att få avsedd effekt. Kontoren tycker också att det är bra att länsstyrelsen inte föreslår ytterligare åtgärder för att komma tillrätta med överskridandena av miljö kvalitetsnormen för NO₂ innan man

säkert vet om normen alltjämt är relevant. Men det är viktigt att ytterligare studier görs skyndsamt eftersom EU väntas föreslå ett omarbetat luftkvalitetsdirektiv år 2013.

Kungsholmens stadsdelsnämnd anser att det är viktigt för invånarna inom stadsdelsområdet att miljökvalitetsnormerna klaras på utpekade gator och att det är speciellt viktigt att minska luftföroreningarna med tanke på de grupper i samhället som är extra känsliga. I det nu reviderade förslaget till åtgärdsprogram anges att en avgift på dubbdäck har stor betydelse. Förvaltningen saknar nödvändiga kunskaper för att bedöma på vilket sätt man uppnår bäst effekt på luftkvaliteten men anser utifrån givna fakta att andelen dubbdäcksanvändning måste minska kraftigt.

Norrmalms stadsdelsnämnd anser att det är viktigt för invånarna inom stadsdelsområdet att miljökvalitetsnormerna klaras på de utpekade gatorna. I det nu reviderade förslaget till åtgärdsprogram anges att en avgift på dubbdäck har stor betydelse för möjligheterna att nå miljökvalitetsnormerna på ett mer samhällsekonomiskt sätt än med tillgängliga åtgärder. Förvaltningen saknar nödvändiga kunskaper för att bedöma på vilket sätt man uppnår bäst effekt på luftkvaliteten men anser utifrån givna fakta att andelen dubbdäcksanvändning måste minska kraftigt. Förvaltningen vill slutligen poängtera vikten av att fortsätta det långsiktiga arbetet med att minska behovet av transporter och att effektivisera transportererna då detta innebär generellt minskade utsläpp.

Södermalms stadsdelsnämnd påpekar att det, i nämndens svar på den första versionen av åtgärdsprogrammet, hänvisades till det svar som gavs på motion (2009:38), om införande av dubbdäcksförbud, där man förordar att ett förbud bör införas på fler gator och på sikt inom hela innerstaden i det fall att partikelhalterna i luften inte minskar. I det nu reviderade förslaget till åtgärdsprogram anges att en avgift på dubbdäck har stor betydelse för möjligheterna att nå miljökvalitetsnormerna på ett mer samhällsekonomiskt sätt än genom införande av ett generellt dubbdäcksförbud. Förvaltningen saknar nödvändiga kunskaper att bedöma på vilket sätt man bäst minskar utsläppen av PM10 men anser utifrån givna fakta att dubbdäcksanvändningen måste minska kraftigt.

Stockholms Stads Parkerings AB har inga invändningar mot åtgärdsprogrammet.

Mina synpunkter

Stockholms luftkvalitet är en av våra viktigaste miljöfrågor och jag välkomnar att vi nu får ett uppdaterat åtgärdsprogram att arbeta med. Det föreslagna åtgärdsprogrammet för att klara miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid och PM10 ersätter det nuvarande programmet från 2004 och är en förbättring och konkretisering av Länsstyrelsens tidigare förslag från våren 2012.

Vägrafiken är den dominerande källan till höga partikelhalter i Stockholm och det räcker inte med någon enskild insats för att få bukt med problematiken, utan det krävs flera samverkande åtgärder för att uppnå en önskvärd luftkvalitet. Däremot är det väldigt positivt att regeringen har inlett en utredning för att möjliggöra införandet av dubbdäcksavgifter. Detta då användningen av dubbdäck är huvudorsaken till de höga PM10-halterna i staden och erfarenheter av dubbdäcksavgifter i Oslo pekar på betydande positiva effekter med ett avgiftssystem. Dubbdäcksavgifter är därför något staden har förespråkat och vi ser fram emot att regeringen slutför utredningen. Under utredningstiden får Stockholm, utöver dubbdäcksförbudet på Hornsgatan och infor-

mation om dubbdäckens effekter på luftkvalitén, använda kompletterande medel, såsom dammbindning, städning, hastighetsbegränsningar etc. för att motverka PM10. Stockholms stad vill inte ha ytterligare förbud utan förespråkar ett avgiftssystem som ger bilförare möjlighet att välja.

När det gäller kvävedioxid innehåller Länsstyrelsens åtgärdsprogram endast en åtgärd, att öka efterlevnaden av reglerna om miljözoner för tunga fordon i Stockholm. Här är Länsstyrelsen och staden mer avvaktande eftersom man bör invänta ytterligare forskning kring huruvida miljökvalitetsnormen för NO₂ är en relevant indikator för hälsovådliga partiklar. I syfte att förbättra stadens luftkvalitetsmätningar i allmänhet har SLB-analys tilldelats 2 miljoner i Stockholm stads budget för 2013. Staden bedriver också ett mycket ambitiöst arbete när det gäller miljöbilar. Det kan tilläggas att Stockholms stad i dag har 100 gånger bättre luft jämfört med situationen för 50 år sedan. Något som delvis beror på de förbättrade värdena på Hornsgatan.

Jag instämmer även med stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden i deras påpekande att kostnaden för genomförandet av åtgärderna i huvudsak är ett statligt ansvar. Detta eftersom det är ett nationellt ansvar att uppfylla kraven i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/50/EG om luftkvalitet och renare luft i Europa. De kostnader som ankommer på staden i åtgärdsprogrammet kommer staden naturligtvis att ta ansvar för. Eventuella bötesbelopp som EU utkräver av Sverige till följd av att Stockholm inte klarar av miljökvalitetsnormerna för luft förutsätts dock betalas av staten då Stockholms kommun inte har haft möjlighet att använda sig av adekvata åtgärder, och främst möjligheten att införa en dubbdäcksavgift, för att förbättra stadens luftkvalitet under vinterhalvåret.

I övrigt hänvisar jag till stadsledningskontorets, miljö- och hälsoskyddsnämndens och trafik- och renhållningsnämndens gemensamma tjänsteutlåtande.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Åtgärdsplan för att klara miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid och PM10 i Stockholms län” hänvisas till denna promemoria.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Stockholm den 15 november 2012

PER ANKERSJÖ

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Remissen ” Åtgärdsplan för att nå miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid och PM10 i Stockholms län”

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden Karin Wanngård och Tomas Rudin (båda S) enligt följande.

Vi föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta

Delvis godkänna kontorens förslag till beslut

Därutöver anföra att:

Det är oacceptabelt att miljö kvalitetsnormerna år för år överskrids på Stockholms gator beträffande partikelhalter (PM 10) och kvävedioxid. De höga halterna leder till sjukdom, fysiska besvär och en förtidig död för många stockholmare. Särskilt allvarligt är den dåliga luftkvaliteten för små barn, astmatiker och äldre. Till följd av överskridandena hotas Sverige av dryga böter av EU.

Frågan om åtgärder för att komma tillrätta med dessa luftkvalitetsproblem har tyvärr kännetecknats av tveksamhet och senfärdighet. Att länsstyrelsen nu till sist samlat sig till att lägga fram ett förslag på åtgärdsprogram är bra. Sämre är att de 14 åtgärder som föreslås inte räcker, eller som länsstyrelsen själv uttrycker det: *”Åtgärderna bedöms dock inte vara tillräckliga för att nå normerna och det kommer att krävas ytterligare åtgärder.”* Det är minst sagt anmärkningsvärt att ett program läggs fram, där de som skrivit programmet inte ens själv tror att de löst uppgiften.

Läget är således otillfredsställande. Bland de åtgärder som borde finnas med i planen men som idag saknas finner vi: Utbyggd kollektivtrafik - med enhetstaxa i länet, dubbdäcksavgifter, fler infartsparkeringar, begränsad genomfart för tung trafik på vissa gator, utbyggd cykelinfrastruktur, samt aktivt användande av trängselskatteinstrumentet. Dessutom bör det noteras att avsaknaden av utsläppsdifferentierade vägtrafikavgifter som finns på kontinenten leder till att svenska vägar trafikeras av äldre och sämre lastbilar än exempelvis i Tyskland. Detta är till skada för luftkvaliteten också i Stockholm.

Vi socialdemokrater har sedan länge drivit att ett införande av dubbdäcksavgifter skulle vara ett viktigt instrument för att få ner partikelhalterna. Just detta ser länsstyrelsen som centralt, även om detta ensamt inte kommer att räcka. Regeringen bör skynda på arbetet med att ge Stockholms stad möjlighet att införa dubbdäcksavgifter enligt norsk modell.

När problemet är att föreslagna åtgärder är för få och otillräckliga, är det oförståeligt staden skulle välja att avvisa länsstyrelsens ”åtgärd ett” om att införa dubbdäcksförbud på ytterligare två gator i Stockholm. Självklart vore det bättre med dubbdäcksavgifter, men tyvärr är staden i denna fråga avhängig av den borgerliga regeringen, som hittills visat en enorm senfärdighet. Tills dubbdäcksavgifter är tillåtna och införda, måste vi vara beredda att, än mer omfattande, använda övriga medel som står till förfogande.

Reservation anfördes av borgarrådet Daniel Helldén (MP) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta

1. att de föreslagna åtgärderna 1, 3, 5, 6, 8, 9, 11, 12 och 14 ska godkännas
2. att därutöver anföra följande

Vi vill påminna om att åtgärdsprogrammet handlar om normer som borde ha klarats redan 2005. Inte ens om normerna klaras uppnås god luftkvalitet – utan lägsta godtagbara miljö kvaliteten. Luftkvaliteten är en fråga om hälsa och till och med förtida död för boende i Stockholm. En färsk studie som Karolinska institutet har gjort på tusentals barn visar på lungförändringar på barn upp till åtta års ålder. Riskerna finns att symptomen blir livslånga.

Länsstyrelsen konstaterar att planen inte räcker till för att nå normerna. Därför måste den revideras redan nästa år. Det är ett underbetyg till myndigheternas arbete. Det har funnits gott om tid för att t.ex. göra de mätningar som man nu anför behövs för att kunna vidta åtgärder. Planen är redan minst två år försenad. Men det är också bra att planen betonar vikten av uppföljning och uppdatering.

Flertalet av de åtgärder som föreslås handlar om städning och dammbindning. Samtidigt framgår av förslaget att ”dammbindning och städning är relativt kostsamt”, att dammbindning har relativt kort verkan och inte kan användas dagligen samt att den städteknik som i dag används har bara marginell effekt på PM10-halterna. En annan svaghet i planen är att flera generella insatser redovisas utan att föreslås. Vi har erfårit att detta beror på att lagstiftningen ställer för höga krav på vilka åtgärder som kan föreslås. Resultatet blir att det är väldigt oklart vilken status de generella åtgärderna har, vad som egentligen ska göras, och när. Detta kommer att försvåra uppföljningen avsevärt. Resultatet kan bli fortsatt passivitet. Vi anser att staden bör påtala problemet med lagstiftningens krav för regeringen.

Den moderatledda majoriteten avstyrker åtgärd 1 i programmet för PM10, att dubbdäck förbjuds på två gator. Skälet är att man hellre vill invänta en kommande utredning om avgift på dubbdäck. Vi vill först påminna om mark- och miljödomstolens dom om miljö kvalitetsnormerna som behandlades i Miljö- och hälsoskydds nämnden i augusti 2012. Domstolen kom fram till att det ligger på Miljö- och hälsoskydds nämnden att kontrollera att miljö kvalitetsnormerna innehålls. Det är oklart när, och till och med om det kommer beslut om lokal avgift på dubbdäck. Av förslaget till åtgärdsprogram framgår att en lokal avgift är lagtekniskt komplicerat. ”Oklarheter råder för närvarande om... ett avgiftssystem låter sig utformas i det svenska lagsystemet.” Tills dess att vi får nya styrmedel behöver vi använda de styrmedel vi har. Frågan får inte förhållas mer. Vi bör inte låta det bästa vara det möjligas fiende. Därför delar vi inte åsikten att åtgärd 1, införande av dubbdäcksförbud på två av Stockholms stads gator, ska tas bort ur åtgärdsprogrammet.

I förslaget till åtgärdsprogram står att ”för de åtgärder eller styrmedel där samsyn inte råder [mellan länsstyrelsen och staden] får dessa delar överlämnas till regeringens prövning.” Om vi tolkar detta rätt innebär det att förslaget om förbud för dubbdäck på två gator i Stockholm kan komma att överlämnas till regeringen för prövning. Vi anser att stadens politiker ska ta ett eget ansvar för stockholmarnas luftkvalitet.

Vi noterar att det framgår att det är kommunernas miljöförvaltningar som svarar för tillsyn över väghållarna, men menar att varje förslag i åtgärdsprogrammet bör kompletteras med förtydligande uppgift om vem som har tillsynsansvaret. Erfarenhetsmässigt har olika tolkningar om vem som har tillsynsansvar försvårat tillsynsarbetet. Vi delar inte ståndpunkten att kostnaden för genomförandet av åtgärderna i första hand är ett statligt ansvar. När lokala problem med lokala orsaker kan lösas med lokala åtgärder är det ett lokalt politiskt ansvar. I ett läge där den moderatledda majoriteten föreslår sänkt skatt är det svårt att argumentera för att Stockholms stad inte har råd att ta vårt eget ansvar.

Kommunen bör ha rättighet att ta ut avgift på dubbdäck och regeringen bör besluta om möjlighet för kommunen att införa miljözon även för lätta fordon. Vi anser också att kommunen bör få en möjlighet att ändra trängselskatten, differentiera med avseende på fordon och införa trängselavgifterna på Essingeleden. Vi anser användningen av intäkterna bör beslutas lokalt. Lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelse av offentlig plats bör ändras så att kommunen kan ta ut högre parkeringsavgift för fordon med dubbdäck. Detta kan vara enklare lagtekniskt än en kommunal avgift för dubbdäcksanvändning. Regler som gynnar dieslbilar bör ses över, till exempel nedsatt energiskatt och definitionen av miljöbilar, i syfte att hejda ökningen av dieslbilar på våra gator.

Majoriteten ställer sig tveksamma till åtgärder för att reducera kvävedioxid NO₂, med anledning av att dess relevans som indikator för hälsopåverkande luftföroreningar är under diskussion. Vi erfår efter kontakt med Naturvårdsverket att majoriteten övertolkar den citerade formuleringen i Naturvårdsverkets skrivelse till regeringen från januari 2012. Att något är under diskussion betyder inte nödvändigtvis att det kommer att leda till att kraven blir lindrigare. Genomgången av kväveoxidens hälsoeffekter i länsstyrelsens förslag pekar snarast i motsatt riktning. Där står bl.a. ”WHO har antytt att om kunskapen utvecklas till att konstatera att NO₂ enbart utgör en indikator för den komplexa föroreningsmixen från förbränning, bör ett lägre årsmedelvärde användas”. Kvävedioxid är i dag det mått som används för att mäta innehåll av dieselavgaser i luften, en förekomst som både har ökat och som numera anses som

cancerframkallande enligt WHO. Det är naturligt att kvävedioxids roll som indikator för tätortens luftföroreningar diskuteras, eftersom ämnet förekommer utomhus blandat med andra luftföroreningar och det är svårt att skilja på deras respektive effekter. Till dess att det finns en bättre indikator för hälsopåverkande luftföroreningar av till exempel dieselavgaser bör kvävedioxid behållas som indikator. Detta är också förenligt med en rimlig tolkning av försiktighetsprincipen. Åtgärdsprogrammet bör kompletteras med flera åtgärder för att klara miljö kvalitetsnormerna.

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av Karin Wanngård, Tomas Rudin och Olle Burell (alla S) med hänvisning till reservationen av (S) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av Åsa Jernberg och Stefan Nilsson (båda MP) med hänvisning till reservationen av (MP) i borgarrådsberedningen.

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

Jag föreslår kommunstyrelsen besluta

1. Tillstyrka en utökning av Åtgärd 1 samt godkänna 9,11 och 14
2. Utvärdera effekterna av åtgärd 3,5,6 och 8
3. I väsentligt ökad utsträckning införa begränsningar av hastighet och tillgänglighet för privatfordon som medel att begränsa luftföroreningar
4. Införa dubbdäcksförbud i Stockholms innerstad
5. Samt att därutöver anföras

Både regering (såväl S som Alliansen) och kommuner inkl Stockholm har under lång tid negligerat problemen med luftföroreningar från biltrafiken, vilket fått till följd att bara i Stockholmsregionen drygt 500 personer dör i förtid varje år. Denna negligerering har dessutom inneburit att Sverige och kommunen bryter mot EU:s bindande MKN för partiklar och NO₂, vilket kommer att leda till stora kostnader i form av böter. Pengar som kunde använts till att ex. istället åtgärda problemen. V har som enda parti under lång tid verkat för att kraftigt minska privatbilismen både i innerstan och i övriga regionen. Förbifart Stockholm är ett meningslöst projekt som förutom att slösa bort 65 miljarder kronor (inkl räntor) också leder till en förvärrad luftsituation och ökad dödlighet. Det är därför helt nödvändigt att omedelbart vidta åtgärder så att på kort sikt åtminstone rådande MKN uppfylls.

Möjligheterna för den enskilde att genom betalning slippa bidra till att samhällsnyttiga åtgärder vidtas är utifrån ett rättviseperspektiv felaktigt. Den rike kan på detta sätt köpa sig fri från betungande krav som drabbar andra. Valet mellan förbud eller avgifter måste därför prövas i varje enskilt fall. Dubbdäck är huvudorsaken till luftproblemen i Stockholm och användningen måste därför begränsas kraftigt. Vi föreslår ett förbud i Stockholms innerstad. Målet med åtgärderna ska vara att till 1 januari 2014 ha uppfyllt gällande MKN på alla stadens gator. Detta ska ske genom en kombination av kortsiktiga och långsiktiga åtgärder. På kort sikt ska hastighets- och trafikbegränsningar (inkl höjd trängselavgift) i kombination med utökad och tidigare lagd städning vidtas så att tillräcklig effekt uppnås samtidigt som en begränsning av dubbdäcksanvändandet görs snarast möjligt.

På sikt ska en permanent trafikreglering utifrån målet om en ”bilfri” innerstad kombinerat med en permanent dubbdäcksreglering och en kostnadseffektiv städning utgöra grunden för arbetet med att uppnå såväl gällande MKN som övriga Miljö kvalitetsmål. Vid programmets revidering ska som miljöförvaltningen påpekar i sitt uttalande dessutom de samhällsekonomiska kostnaderna och vinsterna uppskattas inkl effekterna på människors hälsa. I motsats till vad miljöförvaltningen menar bör kostnaderna belasta också kommunen vad gäller de delar

där kommunen har eller har haft möjlighet att påverka situationen. Problem med tolkningen av gällande MKN behöver inte innebära att beslut tas för att förbättra situationen. Programmet bör också ha en långsiktig målsättning med tydliga etappmål så att programmet i normalfallet inte behöver revideras.

ÄRENDET

Regeringen har uppdragit åt Länsstyrelsen i Stockholms län att revidera åtgärdsprogrammet avseende miljö kvalitetsnormer för kvävedioxid och partiklar i Stockholms län.

Vägtrafiken är den dominerande källan till höga halter kvävedioxid och PM10 i Stockholms län.

För att minska utsläppen av kvävedioxid krävs att trafikmängderna minskar och för PM10 att dubbdäcksanvändningen går ner. För att nå miljö kvalitetsnormerna hjälper ingen enskild åtgärd utan det krävs fler samverkande åtgärder för att nå tillfredsställande effekt. Länsstyrelsens förslag till åtgärdsprogram lyfter fram ett stort antal åtgärder på kort och lång sikt för att nå miljö kvalitetsnormerna. För att minska NO₂ är i första hand åtgärder riktade mot trafikmängder och bränslen effektiva. För att minska partiklar är i första hand åtgärder för att begränsa dubbdäcksanvändningen effektiva.

Stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden föreslår att staden samtycker till åtgärderna 3, 5, 6, 8, 9, 11, 12 och 14, men att åtgärd 1, som avser införande av ytterligare dubbdäcksförbud på två av Stockholms gator, avstyrks. Stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden anser att den avgörande åtgärden för att klara miljö kvalitetsnormer för partiklar är införande av en lokal dubbdäcksavgift och att ytterligare dubbdäcksförbud skulle vara förenat med betydande administrativa svårigheter.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden, Kungsholmens, Norrmalms och Södermalms stadsdelsnämnder samt Stockholms Stads Parkerings AB. Stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden har svarat i ett gemensamt tjänsteutlåtande.

Stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 23 oktober 2012 att besvara remissen med stadsledningskontorets, miljöförvaltningens och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande samt att omedelbart justera beslutet.

Reservation anfördes av vice ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Mikael Magnusson m.fl. (S), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Stellan F Hamrin (V), *bilaga 1*.

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 18 oktober 2012 att besvara remissen med stadsledningskontorets, miljöförvaltningens och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande.

Reservation anfördes av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Oskar Levin m.fl. (S), *bilaga 1*.

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

Stadsledningskontorets, miljöförvaltningens och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 3 oktober 2012 har i huvudsak följande lydelse.

övergripande synpunkter

Åtgärdsprogrammet har blivit något mer konkret vad gäller ansvarsfördelning och finansiering, men det saknas uppskattning av kostnader och vilken förbättring åtgärderna förväntas ha på luftkvaliteten och därmed på befolkningens hälsa. Kontoren gör bedömningen att förslaget numera har tillräcklig kvalitet för att kunna utgöra ett åtgärdsprogram.

Bestämmelsen i 36 § Luftkvalitetsförordningen är inte helt klar om stadens samtycke erfordras för åtgärder där staden inte är väghållare, men där åtgärden skall vidtas inom stadens gränser. För att undvika varje osäkerhet härom föreslår kontoren att kommunstyrelsen beslutar samtycka även till de åtgärder där Trafikverket är ansvarigt (åtgärderna 5, 8, 11) eftersom delar av det vägnätet ligger inom stadens geografiska gräns.

Rådighet och finansiering

De svenska reglerna om miljö kvalitetsnormer för luftkvalitet är en följd av Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/50/EG om luftkvalitet och renare luft i Europa. Det är ett nationellt ansvar att uppfylla kraven i direktivet. Det saknas lagliga möjligheter för kommuner att införa de mest verksamma åtgärderna för att komma tillrätta med överskridandena av miljö kvalitetsnormerna för partiklar och kvävedioxid. Det är för övrigt något som regeringen själv anför i budgetpropositionen för 2013.

Kontoren anser att det i åtgärdsprogrammet ska finnas en tydlig skrivning om att kostnaden för genomförandet av åtgärderna åtgärdsprogrammet i första hand är ett statligt ansvar.

Avgift på dubbdäcksanvändning

Användningen av dubbdäck är den viktigaste orsaken till de höga PM10-halterna i Stockholms stad. För att miljö kvalitetsnormen för PM10 ska nås på alla stadens gator krävs antingen en utvidgning av dubbdäcksförbudet eller att ett avgiftssystem för dubbdäcksanvändning införs. Kontoren anser att införande av dubbdäcksavgift är att föredra framför ett utökat förbud och att regeringen snarast bör föreslå åtgärder som gör det möjligt för kommuner att införa en sådan avgift.

Dubbdäcksförbudet på Hornsgatan har gjort att andelen dubbdäck har minskat från 60-70 procent till 30 procent på Hornsgatan och till 50 procent i resten av innerstaden. Partikelhalterna har på grund av detta minskat på Hornsgatan.

För att miljö kvalitetsnormen för PM10 ska hållas krävs dock att dubbdäcksandelen minskar till uppskattningsvis omkring 10-20 procent. Utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv är en viss andel dubbdäcksanvändning till och med önskvärd, eftersom dubbade däck river upp isen på hala vägbanor så att de dubbfria däcken fungerar bättre. Den önskvärda andelen fordon som kör med dubbdäck bör kunna göra det lagligt och bör utgöras av de trafikanter som mest

behöver däck. Avgifter är den bästa lösningen ur ett samhällsekonomiskt perspektiv eftersom de som mest behöver dubbdäcken också kommer vara de som är villiga att betala för att använda dem. Framför allt kommer varje trafikant att kunna göra ett eget val baserat på sina förutsättningar och behov.

Ett avgiftssystem istället för utökad förbud innebär också att dispenshanteringen minskar väsentligt. För avgift talar också svårigheten att övervaka ett dubbdäcksförbud. Detta sammantaget gör att ett avgiftssystem är lämpligare än ett utökad förbud. Kontoren anser dock att det är kommunen som ska kunna besluta om införande av en avgift inom sitt geografiska ansvarsområde oavsett vem som är väghållare för den aktuella vägen.

Städning och dammbindning

Det bör föras in ett avsnitt där det tydligt framgår att dammbindning och städning måste samordnas. Olika metoder behöver utvecklas och utvärderas vidare för att få avsedd effekt.

Försök har visat att dammbindning är den effektivaste metoden att kortsiktigt minska suspensionen av partiklar och därmed minska påverkan av vägdamn på PM10-halterna. Dammbindningen kan göras både under hösten och under våren vid torra vägbaneförhållanden, men den behöver kompletteras med städning i form av vakuumsugning under lämpliga förhållanden. Intensiv städning med effektiva städmetoder bör ske under tidig vår (mars/april) så snart dubbdäcksanvändningen gått ner och ytterligare halkbekämpning inte är nödvändig. Mer effektiva städmetoder behöver utvecklas och utvärderas. Städning med konventionella sopmaskiner är inte effektivt för att reducera PM10-halterna, utan kan t.o.m. förvärra PM10-halterna.

Behov av förändrad lagstiftning

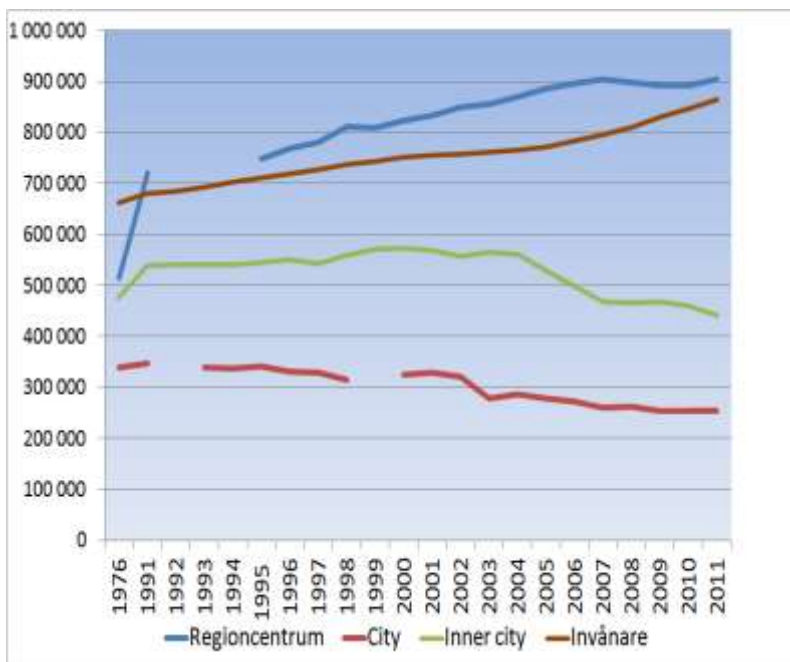
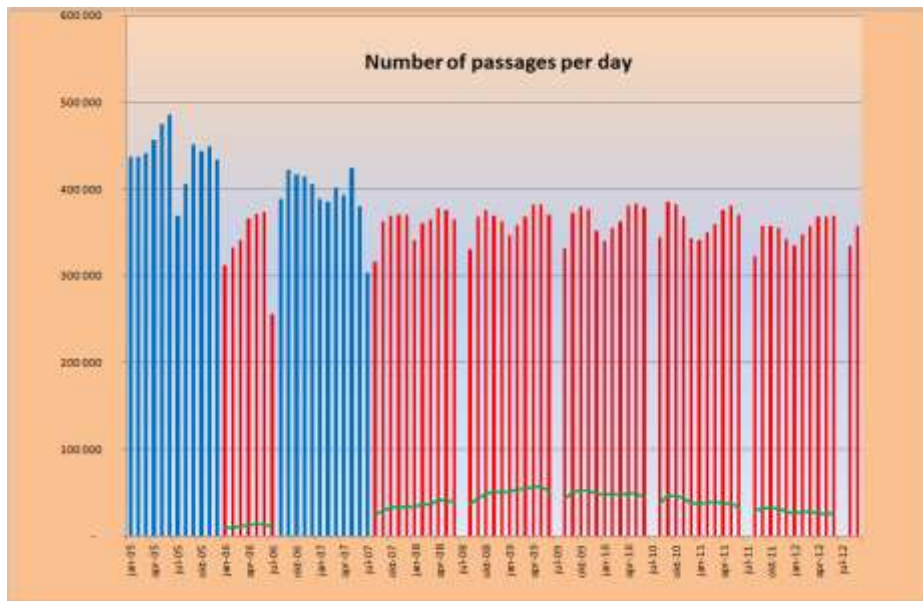
Ändrad trängselskatt

Länsstyrelsen har pekat på att en förändrad trängselskatt skulle kunna vara en åtgärd för att minska trafikvolymerna. I programmet diskuteras en generell höjning av skatten, differentiering av skatten med avseende på fordonens ålder och utsläppsnivåer, flexibel trängselskatt med olika avgifter vid olika kontrollstationer beroende på variationer i framkomligheten samt införande av trängselskatt på Essingeleden.

Kontoren anser att en förändring av trängselskatten måste föregås av fördjupade studier av konsekvenser m m. I det sammanhanget bör man pröva olika åtgärder förutsättningslöst.

När det gäller den tänkbara åtgärden att införa trängselskatt på Essingeleden har det redan aviserats som en åtgärd när Förbifart Stockholm byggts och tagits i bruk. Man kan naturligtvis undersöka effekter och förutsättningar för en sådan åtgärd, men det kräver särskilda studier av hur det påverkar trafikströmmar m m.

För att bibehålla effekterna av trängselskatterna finns enligt kontoren inte skäl att i dagsläget införa en generell höjning av trängselskatten. Som framgår av diagrammen nedan har trafiken till och från innerstaden inte ökat sedan införandet av trängselskatten, trots stadens och regionens kraftiga befolkningsökning. Stockholms stad har ökat med ca 100 000 invånare och regionen med 200 000 invånare sedan 2004.



Miljözon lätta fordon

Länsstyrelsen har hänvisat till Transportstyrelsens förslag om att kommuner skall kunna införa en miljözon även för lätta fordon. Länsstyrelsen anför att man bör förena en sådan zon med successiva skärpningar av fordonskraven. Kontoren anser emellertid att det bör ske endast om åtgärden inte ger tillräcklig effekt.

Åtgärdsprogram för PM 10

1. Införande av dubbäcksförbud på två av Stockholms stads gator

Kontoren anser att den helt avgörande åtgärden för att komma tillrätta med överskridandena av PM10 är införande av en dubbäckavgift i Stockholm. Ett utvidgat förbud skulle inte vara lika verkningsfullt utan vara kostsamt för staden och ge stor administrativ belastning i form av dispenshanteringar etc. Det är också svårt att på ett enkelt sätt kommunicera med

trafikanterna i Stockholm om var dubbdäcksförbud införs. Den föreslagna åtgärden bedöms inte heller vara tillräcklig för att klara miljö kvalitetsnormen för PM10. Kontoren anser därför att åtgärd 1 ska tas bort från åtgärdsprogrammet till förmån för en dubbdäcksavgift.

3. Dammbindning av gator och trafikleder i Stockholms stad vid risk för överskridanden av miljö kvalitetsnormen för PM10

Kontoren anser att dammbindning ska ske om det behövs och är praktiskt möjligt. Dammbindning kan i praktiken vara svårt att genomföra på andra tider än städnetter. Kostnaden beräknas till ca 6 mnkr/år för städning 1 ggr/vecka och 13 mnkr/år för tätare dammbindning.

Miljöförvaltningen håller för närvarande på att utvärdera effekterna av dammbindnings- och städning åtgärder på Hornsgatan och Sveavägen i Stockholm. De preliminära resultaten visar att dammbindningsåtgärder har haft en betydande effekt, varför åtgärden bör vidtas snarast.

6. Städning med ny teknik på Stockholms stads gator vid risk för överskridanden av miljö kvalitetsnormen för PM10

Kontoren instämmer i att åtgärden ska vidtas om ny teknik finns kommersiellt tillgänglig och om den erbjuds av entreprenörer. Mer effektiva städmetoder behöver utvecklas och utvärderas kontinuerligt. Trafikkontoret kommer under vintern 2012/2013 att utvärdera projektet med städning med vakuumenteknik på Sveavägen. Stadens kostnad uppskattas till ca 4-5 mnkr/år.

9. Tidig vårstädning av Stockholms stads gator vid risk för överskridanden av miljö kvalitetsnormen för PM10

Åtgärden innebär i praktiken en extra städning per säsong. Kostnad för staden uppskattas till ca 5 mnkr/år. Tidplanen bör preciseras till att åtgärden införs 2013.

12. Optimerad halkbekämpning

Tidplanen bör preciseras till att åtgärden införs 2013.

Åtgärdsprogram för NO2

14. Ökad efterlevnad av miljö zon tunga fordon i Stockholms stad

Åtgärdsprogrammet för kvävedioxider innehåller endast en åtgärd, att öka efterlevnaden av reglerna om miljö zon för tunga fordon i Stockholms innerstad.

När det gäller överskridandena av kvävedioxider, NO₂, vill kontoren erinra om att miljö kvalitetsnormen för NO₂ i första hand infördes för att halten NO₂ ansågs vara en representativ indikator för halterna av farliga föroreningspartiklar, inte på grund av kvävedioxidernas egen hälsopåverkan.

Det finns anledning att ifrågasätta om sambandet mellan NO₂ och föroreningspartiklar kvarstår. Naturvårdsverket har i en skrivelse den 19 januari 2012 till regeringen anfört att bl. a;

”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”

Det är bra att länsstyrelsen inte föreslår ytterligare åtgärder för att komma tillrätta med överskridandena av miljö kvalitetsnormen för NO₂ innan man säkert vet om normen alltfjämt är relevant. Men det är viktigt att ytterligare studier görs skyndsamt eftersom EU väntas föreslå ett omarbetat luftkvalitetsdirektiv 2013 och den svenska ståndpunkten bör vara underbyggd med resultaten av ytterligare studier.

Utredningsinsatser

Utredning om införande av sänkt hastighet på trafikleder i Stockholms län för att sänka PM10-halten.

Kontoren anser att en utredning är bra men att hastighetsbegränsning bara ska ske när det föreligger risk för överskridanden, d.v.s. inte under sommardäckssäsong och inte kvällar och helger om det inte behövs. Det förutsätter dynamisk skyltning – något som dock redan finns i stor utsträckning.

Kungsholmens stadsdelsnämnd

Kungsholmens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 25 oktober 2012 att besvara remissen med förvaltningens tjänsteutlåtande samt omedelbart justera beslutet.

Reservation anfördes av Catarina Agrell m.fl. (S), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Anders Ödmark m. fl. (MP), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Reijo Kittilä (V), *bilaga 1*.

Kungsholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 3 oktober 2012 har i huvudsak följande lydelse.

I det reviderade åtgärdsprogrammet framgår att flera gator inom Kungsholmens stadsdelsområde överskrider aktuella miljökvalitetsnormer för PM10 och kvävedioxid. I samband med att den första versionen av åtgärdsprogram behandlades av stadsdelsnämnden i mars 2012, angav nämnden i sitt remissvar att det för invånarna inom stadsdelsområdet är viktigt att miljökvalitetsnormerna klaras på de utpekade gatorna såsom Drottningholmsvägen, Fleminggatan, St Eriksgatan, Kungsholmsgatan, och Lindhagensgatan..

Vidare angav nämnden att det är speciellt viktigt att minska luftföroreningarna med tanke på de grupper i samhället som är extra känsliga som exempelvis barn, astmatiker, lungsjuka, hjärtsjuka och gamla. Förvaltningen vill med anledning av nämndens tidigare ställningstagande åter betona vikten av att miljökvalitetsnormerna för PM10 och kvävedioxid uppnås långs med stadsdelsområdets vägar och gator.

I det nu reviderade förslag till åtgärdsprogram anges att en avgift på dubbdäck har stor betydelse för möjligheterna att nå miljökvalitetsnormerna på ett mer samhällsekonomiskt sätt än med tillgängliga åtgärder, d v s genom införande av ett generellt dubbdäcksförbud. Förvaltningen saknar nödvändiga kunskaper för att bedöma på vilket sätt man bäst uppnår bäst effekt på luftkvaliteten men anser utifrån givna fakta att andelen dubbdäcksanvändning måste minska kraftigt då bland annat en studie uppskattar att cirka 30 till 40 fler personer årligen avlider i förtid i Storstockholm på grund av exponering av partiklarna som främst kommer från dubbdäcksslitage.

I det reviderade förslaget ges ett antal förslag till åtgärder som ska bidra till att miljökvalitetsnormerna för PM10 och kvävedioxid uppnås. Dessa åtgärder uppges dock inte vara tillräckliga och åtgärdsprogrammet kommer att behöva revideras redan 2013 och förmodligen fler gånger fram till 2018. Förvaltningen inser att det krävs en mängd olika insatser för att förbättra luftkvaliteten och att mer kunskap måste fram för att kunna besluta om rätt åtgärder. Förvaltningen tycker därför att det är bra att åtgärdsprogrammet kontinuerligt revideras utifrån uppnådda resultat av genomförda insatser.

Förvaltningen vill slutligen poängtera vikten av att fortsätta det långsiktiga arbetet med att minska behovet av transporter och att effektivisera transporterna då detta innebär generellt minskade utsläpp. *Stadens framkomlighetsstrategi* leder förhoppningsvis till att fler transporter inom staden i framtiden kan ske med kollektivtrafik, gång och cykel vilket kommer att leda till bättre luftkvalitet.

Norrmalms stadsdelsnämnd

Norrmalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 25 oktober 2012 att besvara remissen med förvaltningens tjänsteutlåtande samt omedelbart justera beslutet.

Reservation anfördes av Hans Enroth (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Anita Lindskog m.fl. (S), *bilaga 1*.

Norrmalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 3 oktober 2012 har i huvudsak följande lydelse.

I det reviderade åtgärdsprogrammet framgår att flera gator inom Norrmalms stadsdelsområde överskrider aktuella miljökvalitetsnormer för PM10 och kvävedioxid. I samband med att den första versionen av åtgärdsprogram behandlades av stadsdelsnämnden i mars 2012, angav nämnden i sitt remissvar att det för invånarna inom stadsdelsområdet är viktigt att miljökvalitetsnormerna klaras på de utpekade gatorna såsom Birger Jarlsgatan, Vasagatan, Sveavägen, Norrlandsgatan, Regeringsgatan, Tegnergatan, Odengatan och Torsgatan.

Vidare angav nämnden att det är speciellt viktigt att minska luftföroreningarna med tanke på de grupper i samhället som är extra känsliga som exempelvis barn, astmatiker, lungsjuka, hjärtsjuka och gamla. Förvaltningen vill med anledning av nämndens tidigare ställningstagande åter betona vikten av att miljökvalitetsnormerna för PM10 och kvävedioxid uppnås längs med stadsdelsområdets vägar och gator.

I det nu reviderade förslag till åtgärdsprogram anges att en avgift på dubbdäck har stor betydelse för möjligheterna att nå miljökvalitetsnormerna på ett mer samhällsekonomiskt sätt än med tillgängliga åtgärder, d v s genom införande av ett generellt dubbdäcksförbud. Förvaltningen saknar nödvändiga kunskaper för att bedöma på vilket sätt man bäst uppnår bäst effekt på luftkvaliteten men anser utifrån givna fakta att andelen dubbdäcksanvändning måste minska kraftigt då bland annat en studie uppskattar att cirka 30 till 40 fler personer årligen avlider i förtid i Storstockholm på grund av exponering av partiklarna som främst kommer från dubbdäcksslitaget.

I det reviderade förslaget ges ett antal förslag till åtgärder som ska bidra till att miljökvalitetsnormerna för PM10 och kvävedioxid uppnås. Dessa åtgärder uppges dock inte vara tillräckliga och åtgärdsprogrammet kommer att behöva revideras redan 2013 och förmodligen fler gånger fram till 2018. Förvaltningen inser att det krävs en mängd olika insatser för att förbättra luftkvaliteten och att mer kunskap måste fram för att kunna besluta om rätt åtgärder. Förvaltningen tycker därför att det är bra att åtgärdsprogrammet kontinuerligt revideras utifrån uppnådda resultat av genomförda insatser.

Förvaltningen vill slutligen poängtera vikten av att fortsätta det långsiktiga arbetet med att minska behovet av transporter och att effektivisera transporterna då detta innebär generellt minskade utsläpp. *Stadens framkomlighetsstrategi* leder förhoppningsvis till att fler transporter inom staden i framtiden kan ske med kollektivtrafik, gång och cykel vilket kommer att leda till bättre luftkvalitet.

Södermalms stadsdelsnämnd

Södermalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 25 oktober 2012 att besvara remissen med förvaltningens tjänsteutlåtande samt omedelbart justera beslutet.

Reservation anfördes av Anna-Klara Müntzing m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Anders Göransson m.fl. (S), *bilaga 1*.

Södermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 2 oktober 2012 har i huvudsak följande lydelse.

I det reviderade åtgärdsprogrammet framgår att flera gator inom Södermalms stadsdelsområde överskrider aktuella miljökvalitetsnormer för PM10 och kvävedioxid. I samband med att den första versionen av åtgärdsprogrammet behandlades av stadsdelsnämnden i mars 2012, angav nämnden i sitt remissvar att det för invånarna inom stadsdelsområdet är viktigt att miljökvalitetsnormerna klaras på de utpekade gatorna såsom Folkungagatan, Götgatan och Långholmsgatan. Vidare angav nämnden att det är speciellt viktigt att minska luftföroreningarna med tanke på de grupper i samhället som är extra känsliga, som exempelvis barn, astmatiker, lungsjuka, hjärtsjuka och gamla. Förvaltningen vill med anledning av nämndens tidigare ställningstagande åter betona vikten av att miljökvalitetsnormerna för PM10 och kvävedioxid uppnås långs med stadsdelsområdets vägar och gator.

I nämndens svar på den första versionen av åtgärdsprogrammet hänvisades till det svar som gavs på motion (2009:38), om införande av dubbdäcksförbud, där man förordar att ett förbud bör införas på fler gator och på sikt inom hela innerstaden i det fall att partikelhalterna i luften inte minskar. I det nu reviderade förslaget till åtgärdsprogram anges att en avgift på dubbdäck har stor betydelse för möjligheterna att nå miljökvalitetsnormerna på ett mer samhällsekonomiskt sätt än genom införande av ett generellt dubbdäcksförbud. Förvaltningen saknar nödvändiga kunskaper att bedöma på vilket sätt man bäst minskar utsläppen av PM10 men anser utifrån givna fakta att dubbdäcksanvändningen måste minska kraftigt.

Bland annat uppskattas i en genomförd studie av invånarna i Storstockholm att cirka 30 till 40 fler personer årligen avlider i förtid på grund av exponering av partiklar som främst kommer från dubbdäcksslitaget. Dubbdäcken bidrar också till mer buller jämfört med dubbfria vinterdäck.

I det reviderade förslaget ges ett antal förslag till åtgärder som ska bidra till att miljökvalitetsnormerna för PM10 och kvävedioxid uppnås. Dessa åtgärder uppges dock inte vara tillräckliga och åtgärdsprogrammet kommer att behöva revideras redan 2013 och förmodligen fler gånger fram till 2018. Det framgår att det krävs en mängd olika insatser för att förbättra luftkvaliteten och att mer kunskap måste fram för att kunna fatta beslut om rätt åtgärder. Förvaltningen tycker att det är positivt att åtgärdsprogrammet kontinuerligt revideras utifrån ny kunskap som kommer fram under arbetets gång.

Förvaltningen vill slutligen poängtera vikten av att fortsätta det långsiktiga arbetet med att minska behovet av transporter och att effektivisera transporterna då detta innebär generellt minskade utsläpp. Ett genomförande av stadens Framkomlighetsstrategi kan förhoppningsvis leda till att fler transporter inom staden i framtiden kan ske med kollektivtrafik, gång och cykel vilket kommer att leda till bättre luftkvalitet.

Stockholms Stads Parkerings AB:s yttrande daterat den 26 mars 2012 har följande lydelse.

Stockholms Stads Parkerings AB har inga invändningar eller synpunkter på remissen.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Reservation anfördes av vice ordförande Katarina Luhr m.fl. (MP) enligt följande.

1. Föreslå kommunstyrelsen att de föreslagna åtgärderna 1, 3, 5, 6, 8, 9, 11, 12 och 14 godkänns.

2. Därutöver anför följande:

Vi vill påminna om att åtgärdsprogrammet handlar om normer som borde ha klarats redan 2005. Inte ens om man klarar normerna når man god luftkvalitet – man når lägsta godtagbara miljökvalitet. Luftkvaliteten är en fråga om hälsa och till och med förtida död för boende i Stockholm. En färsk studie som Karolinska institutet har gjort på tusentals barn visar på lungförändringar på barn upp till åtta års ålder. Risken finns att symptomen blir livslånga.

<http://www.tv4.se/nyheter/klipp#hard-trafik-paverkar-barns-lungor-2228657-lh>

Länsstyrelsen konstaterar att planen inte räcker till för att nå normerna. Därför måste den revideras redan nästa år. Det är ett underbetyg till myndigheternas arbete. Det har funnits gott om tid för att t.ex. göra de mätningar som man nu anför behövs för att kunna vidta åtgärder. Planen är redan minst två år försenad. Men det är också bra att planen betonar vikten av uppföljning och uppdatering.

Flertalet av de åtgärder som föreslås handlar om städning och dammbindning. Samtidigt framgår av förslaget att ”dammbindning och städning är relativt kostsamt”, att dammbindning har relativt kort verkan och inte kan användas dagligen (s 24) samt att den städteknik som i dag används har bara marginell effekt på PM10-halterna (s 18).

En annan svaghet i planen är att flera generella insatser redovisas utan att föreslås. Vi har erfarenhet att detta beror på att lagstiftningen ställer för höga krav på vilka åtgärder som kan föreslås (se punkt 5 i listan på s. 6). Resultatet blir att det är väldigt oklart vilken status de generella åtgärderna har, vad som egentligen ska göras, och när. Detta kommer att försvåra uppföljningen avsevärt. Resultatet kan bli fortsatt passivitet. Vi anser att staden bör påtala problemet med lagstiftningens krav för regeringen.

Kontoren avstyrker åtgärd 1 i programmet för PM10, att dubbdäck förbjuds på två gator. Skälet är att man hellre vill invänta en kommande utredning om avgift på dubbdäck. Vi vill först påminna om mark- och miljödomstolens dom om miljökvalitetsnormerna (MHN 2012-08-28 §16). Domstolen skrev att det ligger på nämnden att kontrollera att miljökvalitetsnormerna innehålls. Detta är alltså vårt ansvar.

Det är vidare oklart när, och till och med om det kommer beslut om lokal avgift på dubbdäck. Av förslaget till åtgärdsprogrammet framgår att en lokal avgift är lagtekniskt komplicerat. På s 13 står: ”Oklarheter råder för närvarande om... ett avgiftssystem låter sig utformas i det svenska lagsystemet.” Tills dess att vi får nya styrmedel behöver vi använda de styrmedel vi har. Frågan får inte förhållas mer. Vi bör inte låta det bästa vara det möjligas fiende. Därför delar vi inte kontorens åsikt att åtgärd 1, införande av dubbdäcksförbud på två av Stockholms stads gator, ska tas bort ur åtgärdsprogrammet.

I förslaget till åtgärdsprogram står att ”för de åtgärder eller styrmedel där samsyn inte råder [mellan länsstyrelsen och staden] får dessa delar överlämnas till regeringens prövning.” Om vi tolkar detta rätt innebär det att om staden antar kontorens förslag överlämnas förslaget om förbud för dubbdäck på två gator i Stockholm till regeringen för prövning. Vi anser att stadens politiker ska ta ett eget ansvar för stockholmarnas luftkvalitet.

Vi noterar att det framgår att det är kommunernas miljöförvaltningar som svarar för tillsyn över vägghållarna, men menar att varje förslag i åtgärdsprogrammet bör kompletteras med förtydligande uppgift om vem som har tillsynsansvaret. Erfarenhetsmässigt har olika tolkningar om vem som har tillsynsansvar försvårat tillsynsarbetet.

Vi delar inte kontorens ståndpunkt att kostnaden för genomförandet av åtgärderna i första hand är ett statligt ansvar. När lokala problem med lokala orsaker kan lösas med lokala åtgärder är det ett lokalt politiskt ansvar. I ett läge där den borgerliga majoriteten föreslår sänkt skatt är det svårt att argumentera för att Stockholms stad inte har råd att ta vårt eget ansvar.

Vi delar kontorens synpunkt att det behövs kompletterande lagstiftning. Vi delar också åsikten att det bör finnas rätt för kommunen att ta ut avgift på dubbdäck och att regeringen bör besluta om möjlighet för kommunen att införa miljözon även för lätta fordon. Vi anser också att kommunen bör få en möjlighet att ändra trängselskatten: differentiera med avseende på fordon och införa trängselavgifterna på Essingeleden. Vi anser användningen av intäkterna bör beslutas lokalt. Vi tycker också att lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelse av offentlig plats bör ändras så att kommunen kan ta ut högre parkeringsavgift för fordon med dubbdäck. Detta kan vara enklare lagtekniskt än en kommunal avgift för dubbdäcksanvändning. Vi anser att reglerna som gynnar dieslbilar bör ses över, till exempel nedsatt energiskatt och definitionen av miljöbilar, i syfte att hejda ökningen av dieslbilar på våra gator.

Kontoren ställer sig tveksamma till åtgärder för att reducera kvävedioxid NO₂, med anledning av att dess relevans som indikator för hälsopåverkande luftföroreningar är under diskussion. Vi erfar efter kontakt med Naturvårdsverket att förvaltningarna övertolkar den citerade formuleringen i Naturvårdsverkets skrivelse till regeringen från januari 2012. Att något är under diskussion betyder inte nödvändigtvis att diskussionen kommer att leda till att kraven blir lindrigare. Genomgången av kväveoxidens hälsoeffekter i länsstyrelsens förslag (s 71-72) pekar snarast i motsatt riktning. Där står bl.a. "WHO har antytt att om kunskapen utvecklas till att konstatera att NO₂ enbart utgör en indikator för den komplexa föroreningsmixen från förbränning, bör ett LÄGRE årsmedelvärde användas" (vår betoning). Kvävedioxid är i dag det mått som används för att mäta innehåll av dieselavgaser i luften, en förekomst som både har ökat och som numera anses som cancerframkallande enligt WHO. Det är naturligt att kvävedioxids roll som indikator för tätortens luftföroreningar diskuteras, eftersom ämnet förekommer utomhus blandat med andra luftföroreningar och det är svårt att skilja på deras respektive effekter. Till dess att det finns en bättre indikator för hälsopåverkande luftföroreningar av till exempel dieselavgaser bör kvävedioxid behållas som indikator. Detta är också förenligt med en rimlig tolkning av försiktighetsprincipen.

Reservation anfördes av Mikael Magnusson m.fl. (S) enligt följande.

1. Delvis godkänna kontorens förslag till beslut
2. Föreslå kommunstyrelsen att de föreslagna åtgärderna 1,3,5,6,8,9,11,12 och 14 tillstyrkes
3. Kräva att länsstyrelsen omedelbart startar arbetet med att revidera, komplettera och förstärka åtgärdsplanen – samt att kontoren konstruktivt bidrar i detta arbete
4. Uppmana regeringen att snarast ge Stockholms stad möjlighet att införa dubbdäcksavgifter
5. Därutöver anföras att:

Det är oacceptabelt att miljö kvalitetsnormerna år för år överskrids på Stockholms gator beträffande partikelhalter (PM 10) och kvävedioxid. De höga halter na leder till sjukdom, fysiska besvär och en förtidig död för många stockholmare. Särskilt allvarligt är den dåliga luftkvaliteten för små barn, astmatiker och äldre. Till följd av överskridandena hotas Sverige av dryga böter av EU.

Frågan om åtgärder för att komma tillrätta med dessa luftkvalitetsproblem har tyvärr kännetecknats av tveåghsenhet och senfärdighet. Att länsstyrelsen nu till sist samlat sig till att lägga fram ett förslag på åtgärdsprogram är bra. Sämre är att de 14 åtgärder som föreslås inte räcker, eller som länsstyrelsen själv uttrycker det: "Åtgärderna bedöms dock inte vara tillräckliga för att nå normerna och det kommer att krävas ytterligare åtgärder." Det är minst

sagt anmärkningsvärt att ett program läggs fram, där de som skrivit programmet inte ens själv tror att de löst uppgiften.

Läget är således helt otillfredsställande. Länsstyrelsen bör omedelbart få i uppdrag att revidera sin framlagda åtgärdsplan i syfte att komplettera och förstärka programmet. Följande är element som länsstyrelsen bör ta med i sin reviderade plan: Utbyggd kollektivtrafik - med enhetstaxa i länet, dubbdäcksavgifter, fler infartsparkeringar, begränsad genomfart för tung trafik på vissa gator, utbyggd cykelinfrastruktur, samt aktivare och mer kreativt användande av trängselskatteinstrumentet – där en förutsättning för detta är att besluten över trängselskatten snarast flyttas från riksdagen till lokal/regional nivå så att trängselskatten kan integreras i trafikplaneringen. Dessutom bör det noteras att avsaknaden av utsläppsdifferentierade vägtrafikavgifter som finns på kontinenten leder till att svenska vägar trafikeras av äldre och sämre lastbilar än exempelvis i Tyskland. Detta är till skada för luftkvaliteten också i Stockholm.

Vi socialdemokrater har sedan länge drivit att ett införande av dubbdäcksavgifter skulle vara ett viktigt instrument för att få ner partikelhalterna. Just detta ser länsstyrelsen som centralt, även om detta ensamt inte kommer att räcka. Regeringen bör skynda på arbetet med att ge Stockholms stad möjlighet att införa dubbdäcksavgifter enligt norsk modell.

När problemet är att föreslagna åtgärder är för få och otillräckliga, är det oförståeligt att förvaltningarna i sitt förslag till remissvar föreslår att avvisa länsstyrelsens ”åtgärd ett” om att införa dubbdäcksförbud på ytterligare två gator i Stockholm. Självklart vore det bättre med dubbdäcksavgifter, men tyvärr är staden i denna fråga avhängig av den borgerliga regeringen, som hittills visat en enorm senfärdighet. Tills dubbdäcksavgifter är tillåtna och införda, måste vi vara beredda att, än mer omfattande, använda övriga medel som står till förfogande.

Reservation anfördes av Stellan F Hamrin (V) enligt följande.

1. I huvudsak tillstyrka förvaltningens synpunkter
2. Tillstyrka en utökning av Åtgärd 1
3. Tillstyrka Åtgärd 9, 11 och 14
4. Vidare utvärdera effekter av åtgärd 3, 5, 6 och 8
5. I väsentligt ökad utsträckning införa begränsningar av hastighet och tillgänglighet för privatfordon som medel att begränsa luftföroreningarna.
6. Därutöver anföras följande:

Både regering (såväl S som Alliansen) och kommuner inkl Stockholm har under lång tid negligerat problemen med luftföroreningar från biltrafiken, vilket fått till följd att bara i Stockholmsregionen drygt 500 personer dör i förtid varje år. Denna negligerering har dessutom inneburit att Sverige och kommunen bryter mot EU:s bindande MKN för partiklar och NO₂, vilket kommer att leda till stora kostnader i form av böter. Pengar som kunde använts till att ex. istället åtgärda problemen. V har som enda parti under lång tid verkat för att kraftigt minska privatbilismen både i innerstan och i övriga regionen. Förbifart Stockholm är ett meningslöst projekt som förutom att slösa bort 65 miljarder kronor (inkl räntor) också leder till en förvärrad luftsituation och ökad dödlighet. Det är därför helt nödvändigt att omedelbart vidta åtgärder så att på kort sikt åtminstone rådande MKN uppfylls.

Möjligheterna för den enskilde att genom betalning slippa bidra till att samhällsnyttiga åtgärder vidtas är utifrån ett rättviseperspektiv felaktigt. Den rike kan på detta sätt köpa sig fri från betungande krav som drabbar andra. Valet mellan förbud eller avgifter måste därför prövas i varje enskilt fall.

Dubbdäck är huvudorsaken till luftproblemen i Stockholm och användningen måste därför begränsas kraftigt. Samtidigt är det ur trafiksäkerhetssynpunkt viktigt med en viss andel dubbdäck i trafiken. Det finns också personer (ex. turister, boende utanför stan) som kan ha ett reellt behov av dubbdäck. Detta kan hanteras via ett dispensförfarande, vilket dock kan kosta mer än det smakar. Vi kan därför vad gäller regleringen av dubbdäck acceptera båda lösningarna.

Målet med åtgärderna ska vara att till 1 januari 2014 ha uppfyllt gällande MKN på alla stadens gator. Detta ska ske genom en kombination av kortsiktiga och långsiktiga åtgärder.

På kort sikt ska hastighets- och trafikbegränsningar (inkl höjd trängselavgift) i kombination med utökad och tidigare lagd städning vidtas så att tillräcklig effekt uppnås samtidigt som en begränsning av dubbdäcksanvändandet görs snarast möjligt.

På sikt ska en permanent trafikreglering utifrån målet om en ”bilfri” innerstad kombinerat med en permanent dubbdäcksreglering och en kostnadseffektiv städning utgöra grunden för arbetet med att uppnå såväl gällande MKN som övriga Miljö kvalitetsmål.

Vid programmets revidering ska som förvaltningen påpekar dessutom de samhällsekonomiska kostnaderna och vinsterna uppskattas inkl effekterna på människors hälsa. I motsats till vad förvaltningen menar bör kostnaderna belasta också kommunen vad gäller de delar där kommunen har eller har haft möjlighet att påverka situationen. Problem med tolkningen av gällande MKN behöver inte innebära att beslut tas för att förbättra situationen. Programmet bör också ha en långsiktig målsättning med tydliga etappmål så att programmet i normalfallet inte behöver revideras.

Trafik- och renhållningsnämnden

Reservation anfördes av vice ordförande Daniel Helldén m.fl. (MP) enligt följande.

1 Att de föreslagna åtgärderna 1, 3, 5, 6, 8, 9, 11, 12, 13 och 14 godkänns.

2 Att därutöver anföras följande:

Staden lever fortfarande inte upp till EU:s miljö kvalitetsnormer gällande partiklar och kvävedioxid. Vi vill påminna om att det handlar om normer som borde ha klarats redan 2005. Det är en fråga om hälsa och till och med förtida död för stockholmare. En färsk studie som Karolinska institutet har gjort på tusentals barn visar på lungförändringar ända upp till åtta års ålder och risken finns att symptomen är livslånga. Staden har en skyldighet att vidta de åtgärder som behövs för att uppnå miljö kvalitetsnormerna. Hittills har Miljöpartiets politik med trängselskatt och dubbdäcksförbud på Hornsgatan varit de mest framgångsrika.

Miljöpartiet delar inte kontorets syn att det saknas lagliga möjligheter för de mest verk samma åtgärderna. Vi anser även att det är ett delat ansvar mellan stat och kommuner. Att tona ned den egna rollen i syfte att undvika åtgärder är inte ta ansvar för Stockholmarnas hälsa.

Ett dubbdäcksförbud inom hela den zon som omfattas av trängselskatt kan införas utan omfattande utredningar eller ny lagstiftning. Förbudet på Hornsgatan har resulterat i en minskning ned till cirka 30 procents andel som använder dubbdäck. Med ett utökat dubbdäcksförbud är det ett rimligt antagande att användandet ytterligare skulle minska ner mot önskad nivå (ca 10-20 procent) inom zonen för dubbdäcksförbudet. Dubbdäcksförbudet kan ersättas av en dubbdäcksavgift om denna åtgärd blir lagtekniskt möjlig. Det är oklart när och till och med om det kommer beslut om lokal avgift på dubbdäck. Av förslaget till åtgärdsprogrammet framgår att lokal avgift är lagtekniskt komplicerat. Utredningen har ännu inte påbörjats och ett införande av dubbdäcksavgifter har visats sig kunna ta flera år att införa. Därför delar vi inte kontorens åsikt att åtgärd 1, Införande av dubbdäcksförbud på två av Stockholms stads gator, ska tas bort ur åtgärdsprogrammet. Miljöpartiet anser att frågan har förhalats under de sju år som lagstiftningen har varit gällande och att befintliga åtgärder omedelbart ska vidtas för att säkerställa en bättre luft.

Men det behövs ytterligare åtgärder för att klara miljö kvalitetsnormerna, t.ex. utvecklade och justerade trängselavgifter och att staden bör inrätta miljö zoner avseende kväveoxidutsläpp för lätta fordon enligt Transportstyrelsens förslag. Det är även väsentligt att minska partikelhalterna från infartslederna. De viktigaste åtgärderna är utvecklade trängselavgifter för att uppnå trafikminskningar, samt fortsatt städning och sänkta hastigheter på de vägar där miljö kvalitetsnormerna överskrids. Målet ska vara att uppnå miljö kvalitetsnormerna för partiklar och kväveoxider under 2013, inte i en eventuell avlägsen framtid.

Kontoret ställer sig frågande till åtgärder för att reducera kvävedioxid NO₂, med anledning av att dess relevans som indikator för hälsopåverkande luftföroreningar är under diskussion. Vi erfar genom samtal med Naturvårdsverket att förvaltningarna övertolkar den citerade formuleringen i Naturvårdsverkets skrivelse till regeringen från januari 2012. Att något är under diskussion betyder inte att det ifrågasätts, än mindre att diskussionen kommer att leda till att kraven blir lindrigare. Genomgången av kväveoxidens hälsoeffekter i länsstyrelsens förslag (s 71-72) pekar snarast i motsatt riktning. Där står bl.a. "WHO har antytt att om kunskapen utvecklas till att konstatera att NO₂ enbart utgör en indikator för den komplexa föroreningsmixen från förbränning, bör ett lägre årsmedelvärde användas". Kvävedioxid är i dag det mått som används för att mäta innehåll av dieselavgaser i luften, en förekomst som både har ökat och som numera anses som cancerframkallande enligt WHO. Det är naturligt att kvävedioxidens roll som indikator för tätortens luftföroreningar diskuteras, eftersom ämnet förekommer utomhus blandat med andra luftföroreningar och det är svårt att skilja på deras respektive effekter. Till dess att det finns en bättre indikator för hälsopåverkande luftföroreningar av till exempel dieselavgaser bör kvävedioxid behållas som indikator. Detta är också förenligt med en rimlig tolkning av försiktighetsprincipen. Åtgärdsprogrammet bör kompletteras med flera åtgärder för att klara miljö kvalitetsnormen.

Reservation anfördes av Oskar Levin m.fl. (S) enligt följande.

- 1 I huvudsak godkänna kontorets förslag till beslut.
- 2 Utöver detta anföras:

Avgifter för dubbdäck bör införas i Stockholm. För att så ska kunna ske krävs emellertid först en lagändring. Stockholms stad kan inte veta när eller om en sådan lagändring kommer att ske. Fram till dess att det från Regeringen tagits initiativ till en lagändring måste staden vidta andra åtgärder för att minska partikelhalterna.

Dubbdäcksförbudet på Hornsgatan har gjort att andelen dubbdäck har minskat från 60-70 procent till 30 procent på Hornsgatan och till 50 procent i resten av innerstaden. Partikelhalterna har på grund av detta minskat på Hornsgatan.

I nuläget bör staden sätta ut fler mätpunkter för att mäta partikelhalten på våra mest trafikerade gator i bostadsområden. Staden bör fram till dess ett system med avgift på dubbdäck är i verket, också överväga ett utökat dubbdäcksförbud.

Reservation anfördes av Kajsa Stenfelt (V) enligt följande.

- 1 Delvis avslå kontorens förslag till beslut.
- 2 Snarast verka för att införa dubbdäcksförbud i hela Stockholms innerstad.
- 3 Snarast verka för att Stockholm utvidgar systemet med trängselskatt att gälla även på bl.a. Essingeleden.
- 4 Snarast verka för att systemet med trängselskatt förändras så att trafiken i innerstaden minskas ytterligare. Exempelvis höjda och differentierade avgifter inom innerstaden där och när det behövs.
- 5 Därutöver anföras följande:

Luftkvaliteten i Stockholm är i ett mycket allvarligt läge. Halterna av t.ex. kväveoxider på Hornsgatan tillhör de högsta i landet vilket enligt forskningen kan resultera i en ökning av lungcancerfallen. Likaså kan halterna av PM 10 i medföra såväl luftvägsproblem som hjärt-kärlsjukdomar.

Den nuvarande majoriteten har under den senaste tiden i och för sig gjort ett antal rödgröna förslag till sina egna. Men istället för att med alla till buds stående medel, vidta åtgärder för att uppnå gällande gränsvärden uppvisar man knappt styrfart.

I den tjänsteskrivelse som nu nämnden ska ta ställning till motsätter sig majoriteten alla åtgärder som kan betecknas som verkningfulla. Exempelvis öppnar majoriteten för trängselskatt på Essingeleden först i samband med att Förbifart Stockholm öppnar för trafik ca 2023. Likaså motsätter man sig en höjning av trängselskatten och vill istället begrava frågan genom att än en gång utreda den.

Dubbdäcksanvändningen är den enskilt största källan till skadliga partiklar i stockholmsluften och halterna är fortfarande för höga, trots förbudet på Hornsgatan. För att minska partikelhalten måste dubbdäcksförbudet snabbt utökas till hela innerstaden. Detta kan genomföras betydligt fortare än att någon gång i framtiden införa en dubbdäcksavgift som det idag inte ens är juridiskt möjligt att införa.

Kungsholmens stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Catarina Agrell m.fl. (S) enligt följande.

att Förvaltningens tjänsteutlåtande lämnas som svar på remissen, med ändringen att hela Kungsholmen görs till en dubbdäcksfri zon.

Vi innerstadsbor lever med följderna från partiklar i luften från bl.a. dubbdäck – grava följder som förkortad livslängd och irreversibla skador på lungorna hos spädbarn. Vi anser inte att föreslagna åtgärder är tillräckligt kraftfulla med tanke på frågans allvar utan insisterar istället på ett fullständigt dubbdäcksförbud på Kungsholmen.

Reservation anfördes av Anders Ödmark m. fl. (MP) enligt följande.

1. Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande samt med vad som nedan anförts

2. Paragrafen justeras omedelbart

Stockholmsluften har länge innehållit skadligt höga halter av partiklar och kvävedioxider och ytterst lite har gjorts från både regeringen och majoriteten i Stockholms stadshus.

Lagstiftningen om luftkvalitet finns av en anledning, det är viktigt att den följs. Smutsig luft bidrar till flera olika sjukdomar. Kvävedioxid skadar luftvägarna, förstärker astma- och allergireaktioner och försämrar lungornas försvar mot bakterier, virus och andra luftföroreningar. Bara i stockholmsregionen uppskattas lika många personer dö av hälsovådlig luft som dör av trafiken i hela landet på ett år.

Trots att Stockholms luft under lång tid har varit ett stort hälso- och miljöproblem har frågan inte prioriterats av regeringen och majoriteten i stadshuset.

I enlighet med Miljöbalken tog den förra regeringen år 2004 ett beslut om ett åtgärdsprogram för renare luft. Ingen av parterna - regeringen, Länsstyrelsen eller majoriteten i Stockholm stad - har visat beslutsamhet för att genomföra åtgärderna. Ansvarsfrågan har bollats mellan regeringen och staden vilket lett till att alla åtgärder har skjutits på framtiden. Nu har Länsstyrelsen lagt fram ett nytt förslag till åtgärdsprogram för renare luft i Stockholm. Det är nödvändigt att majoriteten i Stockholms stad tillsammans med regeringen nu vidtar de åtgärder som behövs för att förbättra stockholmsluften.

Att ansvaret för åtgärdsprogrammet är delat mellan stat och kommun får inte leda till att det faller mellan stolarna. För att säkerställa att luften i Stockholm är ren krävs regeringsbeslut som ger kommunen rätt att kunna införa avgifter eller miljözoner för lätta lastbilar och fordon utan katalysator. Det krävs att kommunen får rätt att ta ut avgifter för dubbdäck, att trängselskatten höjs och införs även på Essingeleden.

Det krävs också begräsningar i biltrafiken och stora investeringar i kollektivtrafiken. Därför är det oroväckande när majoriteten förespråkar Förbifarten och Österleden samtidigt som man inte ser sambandet mellan bilarnas utsläpp och den skadliga luften i Stockholm. Dessutom verkar man ha missuppfattat syftet med trängselskatten. Den kom till för att minska trängseln. Genom att som majoriteten gör, använda intäkterna till nya motorvägar, ökas trafiken och förvärras trängseln och därmed utsläppen.

Miljöpartiet har under åren både i riksdagen och i staden lagt en rad förslag för att komma tillrätta med problemen med ohälsosam luft. Vi har med framgång varit pådrivande för trängselavgifterna i Stockholm och införandet av dubbdäcksförbud på Hornsgatan. Vår ambition är att stockholmarna ska ha en renare luft att andas och att vi når de nivåer som skulle ha klarats av redan 2005. För att uppnå det krävs omedelbara åtgärder.

Reservation anfördes av Reijo Kittilä (V) enligt följande.

1. Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.
Stadsdelsnämnden föreslår utöver det som framförs i tjänsteutlåtandet att:
2. Staden ska verka för att snarast införa dubbdäcksförbud i hela Stockholms innerstad.
3. Staden ska verka för att Stockholm snarast utvidgar systemet med trängselskatt att gälla även på Essingeleden.
4. Staden ska verka för att systemet med trängselskatt snarast utvecklas så att trafiken i innerstaden minskar kraftigt genom exempelvis införande av höjda och differentierade avgifter innanför tullarna.

Luftkvaliteten i Stockholm och på Kungsholmen är på många ställen mycket dålig i dag. Halterna av t.ex. kvävedioxider på flera av Kungsholmens huvudgator är mycket höga vilket enligt forskningen bidrar till en ökning av lungcancerfallen. Likaså kan halterna av PM 10 medföra såväl luftvägsproblem som hjärt/kärlsjukdomar.

Den politiska majoriteten i staden vill avvakta med att vidta åtgärder som har effekt. Exempelvis öppnar majoriteten för trängselskatt på Essingeleden först i samband med att Förbifart Stockholm – som om den byggs kommer att resultera i en ökning av biltrafiken – öppnar för trafik först tidigast om 10 år. Likaså förespråkar majoriteten att trängselskattefrågan begravs i en utredning.

Dubbdäcksanvändningen är den enskilt största källan till skadliga partiklar i stockholmsluften även i vår stadsdel. För att minska partikelhalten måste dubbdäcksförbudet snabbt utökas till hela innerstaden. Detta kan genomföras betydligt fortare än att någon gång i framtiden införa en dubbdäcksavgift som det idag inte ens är juridiskt möjligt att införa.

Norrmalms stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Hans Enroth (V) enligt följande.

Stadsdelsnämnden skulle ha beslutat att överlämna förvaltningens förslag till remissvar utan eget ställningstagande.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Anita Lindskog m.fl. (S) enligt följande.

Vi ansluter oss till tjänsteutlåtandet och tycker att de beskrivna åtgärderna är bra och väl beskrivna. Vi noterar också konflikten dubbdäck kontra icke dubbdäck, då man i remissen påtalar behovet av att några bör köra med dubbdäck för att behålla friktionen på vägbanan. I

sanning en kompromiss när man samtidigt tänker sig att avgiftsbelägga de bilister som kör med dubbdäck och därmed ser till att det inte blir för halt på vägar och gator,

Det föreslagna åtgärdsprogrammet bör snarast sättas i stånd för att försöka åtgärda de i remissen påtalade problemen med bl.a. kvävedioxid osv.

Södermalms stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Anna-Klara Müntzing m.fl. (MP) enligt följande.

att i huvudsak godkänna tjänsteutlåtandet som svar på remissen
att tillägga att staden, med start i stadsdelen Södermalm, bör bli en dubbdäcksfri zon för att nå miljö kvalitetsnormerna snarast möjligt.
att tillägga att en höjd, differentierad och flexibel trängselskatt införs så snart som möjligt.
att tillägga att trängselskatterna ska användas till utökad kollektivtrafik
att förvaltningen får i uppdrag att ta fram ett underlag för en utökning av gång- och cykeltrafik och initiera dialog med trafikförvaltningen i ärendet. Vi föreslår att i första hand titta hur detta kan genomföras på Götgatan, Folkungagatan och Rosenlundsgatan genom att exempelvis ta bort parkeringsytor,

att därutöver anföra,

Det handlar om luften! I programmet presenteras 14 åtgärder som ska minska över-skridanden av kvävedioxid och grova partikelhalter (PM 10). Samtidigt konstaterar länsstyrelsen att åtgärderna inte bedöms vara tillräckliga för att nå normerna, och att det krävs ytterligare åtgärder. De skriver att programmet behöver revideras redan nästa år och förmodligen flera gånger under perioden fram till 2018 för att successivt vidta tillräckliga åtgärder.

Syftet med programmet är att följa miljö kvalitetsnormerna som anger lägsta godtagbara miljö kvalitet, inte att nå god luftkvalitet, vilket länsstyrelsen särskilt poängterar. De skriver vidare: Av hälsoskäl är det önskvärt att nå betydligt lägre nivåer än miljö kvalitetsnormerna. Vi kan bara hålla med.

Ja, det finns många bra förslag i programmet. Och förmodligen kommer luften att på längre sikt bli bättre. Men det är alldeles anmärkningsvärt med den långsamma takten. Och att man enbart föreslår utökad dubbdäcksförbud på ytterligare två gator i staden, där staden ska välja mellan ett stort antal hårt trafikerade gator med påtagligt dålig luft.

Miljöpartiet har i tidigare skrivelse till nämnden lyft frågan om vad som krävs för att göra Södermalm till en dubbdäcksfri zon. Vi vill också tillsammans med andra åtgärder göra hela staden till en dubbdäcksfri zon. Samtidigt menar vi att stadsdelen skulle kunna gå före. Dispensmöjligheter ska finnas.

Det är möjligt att ett avgiftssystem på sikt skulle kunna fungera väl, kombinerat med smarta trängselavgifter. Men vi kan inte invänta långa utredningar om detta. Enligt forskning vid institutionen för yrkes- och miljömedicin vid Umeå universitet som studerat vägdamms koppling till ökad dödlighet i Stockholm, konstateras att partiklarna från asfalten dödar så många som mellan 30 och 40 människor om året i Stockholm. Däcken som river upp farliga partiklar ur asfalten kan orsaka blodproppar, hjärtinfarkt utöver den större känsligheten astmatiker kan ha. Det är otroligt allvarligt och eftersom Södermalm har höga värden på ett antal gator bidrar detta med stor sannolikhet mycket negativt till stadsdelens luftkvalitet.

En fråga som lyfts särskilt i underlaget är just behovet av en utökad kollektivtrafik. Det här är en bra ambition som tyvärr inte delas av den borgerliga majoriteten i landstinget. Där har man tydligt deklarerat att en ökning av andelen kollektivtrafikresenärer inte är ett faktiskt mål – det rimmar illa med den förhoppning som partikollegorna i staden uttalar i samma fråga. Menar vi allvar med att kollektivtrafiken ska bli ett fullgott alternativ till bilen, nu och framöver, måste reella satsningar till. Satsningar som den här majoriteten visar sig ovillig att göra.

Vi kan se att studier, kunskap och resurser finns för att vidta åtgärder men att en viljeinriktning saknas. Vi hade gärna sett att fler förslag och kommentarer för hur trafik kan minskas generellt i stadsdelen. Exempelvis genom en utökning av gång- och cykeltrafik eller rentav

fler gågator. Det är nödvändigt att åtgärder vidtas på flera av de värst drabbade gatorna på Södermalm och därför föreslår vi också nämnden att uppdra förvaltningen att ta fram ett sådant underlag.

Särskilt uttalande gjordes av Anders Göransson m.fl. (S) enligt följande.

En modern och framåtblickande stad som Stockholm måste arbeta med miljöfrågor för bättre livskvalitet och för att värna om framtiden. Södermalm är en mycket barnrik stadsdel varför också barnperspektivet är av stor vikt. Barn påverkas särskilt negativt av dålig miljö. I flera studier visas tydligt att avgaser kan ge lungskador hos barn. Därför är det viktigt att aktivt arbeta för minskat utsläpp men också genom att vid planering av inrättande av förskolor, lekplatser och andra platser för barn ta i beaktande en god luftkvalitet. Staden bör undvika att placera exempelvis förskolor nära högt trafikerade vägar.