

Handläggare
Emma Nordling
Telefon: 08-508 287 39

Till
Miljö- och hälsoskyddsnämnden
2015-12-15 p 18

Beslut om att avsluta ärende och lämna klagomål angående luftkvaliteten på Hornsgatan utan ytterligare åtgärd

Förvaltningens förslag till beslut

1. Att avsluta klagomålsärende angående luftkvaliteten på Hornsgatan och lämna klagomål utan ytterligare åtgärd.
2. Justera beslutet omedelbart.

Gunnar Söderholm
Förvaltningschef

Gustaf Landahl
Avdelningschef

Sammanfattning

Miljöförvaltningen i Stockholms stad tog i januari 2008 emot ett klagomål angående överskridna miljökvalitetsnormer för kvävedioxid (NO₂) och partiklar (PM10) på Hornsgatan. De klagande, som företräds av Naturskyddsföreningen, yrkade att miljö- och hälsoskyddsnämnden skulle förelägga trafiknämnden (tidigare trafik- och renhållningsnämnden) att vidta åtgärder för att säkerställa att miljökvalitetsnormerna för utomhusluft inte överskrids på Hornsgatan, samt att se till att trafiknämnden följer länets åtgärdsprogram för luftkvalitet.

Trafiknämnden har sedan klagomålet kom in vidtagit åtgärder i form av förbud mot dubbdäck samt dammbindning för att minska halten partiklar (PM10) på Hornsgatan. När det gäller kvävedioxid (NO₂) har det varit svårare att hitta effektiva åtgärder. I åtgärdsprogrammet 2004 fanns tidigare beskrivet en åtgärd som innebar ett förbud mot genomfart av tung trafik, med undantag för bussar i

linjetrafik. Efter föreläggande från miljö- och hälsoskyddsnämnden har trafiknämnden låtit utreda vilka konsekvenser ett sådant genomfartsförbud för tung trafik på Hornsgatan skulle medföra och kommit fram till att det av flera skäl inte är en lämplig åtgärd. Trafiknämnden menar att ett genomfartsförbud skulle orsaka problem på andra gator samtidigt som effekten på luftkvaliteten på Hornsgatan skulle vara mycket liten. Trafiknämnden menar att stadens arbete med en samordnad leverenstrafik tillsammans med miljözonens successivt skarpare krav på utsläpp från tunga fordon sannolikt är åtgärder som långsiktigt mest kommer att minska utsläppen från den tunga trafiken i staden.

Sedan 2012 klaras miljö kvalitetsnormen för PM10 på Hornsgatan medan normen för NO₂ fortsatt överskrids, även om halterna har minskat. Mot bakgrund av att miljö kvalitetsnormen för PM10 klaras anser miljö- och hälsoskyddsnämnden att det inte är skäligt förelägga trafiknämnden att vidta ytterligare åtgärder för att minska halten PM10 längs Hornsgatan. Med avseende på NO₂ anser miljö- och hälsoskyddsnämnden att de tekniskt möjliga åtgärder som skulle kunna få ner halterna av NO₂ på Hornsgatan i stor utsträckning är av sådant slag att det ligger utanför stadens behörighet att besluta om. I övrigt är åtgärderna av sådant slag att de kan ha stor negativ påverkan för områden utanför de klagandes direkta omgivning varför konsekvenserna av dessa åtgärder måste anses vara mer ingripande än vad som behövs i det enskilda fallet. Ärendet ska således avslutas utan ytterligare åtgärd.

Bakgrund

Miljöförvaltningen i Stockholms stad tog i januari 2008 emot ett klagomål från ett antal boende på Hornsgatan. Klagomålet gällde överskridna miljö kvalitetsnormer för kvävedioxid (NO₂) och partiklar (PM10) på Hornsgatan. De klagande, som företräds av Naturskyddsföreningen, yrkade att miljö- och hälsoskyddsnämnden skulle förelägga verksamhetsutövaren trafiknämnden att vidta nödvändiga och lämpliga åtgärder för att säkerställa att miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft inte överskrids på Hornsgatan, samt att de följer länets åtgärdsprogram¹ för luftkvalitet.

Miljö- och hälsoskyddsnämndens beslut

Den 16 april 2009 beslutade miljö- och hälsoskyddsnämnden att lämna yrkandet om att vidta åtgärder för att klara

¹ <http://www.naturvardsverket.se/Stod-i-miljoarbetet/Vagledning/Miljokvalitetsnormer/Miljokvalitetsnormer-for-utomhusluft/Atgardsprogram-for-luft/>

åtgärdsprogrammet utan åtgärd (bilaga 1), eftersom miljö- och hälsoskyddsnämnden inte utövar tillsyn över åtgärdsprogrammet. Nämnden beslutade också att lämna klagomålet vad gäller partiklar (PM10) utan ytterligare åtgärd, eftersom trafiknämnden saknar rådighet att vidta lämpliga åtgärder (d.v.s. att begränsa andelen dubbdäck på Hornsgatan). Angående kvävedioxid (NO₂) beslutade miljö- och hälsoskyddsnämnden att uppmana trafiknämnden att i första hand kartlägga och sedan utreda hur den tunga trafiken på Hornsgatan skulle kunna begränsas för att minska halten NO₂. Av beslutet framgick också att trafikkontoret avsåg att genomföra trafikmätningar med kameror som fotograferar fordonens registreringsskyltar för att få en så tydlig bild som möjligt av vilken typ av trafik som orsakar höga halter kvävedioxid på Hornsgatan.

Naturskyddsföreningen överklagade miljö- och hälsoskyddsnämndens beslut till länsstyrelsen. I överklagandet yrkade Naturskyddsföreningen att åtgärder vidtas för att säkerställa att miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft innehålls på Hornsgatan samt att åtgärder genomförs enligt åtgärdsprogrammet.

Under hösten 2009, medan det överklagande beslutet låg hos länsstyrelsen för överprövning, beslutade regeringen att genomföra ändringar i trafikförordningen (1998:1276) för att ge kommunerna möjlighet att på viss väg eller vägsträcka meddela förbud mot fordonstrafik med dubbdäck. Trafiknämnden beslutade till följd härav att införa förbud mot fordonstrafik med dubbdäck på Hornsgatan fr.o.m. den 1 januari 2010 (Dnr T2008-320-02022). Under hösten 2009 pågick även omfattande informationskampanjer om dubbdäcksförbudet på Hornsgatan.

Under hösten 2009 genomfördes, utöver dubbdäcksförbudet, omfattande trafikregistreringar under tre månader på Hornsgatan. SLB-analys analyserade resultatet av registreringarna och beräknade hur olika fordonskategorier bidrog till utsläpp och uppmätta halter av kväveoxider, NO_x, och kvävedioxid, NO₂ (SLB 7:2010). Syftet med utredningen var också att kvantifiera möjliga effekter på NO₂-halterna av ett förbud för tunga fordon på Hornsgatan samt ett införande av nya miljözonsregler för lätta fordon i Stockholms innerstad. SLB-analys beräkningar visade att ett genomfartsförbud för tunga fordon, utöver stadsbussar i linjetrafik, skulle reducera halterna av NO₂ med ca 10 %. En miljözon klass 2 med förbud mot äldre personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar skulle minska NO₂ halterna med knappt 10 %.

Länsstyrelsens beslut

Länsstyrelsen beslutade den 30 juni 2011 (bilaga 2) att upphäva miljö- och hälsoskyddsnämndens beslut att lämna klagomålen vad avser åtgärder för att minska halten av partiklar (PM10) på Hornsgatan utan åtgärd och återförvisade ärendet i den delen till miljö- och hälsoskyddsnämnden för ny handläggning. I övrigt avslog länsstyrelsen överklagandet. Länsstyrelsens grund för beslutet att återförvisa ärendet var att länsstyrelsen gjorde bedömningen att det borde finnas åtgärder som trots allt kan vidtas för att begränsa halten av partiklar på Hornsgatan, t.ex. att begränsa mängden trafik på Hornsgatan. Länsstyrelsen angav också att i det fall lämpliga medel och metoder för dammbindning numera föreligger har miljö- och hälsoskyddsnämnden som tillsynsmyndighet över den miljöfarliga verksamhet som väghållningen utgör att överväga om väghållaren eventuellt bör åläggas att vidta åtgärder för att iaktta de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken. Miljö- och hälsoskyddsnämnden borde enligt länsstyrelsen således ha möjlighet att meddela de råd eller förelägganden om försiktighetsmått som behövs för att minska halten av partiklar.

Avseende frågan om kvävedioxid konstaterade länsstyrelsen att det av miljö- och hälsoskyddsnämndens beslut framgick att det vid tiden för beslutet inte var utrett vilken typ av trafik som står för kväveoxidutsläppen samt att en omdirigering av den tunga trafiken inte är problemfri utan medför ökad trafik- och miljöbelastning på andra gator och att det därför är nödvändigt med ytterligare utredningar innan det kan bli aktuellt att utforma ett föreläggande. För det fall trafiknämnden inte vidtar några åtgärder kan miljö- och hälsoskyddsnämnden enligt länsstyrelsen åter ta upp frågan om eventuella ingripanden. Mot denna bakgrund fanns det enligt länsstyrelsen inte skäl att ändra det överklagade beslutet i denna del.

Länsstyrelsens beslut överklagades till mark- och miljödomstolen av de boende genom Naturskyddsföreningen.

I februari 2012 förelade mark- och miljödomstolen miljö- och hälsoskyddsnämnden att yttra sig över Naturskyddsföreningens överklagan i mål nr M 6529-12.

I sitt yttrande i april 2012 yrkade miljö- och hälsoskyddsnämnden att överklagandet skulle avslås och vidhöll att det vidtagits tillräckliga åtgärder för att minska halten av partiklar (PM10) på Hornsgatan med hänsyn till det införda dubbdäcksförbudet samt pågående dammbindningsåtgärder. När det gällde kvävedioxid

(NO₂) ansåg nämnden att det var rimligt att avvakta länsstyrelsens nya åtgärdsprogram, som skulle bli klart sommaren 2012 och bli vägledande för miljö- och hälsoskyddsnämndens tillsyn över väghållaren trafik- och renhållningsnämnden.

Sedan vintern 2011-2012 utförs dammbindning med CMA (kalciummagnesiumacetat) på Hornsgatan. En utvärdering efter vintersäsongen 2011-2012 visade att dammbindningen minskar halterna PM10 signifikant (ca 30 %) dagen efter att gatan behandlats med CMA (VTI rapport 767). Städning med hjälp av vacuum-maskin genomförs också på Hornsgatan under vintersäsongen.

Mark- och miljödomstolens dom

Genom dom den 9 juli 2012 i (bilaga 3) upphävde mark- och miljödomstolen underinstansernas beslut med avseende på uppmaningen till trafiknämnden att vidta åtgärder för att begränsa genomfartstrafiken med tunga fordon på Hornsgatan till endast bussar i linjetrafik. Mark- och miljödomstolen återförvisade målet i denna del till miljö- och hälsoskyddsnämnden för ny handläggning. Vidare avvisades yrkandet om att domstolen skulle fastställa att kommunen har en skyldighet att genomföra åtgärdsprogrammet och i övrigt avslogs överklagandet.

Av mark- och miljödomstolens domskäl framgår i huvudsak följande. Ett åtgärdsprogram är inte bindande på det sättet att det direkt kan läggas till grund för myndigheters och kommuners ställningstaganden. Dess funktion är att vara ett övergripande planeringsinstrument för myndigheters och kommuners vidare överväganden och handlande vid tillämpningen av de olika styrmedel som behövs för att miljö kvalitetsnormer ska kunna innehållas. Det ansvar som ligger på Stockholms kommun att vidta de åtgärder som behövs enligt åtgärdsprogrammet framgår av 5 kap. 8 § miljöbalken och prövas därför inte av domstolen. Mark- och miljödomstolen delar därmed länsstyrelsens bedömning att nämnden inte utövar tillsyn över åtgärdsprogrammet som sådant, däremot ligger det på nämnden att inom ramen för den operativa tillsynsverksamheten kontrollera att miljö kvalitetsnormerna innehålls. I det arbetet, som kan resultera i tillsyns ingripanden enligt 26 kap. miljöbalken, kan åtgärdsprogrammet få en vägledande funktion.

Mark- och miljödomstolen anförde vidare att det är nödvändigt att miljö- och hälsoskyddsnämnden vidtar åtgärder för att de normer som gäller för kvävedioxid (NO₂) och partiklar (PM10) ska kunna

innehållas. Miljö- och hälsoskyddsnämndens uppmaning till trafiknämnden att vidta åtgärder för att begränsa genomfartstrafiken med tunga fordon har enligt mark- och miljödomstolen inte utgjort en tillräcklig åtgärd enligt 26 kap. miljöbalken.

Eftersom mark- och miljödomstolen inte ansåg att det var tillräckligt utrett om samtliga förutsättningar för ett ingripande enligt 26 kap. miljöbalken var uppfyllda, visades ärendet åter till miljö- och hälsoskyddsnämnden för att nämnden skulle ta ställning till om ett tillsynsingripande kunde ske. Eftersom frågan med avseende på åtgärder för att innehålla miljö kvalitetsnormerna för partiklar (PM10) redan hade återförvisats av länsstyrelsen kom mark- och miljödomstolens endast att återförvisa frågan om eventuella åtgärder för att miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid (NO₂) skulle kunna innehållas.

Naturskyddsföreningen överklagade mark- och miljödomstolens dom till Mark- och miljööverdomstolen som inte meddelade prövningstillstånd. Mark- och miljödomstolens dom har således vunnit laga kraft och ärendet med avseende på vilka åtgärder som eventuellt ska vidtas för att miljö kvalitetsnormerna för såväl partiklar (PM10) som för kvävedioxid (NO₂) ska kunna innehållas ligger återförvisat hos miljö- och hälsoskyddsnämnden att ta ställning till.

Ärendets handläggning efter återförvisandet

Efter att ärendet återförvisats med avseende på vilka åtgärder som eventuellt ska vidtas för att miljö kvalitetsnormerna för såväl partiklar (PM10) som för kvävedioxid (NO₂) ska kunna innehållas utredde miljöförvaltningen under hösten 2012 förutsättningarna för ett eventuellt tillsynsingripande. Förvaltningen kunde konstatera att miljö kvalitetsnormen för PM10 klarades på Hornsgatan 2012. I december 2012 beslutade länsstyrelsen om det nya åtgärdsprogrammet för luftkvalitet i Stockholms län². Med avseende på NO₂ innehöll åtgärdsprogrammet endast en åtgärd för att minska halten kvävedioxid i staden nämligen att öka efterlevnaden av stadens miljözon för tung trafik. Mot denna bakgrund ansåg miljöförvaltningen det vara nödvändigt att låta trafikkontoret närmare utreda möjligheten att genomföra ett förbud mot genomfartstrafik för tung trafik.

Trafikkontoret skrev i ett tjänsteutlåtande i juni 2013 att det inte är möjligt att flytta den tunga trafiken från Hornsgatan. Trafikkontoret

skrev också att en miljözon för lätta fordon skulle vara bra att kunna införa för att minska halten NO₂ på Hornsgatan. Miljöförvaltningen ansåg att tjänsteutlåtandet var för kortfattat för att kunna fatta beslut i tillsynsärendet och förelade därför trafiknämnden i maj 2014 att närmare utreda konsekvenserna av ett genomfartsförbud för tung trafik på Hornsgatan. Trafikkontoret lät en konsult utreda frågan närmare och den 20 november 2014 fattade trafiknämnden beslut om att godkänna utredningen som presenterades i form av en rapport (bilaga 4). Utredningens slutsats var att ett genomfartsförbud för tung trafik har begränsad effekt på halten NO₂ samtidigt som de indirekta konsekvenserna är omfattande och långtgående och i flera fall i direkt konflikt med andra målområden i staden. Trafiknämnden beslutade även att trafikkontoret tillsammans med berörda aktörer skulle arrangera en hearing med syfte att nå en helhetslösning för att klara miljö kvalitetsnormerna för luftkvalitet i Stockholms stad. Hearingen hölls i maj 2015 med deltagare från trafiknämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafikkontoret, miljöförvaltningen, länsstyrelsen, Södertälje kommun, SL, landstingets trafikförvaltning, Centrum för arbets- och miljömedicin samt VTI. Hearingens slutsats angående PM10 var att Stockholms stad har vidtagit åtgärder som minskat PM10 och att det arbetet behöver drivas vidare. Angående NO₂ kom hearingen fram till att de åtgärder som ger bäst effekt är de som har lång genomförandetid och att staden behöver fundera på om dessa kan skyndas på.

Den 27 februari 2015 inkom Naturskyddsföreningen som ombud för de klagande med synpunkter på trafikkontorets utredning om konsekvenserna av genomfartsförbud för tung trafik på Hornsgatan. Föreningen ansåg att utredningen uppvisade en del brister. Genomfartsförbud under vissa tider på dygnet hade enligt Naturskyddsföreningen inte studerats. Naturskyddsföreningen ansåg att ett genomfartsförbud under trafikens maxtimmar i kombination med andra åtgärder, som t.ex. samlastningscentraler, lastbilsregistrerade lastplatser och fyllnadskrav för varuleveranser skulle ge goda resultat. En annan brist som Naturskyddsföreningen lyfte fram var att trafikkontoret inte utrett andra åtgärder tillräckligt. Naturskyddsföreningens slutsats var att miljö- och hälsoskyddsnämnden måste förelägga trafiknämnden att vidta åtgärder som leder till efterlevnad.

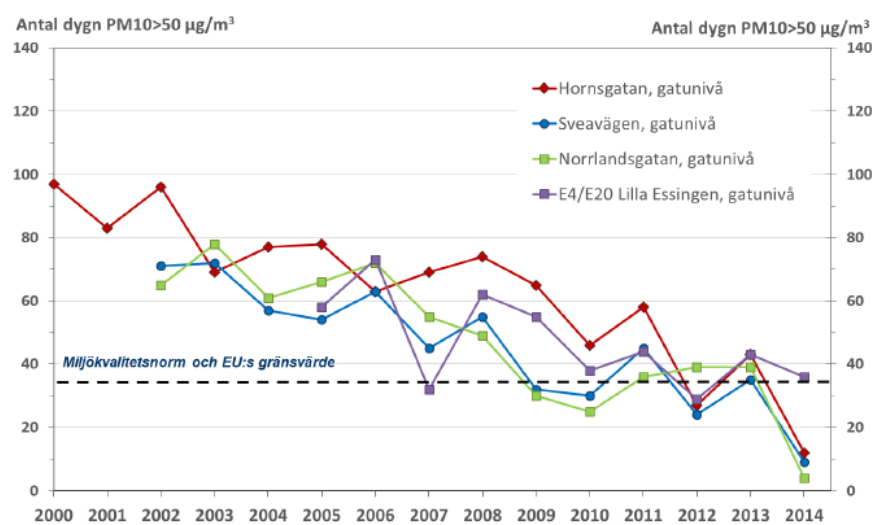
Den 20 augusti 2015 svarade trafiknämnden på Naturskyddsföreningens synpunkter. Nämnden menade att en förutsättning för ett tidsbegränsat förbud mot genomfartstrafik för tung trafik är att det samtidigt finns möjlighet för samlastning av gods. Enligt trafiknämnden finns varken affärsmodeller,

infrastruktur eller organisation för samlastning i Stockholm idag. Nämnden ansåg vidare att allt arbete med leverenstrafik behöver vara en del av ett helhetsgrepp för staden så att problem löses i stället för flyttas. Trafiknämnden anförde sammanfattningsvis att arbetet med en samordnad leverenstrafik tillsammans med miljözonens successivt skarpere krav på utsläpp från tunga fordon sannolikt är det som långsiktigt mest kommer att minska utsläppen från den tunga trafiken i staden.

Utvecklingen av luftkvaliteten på Hornsgatan

Partiklar (PM10)

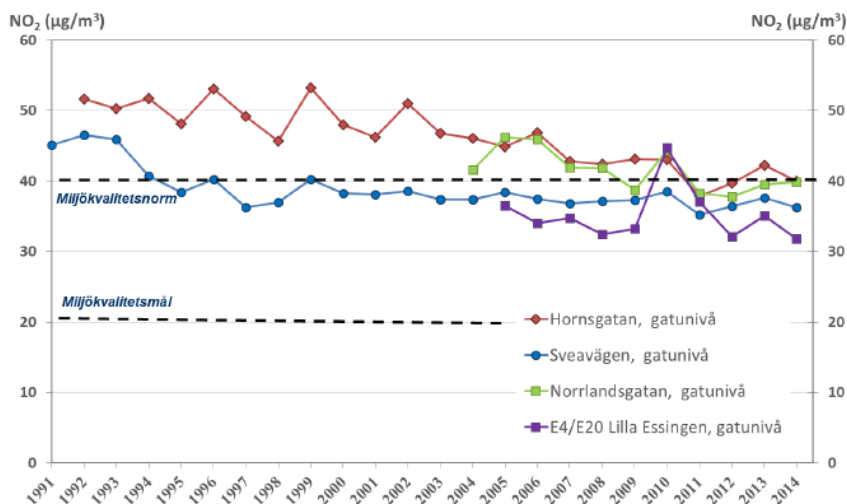
Antalet höga dygnsmedelvärden av PM10 har minskat under 2000-talet. I figur 1 redovisas trender för antalet dygnsmedelvärden över normvärdet $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ vid gatustationerna (SLB rapport 2:2015). De minskade halterna av PM10 beror på flera olika orsaker. En av de viktigaste är att dubbdäckanvändningen har minskat, från ca 70 % till ca 30 %. Andra åtgärder som har satts in är dammbindning och effektivare städning. De ovanligt låga halterna av PM10 vid Hornsgatan, Sveavägen och Norrlandsgatan 2014 visar på att dessa åtgärder är effektiva när det gäller att minska antalet dygn med höga halter av PM10 under vårvintern. Även under 2015 kommer med all sannolikhet miljökvalitetsnormen för PM10 att klaras. Fram till och med den 29 november har Hornsgatan endast haft 7 överskridanden vilket är långt mycket mindre än vad som var fallet innan dammbindning skedde i stor omfattning.



Figur 1. Trend för antalet dygnsmedelhalter av PM10 högre än normvärdet $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$, åren 2000-2014 på Hornsgatan, Sveavägen, Norrlandsgatan och Lilla Essingen. Normvärdet får överskridas maximalt 35 dygn per år för att klaras. Källa: SLB rapport 2:2015

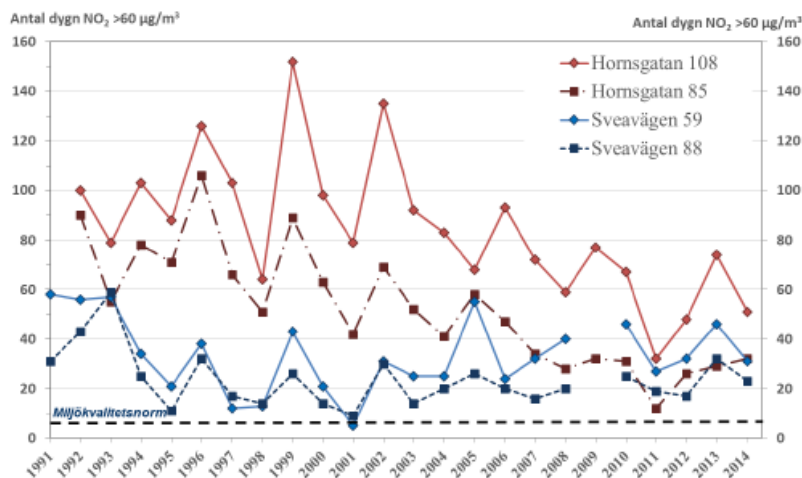
Kvävedioxid (NO₂)

Sedan början av 1990-talet har de genomsnittliga årsmedelhalterna i gatunivå minskat med drygt 20 % på Hornsgatan, se figur 2. EU:s miljökvalitetsnorm (40 µg/m³) klarades nästan 2014 vid mätstationen i gatunivå på Hornsgatan 108 (41 µg/m³) och vid Hornsgatan 85 klarades normen 2014 (39 µg/m³).



Figur 2. Trend för uppmätta årsmedelhalter av kvävedioxid åren 1991-2014 vid mätstationerna på Hornsgatan (medelvärde av Hornsgatan 108 och 85), Sveavägen (medelvärde av Sveavägen 59 och 88), Norrlandsgatan och Lilla Essingen. Källa: SLB rapport 2:2015

Fram till början av 2000-talet överskreds det svenska normvärdet för dygn för kvävedioxid (7 dygn per år) under ungefär 100 dygn per år på Hornsgatan 108 (norra sidan), se figur 3. Åren 2005-2010 var antalet överskridanden ca 70 per år. År 2014 registrerades 51 dygn, vilket är i nivå med medelvärdet de senaste fem åren. Även för Hornsgatan 85 (södra sidan) ses en nedåtgående trend av antal dygn med halter över 60 µg/m³.



Figur 3. Trend för antalet dygnsmedelhalter av kvävedioxid högre än normvärdet 60 µg/m³, åren 1991-2014 vid mätstationerna på Hornsgatan (2 mätpunkter i gatunivå) och Sveavägen (2 mätpunkter i gatunivå). Normvärdet får överskridas maximalt 7 dygn per år för att klaras. Källa: SLB rapport 2:2015

Mätstationerna på Hornsgatan är placerade på ett sådant sätt att mätningarna görs där halterna av kvävedioxid är som högst, nära trafiken. Halterna avtar snabbt med höjden över gatan. Mätningar som SLB analys genomfört på olika höjder på en fasad på Sveavägen visade att totalhalten NO₂ minskade med ca 40 % från mellan fyra meters höjd och 24 meters höjd (SLB rapport 11:2013). Exponeringen blir också lägre på gårdssidan av huset jämfört med gatusidan.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Mark- och miljödomstolen och länsstyrelsen har återförvisat ärendet till miljö- och hälsoskyddsnämnden för att ta ställning till om ett tillsynsinslag ska ske för att komma till rätta med luftkvaliteten på Hornsgatan med avseende på PM10 och NO₂.

Om en verksamhet eller åtgärd bidrar till att en norm inte följs har tillsynsmyndigheten skyldighet att överväga att ingripa och ställa krav på att rimliga försiktighetsmått vidtas enligt 2 kap. 7 § första stycket miljöbalken. Detta gäller speciellt om verksamheten ger ett betydande bidrag till den förhöjda halten. Om kraven inte är tillräckliga enligt den normala avvägningen i 2 kap. 7 § första stycket, så att normen följs, ska enligt bestämmelsens andra stycke de krav ställas som behövs för att följa en gränsvärdesnorm enligt 5 kap. 2 § 1. Om åtgärdsprogram fastställts ska det 2 kap. 7 § andra stycket vara vägledande för bedömningen av behovet av de ytterligare kraven.

Av bestämmelsen i 26 kap. 9 § miljöbalken framgår att en tillsynsmyndighet i det enskilda fallet får besluta om de förelägganden och

förbud som behövs för att miljöbalken samt föreskrifter, domar och andra beslut som har meddelats med stöd av balken ska följas. Mer ingripande åtgärder än vad som behövs i det enskilda fallet får inte tillgripas.

Sedan klagomålet angående luftkvaliteten på Hornsgatan inkom till miljöförvaltningen 2008 har trafiknämnden genomfört en rad åtgärder för att minska halten partiklar (PM10) längs Hornsgatan. 2010 infördes dubbdäcksförbud och sedan 2011 genomförs dammbindning på Hornsgatan under vintersäsongen. Till följd av bl.a. dessa åtgärder klaras miljökvalitetsnormen för PM10 på Hornsgatan sedan 2012 och med all sannolikhet kommer miljökvalitetsnormen att klaras även för 2015. Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser därför att det inte är skäligt att kräva av trafiknämnden att vidta ytterligare åtgärder för att minska halten PM10 längs Hornsgatan.

När det gäller kvävedioxid (NO₂) ses en minskande trend för uppmätta halter av NO₂ i gatunivå på Hornsgatan och EU:s miljökvalitetsnorm för årsmedelvärde klaras nästan. Den svenska miljökvalitetsnormen för dygn överskrids dock fortfarande. I länets åtgärdsprogram för kvävedioxid och partiklar³ finns en fastställd åtgärd när det gäller NO₂ som handlar om bättre efterlevnad av miljözonen för tung trafik. Polisen ansvarar för att genomföra kontroller av fordon och trafikkontoret för information. Mot bakgrund härav har trafikkontoret tagit fram en ny skrift om miljözonen efter att miljözonsreglerna ändrats och uppdaterat informationen om miljözonen på webben. I övrigt har inte trafiknämnden genomfört några åtgärder på Hornsgatan för att minska halten NO₂.

De fysiska åtgärder som är tekniskt möjliga att genomföra och som skulle kunna minska halten NO₂ är genomfartsförbud för tunga fordon utom bussar i linjetrafik, framkomlighetsåtgärder, renare fordon och bränslen, minskad hastighet, miljözon för lätta fordon samt miljözon för tunga fordon.

Trafiknämnden har genomfört utredningar och kommit fram till att det inte är lämpligt att införa ett genomfartsförbud för tung trafik eftersom ett sådant förbud skulle leda till negativa konsekvenser för omkringliggande gator och dessutom troligen inte leda till någon större förbättring av halten NO₂ på Hornsgatan.

Trafiknämnden arbetar sedan 2014 med framkomlighet för tunga fordon genom en strategi för bättre leveranstrafik⁴ och i nämndens budget för 2016 framgår att trafiknämnden ska utreda ett reserverat körfält för buss och tung trafik på Hornsgatan mellan Ringvägen och Långholmsgatan för att trafiken ska flyta på bättre och därmed minska utsläppen av NO_x.

När det gäller bättre fordon och bränslen ingår det i stadens strategi för bättre leveranstrafik⁴ att öka incitamenten för att investera i miljöfordon genom att ställa miljökrav i upphandlingar samt möjliggöra leveranser under flera av dygnets timmar för högre nyttjandegrad av fordonen. I övrigt ligger det utanför stadens behörighet att påverka val av fordon och bränslen.

Hastigheten på Hornsgatan är redan låg och en ytterligare sänkning av hastigheten skulle inte ge någon förbättring av luftkvaliteten⁵.

Trafiknämnden har uttryckt en vilja att införa miljözon för lätta fordon för att minska halten NO₂ på Hornsgatan. Det är ännu inte juridiskt möjligt att införa en sådan miljözon, men staden har vid upprepade tillfällen framfört kravet till Regeringen.

Stockholms stad har sedan många år en miljözon för tunga fordon som innebär att de äldsta fordonen som orsakar mest NO₂ successivt fasas ut från innerstaden⁶. Från och med 2016 förbjuds tunga fordon med Euroklass 3 och äldre att köra i miljözonen. Detta kommer att innebära ytterligare minskade utsläpp av NO₂ från de tunga fordonen på Hornsgatan.

Mot denna bakgrund anser miljö- och hälsoskyddsnämnden att de åtgärder som är möjliga att genomföra för att minska halten NO₂ redan genomförs av trafiknämnden och att dessa åtgärder troligtvis kommer att leda till att EU:s gränsvärdesnorm kommer att klaras inom kort. Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser inte att det i dagsläget finns några ytterligare åtgärder utöver pågående arbeten som trafiknämnden kan genomföra för att minska halten NO₂ längs Hornsgatan. Att besluta om åtgärder utöver pågående arbeten och vad som är möjligt att genomföra enligt de utredningar som trafikkontoret redovisat, anser förvaltningen vara mer ingripande än

⁴file:///H:/En%20strategisk%20inriktning%20f%C3%B6r%20b%C3%A4ttre%20leveranstrafik%202014-2017%20(2).pdf

⁵ HBEFA, <http://www.hbefa.net/e/index.html>

⁶ <http://foretag.stockholm.se/Tillstand/Trafik/Miljozon1/>

vad som behövs i det enskilda fallet.

SLUT

Bilagor

1. Miljö- och hälsoskyddsnämndens beslut 2009- 04-16
2. Länsstyrelsens beslut 2011-06-30
3. Mark- och miljödomstolens dom 2012- 07-09
4. Utredning av konsekvenserna av att förbjuda genomfart för tung trafik på Hornsgatan. Svar på föreläggande från miljöförvaltningen.
5. Hur man överklagar