

Bilaga 4 till kommunfullmäktiges protokoll 2008-03-03 § 6

Svar på interpellation 2007: 64 från Åsa Romson (mp) om borgerlig acceptans av luftföroreningar.

Åsa Romson (mp) har i interpellation om stadens arbete med luftkvalitet ställt följande fråga.

Vilken mängd luftföroreningar anser den borgerliga alliansen är acceptabelt och var vill ni sätta gränsen för när ohälsan blir så stor och det offentliga måste börja agera?

I budget för 2008 anges tydliga mål som ska uppnås för luftkvaliteten i Stockholm avseende partiklar och kvävedioxider. Så det kan inte råda någon oklarhet i denna del.

Interpellationen redogör för de miljö kvalitetsnormer som gäller för partiklar (PM10) och kvävedioxid samt de förmodade hälsoeffekter som långvarig exponering av höga halter kan få. För att besvara denna frågeställning som den förtjänar att bli besvarad krävs ett utförligare svar där problematiken sätts i sitt sammanhang.

Sedan 1994 har luftföroreningshalten kontinuerligt mätts i Stockholm. Under de senaste tjugo åren har luften i Stockholmsregionen blivit mycket bättre. Detta beror främst på att vi byggt ut fjärrvärmen samt infört katalysatorrening på personbilar. Halterna av till exempel svaveldioxid och bly är numera så pass låga att normerna klaras överallt med god marginal. Även för bensen, kolmonoxid och kväveoxider uppfylls normerna på de flesta platser. Dock har Stockholm fortfarande problem med höga halter av bl a partiklar, kvävedioxid och ozon. Vid starkt trafikerade gator i stadskärnor och utmed större infarter ligger halterna i närheten av eller över normvärdena. Även halterna av ozon på landsbygden ligger i vissa fall över normvärdena.

Stockholm är inte ensam i Sverige med att ha luftföroreningar. Stockholms län, Göteborgsregionen, Uppsala, Malmö, Helsingborg och Umeå har alla beslut om åtgärdsprogram och i Sverige är det totalt 70 kommuner som inte klarar eller riskerar att överskrida miljö kvalitetsnormerna för luft. (Här skall tilläggas att 80 % av kommunerna borde göra mätningar av partikelhalt, men det är endast de tio största städerna som utför kontinuerliga mätningar).

Av EU:s 25 medlemsstater rapporterade 23 stycken 2007 in överskridanden av olika miljö kvalitetsnormer för luft till kommissionen. Det är främst partiklar, kvävedioxid och svaveldioxid som ligger för högt runt om i Europa. Höga partikelhalter i Europa härrör främst från förbränning i kolkraftverk eller från dieselmotorer, som är mycket vanligare där.

Luftföroreningar kommer från en mängd olika källor som till exempel vägtrafik, industriella processer, förbränning av olja och ved och arbetsmaskiner. I Stockholm och Uppsala kommer de största utsläppen av luftföroreningar från vägtrafiken. Partiklar har sitt ursprung bland annat i vägtrafikfordonens slitage på vägbanor, däck och bromsar medan de mindre partiklarna (PM_{2,5}) till stor del kommer långväga ifrån.

Kvävedioxider släpps ut av avgaserna och bildas även av kvävemonoxider i avgaserna tillsammans med ozon i stängda gaturum.

Kommuner och myndigheter är enligt miljöbalken skyldiga att säkerställa att normer inte överskrids vid beslutfattande (Miljöbalken 5 kap 3 §). Hur långtgående denna skyldighet egentligen sträcker sig har varit föremål för miljöbalkskommitténs slutbetänkande men är ännu inte klarlagt. Kommunerna är skyldiga att göra luftmätningar och rapportera in mätresultat och överskridanden till Naturvårdsverket. Verket tar ställning till om ett åtgärdsprogram behöver upprättas, och om så är fallet, lämnar de förslag till regeringen om vem som bör utarbeta det. När ett förslag sedan upprättats skall det slutligen också fastställas av regeringen.

Under den förra mandatperioden klarades inte miljö kvalitetsnormerna, utan överskridanden har rapporterats varje år sedan 2001 då luftkvalitetsförordningen infördes. Detta ledde till att länsstyrelsen i Stockholms län fick i uppdrag att ta fram ett åtgärdsprogram, eftersom det fanns anledning att anta att normerna inte skulle klaras då de trädde i kraft år 2005.

Länsstyrelsens förslag till åtgärdsprogram bearbetades och fastställdes av regeringen i december 2004. Att framtagandet av åtgärdsprogrammen tilldelades länsstyrelsen berodde på att föroreningarna berör flera kommuner. Åtgärdsprogrammet har fått kritik dels för att det tagit väldigt lång tid (mellan tre och fyra år) från anmält överskridande av normerna till fastställt program, och dels för att innehållet bedöms vara alltför vagt, t ex har samtliga förslag som medför författningsändringar inte tagits med i de fastställda programmen.

I Stockholm är det sålunda miljöförvaltningen som ansvarar för luftövervakningen i staden samt att vid tillståndsprovningar även beakta bestämmelserna om miljö kvalitetsnormer i Miljöbalkens 5 kap. Det är däremot i första hand Trafikkontoret som i egenskap av verksamhetsutövare för trafiken har rådighet över de åtgärder som rör denna verksamhet och därmed de åtgärder i åtgärdsprogrammet som kommunen kan vidta.

Åtgärdsprogrammet för Stockholms län pekar ut olika ansvariga aktörer, men det är oklart vem som skall övervaka att dessa åtgärder verkligen genomförs, hur de genomförs eller om de inte räcker till. Det saknas idag bestämmelser om vem som skall övervaka trafikkontorets åtgärder. Är detta miljöförvaltningens uppgift eller en uppgift för den instans som faktiskt fattat beslut om åtgärdsprogrammet? Detta är ett problem som framförts till regeringen från såväl Stockholm som från andra kommuner runt om i landet.

Problemet med Stockholms åtgärdsprogram är att flera av de långsiktiga åtgärderna är sådana som kommunen inte ha rådighet över, och flera förslag kräver lagändringar.

När regeringen beslutade om Stockholms åtgärdsprogram gavs länsstyrelsen samtidigt i uppdrag att utarbeta ett kompletterande åtgärdsprogram. Länsstyrelsen hänvisar i sitt svar till att de åtgärder som fanns med i det ursprungliga åtgärdsprogrammet är de som måste vidtas:

”Det är (...) angeläget att regeringen snarast tar ställning till de förslag om förändrad lagstiftning m.m. som ingick i Länsstyrelsens ursprungliga förslag till åtgärdsprogram, så att en nödvändig föryngring av fordonsparken och en lika nödvändig halvering av dubbdäcksanvändningen kan uppnås. Några andra kraftfulla åtgärder finns, enligt Länsstyrelsens uppfattning, inte att tillgå.”

Stockholm har så här långt vidtagit följande åtgärder.

Spolning är en åtgärd för torra, varma perioder på våren då partikelhalten är hög. Det går inte att spola om inte temperaturen stadigt ligger över noll grader eftersom det annars är risk för att det blir halt.

Spolning av gator – försök har gjorts under 2007 och planeras även under våren 2008.

Tidigare vårstädning innebär att uppsopning av sand ska ske på våren omedelbart efter snösmältningen. Vårstädningen ska slutföras senast den 1 maj. (I ytterstaden är datumet 15 maj för det lokala vägnätet).

Dammbindning – CMA är en form av kemisk dammbindning med salt. Det är också en åtgärd som likt spolning är tänkt att användas i perioder då partikelhalten överskrids. Trafikkontoret tidigare försök visar att partikelhalten från PM10 kan minska med så mycket som 20-40 %. Vid vissa förhållanden kan det bli halt av att använda CMA, exempelvis kan det handla om hur man doserar. Försök har genomförts under våren och hösten 2007 och man arbetar vidare med detta genom att göra friktionsmätningar. Om dessa får positivt utfall kan försöken till en del även utsträckas till Hornsgatan.

Information för att minska dubbdäcksanvändningen har under hösten distribuerats till hushåll och däckhandlare i form av broschyren ”Vinterdäck en liten skrift och många frågor”. Där ges information om odubbade vinterdäck och när dessa kan var lämpliga att använda.

Fri boendeparkering för miljöbilar är ett treårigt projekt som kommer att förlängas. Miljöbilar släpper ut mindre kvävedioxider och förbränningspartiklar.

Begäran om dubbdäcksförbud från 31 mars i Stockholm – Stockholm stad och länsstyrelsen har tillskrivit regeringen (maj 2007) med begäran om att dubbdäckstiden skall förkortas lokalt. Vägverket har i sin utredning motsatt sig ett sådant förslag med motiveringen att det blir krångligt med olika regler. Vi anser att detta ändå kan vara motiverat eftersom Sverige är ett avlångt land med olika förutsättningar. Att förbjuda dubbdäcken efter 31 mars men tillåta vinterdäck till den 30 april skulle dessutom skapa ett incitament att välja vinterdäck istället. Brevet är ännu inte besvarat.

I budgeten för 2008 anges tydligt att de pågående åtgärderna och försöken skall fortsätta och utvärderas därutöver ska nya åtgärder övervägas. Det finns ett tydligt samband mellan hastigheter och slitage. Minskad hastighet skulle därför innebära minskat antal partiklar. Flexibla hastigheter föreslås införas på Hornsgatan - vid risk för överskridanden sänks hastigheten.

En annan åtgärd som undersöks är att pröva en annorlunda vägbeläggning. Vägbeläggningen har betydelse för hur stor slitaget blir med dubbdäck. Ju hårdare vägbeläggning ju mindre slitage och ju lägre partikelhalter. Man kan dock inte ha för hård vägbana eftersom friktionen minskar när vägbanan blir blöt, eller med andra ord: det blir halt när det regnar. Vägverket har gjort försök med betong. Det är väldigt dyrt och det finns risk för sprickbildning.

Hur staden byggs påverkar också luftkvaliteten. I den framtida planeringen och nybyggnation i staden är det viktigt att inte täppa till gaturummen. Detta är ett arbete som redan görs men det skulle vara möjligt att utveckla för att se hur nya byggnationer också kan hjälpa till att skapa luftströmmar ner i gaturummet för att öka omblandningen.

En åtgärd som diskuteras är att sätta upp vägs skyltar där bilisterna ombeds ta en annan väg om möjligt. En sådan åtgärd måste dock utredas så att det inte endast flyttar problemet genom längre körsträckor och mer trafik på andra innerstadsgator och därmed mer slitage som innebär att halterna av PM10 generellt sätt ökar.

Experter avråder från avstängning av gator eftersom det bara flyttar problemet till andra gator. Så länge det inte finns bra kringfartsleder som alternativ riskerar man endast att sprida problemet över staden.

EU har gränsvärden för när larm bör utgå till medborgarna vid stundtals mycket höga luftföroreningshalter. Stockholm har aldrig överskridit dessa nivåer varför ett larmsystem får anses opåkallat. Luftkvaliteten i Stockholm rapporteras dagligen på lokalradion, i tidningarna och uppdateras timligen på Stockholm Uppsala läns luftvårdsförbunds hemsida.

Stockholm har idag fri boendeparkering för miljöbilar. Detta ger incitament för att välja en renare bil som genererar mindre kvävedioxid utsläpp. Att utsträcka detta undantag till miljöbilar utan dubbdäck är svårt att genomföra eftersom det inte går att kontrollera. Undantag för miljöbilar går att administrera eftersom det av fordonsregistret framgår om bilen är en miljöbil eller inte. Däremot finns inte några uppgifter om, eller möjlighet att kontrollera, vilka däck fordonet körs på. Samma resonemang gäller i än högre utsträckning undantag för trängselskatter. Bestämmelser om trängselskatter ligger inte heller inom den kommunala rådigheten att besluta om.

Skatt på dubbdäck ligger inte inom den kommunala rådigheten. Dessutom kan det vara motiverat att köra med dubbdäck på andra håll i landet, men att införa en lokal skatt på dubbdäcksanvändande skulle då dessutom kräva en grundlagsändring.

Som synes är detta frågor som kräver fler lösningar. Vi kommer att arbeta vidare med att komma tillrätta med luftkvaliteten i Stockholm utifrån de verktyg vi förfogar över som kommun. Att som miljöpartiet förenkla frågan till att handla om att stänga gator i staden är att göra det enkelt för sig. Alla som är insatta i frågan vet att den är mycket komplex, att det krävs många olika åtgärder och att säkerställande av god luftkvalitet alla tider på året kräver en lösning utöver den lokala eftersom varken luftföroreningar eller trafik håller sig inom den egna kommungränsen. Det handlar också om att lösa strukturella frågor i form av goda kollektivtrafikmöjligheter, kringfartsleder som gör att trafiken inte behöver ta vägen genom staden, fungerande infartsparkeringar m.m.

I och med Stockholmsförhandlingen har de deltagande kommunerna kommit överrens om att samarbeta i frågan att förbättra luftkvaliteten i regionen.

Stockholm den 30 januari 2008

Ulla Hamilton
Miljö- och fastighetsborgarråd