



PM 2012:67 RVI (Dnr 303-212/2012)

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

Remiss från Länsstyrelsen i Stockholms län

Remisstid 16 maj 2012

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen "Åtgärdsprogram för att klara miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid och PM10 i Stockholms län" anføres att åtgärdsprogrammet bör omarbetas i enlighet med denna promemoria.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Per Ankersjö anför följande.

Ärendet

Gällande miljö kvalitetsnormer syftar till att skydda människors hälsa och miljö. Miljö kvalitetsnormerna för luft, vilka utgår från EU:s ramdirektiv (08/50/EG) om luftkvalitet och renare luft i Europa, anger föroreningsnivåer som inte får överskridas. Miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid och PM10 överskrids på 36 respektive 48 vägar och gator i Stockholms län. Flera av dessa gator finns inom Stockholms stad.

Enligt miljöbalken (5 kap 4 §) ska ett förslag till åtgärdsprogram upprättas om det behövs för att en miljö kvalitetsnorm ska kunna följas. Enligt Regleringsbrevet för 2011 ska länsstyrelsen i Stockholms län revidera de åtgärdsprogram för luftkvalitet för PM10 och kvävedioxid som fastställts för länet.

Förslaget till åtgärdsprogram rekommenderar tre olika typer av åtgärder; åtgärder som kan ge relativt snabb effekt på halterna av PM10 och kvävedioxid (inom 1-3 år), åtgärder som ska ge ett bättre beslutsunderlag vid val av åtgärder och för utvärdering av valda åtgärder samt åtgärder som har mer långsiktig effekt, som tar längre tid att genomföra.

Det finns enligt förslaget ingen enskild åtgärd som ger tillräcklig effekt för att miljö kvalitetsnormerna ska klaras utan det krävs en kombination av åtgärder. Idag saknas underlagsdata för hur bland annat trafikflödena ser ut och därmed är det svårt att bedöma hur trafiken skulle påverkas av olika åtgärder. Hur dessa bör utformas och vilka effekter de får är beroende av till exempel geografisk omgivning, fordonsparkens sammansättning i länet och godstrafikens start och målpunkter.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, Kungsholmens stadsdelsnämnd, Norrmalms stadsdelsnämnd, Södermalms stadsdelsnämnd samt Stockholms Stads Parkerings AB.

På grund av kort remisstid har miljö- och hälsoskyddsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden valt att svara med ett gemensamt kontorsyttrande tillsammans med stadsledningskontoret. Stockholms Stads Parkerings AB har meddelat att de inte har några invändningar eller synpunkter på remissen och har därför avstått från att yttra sig.

Stadsledningskontoret, miljöförvaltningen och trafikkontoret anser att åtgärdsprogrammet inte uppfyller de krav som ställs i miljöbalken på ett sådant program. Förslaget till program är framförallt inte tillräckligt utarbetat vad det gäller ansvarsfördelning, finansiering av åtgärderna samt vilken effekt de föreslagna åtgärderna förväntas ha på luftkvaliteten. Kontoren anser att åtgärdsprogrammet innehåller så stora brister att det bör omarbetas. Därutöver lämnar kontoren ett antal detaljerade synpunkter på åtgärdsprogrammets förslag.

Kungsholmens stadsdelsnämnd konstaterar att flera gator inom stadsdelsområdet överskrider aktuella miljökvalitetsnormer. Samtidigt har trängselskatten och dubbdäcksförbudet på Hornsgatan medfört att halterna av PM10 och utsläpp av kvävedioxid minskat. Stadsdelsnämnden hoppas att spårvägs- och stomnässtrategin samt framkomlighetsstrategin ska samverka och leda till fler transporter med kollektivtrafik, gång och cykel. Vidare anser stadsdelsnämnden att åtgärdsprogrammet tydligare ska belysa parkernas betydelse och grönskans funktion som luftrenare i en urban miljö. Stadsdelsnämnden betonar avslutningsvis att den under lång tid verkat för en nedgrävning eller överdäckning av Essingeleden.

Norrmalms stadsdelsnämnd konstaterar att flera gator inom stadsdelsområdet överskrider aktuella miljökvalitetsnormer. Samtidigt har trängselskatten och dubbdäcksförbudet på Hornsgatan medfört att halterna av PM10 och utsläpp av kvävedioxid minskat. Stadsdelsnämnden hoppas att spårvägs- och stomnässtrategin samt framkomlighetsstrategin ska samverka och leda till fler transporter med kollektivtrafik, gång och cykel. Vidare anser stadsdelsnämnden att åtgärdsprogrammet tydligare ska belysa parkernas betydelse och grönskans funktion som luftrenare i en urban miljö.

Södermalms stadsdelsnämnd konstaterar att flera gator inom stadsdelsområdet överskrider aktuella miljökvalitetsnormer. Samtidigt har trängselskatten och dubbdäcksförbudet på Hornsgatan medfört att halterna av PM10 och utsläpp av kvävedioxid minskat. Stadsdelsnämnden är positiv till att dubbdäcksförbudet utökas till fler gator och poängterar vikten av att staden fortsätter och utvecklar det långsiktiga arbetet med att minska behovet av transporter genom aktiv stadsplanering, en utvecklad kollektivtrafik och bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafik.

Mina synpunkter

Arbetet med att åtgärda luftkvaliteten i Stockholm är stadens mest angelägna miljöfråga. Samtliga stadens berörda delar har ett tydligt uppdrag i såväl budget som mil-

jöprogram att inom sin rådighet arbeta för att nå de lagstadgade miljö kvalitetsnormerna, och det pågår också hela tiden ett aktivt arbete mot detta mål.

Den stora utmaningen är att det inte finns någon enkel lösning på problemet; många olika åtgärder, de flesta tämligen ingripande, måste till för att gemensamt få ner partikelhalter och utsläpp av kvävedioxid till miljö kvalitetsnormernas gränsvärden. Det kräver ett både målmedvetet och seriöst arbete för att hitta de mest effektiva och minst ingripande åtgärderna samtidigt som så många oönskade bieffekter som möjligt kan undvikas. I detta sammanhang har det länge varit ett problem att staden inte har haft möjlighet att införa eller saknat rådighet över de mest effektiva åtgärderna. Ett annat problem är att styrmedel som har haft positiv inverkan på utsläppen av växthusgaser, som exempelvis regeringens miljöbilsdefinition, har medfört negativa konsekvenser för luftkvaliteten. Det är därför positivt att ett nytt åtgärdsprogram för PM10 och kvävedioxid nu arbetas fram där åtgärder på bred front inventeras och utvärderas för att ge staden de verktyg vi behöver för att kunna fortsätta arbeta med frågan på ett så effektivt och seriöst sätt som den faktiskt kräver.

Stadsledningskontoret, miljöförvaltningen och trafikkontoret framhåller emellertid i sitt gemensamma tjänsteutlåtande ett flertal betydande brister i det föreliggande förslaget. Det handlar bland annat om att det är otydligt vilket ansvar respektive kommun och myndighet har för att de åtgärder som föreslås i programmet vidtas och hur de ska genomföras och finansieras; det saknas en bedömning av vilken förbättring flera av åtgärderna förväntas medföra för luftkvaliteten; därtill saknas en analys av hur åtgärderna ska prioriteras för att klara normerna till lägsta möjliga samhällskostnad. Bristerna är av sådan karaktär att kontoren anser att åtgärdsprogrammet inte uppfyller miljöbalkens krav och dessutom försvårar tillsynsmyndighetens, det vill säga miljö- och hälsoskydds nämndens, arbete.

Detta är djupt problematiskt eftersom åtgärdsprogrammet utgör det mest centrala redskapet för att arbeta med denna fråga. Samtidigt som staden länge har varit pådrivande för att få nya åtgärder på plats och åtgärdsprogrammet sålunda brådskar, är det också av yttersta vikt att det nya åtgärdsprogrammet blir ett kraftfullt och effektivt instrument. Jag delar därför kontorens slutsats att åtgärdsprogrammet bör omarbetas i linje med kontorens förslag, och vill betona att det är viktigt att detta sker skyndsamt. Stadens uppfattning är att det är angeläget att få verksamma åtgärder på plats och jag vill därför i detta sammanhang även lyfta kontorens förslag att åtgärdsprogrammet ånyo bör revideras så snart de föreslagna utredningarna är genomförda, det vill säga tidigare än miljöbalken kräver.

Stadsledningskontoret, miljöförvaltningen och trafikkontoret lämnar därutöver i sitt tjänsteutlåtande detaljerade synpunkter på åtgärdsprogrammets olika delar, vilka jag till fullo instämmer i. Det är också angeläget att staden tydligt markerar beredskap att vidta de åtgärder som krävs för att uppnå bästa möjliga effekt. Staden har aktivt och ansvarsfullt arbetat med de redskap som står till buds, vilket bland annat inkluderar dubbdäcksförbudet på Hornsgatan, som har gett stor, om än ej tillräcklig, effekt. Generellt sett torde dock avgifter i stället för förbud vara mer lättadministrerade och dynamiska. Därför är avgifter att föredra inför det fortsatta arbetet. I detta sammanhang är förändrade och differentierade trängselavgifter samt möjligheten att införa en dubbdäcksavgift av särskild betydelse; åtgärder som staden också vid ett flertal tillfällen har efterlyst. Ekonomiska incitament, såsom en differentierad trängselskatt, torde ha stor potential särskilt när det kommer till att förändra beståndet av

den tunga trafiken, främst gamla diesellastbilar, som färdas i staden. Här avvaktar vi den förändrade lagstiftningen om trängselskatt som är på väg.

Även om förslaget till åtgärdsplan måste arbetas om i enlighet med synpunkterna ovan är det viktigt att återigen betona att detta måste ske med minsta möjliga tidsspillan då det är viktigt att vidta åtgärder snabbt. För att åtgärdsplanen ska bli meningsfull måste statsmakterna dessutom omedelbart påbörja, eller i förekommande fall skynda på, arbetet med ge staden rådighet över exempelvis dubbdäcksavgifter, trängselskatter och eventuella nya miljözoner.

Nyligen har Naturvårdsverket i en skrivelse till regeringen startat en diskussion om huruvida kvävedioxidutsläpp verkligen är en bra indikator på hälsofarliga luftföroreningar eller om normen borde omvärderas. Det är av synnerligen stor vikt att denna typ av tveksamheter klargörs omedelbart.

I övrigt instämmer jag i stadsledningskontorets, miljöförvaltningens och trafikkontorets gemensamma synpunkter och hänvisar till deras tjänsteutlåtande.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Åtgärdsprogram för att klara miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid och PM10 i Stockholms län” anförs att åtgärdsprogrammet bör omarbetas i enlighet med denna promemoria.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Stockholm den 18 april 2012

PER ANKERSJÖ

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Åtgärdsprogram för att klara miljö kvalitetsnormerna för kväveoxid och PM10 i Stockholms län, sammanfattning

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

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

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att som svar på remissen anför följande

Miljö kvalitetsnormerna för partiklar och kvävedioxid, till skydd för människors hälsa, skulle ha klarats före år 2005, respektive 2006. År 2011 blev Sverige fällt av EU:s domstol för fördragsbrott då gränsvärdet för partiklar (PM10) inte klarats under åren 2008-2010 i bl.a. Stockholms län.

Halterna av kvävedioxid och PM10 har trots tidigare åtgärdsprogram inte minskat tillräckligt. Åtgärdsprogrammet för luft från 2004 har inte följts och många av åtgärderna i programmet har inte genomförts. Inblandade kommuner och myndigheter har upprepat hänvisat till varandra. Åtgärdsprogrammet har alltså inte haft avsedd effekt.

Ambitionen i ett åtgärdsprogram måste vara att miljö kvalitetsnormerna följs snarast. Det är av största vikt att luftkvaliteten förbättras och det behövs ett antal förtydliganden i det nu föreslagna åtgärdsprogrammet för att det ska kunna bli verkningsfullt. Ett åtgärdsprogram ska bl.a. innehålla uppgifter om de åtgärder som behövs vidtas för att miljö kvalitetsnormerna ska följas, vilka myndigheter eller kommuner som behöver vidta åtgärderna och hur de ska finansieras samt när åtgärderna behöver vara genomförda. I det gemensamma tjänsteutlåtandet från stadsledningskontoret, miljöförvaltningen och trafikkontoret belyses ett antal brister i det nu föreslagna åtgärdsprogrammet, programmet uppfyller inte miljöbalkens krav. Det är otydligt vilket ansvar respektive kommun eller myndighet har för att de åtgärder som föreslås i programmet vidtas samt hur åtgärderna ska genomföras och finansieras. Så som åtgärdsprogrammet nu är utformat försvåras tillståndsmyndighetens möjlighet att ställa krav på berörda verksamhetsutövare med stöd av programmet. Vi förutsätter att förnyat samråd sker med staden efter att förslaget till åtgärdsprogram konkretiserats.

För att förbättra luften i Stockholm krävs kraftfulla åtgärder för minskad biltrafik och större investeringar i kollektivtrafiken. Staden ska alltid planeras utifrån ordningen gång, cykel, kollektivtrafik och bil och Stockholms stad ska vidta åtgärder vid de gator där staden är väghållare. Trafikflödesmätningar måste genomföras på fler ställen i staden för att användas som underlag i arbetet med att minska biltrafiken. Ett dubbdäcksförbud ska införas 2012 inom hela den zon som omfattas av trängselskatt. Minskad dubbdäcksanvändning är den enskilt viktigaste åtgärden för att komma till rätta med överskridandena av miljö kvalitetsnormen för PM10. Staten måste vara entydig i sitt agerande och säkerställa att olika statliga myndigheter samverkar.

Några av de s.k. långsiktiga åtgärderna i bör kunna införas snabbt. Det gäller t.ex. effektivisering av godstransporter, utökad kollektivtrafik genom omfördelat vägutrymme, ändrad parkeringspolitik och främjande av gång och cykeltrafik samt kollektivtrafik på vatten. Höjning och differentiering av trängselskatt samt införande av trängselskatt på Essingeleden fordrar utredning och riksdagsbeslut. Den s.k. vägtullsutredningen bör snarast få i uppdrag att utreda en sådan utökning av trängselskatten.

Kommunstyrelsen

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. Att i huvudsak ställa oss bakom promemorian
2. Med följande tillägg

Tjänstemännen i det gemensamma tjänsteutlåtandet från stadsledningskontoret, miljöförvaltningen samt trafikkontoret anser att åtgärdsprogrammet innehåller så stora brister att det bör omarbetas. Vi delar den uppfattningen. Det hindrar inte att staden omedelbart vidtar åtgärder för att uppnå godkända värden och därmed se till att EU-direktiven om luftkvalitet efterlevs. Stockholmarna ska inte behöva tåla sämre luft än andra.

Det går att sänka hastigheten och begränsa trafiken redan idag även om det naturligtvis kommer att få konsekvenser för privatbilismen.

Två konkreta åtgärder som omedelbart kan genomföras är att införa trängselavgifter på bl.a. Essingeleden samt att utvidga dubbdäcksförbudet att gälla i hela Stockholms innerstad.

Dubbdäcken orsakar många dödsfall varje år men är inte nödvändiga för att rädda liv. I Norge har en minskning av dubbdäcksanvändningen från 60-70 procent till 15-20 procent inte medfört att personskadeolyckorna ökat. Svensk olycksstatistik visar inte heller på någon överrepresentation av dubbfria däck vid olyckorna.

Dubbdäcksanvändningen är den enskilt största källan till skadliga partiklar i stockholmsluften och halterna är fortfarande för höga, trots förbudet på Hornsgatan. Därför måste snarast kraftiga åtgärder göras för att minska dubbdäcksanvändningen i hela staden. Självklart ger det ett tydligare budskap att sluta använda dubbdäck över huvud taget, om förbudet gäller hela Stockholms innerstad, i stället för att införa dubbdäcksförbud lite kors och tvärs i staden.

ÄRENDET

Länsstyrelsen har enligt regleringsbrevet från 2011 regeringens uppdrag att revidera de åtgärdsprogram för luftkvalitet för PM10 och kvävedioxid, NO₂, som har fastställts för länet. Nuvarande åtgärdsprogram för förekomsten av partiklar och kvävedioxid i luften fastställdes av regeringen 2004.

Enligt 5 kap 4 § miljöbalken ska förslag till åtgärdsprogram upprättas om det behövs för att en miljökvalitetsnorm ska kunna följas. I dagsläget sker överskridanden av miljökvalitetsnormerna på 36 respektive 48 vägar och gator i Stockholms län. Majoriteten av dessa ligger inom Stockholms stad och 14 200 personer i Stockholms stad bor i områden där normen överskrids och ytterligare ca 19 600 personer bor där halterna är strax under norm. Utöver dessa vistas ett stort antal personer på dessa platser. Luftföroreningar påverkar människors hälsa på kort och lång sikt, framförallt gällande luftvägs- och lungsjukdomar. Luftföroreningar förkortar medellivslängden för Stockholmarna med cirka sju månader, enligt beräkningar¹. Luftföroreningar kan påverka hälsan även vid låga halter, långt under miljökvalitetsnormerna.

Miljökvalitetsnormerna för luft utgör i huvudsak så kallade gränsvärdesnormer som inte får överskridas. Av miljöbalken följer att myndigheter och kommuner ska ansvara för att miljökvalitetsnormerna följs och att de inom sina respektive ansvarsområden ska vidta de åtgärder som behövs enligt ett fastställt åtgärdsprogram. Syftet med åtgärdsprogrammet är i sin tur att det ska ge en helhetsbild av miljösituationen, vad som påverkar den och hur krav på förbättringar ska fördelas.

Staden utgör tillsynsmyndighet genom miljö- och hälsoskyddsnämnden och ska i sin ordinarie tillsyn se till att normerna följs och i det arbetet ska åtgärdsprogrammet vara vägledande. Ett upprättat åtgärdsprogram ska ligga till grund för de bedömningar tillsynsmyndigheten gör i sin tillsyn och blir alltså vägledande med avseende på vilka och hur långtgående åtgärder och andra försiktighetsmått som rimligen ska vidtas av verksamhetsutövaren för att normerna ska klaras.

Åtgärdsprogrammet har tagits fram av Länsstyrelsen. Stockholms stad har deltagit i arbetsgruppen och styrgruppen.

Vägrafiken är den dominerande källan till höga halter kvävedioxid och PM10 i Stockholms län. För att nå miljökvalitetsnormerna hjälper ingen enskild åtgärd utan det krävs fler samverkande åtgärder för att nå tillfredsställande effekt. För att minska utsläppen av kvävedioxid krävs att trafikmängderna minskar och för PM10 att dubbäcksanvändningen går ner. Länsstyrelsens förslag till åtgärdsprogram lyfter fram ett stort antal åtgärder på kort och lång sikt för att nå miljökvalitetsnormerna.

I åtgärdsprogrammets första del beskrivs ett antal åtgärder som antas ge störst effekt på kvävedioxid och PM10. Eftersom vägrafiken är den dominerande källan till föroreningarna syftar de föreslagna åtgärderna till att påverka vägrafiken på olika sätt.

I del två av åtgärdsprogrammet beskrivs källor och trender för kvävedioxid och PM10 och omfattning av överskridanden av miljökvalitetsnormerna för dessa ämnen. Vidare redogörs för hälsoeffekter av kvävedioxid och PM10 och redan genomförda åtgärder.

¹ Hälsoeffekter av partiklar. Stockholms och Uppsala läns luftvårdsförbund 2007:14.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, Kungsholmens stadsdelsnämnd, Norrmalms stadsdelsnämnd, Södermalms stadsdelsnämnd samt Stockholms Stads Parkerings AB.

På grund av kort remisstid har miljö- och hälsoskyddsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden valt att svara i form av ett gemensamt kontorsyttrande tillsammans med stadsledningskontoret. Stockholms Stads Parkerings AB har meddelat att de inte har några invändningar eller synpunkter på remissen och har därför avstått från att yttra sig.

Stadsledningskontoret, miljöförvaltningen och trafikkontoret

Stadsledningskontorets, miljöförvaltningens och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 25 mars 2012 har i huvudsak följande lydelse.

Kontoren anser att det är av största vikt att luftkvaliteten snarast förbättras i Stockholms län och välkomnar att Länsstyrelsen har tagit fram ett förslag till nytt åtgärdsprogram för kvävedioxid och PM10. Det föreslagna åtgärdsprogrammet har dock stora brister. Kontoren väljer att inleda med generella synpunkter på programmets innehåll för att senare gå in på åtgärds-specifika kommentarer.

Generella synpunkter

Programmet presenteras i ett ofullständigt skick och uppfyller inte miljöbalkens krav. Enligt 5 kapitlet 6 § miljöbalken ska ett åtgärdsprogram bland annat innehålla uppgifter om de åtgärder som myndigheter eller kommuner behöver vidta för att miljö kvalitetsnormerna ska följas, vilka myndigheter eller kommuner som behöver vidta åtgärderna och hur de ska finansieras samt när åtgärderna behöver vara genomförda. Åtgärdsprogrammet ska också innehålla uppgifter om den förbättring som var och en av åtgärderna bedöms medföra och hur åtgärderna tillsammans bedöms bidra till att normen följs.

Kontoren anser att Länsstyrelsens förslag till åtgärdsprogram inte uppfyller miljöbalkens krav på vad ett åtgärdsprogram ska innehålla. Det är otydligt vilket ansvar respektive kommun och myndighet har för att de åtgärder som föreslås i programmet vidtas och hur de ska genomföras och finansieras. För flera av de föreslagna åtgärderna saknas också bedömning av vilken förbättring de förväntas medföra för luftkvaliteten. Därtill saknas en analys av hur de ska prioriteras för att klara normerna till lägsta möjliga samhällskostnad.

Tillsynsmyndigheten har en rättslig skyldighet att med utgångspunkt i åtgärdsprogrammet rikta krav mot verksamhetsutövare som bidrar till att en miljö kvalitetsnorm inte följs. Så som åtgärdsprogrammet nu är utformat försvåras tillsynsmyndighetens möjlighet att ställa krav på berörda verksamhetsutövare med stöd av programmet. Åtgärderna rörande miljö kvalitetsnormer har av naturliga skäl stort fokus på de gator där överskridanden sker. Det är dock viktigt att åtgärder mot överskridanden av miljö kvalitetsnormer inte utformas så att de endast flyttar överskridandena från en gata till en annan. Av det skälet är det viktigt att generella åtgärder utgör huvudriktningen, men att lokala åtgärder självklart har en betydelse som ett komplement till sådana åtgärder.

Åtgärdernas effekt på luftkvaliteten saknas

En ytterligare stor brist i åtgärdsprogrammet är att det saknas bedömningar av vilken effekt respektive åtgärd ger på luftföroreningshalten. Detta gäller framför allt de åtgärder som syftar till att följa normen för kvävedioxid. För att minska halten kvävedioxid måste utsläppen från biltrafiken minska genom minskad trafikmängd och renare fordon.

I åtgärdsprogrammet saknas bedömningar av åtgärders effekt på trafikflöden och fordonssammansättning i länet. Därmed går det inte heller att bedöma åtgärdernas effekt på luftföroreningshalterna. Kontoren anser att denna information borde tagits fram tidigare. I åtgärdsprogrammet saknas därför underlag för att bedöma vilka åtgärder som har tillräcklig effekt för att miljö kvalitetsnormerna skall kunna följas.

Staten behöver ta ett större ansvar

Kontoren anser att staten bör ta ett betydligt större ansvar på ett övergripande plan gällande miljö kvalitetsnormerna. Förslaget till åtgärdsprogrammet indikerar tydligt att staten inte är samordnad i den utsträckning den borde.

De analyser som gjorts av fordonssammansättningen på Hornsgatan visar att det främst är tunga och lätta lastbilar som kör på diesel. Lastbilarna står för mer än 50 % av utsläppen av kvävedioxider trots att de bara står för ca 13 % av trafikarbetet. Därefter kommer personbilarna som tillsammans står för 38 % av utsläppen.

De tillåtna utsläppen för vägtrafikfordon har kraftigt begränsats genom de successiva skärpningarna av Euroklasserna. De fordon som får säljas idag släpper ut mindre än 10 % av den mängd kvävedioxid som ett Euro 1 fordon gör (Euro 1 var obligatoriskt från 1993). I de mätningar som utförts framgår att så mycket som 20 % av de bensindrivna personbilarna är Euro 1 eller tidigare och får släppa ut ca 1 g kvävedioxid/km. De dieseldrivna personbilarna är till 80 % Euro 4 och de tillåts släppa ut 0,25 g kvävedioxid/km. Slutsatsen är att det behövs åtgärder för att fortsätta stimulera utbytet av äldre dieseldrivna lastbilar men även gamla bensinbilar till nya fordon.

Den föreliggande målkonflikten mellan de moderna dieselfordonens relativt låga koldioxidutsläpp och relativt höga utsläpp av NOx gör att det vore önskvärt om staten i arbetet med att förändra miljöbilsdefinition tog hänsyn till detta.

Kontoren understryker vikten av att samtliga myndigheter måste medverka till att miljö kvalitetsnormer kan följas.

På Hornsgatan finns idag en miljözon för tunga fordon (gäller i princip hela innerstaden) och ett dubbdäcksförbud. Om miljözonen för tunga fordon skulle följas beräknas halterna av kvävedioxid minska med 3 procent på gatan. Trots förbudet kör knappt 30 procent av bilarna med dubbdäck på Hornsgatan under vintersäsongen. Med en utökad kontroll av efterlevnaden av förbudet från polisen skulle miljö kvalitetsnormen för PM10 förmodligen klaras samt förbättras för kvävedioxid. Övervakning av befintliga förbud är sålunda en förutsättning för att de åtgärder som staden genomför ska ge effekt.

Ansvarsfördelning och finansiering

Kontoren anser att det i åtgärdsprogrammet ska vara tydligt hur de föreslagna utredningarna ska genomföras, vem som bär ansvar för dem och hur de ska finansieras. Sverige har blivit dömt för fördragsbrott av EU-domstolen på grund av för höga halter PM10 i bland annat Stockholm. Kontoren anser därför att ett stort ansvar ligger på staten att finansiera de utredningar som Länsstyrelsen föreslår i åtgärdsprogrammet och som berör sådant som staten ansvarar för, t.ex. förändringar av trängselskatten och åtgärder som syftar till bättre beslutsunderlag. Först måste en åtgärds konsekvens på trafikarbetet och fordonssammansättningen utredas, därefter kan åtgärdens effekt på luftkvalitet utvärderas.

Tidplan för åtgärder

Kontoren anser att tidsplanen för åtgärderna är bristfällig, det bör framgå tydligare när en åtgärd respektive utredningen av en åtgärd ska vara genomförd. Kontoren anser bland annat att det tidsspann om 1-3 år som anges för utredningarnas genomförande ska preciseras. Kontoren vill understryka att enligt luftkvalitetsförordningen (SFS 2010:477) saknas tidsfrist för att följa miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid och PM10. Kontoren anser vidare att åtgärdsprogrammet bör revideras så snart dessa utredningar är genomförda, det vill säga tidigare än vad miljöbalken kräver (6 år) och att en sådan revidering bör planeras in redan nu i

åtgärdsprogrammet. Ett reviderat åtgärdsprogram skulle därmed uppfylla lagens krav om att redovisa de mest effektiva åtgärderna för att följa normerna samt underlätta ställningstagande till vilken åtgärd eller kombination av åtgärder som är mest effektiv för att klara normerna till lägsta möjliga samhällskostnad. Det är därför angeläget att de föreslagna utredningarna kan slutföras så snart som möjligt.

Förbättrad hälsa

Det grundläggande syftet med samtliga åtgärder är att ge förbättrad hälsa hos befolkningen i länet. I Länsstyrelsens förslag till åtgärdsprogram anges dock förbättrad hälsa som effekt endast för ett fåtal åtgärder. Eftersom förbättrad hälsa är den viktigaste effekten av ett åtgärdsprogram anser kontoren att denna effekt bör anges för samtliga åtgärder som förbättrar luftkvaliteten.

Samordningsmöjligheter med andra åtgärdsprogram

Kontoren anser att samordningsmöjligheter med andra åtgärdsprogram bör anges tydligare i åtgärdsprogrammet. Åtgärdsprogram för buller kommer att tas fram under året för Stockholms stad och ett exempel på synergieffekt är att en minskad dubbdäcksanvändning också ger mindre buller. Enligt 34 § i Luftkvalitetsförordningen (SFS 2010:477) ska ”åtgärder i ett åtgärdsprogram om det är lämpligt samordnas med åtgärdsprogram för andra miljö kvalitetsnormer...”.

Synpunkter på åtgärdsprogrammets förslag till åtgärder

Åtgärdsprogrammet rekommenderar tre typer av åtgärder:

- åtgärder som ger relativt snabb effekt på luftkvaliteten
- åtgärder som syftar till bättre beslutsunderlag för att kunna välja effektiva åtgärder
- långsiktiga åtgärder

Länsstyrelsen konstaterar med rätta att trafiksystemets komplexitet, med trafikflöden som påverkar varandra, gör det svårt att peka ut exakt vilka åtgärder som bör genomföras. I stället pekar Länsstyrelsen på ett behov av att genomföra gatuvisa utredningar för att få kunskap om geografisk omgivning, trafikens sammansättning samt godstrafikens start och målpunkter och analysera hur mycket trafik olika gaturum och öppna vägar tål. Kontoren vill understryka att luftföroreningsproblemet är utbredd över ett mycket stort antal gator och att det därmed i första hand behövs generella åtgärder såsom avgifter. Dessutom är det viktigt att säkerställa att åtgärder som vidtas på en gata inte resulterar i att normerna överskrids på en annan i stället. Under en övergångsperiod kan dock lokala åtgärder som dammbindning och utökad städning göra nytta.

Ändrad trängselskatt

De åtgärder som föreslås gällande trängselskatten i åtgärdsprogrammet handlar till stor del om att fastställa syftet med denna skatt. Beroende av syftet ser åtgärderna lite olika ut. Idag är trängselskattens huvudsyfte att minska trängseln och förbättra miljön. Trängselskatten styr också trafiken till vissa gator och vägar och sprider trafiken över tid. Framkomligheten och miljön har sålunda fokus. Det är i kombination med andra åtgärder som trängselskatten kan ha mest påverkan, exempelvis bättre förutsättningar för kollektivtrafik och cykel vilket finns med i stadens Framkomlighetsstrategi.

För att möjliggöra en smidigare justering av trängselskattenivåerna krävs att de kan hanteras lokalt.

Kontoren framhåller att effekten av trängselskatten kvarstår, antalet bilresor över trängselskattensnittet är i princip konstant sedan införandet 2006, trots att antalet invånare ökat med 100 000 i staden och 200 000 i regionen och att avgiften inte höjts. Trängseln ökar delvis på grund av alla byggarbeten.

Avgiftsnivåerna kan på sikt behöva höjas för att kompensera för den tillväxt av ekonomi

och befolkning som sker.

Gällande differentierade trängselskatter vill kontoren betona att alla bilar bidrar till trängsel. Ett viktigt argument i miljödiskussionen kring trängselskatten är att den påverkar de ”minst smutsiga” fordonen (privata bilar) medan de ”smutsigaste” (tung trafik) kan anses vara relativt prisokänsliga. För att värna framkomligheten är det effektivare med högre avgifter för de smutsigaste fordonen.

Kontoren vill påpeka att åtgärdsförslaget kring en flexibel trängselskatt kan innebära såväl minskad som ökad trafik och därför inte med automatik bidrar till bättre luftkvalitet. En flexibel lösning skulle även kunna innebära *lägre* trängselskatt vid vissa platser/tider/årstider.

Vidare vill kontoren understryka att ett införande av trängselskatt på Essingeleden utöver en ny betalportal även kräver en lagändring samt en grundlig utredning och förmodligen en hel del andra åtgärder i form av busskörfält/bättre kollektivtrafik på leden och i relationer som påverkas. Det krävs också närmare studier för att säkerställa att en avgift på Essingeleden inte leder till fler fordon som kör genom innerstaden.

Minskad dubbdäcksanvändning

Staden har redan infört ett dubbdäcksförbud på Hornsgatan med positiv påverkan på halten av PM10. På grund av att så många trots detta använder dubbdäck nås inte miljökvalitetsnormen för PM10. I nuläget undersöker staden möjligheten och konsekvensen av att utöka dubbdäcksförbudet på ytterligare gator till vintersäsongen 2012/13. Förslaget kommer att behandlas i Trafik- och renhållningsnämnden till sommaren 2012.

När det gäller avgifter på dubbdäck anser kontoren att regeringen snarast bör möjliggöra detta för kommuner. Norges avgifter på dubbdäck har gjort att endast 15 procent kör med dubbdäck, och gränsvärdena för PM10 klaras. Att istället införa ett dubbdäcksförbud av så stor omfattning att det ger tillräcklig effekt kräver en omfattande dispensverksamhet vilket skulle medföra stora kostnader för administration. För avgift talar också svårigheten att övervaka ett dubbdäcksförbud. Vidare skulle infrastrukturen för trängselskatten, portalerna, kunna användas för exempelvis uttag för eventuella avgifter för dubbdäck, miljözon etc om förstudier visar att det skulle vara effektivt. En sådan utredning bör staten initiera. Staden är beredd att medverka i ett sådant arbete.

Kontoren vill även lyfta fram trafiksäkerhetsfrågan som är nära kopplad till en begränsning av dubbdäcksanvändningen. Vid en dubbdäcksandel kring 15 procent som i Norge, tyder studier på att effekterna på trafiksäkerheten blir marginella. När det gäller trafiksäkerhet och dubbdäck så anser kontoren att staten måste ta ett mycket tydligare ansvar än som sker idag, både gällande forskning och information. Frågan är en nationell angelägenhet som inte enbart berör enskilda kommuner. Staten måste vara entydig i sitt agerande och säkerställa att olika statliga myndigheter samverkar.

Minskad dubbdäcksanvändning är den enskilt viktigaste åtgärden för att komma till rätta med överskridandena av miljökvalitetsnormen för PM10.

Drift- och underhållsåtgärder

Dammbindning sker idag på Hornsgatan och Sveavägen och tidigare försök med dammbindning har gett positiva resultat. Årets åtgärder där dammbindning kombineras med städning är ännu inte utvärderade, men halterna av PM10 på Hornsgatan är lägre än tidigare. Sambandet med dammbindningen är dock inte tillräckligt utvärderade för att entydigt kunna koppla nedgången till åtgärden. Drift- och underhållsåtgärder ska framförallt ses som ett komplement till andra mer övergripande åtgärder, som exempelvis avgifter men måste i det korta perspektivet vidtas trots relativt höga kostnader. Eftersom det är ett nationellt intresse att även Stockholm klarar miljökvalitetsnormerna anser kontoren att det rimligt med ett särskilt statligt stöd för kostsamma insatser. Det gäller särskilt som staten i övrigt inte tillhandahåller kommunerna tillräckliga verktyg för att vidta effektiva generella åtgärder för att miljökvalitetsnormerna skall kunna uppfyllas.

Städning med vakuumenteknik som åtgärd kan utgöra en bra metod, men maskinerna är inte utformade för att användas i befintlig gatumiljö. Kontoren anser att det är angeläget med statlig medverkan i detta utvecklingsarbete.

Kontoren anser att det underlag som presenteras kring minimerad sandning är mycket bristfälligt. Det är inte klarlagt vad åtgärden/metoden innebär i detalj. En konsekvensanalys saknas för samtliga områden inom drift- och underhållsåtgärder.

Miljözon lätta fordon

Kontoren föredrar miljöstyrande avgifter framför införande av miljözon för lätta fordon. Införande av en miljözon som innebär ett direkt förbud för fordon av viss ålder är också det exempel på en åtgärd som kräver omfattande dispensadministration. Tidplanen för genomförande av åtgärden är även väl optimistisk enligt kontoren. Utredningar och mätningar tar enligt erfarenhet längre tid än så, särskilt när det krävs regeringsbeslut.

Det är dock angeläget att lagstiftaren ger kommunerna möjlighet att införa nya regler inom miljözon för såväl tunga som lätta fordon. Inte minst då det enligt ovan är de tyngre fordonen som står för en betydande del av utsläppen av kvävedioxid.

Bristen på adekvat lagstiftning utgör ett allvarligt hinder för kommunerna att utforma tillräckliga åtgärder för att miljö kvalitetsnormerna skall kunna följas.

Trafikmätningar

Trafikkontoret i Stockholms stad har påbörjat ett arbete med att förnya och förbättra trafikflödesmätningar i hela staden. 2012 kommer detta att fokuseras på söderort. Utredningen som föreslås är väldigt otydlig gällande innehåll och tillvägagångssätt. Att slutföra en uppdatering av hela stadens trafikflödeskartor till 2014 bedöms svår genomförbart. Staten bör ta ansvar för finansieringen av detta för att säkerställa genomförandetakten.

Staden saknar idag kameror för att kunna bevaka fler än ett par gator. En utökning för att kunna följa alla gator med överskridande är förenligt med mycket stora kostnader. En utredning enligt förslaget är dock fullt rimlig. Kontoren vill dock påpeka att frågan inte bara är en fråga för Stockholm då flertalet fordon på stadens vägnät kommer från andra kommuner. En statlig finansiering borde därför bli ett av resultaten av utredningen.

Pilotprojekt för åtgärder på trafikleder

I remissförslaget föreslås pilotprojekt för åtgärder på trafikleder. Det är dock inte angivet vad detta pilotprojekt skulle omfatta. Om åtgärden innebär satsningar som gynnar t.ex. framkomlighet för kollektivtrafik, gång och cykeltrafik, i enlighet med Stockholms stads Framkomlighetsstrategi, ställer sig kontoren positiva till förslaget.

Långsiktiga åtgärder

De långsiktiga åtgärderna kan ta lång tid att genomföra, t.ex. förbättrad kollektivtrafik. Kontoren vill därför påpeka att det är viktigt att dessa åtgärder genomförs så snart som möjligt.

För att inte ytterligare förvärra situationen långsiktigt är det utifrån ett trafikplaneringsperspektiv nödvändigt att arbeta med åtgärder som på längre sikt främjar en färdmedelsfördelning där gång, cykel och kollektivtrafik har en hög andel. Detta ligger i linje med stadens framkomlighetsstrategi. Dessa resor genererar inte bara låga eller inga luftföroreningar utan innebär också minskad klimatpåverkan och ytanspråk och bör därför stå för en större andel av åtminstone de kortare transporterna.

Kontoren vill också understryka att en medveten stadsplanering behövs för att kunna hantera den förväntade tillväxten i regionen. Det innebär en styrning av tillkommande bebyggelse till sådana lägen där kollektivtrafik, gång och cykel kan användas som primära transportmedel.

Uppföljning och utvärdering

Kontoren står bakom behovet av regelbundna utvärderingar och uppföljningar för att kunna säkerställa effekt och åtgärdsbehov. Kontoren vill särskilt peka på att uppföljning av åtgärderna måste synkroniseras med den uppföljning av lokala mål som görs bland annat inom ramen för Stockholm stads miljöprogram. Indikatorer och tidpunkter för uppföljning behöver stämmas av mot kommunernas egna system och tidplaner för att undvika onödigt dubbelarbete och förvirring kring mål och indikatorer.

Sammanfattningsvis anser kontoren att länsstyrelsen förslag till åtgärdsprogram ej uppfyller kraven enligt miljöbalken och bör omarbetas enligt de synpunkter som angivits ovan.

Kungsholmens stadsdelsnämnd

Kungsholmens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 15 mars 2012 att besvara remissen med stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande.

Kungsholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 29 februari 2012 har i huvudsak följande lydelse.

Flera gator inom Kungsholmens stadsdelsområde överskrider aktuella miljökvalitetsnormer. Enligt förvaltningen är det speciellt viktigt att minska luftföroreningarna med tanke på de grupper i samhället som är extra känsliga som exempelvis barn, astmatiker, lungsjuka, hjärtsjuka och gamla. Den i åtgärdsprogrammet nämnda studien som 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 är enligt förvaltningen ytterligare en viktig anledning till att vidta kraftfulla åtgärder för att förbättra luftkvaliteten.

Stockholmsregionens tillväxt förväntas innebära en trafikökning, vilket i sig utgör en stor utmaning när det gäller att kunna klara miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid och PM10 i länet. Förvaltningen anser att det är angeläget att de åtgärder som åtgärdsprogrammet redovisar prioriteras och ges tillräckligt med resurser för att kunna genomföras. Samverkan mellan berörda myndigheter och kommuner är enligt förvaltningen viktig för att på ett effektivt sätt kunna uppnå miljömålen. Förvaltningen hoppas att framtagandet av en spårvägs- och stommålsstrategi för den centrala staden och förslaget till framkomlighetsstrategi för Stockholm ska samverka och leda till att fler transporter i framtiden kan ske med kollektivtrafik, gång och cykel vilket kommer att leda till bättre luftkvalitet. Stadens nya översiktsplan ”Promenadstaden” stöder detta.

Den nuvarande trängselskatten och förbudet mot dubbdäck på Hornsgatan har inneburit att halterna av PM10 och utsläppen av kvävedioxid har minskat vilket är positivt och visar att det är möjligt att med olika styrmedel förbättra luftkvaliteten.

Ren luft är ett viktigt varumärke för Stockholm och bidrar till att uppfylla kommunfullmäktiges inriktningsmål om att Stockholms livsmiljö ska vara hållbar och att Stockholm ska vara en attraktiv, trygg, tillgänglig och växande stad för boende företagande och besökare.

Förvaltningen anser att åtgärdsprogrammet tydligare ska belysa parkernas betydelse och grönskans funktion som luftrenare i den urbana miljön. I en tätare stad med snabb tillväxt är denna fråga ständigt aktuell, och ett av stadens huvudmål är ”ett grönt växande Stockholm”. Vidare anser förvaltningen att det mot bakgrund av att Stockholm utsågs till miljöhuvudstad i Europa år 2010, är extra angeläget med fortsatta miljöåtgärder som bidrar till att Stockholm utvecklas som en förebild för god miljö.

Stadsdelsnämnden bidrar genom parkverksamheten till en god miljö genom att ställa miljökrav på entreprenörernas maskinpark, samt genom plantering av mer grönska inom stadsdelsområdets parker. Förvaltningen ser fram emot en teknikutveckling för bl.a. nya städmaskiner som enligt redovisade studier kan ta upp mer än 95% av PM10.

Slutligen vill förvaltningen framföra att Essingeleden, som skär rakt över Kungsholmens

stadsdelsområde är Stockholms, men även Sveriges mest trafikerade motorled. Den påverkar västra Kungsholmen och andra delar av stadsdelsområdet genom buller och luftföroreningar. Stadsdelsnämnden har enhälligt under lång tid verkat för en nedgrävning eller överdäckning av leden.

Norrmalms stadsdelsnämnd

Norrmalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 22 mars 2012 att besvara remissen med stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande samt att justera beslutet omedelbart.

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

Särskilt uttalande gjordes av Shadi Larsson m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Norrmalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 29 februari 2012 har i huvudsak följande lydelse.

Flera gator inom Norrmalms stadsdelsområde överskrider aktuella miljö kvalitetsnormer. Enligt förvaltningen är det speciellt viktigt att minska luftföroreningarna med tanke på de grupper i samhället som är extra känsliga som exempelvis barn, astmatiker, lungsjuka, hjärtsjuka och gamla. Den i åtgärdsprogrammet nämnda studien som uppskattar att cirka 30 till 40 personer årligen avlider i förtid i Storstockholm på grund av exponering av partiklarna som främst kommer från dubbdäcksslitage är enligt förvaltningen ytterligare en viktig anledning till att vidta kraftfulla åtgärder för att förbättra luftkvaliteten.

Stockholmsregionens tillväxt förväntas innebära en trafikökning, vilket i sig utgör en stor utmaning när det gäller att kunna klara miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid och PM10 i länet. Förvaltningen anser att det är angeläget att de åtgärder som åtgärdsprogrammet programmet redovisar prioriteras och ges tillräckligt med resurser för att kunna genomföras. Samverkan mellan berörda myndigheter och kommuner är enligt förvaltningen viktig för att på ett effektivt sätt kunna uppnå miljömålen. Förvaltningen hoppas att framtagandet av en spårvägs- och stommålsstrategi för den centrala staden och förslaget till framkomlighetsstrategi för Stockholm ska samverka och leda till att fler transporter i framtiden kan ske med kollektivtrafik, gång och cykel vilket kommer att leda till bättre luftkvalitet. Stadens nya översiktsplan "Promenadstaden" stöder detta.

Den nuvarande trängselskatten och förbudet mot dubbdäck på Hornsgatan har inneburit att halterna av PM10 och utsläppen av kvävedioxid har minskat vilket är positivt och visar att det är möjligt att med olika styrmedel förbättra luftkvaliteten.

Ren luft är ett viktigt varumärke för Stockholm och bidrar till att uppfylla kommunfullmäktiges inriktningsmål om att Stockholms livsmiljö ska vara hållbar och att Stockholm ska vara en attraktiv, trygg, tillgänglig och växande stad för boende företagande och besökare.

Förvaltningen anser att åtgärdsprogrammet tydligare ska belysa parkernas betydelse och grönskans funktion som luftrenare i den urbana miljön. I en tätare stad med snabb tillväxt är denna fråga ständigt aktuell, och ett av stadens huvudmål är "ett grönt växande Stockholm". Vidare anser förvaltningen att det mot bakgrund av att Stockholm utsågs till miljöhuvudstad i Europa år 2010, är extra angeläget med fortsatta miljö satsningar som bidrar till att Stockholm utvecklas som förebild för god miljö.

Stadsdelsnämnden bidrar genom parkverksamheten till en god miljö genom att ställa miljökrav på entreprenörernas maskinpark, samt genom plantering av mer grönska inom stadsdelsområdets parker. Förvaltningen ser fram emot en teknikutveckling för bl.a. nya städma-

skiner som enligt redovisade studier t kan ta upp mer än 95% av PM10.

Södermalms stadsdelsnämnd

Södermalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 22 mars 2012 att besvara remissen med stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande samt att justera beslutet omedelbart.

Reservation anfördes av Erik Malm m.fl. (MP) samt Gunnar Ågren (V), *bilaga 1*.

Anders Göransson m.fl. (S) meddelade att de lämnar ärendet utan eget ställningstagande.

Södermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 28 februari 2012 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen kan utifrån länsstyrelsens förslag till åtgärdsprogram konstatera att flera gator inom Södermalms stadsdelsområde överskrider aktuella miljökvalitetsnormer. För invånarna inom stadsdelsområdet är det viktigt att miljökvalitetsnormerna klaras på de utpekade gatorna. Enligt förvaltningen är det speciellt viktigt att minska luftföroreningarna med tanke på de grupper i samhället som är extra känsliga som exempelvis barn, astmatiker, lungsjuka, hjärtsjuka och gamla. Den i åtgärdsprogrammet nämnda studien som 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 är enligt förvaltningen ytterligare en viktig anledning till att genomföra kraftfulla åtgärder för att förbättra luftkvaliteten. Den nuvarande trängselskatten och förbudet mot dubbdäck på Hornsgatan har inneburit att halterna av PM10 och utsläppen av kvävedioxid och har minskat vilket är positivt och visar att det är möjligt att med olika styrmedel förbättra luftkvaliteten.

I förslaget till åtgärdsprogram ges en rad olika förslag som på kort och längre sikt kan resultera i att halterna för kvävedioxid och PM10 sänks på de aktuella gatorna. Förvaltningen inser behovet av ett bra underlag för att kunna välja rätt kombination av åtgärder som på ett effektivt sätt ger önskad effekt. Enligt förslaget krävs dock sannolikt trafikminskningar för att halterna av kvävedioxid ska minska. Vidare måste dubbdäcksanvändningen minska då det har stor betydelse för bildandet av PM10. Stadsdelsnämnden har i ett svar på en motion (2009:38) om införande av dubbdäcksförbud framfört att dubbdäcksförbud bör införas på fler gator och på sikt inom hela innerstaden i det fall att partikelhalterna i luften inte minskar. Ett utökat dubbdäcksförbud innebär också minskat buller vilket är positivt för boende och besökare i innerstaden.

Förvaltningen vill poängtera vikten av att staden fortsätter och utvecklar det långsiktiga arbetet med att minska behovet av transporter genom att planera för bostäder och arbetsplatser i anslutning till kollektivtrafik och att staden tillsammans med andra aktörer bidrar till att utveckla kollektivtrafiken. Arbeta med att utveckla staden till en promenad- och cykelstad är också en viktig förutsättning för att förbättra luftkvaliteten. Förvaltningen hoppas även att de pågående utredningarna som handlar om framtagandet av en spårvägs- och stomnässtrategi för den centrala staden och förslaget till framkomlighetsstrategi för Stockholm ska bidra till att fler transporter inom staden i framtiden kan ske med kollektivtrafik, gång och cykel vilket kommer att leda till bättre luftkvalitet.

Förvaltningen vill slutligen framhålla att god luftkvalitet kan bli ett viktigt varumärke för staden och att staden kan utgöra ett föredöme för andra städer i Sverige och utomlands.

RESERVATIONER M.M.

Norrmalms stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Hans Enroth (V) enligt följande.

1. Delvis godkänna förvaltningens förslag till remissvar.
2. Därutöver anför följande;

För att klara ifrågavarande normer i Stockholms innerstad krävs radikala åtgärder såsom utbyggd kollektivtrafik, på sikt nolltaxa inom kollektivtrafiken – istället skall den vara helt skattefinansierad, och bilfri innerstad. Nyttotrafik och kollektivtrafik ska vara helt eller delvis tillåten.

Särskilt uttalande gjordes av Shadi Larsson m.fl. (MP) enligt följande.

Miljöpartiet stödjer förvaltningens tjänsteutlåtande men vill därutöver anför att MP är oroade över de omfattande luftföroreningarna. Vi är försiktigt positiva till de tekniska förbättringar som presenteras. Dock anser vi att det inte finns någon realistisk möjlighet att uppfylla de lagstadgade miljö kvalitetsnormerna om personbilstrafiken samtidigt ökar. Vi vet att invånarantalet, och därmed den sammanlagda trafiken, kommer att växa. Det är alltså av grundläggande betydelse att en allt större del av trafiken sker i form av promenad, cykling eller kollektivtrafik. En kraftig ekonomisk satsning på kollektivtrafik är en förutsättning, tillsammans med andra styrmedel.

På längre sikt vill vi se en förändrad infrastruktur och samhällsplanering som gör det lättare att ha bostad, arbete och butiker på korta avstånd från varandra.

Vi är för dubbdäcksförbud på Sveavägen. Vi inser att detta är ett trubbigt redskap och behöver kombineras med hastighetsänkning för att det inte ska leda till ökade olycksrisker, men det är vad vi i nuläget har att tillgå.

Södermalms stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Erik Malm m.fl. (MP) och Gunnar Ågren (V) enligt följande.

- att stadsdelsnämnden ställer sig positiv till en höjning av trängselskatten
- att förvaltningen får i uppdrag att ta fram ett underlag för en utökning av gång- och cykeltrafik på Götgatan, Folkungagatan och Rosenlundsgatan genom att exempelvis ta bort parkeringsytor,
- att därutöver anför

I underlaget för miljö kvalitetsnormerna kan vi tydligt utläsa att ekonomiska styrmedel och regleringar har haft en kraftig effekt. Tidigare åtgärder har minskat halterna av grova partiklar (PM10) samt kväveoxider, som enligt underlaget framställs som en indikatorsubstans för bland annat cancerogena ämnen.

Flera bra, nödvändiga och brådskande åtgärder föreslås i remissen och vi kan till stora delar instämma i det som sägs. Vad vi saknar i underlaget från förvaltningen, och den borgerliga majoriteten i stadshuset är handlingskraft.

En fråga som lyfts särskilt 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.