



2003-09-12

Stadsbyggnadskontoret
Strategiska avdelningen
Lars Erik Wretblad
Tfn 08-508 261 38

SBN 2003-09-25

Dnr 2003-10623-22

Gatu- och fastighetskontoret
Avd. f. strategisk trafikplanering
Göran Westberg
Tfn 508 273 61

GFN 2003-09-30

Dnr 02-007-2459

Stadsbyggnadsnämnden
Gatu- och fastighetsnämnden

**Åtgärdsprogram för att klara miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid,
förslag från Länsstyrelsen i Stockholms län och Länsstyrelsen i Västra
Götalands län, remiss från miljödepartementet**

FÖRSLAG TILL BESLUT

Stadsbyggnadsnämnden och gatu- och fastighetsnämnden beslutar att

1. föreslå kommunstyrelsen att återropa och överlämna detta tjänsteutlåtande som svar på miljödepartementet remiss över förslaget till åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer för kväve dioxid
2. föreslå kommunstyrelsen att uppdra åt berörda förvaltningar att inleda ett gemensamt arbete för att utreda förutsättningarna för att genomföra föreslagna åtgärder som staden har ansvaret för

Ingela Lindh

Olle Zetterberg

Beslutet föreslås bli omedelbart justerat

- Bilagor:
1. Samråd kring urval och analys av åtgärder för att klara miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid i Stockholms län.
KS protokoll, 2003-05-21, § 14 bilaga 10:7
 2. Förslag till åtgärdsprogram för att klara miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid i Stockholms län, sammanfattning.
Länsstyrelsen i Stockholms län

SAMMANFATTNING

Miljödepartementet har remitterat ut Stockholms länsstyrelses förslag till åtgärdsprogram för att möta miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid. Förslaget innehåller följande åtgärder för att klara normen till år 2006. Inom parantes anges vem som har rådighet för genomförande av respektive åtgärd.

- Tillfälligt höjd skrotningspremie i länet (regering/riksdag)
- Höjd fordonsskatt för lätta fordon utan katalysator (regering/riksdag)
- Miljözon för lätta fordon utan katalysator (regering/riksdag och Stockholms stad)
- Skärpta krav i miljözonen (Stockholms stad)
- Miljöavgifter/trängselavgifter (regering/riksdag och Stockholms stad)
- Översyn av parkeringspolitiken till den 1 januari 2005 (Stockholms stad)
- Ökad kontroll av förmånsbeskattning av fri parkering (Riksskatteverket)
- Restriktioner för tung trafik på Hornsgatan (Stockholms stad)
- Skärpta miljökrav vid upphandling (regering/riksdag)
- Förtida introduktion av 05/08 års krav för tunga fordon via miljöklasser (regering/riksdag)
- Krav på transportplaner för större verksamheter (företag/arbetsgivare)
- Utbyggnad av infartsparkeringar,
- Bättre framkomlighet för bussar
- Utökad turtäthet i busstrafiken.

På längre sikt behövs spårsatsningar, utbyggnad av väginfrastruktur och en fortsatt teknikutveckling på fordonen. Även vikten av att lokalisera ny bebyggelse till områden med god kollektivtrafik framhålls.

Förvaltningarna ställer sig i princip positiva till förslaget till åtgärdsprogram. Det överens stämmer i stort med de prioriterade åtgärder och de synpunkter som staden framförde i sitt svar över ett samrådsförslag som Länsstyrelsen skickades ut på remiss i våras, dock saknas i föreliggande förslag Trimmade samordnade signaler och Väginformatik .

Tillräcklig tid har emellertid inte stått till förfogande för att göra genomarbetade bedömningar av de föreslagna åtgärderna. Det måste klargöras hur åtgärderna ska genomföras, vilka som ska ansvara för genomförande, bekostande och uppföljning av åtgärderna. Vad gäller finansiering av åtgärderna anser förvaltningarna att staten måste kompensera staden för extrakostnader som staden får för att genomföra sin del av åtgärdsprogrammet.

Även utan ett åtgärdsprogram initierat av statliga myndigheter har staden ett ansvar för att säkerställa en god luftmiljö enligt miljöbalkens bestämmelser. För de åtgärder där staden pekats ut som genomförare vill förvaltningarna lämna följande kommentarer.

Miljözon för lätta fordon utan katalysator. Förslaget är bra. Förutom lagändring, vilken kräver beslut av riksdag, har staden att införa bestämmelsen i de lokala trafikföreskrifterna.

Skärpta krav i miljözonen. Förvaltningarna är positiva till förslaget som kan genomföras med ändring av lokala trafikföreskrifter. Mot bakgrund av lastbilsbranschens behov av enhetliga normer är det viktigt att även Göteborg och Malmö accepterar förändringen.

Miljöavgifter/trängselavgifter. Förvaltningarna är positiva till förslaget. Här pågår ett arbete inom stadsledningskontoret i syfte att införa sådana avgifter år 2005.

Översyn av parkeringspolitiken. Inom detta område inryms flera åtgärder: Gatu- och fastighetskontoret anser att en förändring av parkeringsutbudet i första hand skall ske genom överföring av parkering från gator till tomtmark med hjälp av prisjusteringar.

Restriktioner för tung trafik på Hornsgatan. Förslaget är en lämplig åtgärd inte bara ur miljösynpunkt utan även för trafiksäkerheten. Gatu- och fastighetskontoret kommer att lägga fram förslag till åtgärder på Hornsgatan för gatu- och fastighetsnämnden.

Beträffande *Trimmade och samordnade trafiksignaler* samt *Väginformatik*, som saknas i länsstyrelsens förslag, avser Gatu- och fastighetskontoret att arbeta vidare med dessa åtgärder.

En viktig förutsättning för att kunna uppfylla miljö kvalitetsnormerna är också kraftiga kollektivtrafiksatsningar. Det är en åtgärd som är särskilt viktig på kort sikt.

Förvaltningarna noterar med tillfredsställelse att Länsstyrelsen avser att tillämpa lagstiftningen utifrån de osäkerheter som finns om sambanden mellan ny bebyggelse och trafikökning på kritiska gator/vägar och inte upphäva detaljplaner om det inte tydligt framgår att normerna inte iakttagits. Härtill avser Länsstyrelsen att göra en helhetsbedömning av planer som innebär att de kan komma att godtas om de medför förbättringar som annars inte skulle komma att ske.

Om det kan befaras att genomförande av en detaljplan innebär att en miljö kvalitetsnorm inte uppfylls ska Länsstyrelsen pröva kommunens beslut i ärendet. Länsstyrelsen föreslår att statens ingripandemöjligheter istället knyts till förekomsten av ett åtgärdsprogram. Förvaltningarna tillstyrker detta förslag.

Förvaltningarna anser att arbetet med åtgärdsprogrammet för kvävedioxid måste samordnas med partikelprogrammet.

REMISSEN

Miljödepartementet har remitterat två förslag till åtgärdsprogram för att klara miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid till ett stort antal instanser, däribland Stockholms stad, för yttrande senast den 15 oktober 2003. Åtgärdsprogrammen är utarbetade av Länsstyrelserna i Stockholms län respektive Västra Götalands län. Inom staden har remissen översänts till stadsledningskontoret, stadsbyggnadsnämnden, gatu- och fastighetsnämnden och miljönämnden för yttrande senast den 24 september 2003.

UTLÅTANDE

Bakgrund

Uppdraget till Länsstyrelsen

Länsstyrelsen i Stockholms län har haft i uppdrag från regeringens att, i samråd med kommunerna i länet, landstinget och Stockholmsberedningen m.fl. berörda, utarbeta ett åtgärdsprogram för att möta kvalitetsnormen för kvävedioxid. Uppdraget ska redovisas den 1 juni 2003. Länsstyrelsen har ett likande uppdrag beträffande inandningsbara partiklar som ska redovisas den 31 december 2003.

Bakgrunden är de svårigheter som har konstaterats, att klara miljökvalitetsnormen för kvävedioxid till den 1 januari 2006 då normen enligt svensk lagstiftning ska vara uppfylld. Normen är till för att skydda människors hälsa och grundar sig på EUs luftdirektiv.

Enligt miljöbalken ska ett åtgärdsprogram upprättas om det behövs för att en miljökvalitetsnorm ska uppfyllas. I åtgärdsprogrammet ska, förutom de åtgärder som behöver vidtas för att uppfylla miljökvalitetsnormen, även anges vilka myndigheter och kommuner som är ansvariga för att åtgärderna genomförs och vilket slutdatum som gäller för genomförandet. Ett åtgärdsprogram kan omfatta ett större geografiskt område än det där den aktuella miljökvalitetsnormen riskerar att överskridas. Nivåerna för en miljökvalitetsnorm sätts utifrån vad människan och naturen tål och inte utifrån vad som är ekonomiskt rimligt. Ett åtgärdsprogram kan emellertid innehålla ekonomiska överväganden för de åtgärder som föreslås. Åtgärdsprogrammet ska omprövas vid behov, dock minst vart femte år.

Stadens samarbete med Länsstyrelsen

Staden har med representanter för stadsledningskontoret, stadsbyggnadskontoret, gatu- och fastighetskontoret och miljöförvaltningen aktivt deltagit i Länsstyrelsens arbete med att utarbeta förslaget till åtgärdsprogram för kvävedioxid. Bland annat har förvaltningarna bidragit med kunskaper och resurser vid framtagande och analys av olika åtgärdsförslag.

Yttrande över samråd

Under arbetets gång har Länsstyrelsen utsänt samrådshandlingar för yttrande. Dessa innehöll bland annat en beskrivning av ett 20-tal åtgärder som sedan skulle sättas samman i ett förslag till åtgärdsprogram.

Stadsbyggnadskontoret, gatu- och fastighetskontoret och miljöförvaltningen yttrade sig i ett gemensamt tjänsteutlåtande 2003-04-10. Förvaltningarna konstaterade att tillräcklig tid inte hade stått till förfogande för att kunna göra genomarbetade bedömningar av åtgärdernas konsekvenser. Trots denna brist ansåg förvaltningarna att det gick att peka ut följande åtgärder som särskilt intressanta genomföra i syfte att reducera kvävedioxidhalten.

Åtgärder där staden har rådighet:

- Restriktioner för tung trafik
- Skärpta krav för miljözon
- Trimmade samordnade trafiksignaler
- Väginformatik
- Högre P-avgifter
- Begränsa utbudet av P-platser på gatumark i innerstaden

Åtgärder där staden saknar rådighet:

- Snabbare utskrotning av personbilar utan katalysator
- Miljözon omfattande även lätta fordon
- Trängselavgifter
- Ökad kontroll av förmånsbeskattning av fri parkering

Den 21 maj 2003 yttrade sig kommunstyrelsen över denna samrådsremiss i en PM benämnd "Samråd kring urval och analys av åtgärder för att klara miljökvalitetsnormen för kvävedioxid i Stockholms län" (**bilaga 1**). Av kommunstyrelsens yttrande kan utläsas bl.a. att om Stockholm ska bli en ekologiskt, ekonomiskt och socialt uthållig stad krävs att utsläppen till luft minimeras. Utsläppen till luften bidrar idag med negativa effekter på människors hälsa och

miljö. De som orsakar de negativa miljö- och hälsoeffekterna ska stå för kostnaderna. Ett steg i denna riktning är införandet av miljöavgifter i Stockholm som kan bidra till en minskning av bl.a. kvävedioxidutsläppen. Det är viktigt att staden fortsätter sitt arbete tillsammans med Länsstyrelsen att ta fram ett åtgärdsprogram för att klara miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid. Det är också viktigt att man vidtar de åtgärder som ger störst effekt utifrån den lista som länsstyrelsens presenterar i sin åtgärds katalog.

Kommunstyrelsen beslut har följande lydelse:

- Åberopa och överlämna promemorian som stadens yttrande till länsstyrelsen över samråd om miljö kvalitetsnormer för kvävedioxid
- Uppmana miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och gatu- och fastighetsnämnden att fortsätta arbetet tillsammans med länsstyrelsen med ett åtgärdsprogram för att klara miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid och inandningsbara partiklar i Stockholms län
- Uppmana miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och gatu- och fastighetsnämnden att inleda ett gemensamt arbete för att möjliggöra framtida åtgärder

Länsstyrelsens förslag till åtgärdsprogram

Länsstyrelsen har fullföljt sitt uppdrag och till regeringen översänt ett sammanhållet förslag till åtgärdsprogram för kvävedioxid för Stockholms län. Regeringen har nu skickat ut detta på remiss tillsammans med ett motsvarande program för Göteborgsregionen, som upprättats av Länsstyrelsen i Västra Götaland. Förvaltningarna kommer i det följande att endast behandla Stockholms länsstyrelses förslag, sammanfattningen bifogas (**bilaga 2**). Hela materialet, rapport och 14 bilagor, finns på www.ab.lst.se/friskareluft.

Länsstyrelsen konstaterar att miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid, trots minskande kvävedioxidhalter på grund av nya avgaskrav, med stor sannolikhet kommer att överskridas år 2006 på ett antal gator och vägar i länet om inte särskilda insatser sätts in. Följande åtgärder föreslås för att klara normen till 2006. Inom parantes anges vem som har rådighet för genomförande av respektive åtgärd.

- Tillfälligt höjd skrotningspremie i länet (regering/riksdag)
- Höjd fordonsskatt för lätta fordon utan katalysator (regering/riksdag)
- Miljözon för lätta fordon utan katalysator (regering/riksdag och Stockholms stad)
- Skärpta krav i miljözonen (Stockholms stad)
- Miljöavgifter/trängselavgifter (regering/riksdag och Stockholms stad)
- Översyn av parkeringspolitiken (Stockholms stad)
- Ökad kontroll av förmånsbeskattning av fri parkering (Riksskatteverket)
- Restriktioner för tung trafik på Hornsgatan (Stockholms stad)
- Skärpta miljökrav vid upphandling (regering/riksdag)
- Förtida introduktion av 05/08 års krav för tunga fordon via miljöklasser (regering/riksdag)
- Krav på transportplaner för större verksamheter (företag/arbetsgivare)
- Utbyggnad av infartsparkeringar,
- Bättre framkomlighet för bussar
- Utökad turtäthet i busstrafiken

På längre sikt behövs enligt Länsstyrelsen spårsatsningar, utbyggnad av väginfrastruktur och en fortsatt teknikutveckling på fordonen. Länsstyrelsen betonar även vikten av att förstärka kollektivtrafiken och lokalisera ny bebyggelse i områden med god kollektivtrafik.

Länsstyrelsen framhåller att inriktningen på dess arbete har varit att med berörda parter i regionen nå en samsyn kring möjliga åtgärder, deras effekter och uppskattade kostnader m.m. Kring urvalet av de åtgärder som ingår i förslaget råder enligt Länsstyrelsen enighet. Nästa steg i arbetet blir att komma överens om ansvar för genomförande och finansiering. Länsstyrelsen betonar vikten av att regeringen klargör förutsättningar och former för detta. Även regelverket för miljö kvalitetsnormer bör enligt Länsstyrelsen ses över så att inte regionens fortsatta hållbara tillväxt hotas och en totalt sämre miljö situation skapas.

Förvaltningarnas synpunkter

Förvaltningarna i princip positiva....

Föreliggande programförslag bygger på det samrådsförslag som skickades ut på remiss i våras. Det överensstämmer också i stort med de prioriterade åtgärder och de synpunkter som staden framförde i sitt remissvar över samrådsförslaget. Förvaltningarna ställer sig sålunda i princip positiva till förslaget till åtgärdsprogram.

....men flera frågor återstår att besvara

Arbetet med att upprätta förslaget till åtgärdsprogram har gått i raskt tempo. Tillräcklig tid har därför inte stått till förfogande för att göra genomarbetade bedömningar bl.a. av åtgärdernas konsekvenser för trafiken. Uppskattningar saknas också av vilka vinster, även ekonomiska, som åtgärdsprogrammet innebär i form av en förbättrad hälsa hos Stockholmarna. Vidare bygger beskrivningarna av åtgärdernas intressekonflikter och av de samhällsekonomiska effekterna mycket på antaganden och kan i vissa fall ifrågasättas. Länsstyrelsen påpekar också att det finns osäkerheter kring olika åtgärders effekter och i vilken omfattning dessa kommer att genomföras.

För att bättre kunna bedöma rimligheten av de olika föreslagna åtgärderna behöver kostnaderna för att genomföra de föreslagna åtgärderna studeras djupare. Det måste också klargöras hur åtgärder ska genomföras samt fastställas vilka som ansvarar för olika delar av genomförande, bekostande och uppföljning av åtgärder. Det bör även fastställas en tidplan för det fortsatta arbetet, för utredningar och genomförande av åtgärder.

Förvaltningarna vill särskilt lyfta fram frågan om finansiering av åtgärder. Enligt förvaltningarnas uppfattning måste staten ta ett huvudansvar. Det är svenska regeringen som är part gentemot EU och kan därmed sägas ha tagit på sig ansvaret för att luftdirektivet uppfylls. Men det är kommunerna som har ansvaret för genomförandet av ett antal åtgärder. Kommunerna kommer således att drabbas av kostnader om inte staten bidrar med medel. Förvaltningarna anser därför att staten måste kompensera staden för de extrakostnader som staden får för att kunna genomföra sin del av åtgärdsprogrammet för att uppfylla miljö kvalitetsnormerna.

Samordning med åtgärdsprogram för partiklar nödvändig

Miljö kvalitetsnormen för partiklar skall klaras redan till år 2005. Partikelutsläpp över normgränsen för partiklar berör dessutom ett mycket större antal gator än vad som gäller för kvävedioxid. Ett stort problem är också att det med dagens kunskap är svårt att finna lämpliga åtgärder för att klara partikelnormen beroende på att orsakssambanden inte är klarlagda. Vidare finns åtgärder som är lämpliga beträffande haltminskningar av kvävedioxid men har negativ effekt

beträffande partikelhalten, och vice versa. Det gäller således att undvika åtgärder, som visserligen har positiva effekter beträffande den ena normen, men negativa effekter beträffande den andra. Helst bör man välja åtgärder som har positiva effekter på både kvävedioxidhalten och partikelhalten. Förvaltningarna anser därför att arbetet med programmet för kvävedioxid måste samordnas med partikelprogrammet.

Åtgärder nödvändiga på kort sikt

Även utan ett åtgärdsprogram initierat av statliga myndigheter har staden ett ansvar för att säkerställa en god luftmiljö enligt miljöbalkens bestämmelser. En generell sänkning av halterna över lag inom staden är naturligtvis positiv men insatserna bör enligt förvaltningarnas mening i första hand riktas mot de mest belastade gatorna. För stadens del handlar miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid främst om att klara utsläppen på Hornsgatan, Norrlandsgatan och Sankt Eriksgatan. Dessa gator bedöms inte utan särskilda åtgärder kunna uppfylla normen före år 2006. Vid denna tidpunkt kan p.g.a. osäkerheter i prognoserna risk föreligga för överskridanden på ett tiotal andra gator i innerstaden. Om inga åtgärder vidtas beräknas kvalitetsnormen vara uppfylld först år 2015, framför allt beroende på spontant utbyte av fordon med katalytisk rening.

Stadsbyggnadskontoret och gatu- och fastighetskontoret har tillsammans med miljöförvaltningen tidigare, i det ovan nämnda yttrandet över Länsstyrelsens samråd, lyft fram tio åtgärder som förvaltningarna anser vara särskilt intressanta att genomföra i syfte att reducera kvävedioxidhalten, varav staden har rådighet över sex stycken (se ovan). Av dessa tio saknas i föreliggande förslag Trimmade samordnade signaler och Väginformatik (staden har rådighet för båda). Å andra sidan vill Länsstyrelsen lägga till tre nya: Skärpta miljökrav vid upphandling (regering/riksdag), Förtida introduktion av 05/08 års krav för tunga fordon via miljöklasser (regering/riksdag) och Krav på transportplaner för större verksamheter (företag/arbetsgivare). Överensstämmelsen mellan av staden respektive Länsstyrelsen förordade åtgärder är ändå mycket god.

För de åtgärder där staden pekas ut som genomförare vill förvaltningarna lämna följande kommentarer:

1. Miljözon för lätta fordon utan katalysator. Förslaget är bra och bidrar till att minska kvävedioxidutsläppen från äldre bilar med inte bara höga utsläppsvärden utan och också i många fall behäftade med trafiksäkerhetsmässiga brister. Förutom lagändring, vilken kräver beslut av riksdag, har staden att införa bestämmelsen i de lokala trafikföreskrifterna..
2. Skärpta krav i miljözonen. Förvaltningarna är positiva till förslaget som kan genomföras med ändring av lokala trafikföreskrifter. Förslaget innebär en skärpning av förbud för tunga fordon att trafikera miljözonen med bilar äldre än sex år. Idag gäller åtta år. Miljözonsbestämmelserna är idag likalydande i de tre storstadsområdena Stockholm, Göteborg och Malmö. Inledande diskussioner pågår också med Köpenhamn om en harmonisering. Mot bakgrund av lastbilsbranschens behov av enhetliga normer är det viktigt att övriga berörda städer accepterar förändringen.
3. Miljöavgifter/trängselavgifter. Förvaltningarna är positiva till förslaget. Här pågår ett arbete inom stadsledningskontoret i syfte att införa sådana avgifter år 2005. En negativ konsekvens måste dock uppmärksammas. Med den utformning som kommunstyrelsen beslutat om kommer Essingeleden att få ökad trafik, vilket innebär att det kommer att bli svårt att klara miljö kvalitetsnormen här. Vägghållare för Essingeleden är Vägverket.

4. Översyn av parkeringspolitiken. Inom detta område inryms flera åtgärder:
 - Avgiftsnivåer för besöksparkering.
 - Minskat utbud av gatuparkering
 - Avgiftsbeläggning av parkeringsplatser vid alla offentliga arbetsplatser.
 - Översyn av avgifter och regler för boendeparkering
 - Möjlighet att differentiera parkeringsavgifterna.
 - Förbättrad övervakning.

Länsstyrelsen föreslår att översyn av parkeringspolitiken genomförs av staden vilken bör vara avslutad senast 1 januari 2005. Gatu- och fastighetskontoret anser att en förändring av parkeringsutbudet i första hand skall ske genom överföring av parkering från gator till tomtmark med hjälp av prisjusteringar. Förändring av avgiftsnivåer och regler för parkering är i övrigt föremål för överväganden inom staden.

5. Restriktioner för tung trafik på Hornsgatan. Förslaget är en lämplig åtgärd inte bara ur miljösynpunkt utan även för trafiksäkerheten. Hornsgatan är en av de tre gatorna som inte beräknas kunna klara miljökvalitetsnormen utan åtgärd. Restriktioner för tung trafik kommer att harmoniseras med stadens projekt Säker huvudgata på Hornsgatan. Gatu- och fastighetskontoret kommer att lägga fram förslag till åtgärder på Hornsgatan för gatu- och fastighetsnämnden.

Beträffande de två åtgärder, Trimmade och samordnade trafiksignaler samt Väginformatik, som saknas i länsstyrelsens förslag måste de ses som en del av Gatu- och fastighetskontorets ordinarie verksamhet och kontoret avser att arbeta vidare med dessa åtgärder. Trimmade och samordnade signaler syftar till att få bättre flyt i trafiken och därmed mindre utsläpp. Väginformatik är i en begynnande utvecklingsfas som förutses bidra till en bättre trafikmiljö genom riktad information till bilister om trafikförhållanden och vägval.

Satsningar på kollektivtrafiken nödvändiga

En viktig förutsättning för att kunna uppfylla miljökvalitetsnormerna är kraftiga kollektivtrafiksatsningar, vilket även Länsstyrelsen framhåller. Förvaltningarna menar att det är en åtgärd som är särskilt viktig på kort sikt. En förstärkning av kollektivtrafiken är nödvändig om miljöavgifter för biltrafik införs i innerstaden. Även ett förändrat parkeringsutbud kräver en förstärkning av kollektivtrafiken. Förvaltningarna anser att det därvid behövs en tydlig strategi för kollektivtrafiken, som måste inarbetas i åtgärdsprogrammet. Kollektivsatsningarna måste samordnas mellan berörda parter.

Det kommer också att fordras nya statliga ekonomiska resurser för att klara en utökad kollektivtrafik. Även om miljöavgifterna kommer kollektivtrafiken till del kommer det att fordras förtida resurser för att göra kollektivtrafiken så attraktiv med avseende på tillgänglighet och kapacitet att den ses som reellt alternativ till biltransporter.

Även långsiktiga åtgärder behöver beaktas

Som en av åtgärderna för att förbättra luftkvaliteten på lång sikt lyfter Länsstyrelsen fram avlastande väglänkar. Förvaltningarna instämmer i denna uppfattning. Det finns exempel på vägprojekt som innebär vinster för många människor vad gäller luftkvaliteten. Ett sådant är Norra Länken. Sådana utbyggnader tar emellertid tid och kommer att vara genomförda långt efter att normerna trätt i kraft.

Länsstyrelsen framhåller också att den framtida bebyggelsestrukturen och dess samband med trafiksystemet har stor betydelse för hur miljökvalitetsnormerna

kan klaras på längre sikt. Kommuner och andra planeringsorgan bör därför sträva efter att planera nya bostäder och verksamheter i kollektivtrafiknära lägen. Detta överensstämmer med ÖP 99:s strategier och fullföljs nu genom aktuella exploateringar, t ex nordvästra Kungsholmen.

Ett helhetsperspektiv är viktigt

I Länsstyrelsens skrivelse den 7 juni 2000 till regeringen om behovet av ett åtgärdsprogram uttryckte Länsstyrelsen farhågor om att om miljö kvalitetsnormerna tillämpades strikt i planeringssammanhang skulle detta innebära att knappast någon ytterligare exploatering kan ske i länet eftersom allt nybyggande som sker i princip riskerar att medföra en ökad trafik in mot Stockholms stad och på de gator och trafikleder som idag har eller riskerar att ha överskridanden år 2006.

Länsstyrelsen anför emellertid nu i föreliggande förslag att det är omöjligt att bedöma i vilken mån planläggning kommer att innebära ett överskridande av normerna eftersom det normalt inte går att koppla den allmänna trafikökning som en plan kan generera, till specifika områden där det finns problem att klara normerna. En bilberoende bebyggelse utanför områden där normerna riskerar att överträdas behöver inte nödvändigtvis innebära en trafikökning just inom ett riskområde. Det kan därför inte vara rimligt eller ha varit lagstiftarens mening att staten ska ingripa mot denna typ av detaljplaner annat än i rena undantagsfall när dylika samband är uppenbara.

Förvaltningarna noterar med tillfredsställelse att Länsstyrelsen nu säger att man kommer att hantera denna typ av detaljplaner utifrån detta synsätt. Länsstyrelsen avser sålunda att tillämpa lagstiftningen utifrån osäkerheterna om sambanden och inte upphäva detaljplaner om det inte tydligt framgår att normerna inte iakttagits. Härtill avser Länsstyrelsen att beträffande detaljplaner göra en helhetsbedömning av planen som innebär att de kan komma att godtas om de medför förbättringar som annars inte skulle komma att ske.

Ändrad lagstiftning är angelägen

Länsstyrelsen föreslår att regeringen ser över reglerna om miljö kvalitetsnormer så att inte Stockholmsregionens fortsatta hållbara tillväxt hotas, bl.a. lämnas ett förslag till regeringen att ändra bestämmelserna i plan- och bygglagen, PBL. Enligt PBL ska Länsstyrelsen pröva kommunens beslut att anta, ändra eller upphäva en detaljplan eller områdesbestämmelser om det kan befaras att beslutet innebär att en miljö kvalitetsnorm enligt 5 kap. miljöbalken inte iakttas.

Länsstyrelsen föreslår att statens ingripandemöjligheter istället knyts till förekomsten av ett åtgärdsprogram. Förvaltningarna tillstyrker detta förslag.

Mycket arbete återstår

Förvaltningarna kommer inom kort att inleda ett arbete, tillsammans med berörda förvaltningar och med hjälp av erforderlig expertis, att närmare analysera förutsättningarna för genomförande av de föreslagna åtgärderna, bl.a. behöver kostnader, effekter och tidsåtgång utredas ytterligare. Dessutom är det viktigt med ett tydliggörande av ansvar för genomförande, finansiering och uppföljning av de olika åtgärderna.

Förslag till åtgärdsprogram för partiklar kommer senare i höst

Partikelhalter över normgränserna utgör, som framgår ovan, ett större problem än kvävedioxidhalterna. De berör ett större antal gator, det är med dagens kunskap svårare att finna lämpliga åtgärder för att klara denna norm beroende på

att orsakssambanden inte är klarlagda och normen för partiklar ska klaras redan till år 2005. Förvaltningarna arbetar tillsammans med Länsstyrelsen med att utarbeta ett förslag till åtgärdsprogram för partiklar. Ett förslag ska inlämnas till regeringen senast den 31 december 2003.

Som förvaltningarna framhållit ovan är det nödvändigt att de två åtgärdsprogrammen samordnas till ett program innan regeringen fattar beslut.

SLUT