



STADSLEDNINGSKONTORET
TRAFIKKONTORET
MILJÖFÖRVALTNINGEN

GEMENSAMT TJÄNSTEUTLÅTANDE
DNR 303-212/2012
TK DNR T2012-007-654
MF DNR 2012-2244
SID 1 (11)
2012-03-25

Kontaktperson Stadsledningskontoret
Linda Persson
Telefon: 08-508 296 06

Till
Kommunstyrelsen

Kontaktperson Trafikkontoret
Anton Västberg
Telefon: 08-508 262 59

Kontaktperson Miljöförvaltningen
Emma Nordling
Telefon: 08-508 287 39

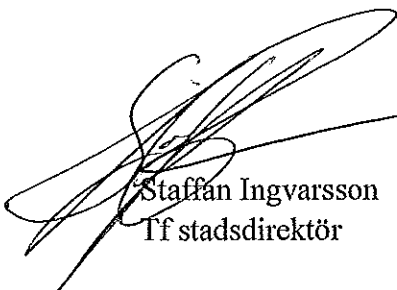
Åtgärdsprogram för kvävedioxid och PM10 i Stockholms län

Remiss från Länsstyrelsen i Stockholms län

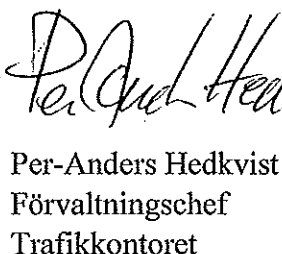
Kontorens förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar följande

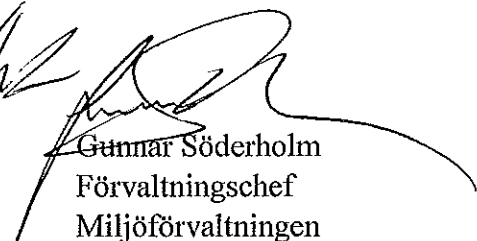
Som svar på remissen Åtgärdsprogram för kvävedioxid och PM10 i
Stockholms län anføres att åtgärdsprogrammet bör omarbetas i enlighet med
kontorens gemensamma tjänsteutlåtande.



Staffan Ingvarsson
Ff stadsdirektör



Per-Anders Hedkvist
Förvaltningschef
Trafikkontoret



Gunnar Söderholm
Förvaltningschef
Miljöförvaltningen

Sammanfattning

Länsstyrelsen i Stockholms län har uppdragits av regeringen att revidera åtgärdsprogrammet för luftkvalitet för kvävedioxid och PM10 för länet. Vägtrafiken är den dominerande källan till höga halter kvävedioxid och PM10 i Stockholms län. För att nå miljö kvalitetsnormerna 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 dubbdäcksanvändningen går ner. Länsstyrelsens förslag till åtgärdsprogram lyfter fram ett stort antal åtgärder på kort och lång sikt för att nå miljö kvalitetsnormerna.

Kontoren 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.

Bakgrund

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 miljö kvalitetsnorm ska kunna följas. I dagsläget sker överskridanden av miljö kvalitetsnormerna 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 miljö kvalitetsnormerna.

Miljö kvalitetsnormerna för luft utgör i huvudsak så kallade gränsvärdesnormer som inte får överskridas. Av miljöbalken följer att myndigheter och kommuner ska

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

ansvara för att miljö kvalitetsnormerna 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 miljö situationen, vad som påverkar den och hur krav på förbättringar ska fördelas.

Staden utgör tillsynsmyndighet genom Miljö- och hälsoskyddsnämnden och skall i sin ordinarie tillsyn se till att normerna följs och i det arbetet skall åtgärdsprogrammet vara vägledande. Det innebär att nämnden på sedvanligt sätt tillämpar miljö balkens allmänna hänsynsregler samt gör en rimlighetsavvägning enligt 2 kap 7 § miljö balken när nämnden ska rikta krav på åtgärder och försiktighetsmått mot en verksamhetsutövare. Då miljö kvalitetsnormer för luft är gränsvärdesnormer innebär det att tillsynsmyndigheten dessutom kan ställa längre gående krav på åtgärder än annars.

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 arbetsgrupp och styrgrupp.

Länsstyrelsen har remitterat åtgärdsprogrammet till Stockholms stad för besvarande senast den 9 maj 2012.

Ärendet

Vägtrafiken är den dominerande källan till höga halter kvävedioxid och PM10 i Stockholms län. För att nå miljö kvalitetsnormerna 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 dubbdäcksanvändningen går ner. Länsstyrelsens förslag till åtgärdsprogram lyfter fram ett stort antal åtgärder på kort och lång sikt för att nå miljö kvalitetsnormerna.

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

Ärendets beredning

Ärendet har beretts gemensamt av Stadsledningskontoret, Trafikkontoret och Miljöförvaltningen.

Kontorens synpunkter och förslag

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 åtgärdsspecifika 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 miljökvalitetsnormerna 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 miljökvalitetsnorm inte följs. Så som åtgärdsprogrammet nu är utformat försvåras tillsynsmyndighetens möjlighet att ställa krav på berörda verksamhetsutövare med stöd av programmet. Åtgärderna rörande miljökvalitetsnormer 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 huvudinriktningen, 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 tidsspänn 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 miljökvalitetsnormer...".

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 utbrett 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 trängselskattesnittet 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 vakuumteknik 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 ett 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 kvävedioxider.

Bristen på adekvat lagstiftning utgör ett allvarligt hinder för kommunerna att utforma tillräckliga åtgärder för att miljökvalitetsnormerna 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 svårgenomförbart. Staten bör ta ansvar för finansieringen av detta för att säkerställa genomförandet.

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.

(

(

(

(