



PM 2009: RII (Dnr 303-1684/2009)

Uppföljning av åtgärdsprogram för miljökvalitetsnormer för luftkvalitet

Remiss från Länsstyrelsen i Stockholms län

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande
Som svar på remissen ”Uppföljning av åtgärdsprogram för miljökvalitetsnormer för luftkvalitet” hänvisas till vad som sagts i denna promemoria.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

Länsstyrelsen i Stockholms län ska till årsskiftet 2010 redovisa till Regeringen i vilken grad åtgärderna i åtgärdsprogrammet för kvävedioxid och partiklar har genomförts. Åtgärdsprogrammet upprättades för att uppnå de miljökvalitetsnormer för kvävedioxid och partiklar (PM 10) som finns fastlagda i miljöbalken.

I syfte att uppfylla gällande normer beslöt regeringen den 9 december 2004 att fastställa åtgärdsprogram avseende miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar (PM10) i Stockholms län. Länsstyrelsen önskar nu information från de parter som har åtaganden i programmet om vilka åtgärder som vidtagits.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, Stockholms Stads Parkerings AB samt till Stockholms Hamn AB.

Stadsledningskontoret bedömer att förutsättningen att nå miljökvalitetsnormen för partiklar (PM10) kommer att öka dramatiskt, särskilt om Regeringen tar fasta på stadens förslag att införa dubbdäcksförbudet i miljözonen. Kontoret skriver även att åtgärdsprogrammet har haft effekt, dock långt ifrån tillräcklig sådan, att om Länsstyrelsens uppföljning visar att kommunens möjligheter för ytterligare åtgärder att komma till rätta med miljökvalitetsnormen är uttömda, bör staten överväga vilka ytterligare åtgärder på statlig nivå som kan vidtas för att minska fordonsflottans miljöpåverkan.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden samt trafik- och renhållningsnämnden anser att miljökvalitetsnormerna överträds främst p.g.a. de höga dygnsmedelvärdena och att de åtgärder som vidtagits enligt åtgärdsprogrammen således inte har haft tillräcklig effekt. Man kan dock se att halterna har minskat över tid. Kontoren besvarar också i detalj de frågor som Länsstyrelsen ställer.

Stockholms Stads Parkerings AB har valt att inte svara på remissen.

Stockholms Hamn AB anser att de under de senaste åren har gett rabatter till fartyg som exempelvis använder lågsavligt bränsle och vidtagit kvävereducerande åtgärder på motorer, vilket har lett till minskade utsläpp av kväveoxider med 40 procent samtidigt som trafiken har ökat.

Mina synpunkter

Hanteringen av åtgärdsprogrammen innebär att regeringen fastställer program avseende miljö kvalitetsnormer. Det aktuella programmet fastställdes den 9 november 2004 av regeringen. Åtgärdsprogrammet innehåller förslag till åtgärder men ett problem har varit att det saknats verktyg för kommunerna att vidta åtgärder. Jag anser att det är en märklig ordning när regeringen fastställer ett åtgärdsprogram utan att också ge de verktyg som behövs för att klara åtgärdsprogrammet.

Tidigare regeringar har belastat kommunerna med problemen utan att erbjuda verktyg för lösningen. Därför har vi, tillsammans med landets övriga kommuner, begärt att regeringen ändrar lagstiftningen så att vi får möjlighet att reglera dubbdäcksanvändningen lokalt. Nu har Alliansregeringen ändrat Trafikförordningen, vilket innebär att det nu är möjligt för en kommun att reglera dubbdäcksanvändningen på vissa vägsträckor. Därmed har kommunerna fått ett konkret verktyg för att klara åtgärdsprogrammet. Det uppdrag som också getts till Transportstyrelsen när det gäller möjligheten att införa miljözon för personbilar är ett annat exempel som kan medföra att åtgärderna kan bli mer konkreta.

Sverige har förbundit sig att följa EU:s direktiv om luftkvalitet. Det är en rättsligt verkande norm dvs. om inte gränsvärdena för luftkvaliteten klaras kan EU inleda en rättsprocess mot Sverige. EU-kommissionen har redan startat en förundersökning mot Sverige p.g.a. att gränsvärdena överskrids. Men utöver detta finns mycket att vinna för oss som bor i Stockholm på att förbättra luftkvaliteten på de hårdast trafikerade gatorna. Det är en hälsofråga för alla de människor som bor och arbetar här och de allt fler barn som växer upp inne i stan.

Det är inte bara Stockholm som har problem med överskridanden bland landets kommuner. Analyser av vad som är orsaken till att luftkvaliteten inte klaras i Stockholm visar att 80-90 procent av partikelutsläppen beror på dubbdäckens slitage på vägarna. En minskning av dubbdäcksanvändningen i Stockholm är således en bra och effektiv väg mot att lyckas klara luftkvaliteten.

Inom ramen för arbetet med en länsplan för transportinfrastruktur i Stockholms län och den nationella planen finns det många kollektivtrafiksatsningar som också visar att arbetet utifrån åtgärdsprogrammet är i full gång.

I övrigt hänvisar jag till miljö- och hälsoskyddsnämndens beslut.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande

Som svar på remissen ”Uppföljning av åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer för luftkvalitet” hänvisas till vad som sagts i denna promemoria.

Stockholm den 28 oktober 2009

ULLA HAMILTON

Bilaga

Reservationer m.m.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. Som svar på remissen anför följande

Utlåtandet ger inte en heltäckande bild av hur staden arbetat (och inte arbetat) med åtgärderna i åtgärdsprogrammet. Redovisningen av trafikminskande parkeringsåtgärder, står som åtgärd i båda programmen, är särskilt missvisande. Den nuvarande borgerliga majoriteten säger sig ha som mål att öka, inte minska det totala antalet p-platser i staden och många av dessa läggs dessutom på gator. Avgifterna som höjts ett par gånger sedan 2005 har ändå haft en mindre prisutveckling än t ex SLs månadskort sett över tid. Den parkeringsstrategi som nämns har inte fått några tydliga direktiv om att sikta på trafikminskning.

För en del åtgärder är det samordningen i länet som behöver förbättras, t ex utbyggnad av infartsparkeringar. Uppföljningen av åtgärdsprogrammet bör se hur en verklig samordning inom ramen för åtgärdsprogrammet kan komma till stånd.

Trängselavgifter, begränsning av användningen av dubbdäck och miljözon för personbilar var åtgärder som i underlaget inför beslutet om åtgärdsprogrammen 2004 bedömdes som effektiva, men som inte kom med i regeringens beslut. Det bör framhållas att nämnden ser mycket positivt på om dessa åtgärder kan inkluderas i en revidering av programmen. Nämnden borde även fått underlag för att bedöma om man vill förorda att någon av de befintliga åtgärderna ändras. Nu får man läsa mellan raderna för att förstå att trafikförvaltningen inte ansett åtgärden om stopp för tunggenomfartstrafik på Hornsgatan olämplig. Om förvaltningen anser att det finns en bättre åtgärd för att minska kvävedioxid där så bör detta redovisas. Att som hittills negligera genomförandet av åtgärdsprogram beslutade med stöd av miljöbalkens 5 kapitel förfelar det regelsystem vi har för att värna om medborgarnas hälsa vilket är oacceptabelt.

Om inga andra lämpliga åtgärder bedöms möjliga att genomföra bör hastighetsbegränsningar och trafikbegränsningar i övrigt genomföras så att MKN för luft kan uppnås.

ÄRENDET

Länsstyrelsen i Stockholms län ska till årsskiftet 2010 redovisa till regeringen i vilken grad åtgärderna i åtgärdsprogrammet för kvävedioxid och partiklar har genomförts. Åtgärdsprogrammet upprättades för att uppnå de miljö kvalitetsnormer för kvävedioxid och partiklar (PM 10) som finns fastlagda i miljöbalken. I syfte att uppfylla gällande normer beslöt regeringen den 9 december 2004 att fastställa åtgärdsprogram avseende miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar (PM10) i Stockholms län. Länsstyrelsen önskar nu information från de parter som har åtaganden i programmet om vilka åtgärder som vidtagits.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, Stockholms Stads Parkerings AB samt till Stockholms Hamn AB. Stockholms Stads Parkerings AB har valt att inte svara på remissen.

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 13 oktober 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret kan konstatera att trenden för kvävedioxid de senaste tio åren har varit minskande. Trots detta överskrider normen för kvävedioxid på flera innerstadsgator, med det pågående trafikarbetet som främsta orsak. På Hornsgatan överskreds normvärdet 60 gånger mot tillåtna sju dygn 2008.

Åtgärdsprogrammet har haft effekt, dock långt ifrån tillräcklig sådan. Om länsstyrelsens uppföljning visar att kommunens möjligheter för ytterligare åtgärder att komma till rätta med miljö kvalitetsnormen är uttömda, bör staten överväga vilka ytterligare åtgärder på statlig nivå som kan vidtas för att minska fordonsflottans miljö påverkan.

Det genomförda åtgärdsprogrammet för partiklar, PM10, har varit otillräckligt för att nå miljö kvalitetsnormen. 2008 överskreds normvärdet nästan 80 dygn mot tillåtna 35 på Hornsgatan. Dubbdäcksanvändningen är den främsta orsaken till att miljö kvalitetsnormen alltså överskrider, staden har dock saknat lagrum för att styra bort användandet av dubbdäck från innerstaden, där de högsta värdena nu uppmäts. Regeringen har dock aviserat om en lagändring som kommer att göra det möjligt för kommunerna att förbjuda dubbdäcksanvändning på vissa gator. Stadsledningskontoret bedömer därför att förutsättningen att nå miljö kvalitetsnormen för partiklar (PM10) kommer att öka dramatiskt, särskilt om regeringen tar fasta på stadens förslag att införa dubbdäcksförbudet i miljözonen.

Stadsledningskontoret bedömer att staden har uppfyllt sina åtaganden enligt åtgärdsprogrammet så långt det är möjligt och inom det befintliga lagrummet. I och med aviserade lagändringar kring införandet av lokala förbud för dubbdäcksanvändning så finns det förutsättningar att inom överskådlig tid klara miljö kvalitetsnormen för partiklar (PM10). Staten har dock undanhållit åtgärdsprogrammet för PM10 det viktigaste styrmedlet, det vill säga insatser för att minska dubbdäcksanvändningen, antingen genom att tillämpa avgifter eller subventioner för dubb- respektive odubbade däck.

Åtgärdsprogrammet för kvävedioxid har även det präglats av att mindre effektiva åtgärder ålagts kommunerna, medan avgörande åtgärder som åvilat staden har lämnats utanför åtgärdslistan. Stadsledningskontoret syftar främst på åtgärder som kunnat leda till en förbättrad och förnygrad fordonspark. Sverige har sedan länge Europas minst bensinsnåla fordonsflotta. Den genomsnittliga svensksålda bilen släpper ut närmare 20 gram mer koldioxid per kilometer än sin europeiska motsvarighet. Detta är ett faktum som direkt återspeglas i de

luftmätningar som genomförs i Stockholms centrum. Stadsledningskontoret menar därför att staten till en icke obetydlig del förhållit sig passiv till konsekvensen av inarbetandet av miljökvalitetsnormen i miljöbalken. Staten måste därför axla ett ansvar för eventuellt återkommande åtgärdsprogramms innehåll om miljökvalitetsnormerna ska kunna nås.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen anser remissen besvarad med vad som anförs i tjänsteutlåtandet.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 15 oktober 2009 att godkänna förvaltningens förslag till utlåtande.

Reservation anfördes av Åsa Romson (MP) och Stellan Hamrin (V) med hänvisning till sitt yrkande, *bilaga*.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 13 oktober 2009 att anta förvaltningens förslag till utlåtande.

Reservation anfördes av Mats Lindqvist (MP) och Kajsa Stenfeldt (V) med hänvisning till sitt yrkande, *bilaga*.

Miljöförvaltningens och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 24 september 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Miljökvalitetsnormer för kvävedioxid och partiklar (PM 10) finns fastlagda i miljöbalken. För att uppfylla gällande normer beslöt regeringen den 9 december 2004 att fastställa åtgärdsprogram avseende miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar (PM10) i Stockholms län. Som svar på länsstyrelsens förfrågan redovisar trafikkontoret och miljöförvaltningen vad som genomförts av de åtgärder som beslutats i åtgärdsprogrammen.

De genomsnittliga halterna av kvävedioxid vid mätstationerna på Hornsgatan och Sveavägen har minskat med 15-20 procent sedan början av 1990-talet. För att klara dygnsnormen på Hornsgatan är detta inte tillräckligt. Beträffande partiklar (PM 10) har genomsnittshalterna också minskat men inte i samma utsträckning som för kvävedioxid. Normerna klaras inte på ett flertal gator och gatuavsnitt, främst i innerstaden.

Remissen

Länsstyrelsen har 2009-08-12 översänt på remiss till bl.a. staden för information om uppföljning av det av regeringen fastställda åtgärdsprogrammet för kvävedioxid och partiklar PM10. Bakgrunden till remissen är att länsstyrelsen ska redovisa till regeringen i vilken grad åtgärderna har genomförts. Remissen har inom staden tillställts stadsledningskontoret, Trafik- och renhållningsnämnden, Miljö- och hälsoskyddsnämnden, Stockholms Stadshus AB och Stockholms hamnar AB för yttrande senast 2009-10-16. Miljöförvaltningen och trafikkontoret har enats om att avge ett gemensamt yttrande i ärendet.

Bakgrund

Regeringen uppdrog den 28 november 2002 till Länsstyrelsen i Stockholms län att ta fram ett förslag till åtgärdsprogram för att uppfylla miljökvalitetsnormerna för partiklar. Länsstyrelsen utarbetade i samarbete med bl.a. Stockholms stad ett förslag till åtgärdsprogram. Detta

överlämnades till Regeringen den 16 december 2003. Länsstyrelsen har vidare i uppdrag av regeringen att ta fram ett förslag till åtgärdsprogram för att klara miljökvalitetsnormen för kvävedioxid. Sistnämnda program kallas av länsstyrelsen "Friskare luft".

Regeringen beslöt den 9 december 2004 att fastställa åtgärdsprogram avseende miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar (PM10) i Stockholms län. Åtgärdsprogrammet innehöll dock endast delar av det förslag som länsstyrelsen i samrådet med staden utarbetat.

Trafikkontorets och miljöförvaltningens synpunkter

Nedan redovisas regeringens åtgärdsprogram och de åtgärder som vidtagits enligt programmet under förvaltningarnas kommentarer.

Kvävedioxid

Åtgärder som behöver vidtas	Ansvarig myndighet eller kommun
1. Åtgärder för att utveckla och tillämpa särskilda miljökrav vid kommuners upphandling av tunga transporter och persontransporter som skall utföras i Stockholms län	Myndigheter och kommuner med verksamhet inom Stockholms län Förvaltningarnas kommentar Stockholm, Göteborg och Malmö och Vägverket har antagit gemensamma miljökrav vid upphandling av entreprenader och tjänster där fordon och entreprenadmaskiner ingår. För stadens del är gäller dessa från 2007. Se länk. http://www.stockholm.se/PageFiles/77666/miljokrva_upphandling_2207.pdf
2. Åtgärder för att skärpa kraven för tunga fordon i miljözonen	Stockholm stad Förvaltningarnas kommentar Reglerna kring miljözon styrs av trafikförordningen vilken anger att kraven på utsläpp från tung trafik skärps successivt år för år. Tillkomsten av trängselskatt har även medfört att trafiken inom zonen minskat.
3. Åtgärder inom parkeringspolitikens område för att minska personbilstrafiken och öka framkomligheten inom Stockholms kommun	Stockholms stad Förvaltningarnas kommentar Stockholm har höjt parkeringsavgifterna och även från och med den 1 januari 2009 slopat den tidigare avgiftsbefrielsen för boendeparkering för miljöbilar. En ny parkeringsstrategi håller på att tas fram. Ett arbete för att ta fram nya infartsparkeringar pågår tillsammans med SL. Våren 2006 ökade antalet infartsparkeringar inom och utom staden med ca 30 %.
4. Åtgärder vad gäller de parkeringsavgifter som tillämpas vid myndigheters och kommuners arbetsplatser i Stockholms län, för att minska personbilstrafiken.	Myndigheter och kommuner med arbetsplatser inom Stockholms län Förvaltningarnas kommentar Stockholms stad har infört avgifter för all personal vid stadens samtliga arbetsplatsparkeringar inom tullarna.
5. Åtgärder för att följa upp tillämpningen av reglerna om förmåns-	Skatteverket Förvaltningarnas kommentar Se föregående punkt

beskattning av fri parkering som tillhandahålls av arbetsgivaren i Stockholms län	
6. Åtgärder för att begränsa genomfartstrafiken med tunga fordon på Hornsgatan i Stockholm till endast bussar i linjetrafik	Stockholms stad Förvaltningarnas kommentar Trafikkontoret har påbörjat trafikmätningar för att klarlägga den tunga trafikens inverkan på utsläppen och halterna av kvävedioxid. I avvaktan på resultaten av trafikmätningar samt efterföljande analys av effekterna på kvävedioxidhalterna, har något förbud ännu inte införts. Trafikmätningarna beräknas vara klara innan årets slut.
7. Åtgärder för att öka utbudet av infartsparkeringar inom Stockholms län	Vägverket, Banverket, Stockholms läns landsting och kommunerna i Stockholms län. Förvaltningarnas kommentarer Inom staden är lämplig mark för nya infartsparkeringar begränsad på grund av höga priser på mark. Endast temporära markområden kan tas i anspråk i avvaktan på kommande bostadsbebyggelse.
8. Åtgärder för att öka framkomligheten för bussar inom Stockholms län.	Vägverket, Stockholms läns landsting och kommunerna i Stockholms län. Förvaltningarnas kommentar Framkomligheten för bussar sker främst genom utbyggnad av kollektiva busskörfält och bussprioritering i trafiksignalanläggningar. Utbyggnaden sker med trängselskattemedel. Under 2009 beräknas ca 70 miljoner åtgå för dessa ändamål.
9. Åtgärder för att öka turtätheten inom kollektivtrafiken i Stockholms län.	Stockholms läns landsting Förvaltningarnas kommentar Se föregående punkt.

PM 10

Åtgärder som behöver vidtas	Ansvarig myndighet eller kommun
1. Åtgärder för att informera om hälsokonsekvenserna av höga partikelhalter och de negativa effekterna av dubbdäcksanvändning	Vägverket, Naturvårdsverket, Länsstyrelsen i Stockholms län och kommunerna inom Stockholms län Förvaltningarnas kommentar Stockholm stad redovisar kontinuerligt information om miljökvalitetsnormerna för bl.a. PM10 på sin webbtjänst miljöbarometern (http://miljobarometern.stockholm.se/main.asp?mp=TS&mo=1) och genom Stockholms och Uppsala läns luftvårdsförbunds hemsida www.slb.nu/lfv . PM10-halterna redovisas såväl historiskt som i realtid liksom partiklars olika hälsoeffekter På http://slb.nu/nu_City.shtml kan allmänheten se den aktuella situationen för bl.a. partiklar. Dessutom ges prognoser för halter kommande dygn
2. Åtgärder inom parkeringspolitikens område för att minska personbilstrafiken och öka framkomligheten inom Stock-	Stockholms stad Förvaltningarnas kommentar Se punkt 2 om kvävedioxid.

holms kommun	
3. Åtgärder vad gäller de parkeringsavgifter som tillämpas vid myndigheters och kommuners arbetsplatser i Stockholms län, för att minska personbilstrafiken	Myndigheter och kommuner med arbetsplatser inom Stockholms län Förvaltningarnas kommentar Stockholms stad har infört avgifter för all personal vid stadens samtliga arbetsplatsparkeringar inom tullarna.
4. Åtgärder för att minska halterna av partiklar i de delar av vägnätet där det finns risk för extremt höga halter	Vägverket och kommunerna inom Stockholms län Förvaltningarnas kommentar Trängselskatter har införts permanent i Stockholms innerstad. Det har minskat trafiken såväl in till som ut ur innerstaden under avgiftstid med drygt 20 %. Staden har också tillsammans med Vägverket informerat om dubbdäckens betydelse för PM10-halterna och tillsammans med Länsstyrelsen, Vägverket och däckbranschen informerat om fördelarna med dubbfria vinterdäck genom bl.a. utsändning av broschyrer. Trafik och renhållningsnämnden beslöt 2009-05-12 att godkänna kontorets förslag i tjänsteutlåtande 2009-04-14 till miljöupprustning av Hornsgatan. T.ex. ska träd planteras längs gatan. I kommande uppföljningsarbete undersöks om åtgärderna har någon inverkan på partikelhalterna. Trafik- och renhållningsnämnden har även givit kontoret i uppdrag att utarbeta förslag om dubbdäcksförbud.
5. Åtgärder för att öka kunskaperna om olika beläggningsmaterialers benägenhet att bilda PM 10 samt hur halkbekämpning med tvättad stenkross och olika metoder för barmarksrenhållning påverkar halterna av PM 10	Vägverket och kommunerna inom Stockholms län Förvaltningarnas kommentar Hård vägbeläggning minskar bildningen av slitagepartiklar. Stockholm stad använder redan idag mycket hård vägbeläggning för att minska slitaget på de mest trafikerade gatorna d v s där miljökvalitetsnormen överskrids. I Stockholm stad sandas inte huvudgator. Tillförseln av uppvirvlingsbara partiklar är i det avseendet begränsat till sand och grus som förs ned från gångbanor. Försök med intensiv spolning och sopning på Norrlandsgatan i Stockholm har inte gett någon effekt på halterna av PM10. http://slb.nu/slb/rapporter/pdf6/slb2004_004.pdf. Stockholms stad har genomfört försök med olika dammbindningar för att minska PM10-halterna. Se bl. a. SLBs rapport 2008:4 Försök med dammbindning med CMA mot höga partikelhalter i Stockholms innerstad 2007 och 2008. Försöken har minskat halterna med mellan 20-30 % i innerstaden, men det inte räcker för att klara gällande miljökvalitetsnorm. http://slb.nu/slb/rapporter/pdf6/slb2008_004.pdf och försök med dammbindning på Essingeleden SLB 2007:3 http://slb.nu/slb/rapporter/pdf6/slb2007_003.pdf Flertalet studier bl.a. i Södra länkentunneln (Vägverket), i Göteborg samt flera städer i Norge och Tyskland har visat på ingen eller mycket liten effekt av intensiv städning i form av sopning och spolning.
6. Åtgärder för att öka kunskaperna om bidrag till PM 10-halterna från fartyg, arbetsmaskiner och småskalig fastbräns-	Energimyndigheten, Naturvårdsverket, Vägverket, Sjöfartsverket, Länsstyrelsen i Stockholms län samt kommunerna inom Stockholms län Förvaltningarnas kommentar Ett omfattande arbete pågår för att bl.a. minska fartygstrafikens utsläpp av bl.a. partiklar. Stockholms hamn har rankats som den sjunde

leeldning	miljömässigt bästa hamnen av över 800 stor hamnar i världen.
-----------	--

Vidtagna åtgärder har inte haft tillräcklig effekt

Miljökvalitetsnorm till skydd för människors hälsa för kvävedioxid (NO₂) och partiklar (PM₁₀) överträdde år 2008 vid de tre mätstationerna i gatunivå i innerstaden; Hornsgatan, Sveavägen och Norrlandsgatan. Normerna överträds enligt beräkningar även på andra platser i Stockholms stad. Miljökvalitetsnormerna överträds främst p.g.a. de höga dygnsmedelvärdena. (Källa: *Luften i Stockholm – årsrapport 2008. SLB analys SLB-analys rapport nr. 1:2009, Miljöförvaltningen i Stockholm.*)

De åtgärder som vidtagits enligt åtgärdsprogrammen har således inte haft tillräcklig effekt. Man kan dock se att halterna har minskat över tid (se bilaga 1).

Den genomsnittliga bakgrundshalten i Stockholm (mätstation i taknivå på Södermalm, Torkel Knutssongatan) av kvävedioxid har minskat med ca 60 % sedan början av 1980-talet. De genomsnittliga halterna av kvävedioxid vid mätstationerna i gatunivå på Hornsgatan och Sveavägen har minskat med ca 15 – 20 % sedan början av 1990-talet.

Bakgrundshalten av partiklar (PM₁₀) har däremot varit i stort sett oförändrade sedan 1994. Vid mätstationerna i gatunivå på Hornsgatan och Sveavägen har de genomsnittliga halterna minskat något sedan början av 2000-talet (se bilaga 2). (Källa: *Luften i Stockholm – årsrapport 2008. SLB analys SLB-analys rapport nr. 1:2009, Miljöförvaltningen i Stockholm.*)

Stockholms Hamn AB

Stockholms Hamn AB:s kontorsyttrande daterat den 21 november 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Av de totalt 15 åtgärder som nämns har flera av åtgärderna koppling till Stockholms stads upprättade miljökrav vid upphandlingar. Hamnen följer dessa miljökrav. I PM₁₀-avsnittet, åtgärd nummer 6 efterfrågas vidtagna åtgärder för att öka kunskaperna om bidrag till PM₁₀-halterna från fartyg, arbetsmaskiner och småskalig fastbränsleledning.

Hamnen vill betona att ansvaret för denna kunskapsökning främst ligger hos berörd myndighet. Även här kan dock, beträffande arbetsmaskiner, framhållas att Stockholms stads upprättade miljökrav har stor betydelse.

Beträffande kunskapen om fartygens bidrag till PM₁₀-halterna är detta en fråga som uppmärksammas och redovisats i anslutning till provningar av Hamnens verksamhet enligt miljöbalken.

Beträffande frågan om vilka åtgärder som vidtagits utöver de som nämns i programmet vill Hamnen framhålla att den driver ett aktivt miljöarbete i syfte att kontinuerligt minska hamn- och sjöfartsverksamhetens negativa miljöpåverkan. Hamnen har sedan länge bedrivit ett arbete med differentierade hamnavgifter och rabatter i syfte att driva på rederiernas miljöarbete.

Stockholms Hamnar har under de senaste tio åren gett rabatter till fartyg som exempelvis använder lågsvavligt bränsle och vidtagit kvävereducerande åtgärder på motorer. Detta arbete har bland annat lett till att utsläppen av kväveoxider reducerats med fyrtio procent för den reguljära fartygstrafiken till Stockholms Hamn, samtidigt som trafiken har ökat. Hamnen har för egen del dessutom ställt högre krav på upphandlade entreprenörer när det gäller sopning av hamnplan. Hamnen tillämpar exempelvis vattengjutning för att motverka damm- och partikelspridning vid sopning.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Reservation anfördes av Åsa Romson (MP) och Stellan Hamrin (V) enligt följande:

Utlåtandet ger inte en heltäckande bild av hur staden arbetat (och inte arbetat) med åtgärderna i åtgärdsprogrammet. Redovisningen av trafikminskande parkeringsåtgärder, står som åtgärd i båda programmen, är särskilt missvisande. Den nuvarande borgerliga majoriteten säger sig ha som mål att öka, inte minska det totala antalet p-platser i staden och många av dessa läggs dessutom på gator. Avgifterna som höjts ett par gånger sedan 2005 har ändå haft en mindre prisutveckling än t ex SLs månadskort sett över tid. Den parkeringsstrategi som nämns har inte fått några tydliga direktiv om att sikta på trafikminskning.

För en del åtgärder är det samordningen i länet som behöver förbättras, t ex utbyggnad av infartsparkeringar. Uppföljningen av åtgärdsprogrammet bör se hur en verklig samordning inom ramen för åtgärdsprogrammet kan komma till stånd.

Trängselavgifter, begränsning av användningen av dubbdäck och miljözon för personbilar var åtgärder som i underlaget inför beslutet om åtgärdsprogrammen 2004 bedömdes som effektiva, men som inte kom med i regeringens beslut. Det bör framhållas att nämnden ser mycket positivt på om dessa åtgärder kan inkluderas i en revidering av programmen.

Nämnden borde även fått underlag för att bedöma om man vill förorda att någon av de befintliga åtgärderna ändras. Nu får man läsa mellan raderna för att förstå att trafikförvaltningen inte ansett åtgärden om stopp för tunggenomfartstrafik på Hornsgatan olämplig. Om förvaltningen anser att det finns en bättre åtgärd för att minska kvävedioxid där så bör detta redovisas. Att som hittills negligera genomförandet av åtgärdsprogram beslutade med stöd av miljöbalkens 5 kapitel förfelar det regelsystem vi har för att värna om medborgarnas hälsa vilket är oacceptabelt.

Om inga andra lämpliga åtgärder bedöms möjliga att genomföra bör hastighetsbegränsningar och trafikbegränsningar i övrigt genomföras så att MKN för luft kan uppnås.

Trafik- och renhållningsnämnden

Reservation anfördes av Mats Lindqvist (mp) och Kajsa Stenfeldt (v) enligt följande:

Utlåtandet ger inte en heltäckande bild av hur staden arbetat, eller inte arbetat, med åtgärderna i åtgärdsprogrammet. Att redovisningen av trafikminskande parkeringsåtgärder, står som åtgärd i båda programmen, är särskilt missvisande. Den nuvarande borgerliga majoriteten säger sig ha som mål att öka, inte minska det totala antalet p-platser i staden och många av dessa läggs dessutom på gator. Parkeringsavgifterna har, trots en del höjningar, hittills haft en lägre prisutveckling än t ex SLs månadskort. Det finns heller ingen som helst korrelation mellan parkeringsavgifter på gatumark och rådande markpriser, som direkt påverkar parkeringsavgifterna på tomtmark och i garage. Den rådande parkeringsstrategin som nämns har hittills heller inte fått några tydliga direktiv från den borgerliga majoriteten om att sikta på trafikminskning, utan denna syftar enbart till att bereda plats för ännu fler bilar i Stockholm på alla skattebetalares bekostnad.

För en del åtgärder är det samordningen i länet som behöver förbättras, t ex utbyggnad av infartsparkeringar. Uppföljningen av åtgärdsprogrammet bör se hur en verklig samordning inom ramen för åtgärdsprogrammet kan komma till stånd.

Trängselavgifter, begränsning av användningen av dubbdäck och miljözon för personbilar var åtgärder som i underlaget inför beslutet om åtgärdsprogrammen 2004 bedömdes som

effektiva, men som inte kom med i regeringens beslut. Det bör framhållas att nämnden ser mycket positivt på om dessa åtgärder kan inkluderas i en revidering av programmen.

Nämnden borde även erhållit underlag för att bedöma om man vill förorda att någon av de befintliga åtgärderna ska ändras eller uppgraderas. Om förvaltningen anser att det finns bättre åtgärder för att minska till exempel utsläppen av kvävedioxid så bör detta redovisas så att nämnden kan ta ställning till detta. Till exempel hur transporter av varor till stadens egna verksamheter skulle kunna effektiviseras ur miljösynpunkt, men även ekonomisk. Ett än mer proaktivt arbete för att minska de luftproblem som de alltmer ökande mängderna bilar orsakar i Stockholm är nödvändigt.