



PM 2008:49 RII (Dnr 124-3719/2007)

Granskning av stadens arbete med EU:s normer för partiklar (PM10) och kvävedioxid

Remiss från stadsrevisionen

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande
Granskningsrapporten är besvarad med vad som anförs i denna promemoria.

Föredragande borgarrådet Mikael Söderlund anför följande.

Ärendet

EU har utfärdat ramdirektiv för att säkerställa kvalitet på utomhusluft. För partiklar PM10 och kvävedioxid har gränsvärden uppställt vilka införts i svensk lagstiftning genom en förordning om miljökvalitetsnormer för utomhusluft. Syftet med revisionskontorets rapport är att granska om staden genomför tillräckliga åtgärder för att uppnå miljökvalitetsnormerna för utomhusluft. Stadsrevisionen har överlämnat revisionsrapporten Granskning av stadens arbete med EU:s normer för partiklar (PM10) och kvävedioxid för yttrande till trafik- och renhållningsnämnden, miljö- och hälso-skyddsnämnden och kommunstyrelsen

Beredning

Ärendet har beretts av stadsledningskontoret

Stadsledningskontoret anser det viktigt att arbeta både med att minska PM10 och kvävedioxiden. Det gäller att staden väljer att utforma en lösning som inte medför andra oönskade problem. Staden arbetar aktivt med att försöka finna dessa lösningar. Det finns även flera verkningsfulla statliga åtgärder i länsstyrelsens förslag till åtgärdsprogram som staten valt att inte besluta om.

Mina synpunkter

Städningen av Stockholms gator har förbättrats, men det finns fortfarande mycket kvar att göra. Staden har tidigare lagt vårstädningen av gator och cykelbanor, ökat gatuspolningen och försöket med CMA i dammbindning och halkbekämpning har intensifierats. Staden kommer dessutom att arbeta för att använda variabla hastighetsgränser på särskilt utsatta sträckor. Ett sådant försök kan genomföras på Hornsgatan där hastighetsgränsen kan komma att sänkas under tider då gränsvärdena överskrider återkommande. För partiklar PM 10 vill jag även påpeka effekten av minskad dubbdäcksanvändning. Dock förordar jag inte avgifter utan ser istället informationsåtgärder för att få till stånd en minskad användning av dubbdäck. Staden har redan upp-

vaktat regeringen i frågan om förkortad dubbdäckssäsong för att på så sätt minska partikelhalterna på de utsatta stråken.

Det finns två betydande källor till höga halter av kvävedioxid. Dels är det personbilar utan katalysator som renar avgaserna, dels är det tung äldre lastbilstrafik som har diesel som drivmedel. Vad gäller gamla bilar utan katalysatorer anser jag det rimligt att trängelskatten kan utformas så att dessa typer av fordon får högre avgift än nyare och renare fordon. Vad gäller tung trafik får i dagsläget inte fordon som är äldre än åtta år färdas inom innerstadens miljözon. Detta innebär att varje år uppgraderas den tunga fordonsflottans krav för avgasutsläpp. För år 2009 innebär det t.ex. att bilar klassade enligt euroklass II inte längre tillåts inom zonen. Utifrån undersökningar som bl.a. fastslagit att en trafik i rörelse är bättre för miljön än en trafik som står still anser jag vidare att arbetet med god framkomlighet ska vara en ledande del i arbetet med att minska halterna av kvävedioxider.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande
Granskningsrapporten är besvarad med vad som anförs i denna promemoria.

Bilaga

Revisionsrapport - Stadens arbete med med EU:s normer för partiklar (PM10) och kvävedioxid

Stockholm den 31 januari 2008

MIKAEL SÖDERLUND

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden *Roger Mogert* (s) och *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Vi föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. Avslå föredragande borgarrådets förslag till beslut.
2. Uppmana Trafiknämnden att genomföra den kommunikationsplan om partiklar i luften som skulle ha startat i slutet av 2006 och som stoppades av den borgerliga majoriteten.
3. Hemställa hos regeringen om att ett system för ekonomiska styrmedel i syfte att minska dubbdäcksanvändningen införs.
4. Därutöver anför följande.

Det är viktigt att staden arbetar självständigt med att få ner partikelhalterna. Som kontoren för fram räcker inte de av regeringen fastställda programmen för att nå kraven som uppställts i miljöbalken. I dagsläget överskrider partikelhalterna gång på gång och även om renhållningen av gatorna kan bli bättre och bilparken kan utvecklas så måste det till mer för att åtgärda problemen med de höga partikelhalterna.

Användningen av dubbdäck bör minskas radikalt, antingen med avgifter eller genom andra åtgärder. Infartsparkeringar med enkel och smidig övergång till kollektivtrafik kan även minska antalet personer som upplever sig nödgade att ta bilen ända in till centrala staden. Sådana åtgärder bör utvecklas.

Liksom på många andra områden lägger staden idag betydande summor på skenåtgärder i syfte att framstå som handlingskraftigare än man är. Spolningen, exempelvis, har ingen effekt på de problem man säger sig vilja komma tillrätta med, nämligen höga halter av partiklar.

Åtgärder måste vidtas som minskar dubbdäcksanvändningen i Stockholm. För det har regering och riksdag ett huvudsakligt ansvar. Den borgerliga majoriteten i Stockholm vägrar dock att driva en sådan linje gentemot regeringen vilket är allvarlig för luftkvaliteten i Stockholm och därmed för stockholmarnas hälsa. Staden bör uppvakta regeringen i syfte att få till stånd ett system med ekonomiska styrmedel för att minska dubbdäcksanvändandet och på så sätt komma tillrätta med de höga halterna av partiklar.

Allvarligt är också att den informationskampanj som skulle ha startat i slutet av förra året, och som kostade omkring 450 000 kr, stoppades av moderaterna i stadshuset. Endast en broschyr har nu gått ut till stockholmarna om dessa problem. Affischkampanjer, informationsblad, information via etern och andra informationsinslag, var planerade. Detta stoppades av politisk ovilja av den borgerliga majoriteten.

Vi anser av folkhälsoskäl att den kommunikationsplan om stockholmsluften som planerades starta i slutet av 2006 nu bör genomföras i sin helhet.

Reservation anfördes av borgarrådet *Yvonne Ruwaida* (mp) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. avslå borgarrådets förslag till beslut
2. uppdraga åt trafik- och renhållningsnämnden att ta fram en plan för hur de av Stadsrevisionen påtalade bristerna rörande hur Stockholms stad ska klara miljö kvalitetsnormerna för kväveoxid och partiklar ska åtgärdas
3. uppdraga åt miljö- och hälsoskyddsnämnden att utforma en konkretiserad tillsynsplan för partikel- och kväveoxidhalter i utomhusluft
4. därutöver anförda följande:

Stadens revisorer pekar på allvarliga problem i Stockholm - stockholmarna utsätts för ohälsosam luft på grund av trafikens utsläpp men staden genomför inga verkningfulla åtgärder för att förbättra situationen.

Den borgerliga majoriteten slår ifrån sig allt ansvar och avslår alla förslag till effektiva åtgärder.

En skrivning i budgeten om att luftkvaliteten ska bli bättre är knappast ett tillräckligt konkret beslut för att nämnderna inte ska vara tvungen att vidta kraftigare åtgärder än hittills. Särskilt som en rad tydliga beslut i budgeten ger farhågor om ökade trafikutsläpp.

Med revisorernas rapport framstår det som klart att miljö- och hälsoskyddsnämnden måste tydliggöra och fullfölja sitt ansvar i arbetet med att minska partiklar och kvävedioxid i Stockholmsluften. Därför föreslår vi att kommunstyrelsen uppdragar åt denna nämnd en konkretiserad tillsynsplan för partikel- och kväveoxidhalter enligt vår reservation i detta ärende i miljö- och hälsoskyddsnämnden 20 november 2007.

Det är bra att förra mandatperiodens beslut om att begära kortare dubbdäckssäsong fullföljs, samt att fortsätta med CMA-bekämpning och information till stockholmarna om dubbdäckens bidrag till de för höga partikelhalterna av PM10.

Dock står inte borgarna upp för stockholmarnas rätt till hälsosam miljö när de vägrar att genomföra flera åtgärder som staden har ansvar för i åtgärdsprogrammet, bl a avstängning av tung trafik från Hornsgatan och översyn av parkeringspolitiken i syfte att minska parkeringen i innerstaden. Även kilometerskatt är ett viktigt verktyg för att minska utsläppen från den tunga trafiken. Detta är viktiga åtgärder för att minska utsläppen av kvävedioxid.

Alla utvärderingar visar att en tydlig begränsning av dubbdäcken är den viktigaste åtgärden för att minska partikelhalten av PM10. Det behövs avgifter eller en utvidgning av miljözonen till att inkludera personbilar där krav kan ställas på både dubbfria däck och partikelfilter.

Ett kompletterande angreppssätt som bör analyseras är möjligheten att fastställa särskilda föreskrifter, liknade de som antagits för begränsad tomgångskörning. Med den kunskap som finns om dubbdäckens påverkan på partikelhalter kan det vara lämpligt att (med viss dispensmöjlighet) förbjuda dubgade vinterdäck på infarter och inom tullarna. För att få fastställa särskilda hälsoföreskrifter krävs dock regeringens godkännande.

Sänkt hastighet vid tider då gränsvärdena överskrids kan ge viss effekt, men det största behovet för detta är på infarterna till staden. För övrigt har begränsade hastigheter generellt i staden, bl a i form av 30-zoner i bostadsområden, flera kända positiva effekter för utsläppsnivåer, trafiksäkerhet, och livsmiljön i staden. Även hastighetskameror har positiv inverkan på såväl utsläpp som buller och fler hastighetskameror kan införas på stadens vägar.

Vi understryker behovet av en generell minskning av vägtransporter till förmån för spår-bunden trafik både vad gäller byggande och kostnadsbeläggning. Inkomsterna från trängselavgifter ska gå till kollektivtrafik, därmed uppnås kan en större minskning av utsläppen från trafiken uppnås. Vi påpekar även behovet av satsningar för att främja medborgarnas möjligheter att cykla, gå, åka kollektivt och använda bilpool eller samåka. Detta bör även främjas i stadens verksamheter för att minska trafikens utsläpp.

Både vår reservation i miljö- och hälsoskyddsnämnden 20 november 2007 samt i trafik- och renhållningsnämnden 20 november 2007 i detta ärende har helt uteslutits i föredragande borgarrådets ärende. Att dölja synpunkter på detta sätt är både häpnadsväckande och ett allvarligt problem som hindrar en öppen debatt och tydlighet mot stockholmarna.

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av *Carin Jämtin*, *Roger Mogert*, *Tomas Rudin* och *Teres Lindberg* (alla s) och *Ann-Margarethe Livh* (v) med hänvisning till reservationen av (s) och (v) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av *Stefan Nilsson* (mp) med hänvisning till reservationen av (mp) i borgarrådsberedningen.

Ersättaryttrande gjordes av Per Ankersjö (c) enligt följande:

Centerpartiet tar slutsatserna i stadsrevisionens rapport på största allvar. Problemet med partiklar i luften är en av Stockholms absolut största miljöfrågor. Många människor känner oro för sig själva och för sina barn. Undersökningar visar att barn som utsätts för partiklar i inandningsluften riskerar att få sänkt lungkapacitet.

Kunskap om problemet är viktigt. Centerpartiet har tidigare föreslagit mätningar av luftkvaliteten vid skolor, förskolor och lekplatser.

Informationskampanjer om dubbdäck är bra. Mycket tyder dock på att höstens kampanj inte gett önskvärd effekt. Därför måste ytterligare åtgärder vidtas. Centerpartiet tror inte på att stänga av gator för trafik, däremot kan flexibla hastighetsbegränsningar vara bra.

Vi tror emellertid inte att detta räcker utan ser, till skillnad från majoriteten, gärna ett resonemang kring ekonomiska styrmedel när det gäller dubbdäck. Centerpartiet har därför på eget initiativ uppvaktat regeringen i frågan.

Staden kan själv åstadkomma mycket när det gäller användningen av dubbdäck. Ett första steg skulle vara att stadens egna bilar, liksom leverantörers bilar i möjligaste mån kör på alternativa vinterdäck. Landstinget har vidtagit sådana åtgärder. Varför staden inte gjort det förvånar oss.

Stadsrevisionen påpekar att kommunstyrelsen noggrant bör följa berörda nämnders arbete med att nå miljökvalitetsnormerna. Man efterlyser också en större helhetssyn. Centerpartiet förutsätter att kommunstyrelsen ges möjlighet att ta detta ansvar på ett tydligare sätt än hittills, med regelbundna rapporter från berörda nämnder.

ÄRENDET

EU har utfärdat ramdirektiv för att säkerställa kvalitet på utomhusluft. För partiklar PM10 och kvävedioxid har gränsvärden uppställts vilka införts i svensk lagstiftning genom en förordning om miljökvalitetsnormer för utomhusluft. Syftet med revisionskontorets rapport är att granska om staden genomför tillräckliga åtgärder för att uppnå miljökvalitetsnormerna för utomhusluft.

BEREDNING

Ärendet har beretts av stadsledningskontoret

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 10 december 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Ärendets beredning

Stadsrevisionen har överlämnat revisionsrapporten Granskning av stadens arbete med EU:s normer för partiklar (PM10) och kvävedioxid för yttrande till miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden och kommunstyrelsen. Inom stadsledningskontoret har ärendet beretts av stadsdirektörens stab i samråd med finansavdelningen.

Bakgrund

Revisionskontoret har genomfört en granskning med syftet att finna klarhet i om staden genomför tillräckligt med åtgärder för att uppnå miljökvalitetsnormerna för utomhusluft. Granskningen har begränsats till normerna för partiklar (PM10) och kvävedioxid, dvs de normer som Stockholm har svårast att uppnå. Utgångspunkten för granskningen har varit de av regeringen fastställda åtgärdsprogrammen för partiklar (PM10) och kvävedioxid.

Revisionskontoret konstaterar att miljökvalitetsnormen för PM10 inte uppfylls. Miljökvalitetsnormen innefattar två gränsvärden: årsmedelvärde och dygnsmedelvärde. Under 2006 klarades årsmedelvärdet medan dygnsmedelvärdet överskreds 36-80 gånger (beroende på gata) vid ett 20-tal gator i innerstaden.

Revisionskontoret konstaterar även att miljökvalitetsnormen för kvävedioxider inte uppfylls. Miljökvalitetsnormen innefattar tre gränsvärden: årsmedelvärde, dygnsmedelvärde och timmedelvärde. Dygnsmedelvärdet är svårast för Stockholm att uppnå. Dygnsmedelvärdet får överskridas 7 dygn per år men under 2006 överskreds det 20-93 gånger (beroende på gata) vid Sveavägen, Norrlandsgatan och Hornsgatan. Även årsmedelvärdet och timmedelvärdet överskreds vid de aktuella gatorna.

Revisionen har gått igenom stadens åtgärder för att uppnå de aktuella miljökvalitetsnormerna och finner att staden inte har haft samma tydliga fokus på att minska kvävedioxiden som PM10. Stadsrevisionen föreslår att trafik- och renhållningsnämnden ska arbeta vidare med :

- Begränsa genomfartstrafiken på hårt belastade gator
 - Utöka antalet infartsparkeringar och åtgärder inom parkeringspolitiken i övrigt.
- Stadsrevisionen anger även att kommunstyrelsen noggrant måste följa berörda nämnders arbete med att nå miljökvalitetsnormerna. Kommunstyrelsen behöver även bevaka att om åtgärderna enligt det beslutade åtgärdsprogrammet inte har tillräcklig effekt måste kommunstyrelsen agera så att andra åtgärder provas.

Stadsledningskontorets synpunkter

Rapporten ger som helhet en god bild av stadens arbete med åtgärdsprogrammet för partiklar och kvävedioxid. De av regeringen fastställda programmet räcker inte för att nå de

krav som uppställts utan förutsätter även att staten vidtar de åtgärder som faller inom statens kompetensområde enligt länsstyrelsens förslag till åtgärder.

Trafik- och renhållningsnämndens svar på revisionsrapporten (bilaga 1) beskriver på ett bra sätt stadens pågående arbeten inom de områden som stadsrevisionen speciellt pekar ut. Stadsledningskontoret anser det viktigt att arbeta både med att minska PM10 och kvävedioxiden, men precis som trafikkontoret redogör för så är lösningarna inte helt enkla att genomföra. Det gäller att staden väljer att utforma en lösning som inte medför andra oönskade problem. Staden arbetar aktivt med att försöka finna dessa lösningar. Det finns även flera verkningfulla statliga åtgärder i länsstyrelsens förslag till åtgärdsprogram som staten valt att inte besluta om.

Stadsrevisionens påpekande är korrekt, dvs att kommunstyrelsen inte fått någon samlad uppföljning av stadsledningskontorets uppdrag att leda arbetet med att genomföra åtgärder mot PM10, vilket stadsledningskontoret beklagar och kommer att åtgärda. Viss uppdatering på området har dock kommunstyrelsen erhållit genom remiss av Vägverkets utredning om möjliga åtgärder för att minska partikelemissionerna, men det är naturligtvis inte att betrakta som åiterrapportering av uppdraget. I väntan på stadsledningskontorets avrapportering vill vi gärna framhålla att Trafik- och renhållningsnämndens tjänsteutlåtande (bilaga 1) innehåller en utmärkt genomgång av det aktuella läget för stadens arbete med PM10.

Stadsledningskontoret vill även betona den vikt som tillmäts minskningen av PM10 och kvävedioxider. Stadsledningskontoret har i den senaste versionen av stadens styrsystem möjliggjort för stadsledningskontoret och politikerna att i den löpande tertiärrapporteringen kunna följa arbetet med målet för dygnsmedelvärdena för PM10 och kvävedioxider samt vissa andra viktiga miljöparametrar. Därutöver har stadsledningskontoret tagit fram ett nytt miljöprogram där minskning av PM10 och kvävedioxider naturligtvis ingår.

Bilagor

Bilaga 1 Trafik- och renhållningsnämndens remissvar.

Bilaga 1 Trafik- och renhållningsnämndens remissvar.

Sammanfattning

EU har utfärdat ramdirektiv för att säkerställa kvalitet på utomhusluft. För partiklar PM10 och kvävedioxid har gränsvärden uppställs vilka införts i svensk lagstiftning genom en förordning om miljö kvalitetsnormer för utomhusluft. Syftet med revisionskontorets rapport är att granska om staden genomför tillräckliga åtgärder för att uppnå miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft.

För trafik- och renhållningsnämndens vidkommande konstateras att ytterligare åtgärder krävs.

I utlåtandet lämnas kontorets synpunkter på revisionsrapporten samt lägesbeskrivning av åtgärder som följer av det av regeringen fastställda åtgärdsprogrammet samt det förslag till åtgärder som tagits fram av länsstyrelsen.

Revisionens rapport

Stadsrevisionen har översänt en rapport, (bilaga 1), om granskning av stadens arbete med EU:s normer för partiklar (PM10) och kvävedioxid för yttrande till kommunstyrelsen, miljö- och hälsoskyddsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden. Remisstiden har utsatts till senast 2007-11-30.

EU har utfärdat ramdirektiv för att säkerställa kvalitet på utomhusluft. För partiklar PM10 och kvävedioxid har gränsvärden uppställs vilka införts i svensk lagstiftning genom en förordning om miljö kvalitetsnormer för utomhusluft.

Gränsvärden finns för både partiklar och kvävedioxid. För partiklar finns års- och dygnsmedelvärden och för kvävedioxid finns års-, dygns- och tim-medelvärden. Dygnsmedelvärdet för partiklar får överskridas högst 35 dygn per år. Under 2006 överskreds detta värde 36 till 80 gånger vid ett 20-tal gator i innerstaden. Sveavägen hade som exempel 75 överskridanden under året och del av Valhallavägen 56. Motsvarande för kvävedioxid är tillåtna sju tillfällen och överskridande skedde 20 till 93 gånger på bl.a. Sveavägen, Norrlandsgatan eller Hornsgatan. För kvävedioxid överskreds även års- och timmedelvärdena.

Syftet med revisionens granskning har varit att översiktligt granska om staden genomför tillräckliga åtgärder för att klara miljö kvalitetsnormerna. Utgångspunkten för granskningen har varit de av regeringen fastställda åtgärdsprogrammen.

Revisionen konstaterar att för trafik- och renhållningsnämndens del att arbetet med att begränsa halten av partiklar har ökat, bl.a. med försök med dammbindningsåtgärder och informationsinsatser om dubbdäckens inverkan på partikelhalterna. Revisionen menar att ytterligare åtgärder krävs. Som exempel påpekas åtgärder inom parkeringspolitiken för att minska personbilstrafiken. För kvävedioxid anfördes att det inte har varit samma tydliga fokus på åtgärdsarbetet. Vidare framför revisionen att trafik- och renhållningsnämnden bör begränsa genomfartstrafiken på hårt belastade gator samt utöka antalet infartsparkeringar liksom åtgärder inom parkeringspolitiken i övrigt.

Trafikkontorets synpunkter

Rapporten ger som helhet en god bild av stadens arbete med åtgärdsprogrammen för partiklar och kvävedioxid. De av regeringen fastställda programmen räcker inte för att nå de krav som uppställts i miljöbalken utan förutsätter även att staten vidtar de åtgärder som faller inom statens kompetensområde enligt länsstyrelsens förslag till åtgärder. Kontoret kommenterar i det följande de åtgärder som revisionen påpekat att nämnden bör arbeta vidare med när det gäller genomförande av programmen. Vidare behandlas övriga åtgärder som föreslagits av länsstyrelsen.

Partiklar

Pågående arbete

Som framgår av bilaga 3 har länsstyrelsen i sitt förslag till åtgärdsprogram föreslagit åtgärder som kommunerna har begränsad rådighet över. Flera av förslagen kräver ändrad lagstiftning. Regeringens åtgärdsprogram, se bilaga 2, omfattar därför bara åtgärder som kommunerna har möjlighet att genomföra. Kontorets ansträngningar att komma tillrätta med överskridanden av partiklar PM10 sker i samarbete med Vägverket och dess transportforskningsinstitut VTI. Bl.a. när det gäller information för att på så sätt minska användningen av dubbdäck. Direkta egna åtgärder är försök med dammbindning för att minska uppvirvlande partiklar PM10.

Kontoret har även ett väl etablerat samarbete med olika organ i Norge för att jämföra olika metoder och åtgärder med bäring på PM10. Det skall dock påpekas att förutsättningarna skiljer sig åt mellan länderna när det gäller storlek och täthet på städer, topografi samt källorna som ger upphov till PM10. I Norge finns också lagstiftning som möjliggör avgifter vid användning av dubbdäck. Kontoret har tagit del av vad som benämns "Helsingforsmodellen" men har svårt att se i vad mån den skiljer sig från de försök som utförts av kontoret. Försök med saltning och sandning har även i Stockholm prövats men befunnits mindre effektiva som en lösning på partikelproblemen. Som framförs i revisionsrapporten används korrigerade mätvärden för PM10 med hänsyn till sandningsundantaget i Finland. Detta är en förklaring till att Helsingfors har lättare att klara normen för PM10.

Infartsparkering

Åtgärder inom parkeringspolitikens område har lyfts fram som en åtgärd för att minska biltrafiken och därmed halterna av PM10. Kontoret konstaterar att flera infartsparkeringar inom staden har upphört till förmån för andra ändamål främst bostadsbebyggelse. Behovet av infartsparkeringar finns främst utmed järnvägs och tunnelbaneförbindelserna in mot Stockholms city. För att utöka antalet infartsparkeringar och dessutom lokalisera dem till de mest verkningsfulla platserna sker ett gemensamt arbete i staden där kontoret deltar. Övriga parter är Stockholm Parkering AB, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och AB Storstockholms Lokaltrafik.

Utbud av parkeringsplatser

Om trafikminskning som enskild åtgärd skall användas för att klara normerna för partiklar PM10 krävs en betydande minskning på de hårdast belastade gatorna. Antalet fordon med dubbdäck måste minska från dagens 70 procent till som högst 10-15 procent. De största problemen med PM10 registreras under rusningstrafik morgon och kväll och är kopplat till

användningen av dubbdäck. Minskat trafikarbete har uppnåtts genom införandet av statlig trängselskatt. Minskningen uppgår till cirka 14 procent. Denna minskning beräknas medföra lägre partikel PM10-halter inom intervallet 5-10 procent. För de mest belastade gatorna är nivån 5 procent mest rättvisande.

Antalet parkeringsplatser på gatumark uppgår till ca 30.000 och motsvarar i runda tal en tredjedel av tillgängliga p-platser inom innerstaden. Två tredjedelar beräknas finnas på tomtmark och i garage. Kontorets årliga uppföljning av nyttjandegraden av parkeringsplatserna på gatumark visar att under dagtid används cirka hälften av de tillgängliga platserna på malmarna av boendeparkerare och cirka en tredjedel av besökare. På malmarna är parkeringssituationen ansträngd på gatumark under kvällar och nätter, då parkering är avgiftsbefriad. Kontoret har inlett en utredning för att klarlägga boende- och besöksparkeringens omfattning samt hur nyttjandegrad och felparkering ser ut under kvällstid. Generellt råder det brist på parkeringsplatser på malmarna under kvälls och nattetid. Ett minskat utbud på kvälls- och nattetid kan leda till ett minskat bilinnehav hos innerstadsborna, men det är inte visat att det medför minskad biltrafik i innerstan på de mest belastade gatorna. En begränsning av utbudet av parkeringsplatser får konsekvenser som kan bli kontraproduktiva ur miljösynpunkt. Om utbudet minskar medför det ökad söktrafik. Ett av skälen till att boendeparkering infördes var att minska trafik mellan bostäder i innerstaden och arbetsplatser i hela regionen.

Mot bakgrund av effekten av trängselskatten måste antalet parkeringsplatser reduceras markant för att uppnå någon avsevärd minskning av luftföroreningarna. Konsekvenserna av en sådan omläggning av parkeringsutbudet blir svåröverskådliga för näringsliv, boende och kollektivtrafikens roll i sammanhanget.

Avgifter för parkering

Under dagtid gäller för innerstaden att parkering sker mot betalning enligt gällande taxebestämmelser. Någon egentlig brist på parkeringsplatser finns inte under dagtid. De styrinstrument som finns är tillåten maximal parkeringstid och pris per timme för parkering. I cityområdet är därför avgifterna högre än på malmarna samtidigt som tiden för parkering är kortare. Avgiftssättning för parkering kan inte nyttjas för andra ändamål än framkomlighet enligt gällande regelverk. Under dagtid gäller förutom sedvanliga parkeringsavgifter även avgift för boendeparkering. Avgiften för boendeparkering föreslås i budget för 2008 höjas med 100 kronor per månad till 600 kronor. Blir det en alltför stor avgiftshöjning för boendeparkering medför det att de som har möjlighet att under dagtid parkera på sin arbetsplats gör detta, vilket leder till mer trafikarbete och mer luftföroreningar. Uppgiften är att få till stånd lägre partikelhalter. Kontoret anser att istället för att inrikta åtgärder mot parkeringen bör ansträngningarna inriktas mot en begränsning av dubbdäcksanvändningen.

Kvävedioxid

För kvävedioxid finns det två betydande källor. Personbilar utan katalysator som renar avgaserna och tung lastbilstrafik som har diesel om drivmedel. Bilars utformning och utrustning regleras i fordonsförordningen och är därför en statlig uppgift att hantera när det gäller katalysatorkrav. Kontoret har uppdragit åt miljöförvaltningen att beräkna effekten av vad ett genomfartsförbud för tung trafik på Hornsgatan skulle innebära när gäller minskning av kvävedioxidutsläpp. Av utredningen framgår att en sådan åtgärd skulle medföra en minskning med cirka 10 procent av dygns- och årsmedelvärdet. Ur trafikteknisk synpunkt uppstår dock en del olägenheter med den föreslagna åtgärden. Tung trafik kan komma omfördelas till andra gator som idag inte har någon större andel tung trafik. Södermalm innefattas i miljözonen för Stockholms innerstad. Inom denna zon får tunga fordon som är högst åtta år gamla färdas. Detta innebär att varje år uppgraderas den tunga fordonsflottans krav för avgasutsläpp. För år 2008 innebär att bilar klassade enligt euroklass II inte längre tillåts inom zonen. Kontoret har inlett en undersökning för att kartlägga den tunga trafikens andel av utsläppen i zonen genom studier av fordon som passerar avgiftsportalerna för trängselskatt. Kontoret återkommer till trafiknämnden i frågan om genomfartsförbud för tung trafik på

Hornsgatan. Beträffande åtgärder inom parkeringspolitikens område får kontoret hänvisa till vad som anförts om partiklar PM10.

Förbättrad övervakning

Övervakningen av parkeringsbestämmelserna har upphandlats. Genom denna förändring kommer antalet parkeringsvakter att utökas jämfört med nuläget. Krav har uppställts i överenskommelserna med entreprenörerna att 70% av bilisterna skall parkera rätt under dagtid år 2008, 75 % år 2009 och 80% från och med 2010 och under resterande avtalsperiod. Förändringen förutses medföra bättre framkomlighet och även minskade utsläpp av luftföroreningar på grund av mindre stillastående biltrafik med motorer på tomgång.

Föreslagna statliga åtgärder som inte genomförts

I länsstyrelsens förslag till åtgärder finns ett flertal åtgärder som skulle ge mer effekt än de kommunala åtgärderna för att minska utsläpp kvävedioxid och partikelbildning PM 10. För att minska kvävedioxidutsläppen framfördes förslag om tillfälligt höjd skrotningspremie i länet tillsammans med höjd fordonsskatt för personbilar utan katalysator. För innerstaden fanns förslag om en miljözon för personbilar utan katalysator. Höjd tillfällig skrotningspremie har genomförts för bilar i hela landet. I länsstyrelsens förslag beräknas 2006 bilar utan katalysator stå för 28% av de bensindrivna personbilarnas kvävedioxidutsläpp. Beräknad effekt på Hornsgatan är en minskning på 5-6 %. Beträffande förslaget om skärpta krav för tunga fordon för färd i miljözonen gäller idag åtta år. Länsstyrelsens förslag är sex år. Effekten av denna skärpning beräknades år 2006 bli 2,5 %. En ny effektberäkning behövs för 2008 och framgent.

För partiklar PM 10 vill kontoret här peka på effekten av minskad dubbdäcksanvändning. I länsstyrelsens förslag ingår styrmedel i form av dubbdäcksavgift/ subvention av underförstått friktionsdäck. I vägverkets rapport till regeringen 2007-03-22 beträffande uppdraget att utreda möjliga åtgärder för att minska partikelemissionerna från slitage och uppvirvling sägs följande:

”Styrmedel för att åstadkomma de åtgärder som eftersträvas kan också vara av olika slag, information, ekonomiska-, juridiska- eller tekniska styrmedel. Ekonomiska styrmedel brukar framhållas, eftersom om de är rätt utformade kan internalisera kostnaderna rätt, och därmed vara samhällsekonomiskt fördelaktiga”. Kontoret har inte förordat avgifter utan genomför istället informationsåtgärder för att få tillstånd en minskad användning av dubbdäck. I det fall informations- åtgärderna visar sig bli verkningslösa bör avgiftsfrågan aktualiseras genom att staten reglerar denna i lagstiftningen.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden beslutar att som svar på stadsrevisionens revisionsrapport till kommunstyrelsen översänder och åberopar detta tjänsteutlåtande. Ärendet fordrar omedelbar justering.