



STADSLEDNINGSKONTORET

Bilag 4
KONTORSUTLÅTANDE
DNR 303-314/2009
SID 1 (7)

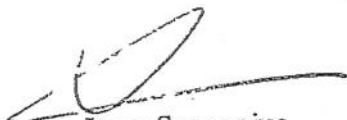
Handläggare: Hans Aspgren
Telefon: 08 508 29 301

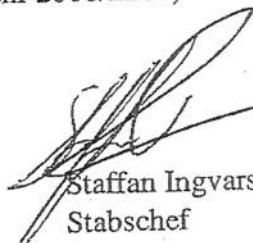
Till
Kommunstyrelsen

**Underlag för svar på formell underrättelse
angående rådets direktiv 96/62/EG av den 27
september 1996 om utvärdering och
säkerställande av luftkvaliteten, rådets direktiv
1999/30/EG av den 22 april 1999 om gränsvärden
för svaveldioxid, kvävedioxid och kväveoxider,
partiklar och bli i luften och rådets direktiv
2008/30/EG av den 21 maj 2008 om luftkvalitet
och renare luft i Europa (SG-Grefte(2009)D/551,
ärendenr 2008/2204). Remiss av
miljödepartementet för svar senast 5 mars 2009**

Stadsledningskontorets yttrande

1. Stadsledningskontorets yttrande godkänns som remissvar till underlag för svar på formell underrättelse angående rådets direktiv 96/62/EG av den 27 september 1996 om utvärdering och säkerställande av luftkvaliteten, rådets direktiv 1999/30/EG av den 22 april 1999 om gränsvärden för svaveldioxid, kvävedioxid och kväveoxider, partiklar och bli i luften och rådets direktiv 2008/30/EG av den 21 maj 2008 om luftkvalitet och renare luft i Europa (SG-Grefte(2009)D/551, ärendenr 2008/2204)


Irene Svenonius
Stadsdirektör


Staffan Ingvarsson
Stabschef



Bakgrund

Kunskaperna och medvetenheten om utomhusluftens hälsorisker har ökat kraftigt de senaste tio åren. Vägtrafiken är en av de viktigaste faktorerna bakom den försämrade luftkvaliteten. 1999 införde Sverige miljökvalitetsnormer (MKN) som ett styrmedel i miljöbalken. I dag finns MKN bland annat för utomhusluft, normer som numera bygger på EU:s direktiv. Direktiv 2008/50/EG (*se bilaga*) trädde i kraft den 11 juni 2008 och ersätter direktiv 96/62/EG och 1999/30/EG två år efter ikraftträdandet. Europeiska kommissionen har i en formell underrättelse till regeringen uppgett att gränsvärdena för PM10 har överskridits vid flera tillfällen i Sverige.

Sverige har ombetts att komma in med synpunkter om de gränsvärden som har överskridits samt den bedömning som Europeiska kommissionen har gjort att trenden för överskådandena är långsiktig. *Se bilaga* till Miljödepartementets remiss.

För att svara på skrivelsen behövs underlag och Stockholms stad har därför ombetts att komma in med det underlag och de synpunkter som föranleds av kommissionens skrivelse.

Ärendet

Detta ärende har utarbetats inom stadsledningskontorets stab i samråd med Miljöförvaltningen och Trafikkontoret.

Stadsledningskontorets synpunkter och förslag

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.

Regeringen beslöt den 9 december 2004 att fastställa åtgärdsprogram avseende miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar i Stockholms län. Åtgärdsprogrammet innehöll dock endast delar av det förslag som Länsstyrelsen i samrådet med staden utarbetat. I bilaga 2 till åtgärdsprogrammet har Regeringen fastställt vilka åtgärder som bl a Stockholms kommun har att vidta, när det gäller höga partikelhalter.

Åtgärderna framgår av nedanstående uppställning, varvid kommenteras de åtgärder staden har vidtagit

Åtgärder som behöver vidtas	Ansvarig myndighet eller kommun
1. Åtgärder för att informera om hälso-konsekvenserna av höga partikelhalter och de negativa effekterna av dubbdäcks-användning	Vägverket, Naturvårdsverket, Länsstyrelsen i Stockholms län och kommunerna inom Stockholms län Stockholms stads kommentar Stockholm stad redovisar kontinuerligt information om miljö kvalitetsnormerna för bla 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 med bl a partiklar. Dessutom ges prognoser för halter kommande dygn
2. Åtgärder inom parkeringspolitikens område för att för att minska personbils-trafiken och öka framkomligheten inom Stockholms kommun	Stockholms kommun Stockholms stads 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 infartsparkering inom och utom staden med ca 30 %.
3. Åtgärder vad gäller de parkerings-avgifter som tillämpas vid myndigheters och kommuners arbetsplatser i Stockholms län, för att minska personbils-trafiken	Myndigheter och kommuner med arbetsplatser inom Stockholms län Stockholms stads kommentar Stockholms stad har infört avgifter för all personal vid stadens samtliga arbetsplatsparkeringar
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 Stockholms stads kommentar Stockholms stad har begärt att trängselskatter permanent skall införas i Stockholms innerstad. Det har minskat trafikarbetet i innerstaden (där flertalet av överskridandena sker) med 14 % och trafiken in till och 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 Ett arbete pågår för att minska partikelhalterna på Hornsgatan. Detta arbete kommer att redovisas senare i vår.
5. Åtgärder för att öka kunskaperna om olika beläggningars material och benägenhet att bilda PM 10 samt hur halkbekämpning med tvättad stenkross och olika metoder för barmarksrengöring påverkar halterna av PM 10	Vägverket och kommunerna inom Stockholms län Stockholms stads kommentar Hård vägbeläggning minskar bildningen av slitagepartiklar. Stockholm stad använder redan idag mycket hård vägbeläggning för att minska slitaget på de mest trafikerade gatorna där miljökvalitetsnormen överskrids. Det är stor skillnad på olika sandningsmaterial när det gäller hur mycket PM10 de bidrar med. Krossat bergmaterial avger mindre PM10 än naturgrus och tvättat material avger mindre än otvättat. I Stockholm stad sandas inte huvudgator. Tillförseln av uppvirvlingssbara partiklar är i det avseendet begränsat till sand och grus som förs ned från gångbanor. I Stockholm är det slitagepartiklar som orsakas av dubbdäcksanvändning som är den dominerande orsaken till bildningen av partiklar i vägområdet. Effektivare vårstädning har bedömts ge lägre emissioner av PM10. 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 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
6. Åtgärder för att öka kunskaperna om	Energimyndigheten, Naturvårdsverket, Vägverket, Sjöfartsverket, Länsstyrelsen i Stockholms län samt kommunerna inom Stockholms län

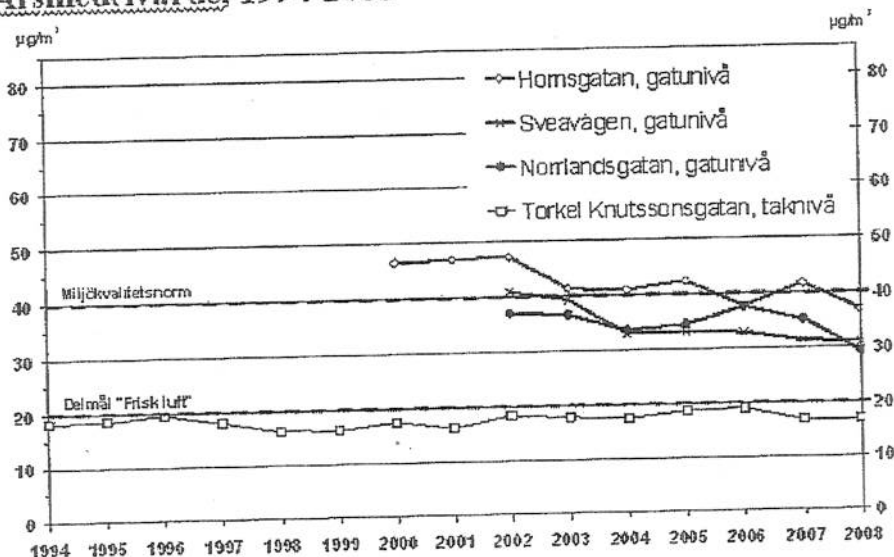
bidrag till PM 10-halterna från fartyg, arbetsmaskiner och småskalig fastbränsleeldning	Stockholms stads kommentar Ett omfattande arbete pågår för att bl a minska fartygstrafikens utsläpp av bl a partiklar. Stockholms hamn har rankats som den sjunde miljömässigt bästa hamnen av över 800 stor hamnar i världen
---	---

Stockholms stad anser att det i första hand är ett statligt ansvar att komma till rätta med överskridande av miljökvalitetsnormer. Redovisningen visar emellertid att Stockholm stad har vidtagit åtgärder på alla de punkter där staden enligt åtgärdsprogrammet har ansvar för att åtgärder kommer till stånd

Stockholm är en av de storstäder i världen med renast cityluft. Staden uppfyller 11 av EU:s 13 miljökvalitetsnormer för luft. Normen för kvävdioxid klaras med ett undantag. Kommissionens skrivelse gäller, såvitt staden förstår, endast överskridandena av partiklar. Problemen med höga partikelhalter är starkt bunden till den tid när dubbdäck är tillåtna. Der är vid torrt väglag under vintertid som höga halter uppmäts. PM_{2,5} är till 60 % importerade partiklar. Under övriga tidsperioder har Stockholm låga halter PM₁₀. Såväl målvärdet för PM_{2,5} (25 µg/m³) som exponeringskoncentrationsskyldigheten (20 µg/m³) klaras vid samtliga mätstationer.

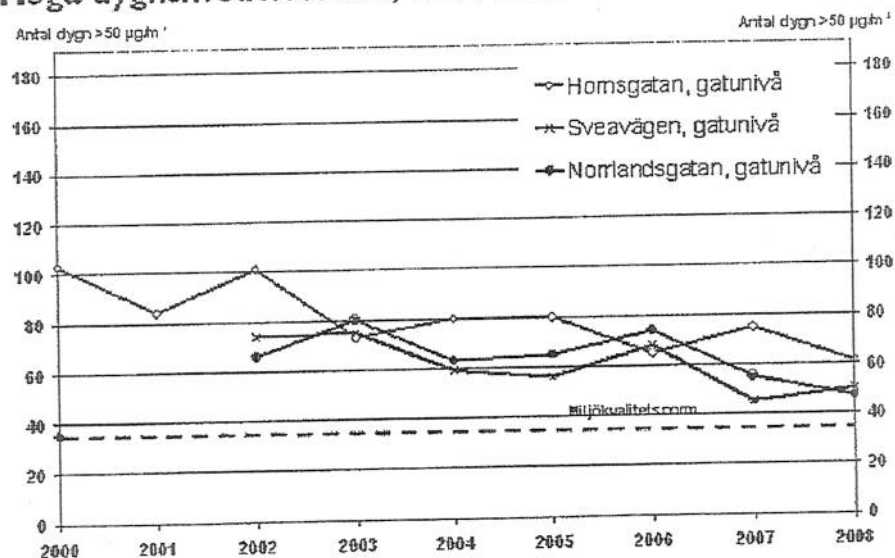
Stockholms stad har jämförelsevis låga årsmedelvärden för PM₁₀. 2008 hade endast Hornsgatan ett mindre överskridande av årsmedelvärdet. Det finns en svagt minskande trend jämfört med tidigare år.

Årsmedelvärde, 1994-2008



När det gäller dygnsmedelvärden är situationen mer bekymmersam och överskridanden sker på flera olika gator. dock med en viss minskning på Norrlandsgatan, men svag ökning på Sveavägen.

Höga dygnsmedelvärden, 2000-2008



Stockholm stad anser att enda sätt att komma tillrätta med överskridandet av miljökvalitetsnormerna för PM10 är en radikal minskning av dubbdäcksanvändningen. Staden har därför 2008 tillskrivit Regeringen med en begäran om att få möjlighet att förkorta tidsperioden när dubbdäck är tillåtna i Stockholm. Stadens skrivelse har ännu inte besvarats. Kommuner har i dag små möjligheter att aktivt påverka bilisternas däckval. Staden anser att det i första hand är en statlig fråga att komma tillrätta med den höga användningen av dubbdäck i Stockholmsområdet. Det kan bli en nationell avgift eller skatt införs på dubbdäck. En annan åtgärd är – som staden redan föreslagit – att förkorta den tid när det är tillåtet att använda dubbdäck.

Den kraftigaste bidragande orsaken till att två av normerna inte nås är den frekventa användningen av dubbdäck i Sverige och Stockholm.

I och med att det föreligger vinterväglag i Stockholm och Sverige under betydande delar av året är det av tradition och av säkerhetsskäl brukligt att i Sverige använda dubbade vinterdäck.

Dubbdäcksanvändningen regleras av staten och det behövs följaktligen ett statligt agerande för att reducera dubbdäckens negativa miljöeffekter. Alternativt till det är att staten utverkar dispens från miljönormerna under de månader på det som det

råder vinterväglag i Sverige. Det är tydligt att miljökvalitetsnormerna och den nationella målsättningen om en nollvision i trafiken i dagsläget är svärförenliga.

Åtgärder staten kan vidta är även att fastställa en kortare tillåten period för dubbdäck, förändra lagstiftningen avseende miljözoner så att dubbdäck inte tillåts inom vissa områden eller genom ekonomiska incitament gynna vinterdäck utan dubbar i förhållande till dubbade däck.

Stockholms stad tillskrev redan under förra året regeringen med en begäran om förkortad vinterdäckssäsong med en månad på våren. Staden har ännu inte erhållit svar på denna begäran.

Om Regeringen inte är beredd att vidta sådana åtgärder, måste kommunerna ges laglig möjlighet att själva besluta om åtgärder för att minska dubbdäcksanvändningen. En sådan åtgärd skulle kunna vara att ändra trafikförordningens regler om miljözon så, att en kommun även kan reglera tillåtligheten av dubbdäck inom zonen. En sådan åtgärd kräver dock ytterligare överväganden. Stockholms stad föreslår därför att Regeringen utreder förutsättningarna för en sådan ändring av trafikförordningen (1998:1276).