

LANDSTINGSSTYRELSEN 12-05-22 00014

Landstingsstyrelsen

Yttrande över remissen Åtgärdsprogram för att klara miljökonsekvenserna för kvävedioxid och PM₁₀ i Stockholms län

Föredragande landstingsråd: Gustav Andersson

Ärendebeskrivning

Länsstyrelsen i Stockholms län har berett landstinget möjlighet att yttra sig över remissen Åtgärdsprogram för att klara miljökonsekvenserna för kvävedioxid och PM₁₀ i Stockholms län.

Förslag till beslut

Landstingsrådsberedningen föreslår landstingsstyrelsen besluta

att avge yttrande till Länsstyrelsen i Stockholms län enligt landstingsdirektörens förslag.

Landstingsrådsberedningens motivering

Landstingsstyrelsen anser att förslaget till reviderat åtgärdsprogram ger en grundlig genomgång av både problembilden och olika möjligheter till åtgärder som finns för att klara miljökvalitetsnormerna för NO₂ och PM₁₀. Landstingsstyrelsen bedömer att länsstyrelsens förslag i stort pekar ut relevanta och möjliga åtgärder. Landstinget är en av flera ansvariga aktörer som har en viktig roll för dessa åtgärder.

För att en bättre luftkvalitet ska kunna uppnås krävs att alla ansvariga parter vidtar de åtgärder de har ansvar och rådighet över. För landstingets del gäller det både att verka för ett högt kollektivtrafikresande och att genomföra miljöprogrammet Miljöutmaning 2016. Inom regionplaneringen är det av stor vikt att regionen utvecklas på ett resurssnålt sätt med en tät, flerkärnig bebyggelse och i samspel med en väl utbyggd kollektivtrafik. Att

uppnå luftkvalitetsmålen förutsätter även ett tydligt agerande i kommunerna, på länsstyrelsen och i det nationella arbetet med relevanta ramverk.

Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 10 april 2012

Förslag till yttrande den 10 april 2012

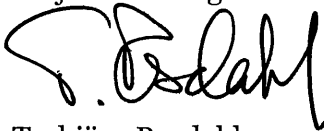
Länsstyrelsen i Stockholms läns remiss den 9 februari 2012

Sammanfattning

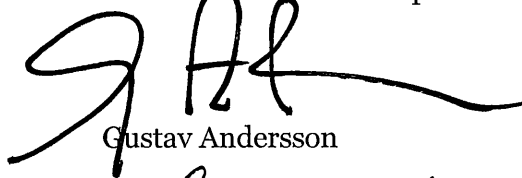
Tillväxt- och regionplaneringsutskottets protokollsutdrag den 24 april 2012

V- ledamotens reservation

Miljö- och skärgårdsberedningen har behandlat ärendet den 18 april 2012



Torbjörn Rosdahl



Gustav Andersson



Hans-Erik Malmros

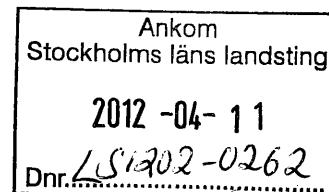
Landstingsstyrelsens förvaltning
Tillväxt, miljö och regionplanering

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2012-04-10

LS 1202-0262

Handläggare:
Ulrika Palm

Landstingsstyrelsen
Tillväxt- och region-
planeringsutskottet



Remiss på Åtgärdsprogram för att klara miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid och PM10 i Stockholms län

Ärendebeskrivning

Länsstyrelsen i Stockholms län har överlämnat "Åtgärdsprogram för att klara miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid och PM10" till Stockholms läns landsting för yttrande.

Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 10 april 2012
Sammanfattning av Åtgärdsprogram för att klara miljökvalitetsnormerna för kväveoxid och PM10 i Stockholms län
Förslag till yttrande den 10 april 2012

Remissförslaget kan laddas ner i sin helhet på Länsstyrelsens webbplats www.lansstyrelsen.se/stockholm eller via denna länk för att komma direkt till åtgärdsprogrammet:
<http://www.lansstyrelsen.se/stockholm/Sv/publikationer/2012/Pages/atgardsprogram-for-luft-i-stockholms-lan,-remissversion.aspx?keyword=%c3%a5tg%c3%a4rdsprogram+remiss>.

Förslag till beslut

Tillväxt och regionplaneringsutskottet föreslår landstingsstyrelsen besluta

att som svar på remiss på åtgärdsprogram för kvävedioxid och PM10 i Stockholms län avge yttrande i enlighet med förslag till yttrande den 10 april 2012.

Förvaltningens förslag och motivering

Sammanfattning

Ett förslag till åtgärdsprogram ska enligt 5 kap 4§ Miljöbalken upprättas av regeringen, eller den myndighet eller kommun som regeringen utser, om det behövs för att en miljökvalitetsnorm ska kunna följas. Länsstyrelsen i Stockholms län (Länsstyrelsen) ska enligt regleringsbrev för 2011 revidera de åtgärdsprogram för luftkvalitet för PM₁₀ och kvävedioxid som fastställdes år 2004 efter Länsstyrelsens förslag. Åtgärdsprogrammet innebär att myndigheter och kommuner ska vidta de åtgärder och styrmedel som bäst leder till att miljökvalitetsnormerna följs på de platser där normerna idag inte klaras eller riskerar att inte klaras. Målgrupp för åtgärdsprogrammet är främst länets kommuner, Landstinget, Trafikverket och Länsstyrelsen.

Revideringen av åtgärdsprogrammet har utarbetats av Länsstyrelsen i Stockholms län i samarbete med berörda kommuner, Kommunförbundet Stockholms län (KSL), Storstockholms lokaltrafik (SL) och Trafikverket.

Bakgrund

Länsstyrelsen har fått i uppdrag av regeringen att ta fram ett reviderat åtgärdsprogram för både kvävedioxid och PM₁₀. Två tidigare åtgärdsprogram fastställdes i december 2004 av regeringen utifrån de förslag som Länsstyrelsen tagit fram, för partiklar PM₁₀, samt för kvävedioxid.

Halterna av kvävedioxid och PM₁₀ har trots de åtgärder som hittills har genomförts inte minskat i tillräckligt hög grad för att miljökvalitetsnormerna ska nås. Miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid (NO₂) och PM₁₀ (partiklar mindre än 10 mikrometer) överskrids på 36 respektive 48 vägar och gator i Stockholms län i 7 av länets 26 kommuner.

Förslaget till åtgärdsprogram är strukturerat i två delar, del I är åtgärdsprogram med listade förslag till åtgärder, del II är beskrivning av hur och var normerna överträds, och beskrivning av pågående och utförda åtgärder genom tidigare åtgärdsprogram. Bilagor beskriver också de kartläggningar som har gjorts av halterna kvävedioxid och PM₁₀ i tidsserier och på olika platser i länet, liksom exponeringen av länets befolkning.

Halten av kvävedioxid påverkas både av utsläppen av NO och NO₂ (samlingsnamn: NO_x - kväveoxider) eftersom NO kan omvandlas till NO₂. Det största bidraget till kväveoxider kommer ifrån vägtrafiken. En minskning av utsläppen har skett sedan 1980-talet, tack vare krav på

katalytisk avgasrening och skärpta avgaskrav på nya fordon men även på gamla fordon. Detta har lett till en ökad andel miljöbilar. Men samtidigt har andelen dieslbilar ökat i länet, särskilt på senare tid, vilket har bidragit till ökade halter kvävedioxid i trånga gaturum t ex i innerstaden.

PM₁₀ är samlingsnamn på partiklar med en diameter mindre än 10 mikrometer (µm). Den grövsta fraktionen kommer från slitage av vägbanor och sand, men även från slitage av däck och bromsbeläggningar. Detta är den största delen av PM₁₀. En finare fraktion utgörs i huvudsak av luftburna föroreningar från andra länder. Denna utgör en stor del av totalhalten, men är svår att påverka. Den minsta fraktionen, så kallade ultrafina partiklar, kommer framför allt från avgaser och annan förbränning och bidrar mycket litet till totalhalten. PM₁₀-halterna har minskat från 2006 till 2010, vilket framför allt beror på minskad intransport av partiklar till länet, samt på minskad dubbdäcksanvändning. Det är vägdamm som uppstår framför allt på gamla väglitage som utgör den största orsaken till allt för höga partikelhalter.

Åtgärdsförslagen är uppdelat i tre typer:

1 Kortsiktiga åtgärder

- Minskad dubbdäcksanvändning (påverkar PM₁₀)
- Dammbindning (påverkar PM₁₀)
- Städning med ny teknik (påverkar PM₁₀)
- Minimerad sandning (påverkar PM₁₀)
- Ändrad trängselskatt (påverkar framför allt NO₂)
- Miljözon lätta fordon (påverkar NO₂)
- Miljözon tunga fordon (påverkar NO₂)
- Sänkt hastighet (påverkar PM₁₀)

2 Åtgärder som syftar till bättre beslutsunderlag

- Trafikflödesmätningar
- Kameramätning för analys av fordonssammansättning
- Pilotprojekt för åtgärder på statliga vägar
- Uppföljning och utvärdering

3 Långsiktiga åtgärder (påverkar både NO₂ och PM₁₀)

- Trafikregleringar; omfördelning av vägutrymme, hastighetsdämpande åtgärder och trafiksignalåtgärder
- Effektivisera trafikarbetet; förbättrad kollektivtrafik, främja gång- och cykeltrafik, parkeringsåtgärder, mobility management/resvanepåverkan samt samhällsplanering

Överväganden

Förvaltningens överväganden har beretts inom funktionsområdet Tillväxt, Miljö och Regionplanering (TMR).

Det är en stor utmaning att komma tillrätta med överskridandet av miljö-kvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar. Den största källan till utsläppen är vägtrafiken. Men problembilden är komplex och beror på både lokala och globala faktorer, samtidigt som vägtrafiken påverkas av beslut på både nationell och lokal nivå. Partikelhalterna påverkas dessutom av väder och årstid. Vi anser att det kunde tydliggöras på vilket sätt tidigare åtgärdsprogram har varit otillräckliga och även hur föreliggande förslag på ett bättre sätt kan bidra till att normerna inte överskrids. Förvaltningen tycker också att det vore bra om åtgärdsprogrammet ännu tydligare kunde koppla utsläppsproblematiken till själva åtgärdsprogrammet och om möjligt lyfta fram vilka åtgärder som är viktigast att prioritera.

Vi bedömer att länsstyrelsens förslag till åtgärdsprogram ger en mycket kvalificerad belysning av problembilden och visar på den komplexitet som påverkar utsläppens storlek och på så vis måste mötas med en bred samling åtgärder. Det är förmodligen omöjligt att lösa problemen annat än på enstaka gator om inte både långsiktiga och kortsiktiga åtgärder sätts in.

Landstinget är en av de utpekade aktörerna inom det långsiktiga åtgärdsområdet som kallas "Effektivisera trafikarbetet" i åtgärdsprogrammet. Av de områden som där räknas upp är det framför allt genom förbättrad kollektivtrafik och samhällsplanering som landstinget kan verka. Som regionplaneorgan medverkar landstinget till att påverka den långsiktiga planeringen genom den regionala utvecklingsplaneringen, och genom att bidra till genomförandet av den aktuella planen RUFS 2010.

Förvaltningen anser att en av de viktigaste långsiktiga åtgärderna för att uppnå minskade utsläppsnivåer är att förbättra kollektivtrafiken och att regionen inriktas på att byggas ut enligt den rumsliga inriktningen i RUFS 2010, för att stimulera till minskad biltrafik, genom tät bebyggelse i goda kollektivtrafiklägen. RUFS 2010 pekar på att ny bebyggelse bör lokaliseras i lägen där kollektivtrafik redan finns utbyggt, men också att ny kollektivtrafik bör komma till för att möta behoven av kollektivtrafik resande både radiellt och i andra riktningar. Ytterligare studier som har gjorts av TMR har visat på att framför allt spårbunden trafik är det som efterfrågas och som är strukturerande. Det är också viktigt att hitta lösningar som minskar tunga transporter i regionen, genom logistikcentrum, hamnar och omlastningscentraler etc., frågor som behöver lösas i samverkan mellan regionens aktörer.

En åtgärd som inte bör glömmas bort är den möjlighet offentliga myndigheter och kommuner har att påverka genom upphandling och krav på den egna verksamheten. Stockholms läns landstings miljöpolitiska program "Miljöutmaning 2016" ställer t ex hårda krav på bl a kollektivtrafiken för att minska miljöbelastningen.

En åtgärd som genomfördes efter tidigare åtgärdsprogram är trängselskatten och den har visat sig ge effekter i de lägen där biltrafiken har minskat, framför allt genom minskade kvävedioxidhalter. Förvaltningen kan se ett behov av att mer utförligt analysera på vilka sätt trängselskatten skulle kunna utvecklas för att påverka biltrafiken på ett sådant sätt att miljökraven i regionen klaras.

En utmaning som Stockholmsregionen också står inför är den snabba befolkningstillväxten. TMR hänvisar här till de nya framskrivningar som har tagits fram i samverkan med de omgivande länen i östra Mellansverige som ger indikationer på att befolkningen kan öka mer än vad som tidigare har redovisats.

Vid utarbetande av förslaget till yttrande har samråd ägt rum med AB Storstockholms Lokaltrafik.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet


Ärendet "Remiss på Åtgärdsprogram för att klara miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid och PM10 i Stockholms län" bedöms inte ha konsekvenser i detta avseende.

Miljökonsekvenser av beslutet

Ärendet "Remiss på Åtgärdsprogram för att klara miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid och PM10 i Stockholms län" bedöms inte ha konsekvenser i detta avseende.



Toivo Heinsoo
Landstingsdirektör



Peter Haglund
Tf direktör SLL Tillväxt, miljö och regionplanering

Landstingsstyrelsen
Tillväxt- och regionplaneringsutskottet

FÖRSLAG TILL YTTRANDE
2012-04-10

LS 1202-0262

Länsstyrelsen i Stockholms län
Avdelningen för miljö
Box 22067
104 22 Stockholm

Dnr:501-36153-2011

Remiss på Åtgärdsprogram för att klara miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid och PM10 i Stockholms län

Miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid (NO₂) och partiklar (PM10) överskrids idag på ett flertal ställen i gatumiljön i sju av länets kommuner. Trots gällande åtgärdsprogram (2004) har inte utförda åtgärder i tillräckligt hög utsträckning bidragit till att nå gränsvärdena för miljö kvalitetsnormerna. Länsstyrelsen i Stockholms län har på regeringens uppdrag reviderat tidigare åtgärdsprogram för NO₂ och PM10.

Landstingsstyrelsen anser att förslaget till reviderat åtgärdsprogram ger en grundlig genomgång av både problembilden och olika möjligheter till åtgärder som finns för att klara miljö kvalitetsnormerna för NO₂ och PM10. Tabeller över tänkbara åtgärder skapar en bra översikt. Landstingsstyrelsen bedömer att länsstyrelsens förslag i stort pekar ut relevanta och möjliga åtgärder. För att förtydliga ytterligare skulle problembeskrivningen kunna kopplas tydligare till åtgärdsförslagen och även en tydligare prioritering av åtgärdena kunna göras. Det vore också bra om det kunde tydliggöras varför inte tidigare åtgärdsprogram har varit tillräckliga och hur det nya åtgärdsprogrammet ska förbättra möjligheterna att nå miljö kvalitetsnormerna för NO₂ och PM10.

Landstinget pekas ut som ansvarig aktör i området "Effektivisera trafikarbetet" som är en av de långsiktiga åtgärdena i åtgärdsprogrammet. Landstinget är här nämnt som en av flera ansvariga aktörer för de åtgärder som syftar till att minska trafikarbetet, d v s förbättrad kollektivtrafik, parkeringsåtgärder, mobility management och samhällsplanering. Som regionplaneorgan är landstinget positivt till att medverka till att miljö kvalitetsnormerna kan nås. Den gällande regionplanen RUF 2010 ger en god grund för detta.

Landstingsstyrelsen anser att den viktigaste åtgärden på längre sikt är kollektivtrafikens utveckling. Den regionala utvecklingsplanen; RUFSS 2010:s målbild för 2030 syftar till att regionen ska utvecklas på ett resurssnålt sätt, med en tät och flerkärnig bebyggelse, där ny bebyggelse planeras i eller i anslutning till befintlig stadsbygd och i samspel med en konkurrenskraftig kollektivtrafik för att minska behovet av bilresande. Under åtagandena "Stimulera till mer energi- och resurseffektiva transporter" och "Begränsa transporternas negativa påverkan" inom strategin *Säkra värden för framtida behov* finns också en rad exempel på åtgärder som behöver genomföras genom samhällsplanering, verk samma styrmedel och teknikutveckling för att nå förändringar inom områden som påverkar utsläppen av kvävedioxid och partiklar. Landstingsstyrelsen anser att Länsstyrelsen i högre grad bör hänvisa till RUFSS 2010 i åtgärdsprogrammet. Den regionala utvecklingsplanen är ett gemensamt underlag för hela länet och har tagits fram i samråd med alla berörda aktörer.

En viktig parameter för att uppnå renare fordon är också den möjlighet offentliga myndigheter och kommuner har att påverka genom upphandling och krav på den egna verksamheten. Inom SLL innebär de gällande miljömålen (i det miljöpolitiska programmet "Miljöutmaning 2016") bl a att landstinget år 2016 ska ha ökat andelen förnybart bränsle till transporter i landstingsfinansierad verksamhet till minst 75 procent (inklusive SL) och utsläppen av partiklar och andra luftföroreningar till miljön från Stockholms kollektivtrafik ska ha minskat med 10 procent jämfört med år 2011.

En annan åtgärd, som redan har gett effekt på halterna av kvävedioxid och partiklar, är trängselskatten. Landstingsstyrelsen anser att frågan om trängselskatt och dess effekter skulle kunna behandlas mer grundligt i åtgärdsprogrammet.

Länsstyrelsen efterfrågar bättre beslutsunderlag. Landstingsstyrelsen hänvisar till de nya framskrivningar som har gjorts för Stockholmsregionens befolkning som pekar på att tillväxten i regionen kan öka ännu mer än vad tidigare bedömningar har visat. Detta ökar komplexiteten och belastningen i trafiksystemet men kan också, tillsammans med relevanta planeringsunderlag som RUFSS 2010, ge möjligheter till lösningar som åtgärdsprogrammet ytterst syftar till.



Enligt sändlista

Remiss på Åtgärdsprogram för att klara miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid och PM₁₀ i Stockholms län

Härmed överlämnas Länsstyrelsens förslag till Åtgärdsprogram för att klara miljö kvalitetsnormerna för kväveoxid och PM₁₀ i Stockholms län för remissyttrande. Förslaget till åtgärdsprogram utsänds i länet i enlighet med bifogad remisslista.

Under remisstiden kommer Länsstyrelsen att bjuda in alla berörda aktörer för dialog kring remissförslaget.

Utöver generella synpunkter önskar Länsstyrelsen specifikt ställningstagande från aktörer avseende utformning och genomförande av föreslagna åtgärder som de utpekats som ansvariga för.

Länsstyrelsen i Stockholms län har regeringens uppdrag att revidera de åtgärdsprogram för luftkvalitet för partiklar och kvävedioxid som fastställdes av regeringen år 2004. Länsstyrelsen ska, enligt 5 kap. 4 § miljöbalken, tillsammans med andra aktörer, revidera och ta fram ett åtgärdsprogram för hur länet ska klara normerna för kvävedioxid och PM₁₀. Det fastställda åtgärdsprogrammet innebär att myndigheter och kommuner ska vidta de åtgärder och styrmedel som bäst leder till att miljö kvalitetsnormerna följs på de platser där normerna i dagsläget inte klaras, eller där de riskerar att inte klaras. Målgrupp för åtgärdsprogrammet är främst länets kommuner, landstinget och Trafikverket.

I arbetet för att ta fram ett förslag på åtgärdsprogram har Länsstyrelsen i Stockholms län samarbetat med vissa kommuner, Kommunförbundet Stockholms län, KSL, Storstockholms lokaltrafik, SL, och Trafikverket. Dessa parter tillsammans med Länsstyrelsen ingår i en styrgrupp för projektet. Dessutom finns en arbetsgrupp knuten till projektet från ovanstående parter.



REMISS

Datum
2012-02-09

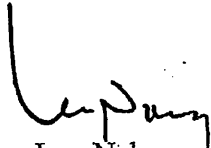
Beteckning

**Remissvar på förslaget till åtgärdsprogram ska vara Länsstyrelsen tillhanda senast 2012-05-09 på adress:
miljoplanering.stockholm@lansstyrelsen.se
OBS, märk svaret med Dnr: 501-36153-2011**

Kontakta oss gärna med frågor eller förslag, till:

Anna-Lena Lövkvist Andersen: 08-785 5038
anna-lena.lovkvist.andersen@lansstyrelsen.se

Henrik Larsson: 08-785 4085
henrik.a.larsson@lansstyrelsen.se


Lars Nyberg
miljödirektör

Sändlista:

Länets kommuner
Stockholms läns landsting
SL
KSL
Trafikverket
Transportstyrelsen
Naturvårdsverket
Länsstyrelsen i Västra Götalands län
Länsstyrelsen i Uppsala län
Länsstyrelsen i Skåne län
Länsstyrelsen i Västerbottens län
KTH
KI
Rikspolisstyrelsen
Stockholms och Uppsala läns Luftvårdsförbund

För kännedom till:
Miljödepartementet

Sammanfattning

Miljökvalitetsnormen för kvävedioxid och PM10 överskrids på 36 respektive 48 vägar och gator i Stockholms län. Överskridande sker både på det kommunala och statliga vägnätet och i 7 av länets 26 kommuner. Den dominerande källan till luftföroreningar i Stockholms län är vägtrafik.

Enligt 5 kap 4 § miljöbalken ska ett förslag till åtgärdsprogram upprättas om det behövs för att en miljökvalitetsnorm ska kunna följas. Åtgärdsprogrammet syftar till att aktuella miljökvalitetsnormer ska uppfyllas inom det geografiska område där överskridanden sker. Miljökvalitetsnormer har som syfte att skydda människors hälsa och miljön. Miljökvalitetsnormerna för luft anger föroreningsnivåer som inte får överskridas.

På grund av omfattningen av överskridanden av NO₂ och PM10 i Stockholms län är det inte möjligt att direkt ange en lämplig kombination av åtgärder för att uppfylla miljökvalitetsnormerna i alla delar av länet. Gatorna och vägarna med överskridanden bildar en komplex bild där många av dem ligger intill varandra.

Idag saknas underlagsdata både för hur trafiken ser ut och därmed är det svårt att bedöma hur den skulle påverkas av olika åtgärder. Hur åtgärderna bör utformas och vilka effekter de får är beroende av till exempel geografisk omgivning, fordonsparkens sammansättning i länets olika kommuner och godstrafikens start och målpunkter. Två faktorer är särskilt viktiga för att kunna nå miljökvalitetsnormerna. Dels krävs framtagande av erforderligt underlag för att kunna fatta välgrundade beslut, dels krävs regelbunden uppföljning och utvärdering för att eventuellt justera de åtgärder som vidtagits.

Åtgärdsprogrammet är därför utformat för att hantera såväl komplexiteten som kunskapsluckorna och en process för hur den ökade kunskapen kan användas för att löpande förbättra precisionen i åtgärderna.

Åtgärdsprogrammet rekommenderar tre olika typer av åtgärder. Den första omfattar åtgärder som kan ge en relativt snabb effekt på halterna av PM10 och NO₂. Den andra handlar om åtgärder som ska ge ett bättre beslutsunderlag för att kunna bedöma nuvarande situation och utifrån detta välja effektiva åtgärder samt för att kunna följa effekten av olika vidtagna åtgärder. Den tredje typen av åtgärd är de som har en mer långsiktig effekt, som tar längre tid och där olika aktörer kan behöva agera gemensamt. I tabellerna nedan sammanfattas de föreslagna åtgärderna.

Åtgärder för PM10 på lokala gator och vägar	Var
Minskad dubbdäcksanvändning	Stockholms stad
Dammbindning	Södertälje kommun
Städning med ny teknik	
Minimerad sandning	
Åtgärder för NO₂ på lokala gator och vägar	Var
Ändrad trängselskatt	Stockholms stad
Miljözon lätta fordon	
Miljözon tunga fordon	
Åtgärder för PM10 på trafikleder	Var
Dammbindning	Stockholms stad
Sänkt hastighet	Botkyrka kommun
Städning	Danderyds kommun
	Huddinge kommun
	Solna stad
	Sollentuna kommun
	Södertälje kommun
Åtgärder för NO₂ på trafikleder	Var
Ändrad trängselskatt	Stockholms stad
Miljözon tunga fordon	Botkyrka kommun
	Danderyds kommun
	Huddinge kommun
	Solna stad
	Sollentuna kommun
Åtgärder som syftar till bättre beslutsunderlag	
Trafikflödesmätningar	
Kameramätning för analys av fordonssammansättning	
Pilotprojekt för åtgärder på statliga vägar	
Uppföljning och utvärdering	

Långsiktiga åtgärder

Trafikregleringar

- Omfördelning av vägutrymme

- Hastighetsdämpande åtgärder

- Trafiksignalåtgärder

Effektivisera trafikarbetet

- Förbättrad kollektivtrafik

- Främja gång- och cykeltrafik

- Parkeringsåtgärder

- Mobility management/resvanepåverkan

- Samhällsplanering

Rapporten består av två delar, del I och del II. Del I presenterar åtgärdsprogrammet för NO₂ och PM₁₀ Stockholms län. Del II beskriver omfattning, källor och trender för överskridanden av NO₂ och PM₁₀, hälsoeffekter och konsekvenser av överskridandena samt redan genomförda åtgärder.

Justerat: 2012-05-02
Justeringen anslogs: 2012-05-03

Charlotte Broberg

Nanna Wikholm

§ 18

4

Remiss på Åtgärdsprogram för att klara miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid och PM₁₀ i Stockholms län

LS 1202-0262

Tjänsteutlåtande 2012-04-10..

Ärendet har beretts i Miljö- och skärgårdsberedningen 2012-04-18.

Följande yrkanden framställdes

dels av ordföranden m fl att utskottet beslutar föreslå landstingsstyrelsen besluta att som svar på remiss på åtgärdsprogram för kvävedioxid och PM₁₀ i Stockholms län avge yttrande i enlighet med förslag till yttrande den 10 april 2012, *bilaga 1*

dels tilläggsyrkande av tjänstgörande V-ersättaren i enlighet med *bilaga 2*.

Ordföranden fann att utskottet hade bifallit sitt m fls yrkande.

Ordföranden ställde därefter proposition om bifall eller avslag till tilläggsyrkandet och fann det avslaget.

Tillväxt- och regionplaneringsutskottet beslutade sålunda i enlighet med förvaltningens förslag

att föreslå landstingsstyrelsen besluta att som svar på remiss på åtgärdsprogram för kvävedioxid och PM₁₀ i Stockholms län avge yttrande i enlighet med förslag till yttrande den 10 april 2012, *bilaga 1*


Tjänstgörande V-ersättaren anmälde *reservation* till förmån för sitt tilläggsyrkande.

Vid protokollet

Börje Wredén

Exp till: Landstingsstyrelsen

Utdragsbestyrkande:



Remiss på Åtgärdsprogram för att klara miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid och PM₁₀ i Stockholms län

Vänsterpartiet föreslår Tillväxt- och regionplaneringsutskottet föreslå landstingsstyrelsen besluta

att som svar på remiss på åtgärdsprogram för kvävedioxid och PM₁₀ i Stockholms län avge yttrande i enlighet med denna skrivelse samt i övrigt i enlighet med förslag till yttrande daterat 10 april 2012.

På många håll i länet är luften hälsovådlig att andas. Dagligen överskrids miljö kvalitetsnormerna, som är satta utifrån vad människan och naturen tål. Kraftfulla åtgärder måste vidtas för att uppnå godkända värden och därmed se till att EU-direktiven om luftkvalitet efterlevs. Invånarna i Stockholms län ska inte behöva tåla sämre luft än andra. Vägtrafiken är den enskilt största källan till luftföroreningar. Trafikdämpande åtgärder är därför det effektivaste sättet att minska luftföroreningarna. Samtidigt uppnås andra positiva effekter om privatbilismen kan minskas.

I åtgärdsprogrammet föreslås en rad både lång- och kortsiktiga åtgärder för att minska utsläppen av NO₂ och PM₁₀. De tre typerna av åtgärder som föreslås av programmet innebär en bra indelning, men vi är fundersamma över vilka åtgärder som kan betecknas som lång- respektive kortsiktigt genomförbara. Såväl RUF 2010 som Stockholmsöverenskommelsen bedöms leda till ökat bilresande och därmed risk för utebliven måluppfyllelse avseende luftkvalitet. Planerna måste därför revideras för att målen ska kunna nås.

Flera åtgärder som betecknas som långsiktiga kan i själva verket genomföras snabbare om den politiska viljan finns. Till dessa hör sänkta hastigheter, inrättande av sammanhängande kollektivkörväg, viss kapacitetsförstärkning av kollektivtrafiken, infartsparkeringar och satsningar på cyklister. Även dubbdäcksförbud eller -avgifter samt en utbyggnad av trängselskattesystemet är effektiva och relativt snabbt genomförbara åtgärder för att minska utsläppen. Till de mer långsiktiga framgångsfaktorerna kan kraftigt utbyggd kollektivtrafik och förbättrad samhällsplanering däremot räknas. Här måste staten bidra genom ökade

anslag till kollektivtrafiken, samt en delegering av ansvaret för trängselskatten till kommunal eller landstingskommunal nivå.

Trängselskatten som styrmedel bör bättre belysas i programmet och konkreta förslag ges för hur trängselskattesystemet kan utvecklas. Ett stort fokus har legat på Stockholms innerstad vid diskussionen kring partikelhalter. I själva verket är problemen också stora i andra delar av länet och de boende längs bland annat E4 och E18 är exponerade för höga halter av både NO₂ och PM₁₀. Införande av trängselskatt på Essingeleden är därför en av de mest angelägna åtgärder som kan vidtas för att minska befolkningens exponering för luftföroreningar. Nuvarande trängselskattesystem har bidragit till att minska trafiken med 10 procent. Införandet av trängselskatt på Essingeleden skulle, enligt beräkningar gjorda på KTH, kunna minska antalet fordon med ytterligare 10-15 procent baserat på dagens nivå på trängselavgiften. En höjd nivå på avgiften skulle ytterligare bidra till minskad biltrafik, liksom en differentiering beroende på årstid, fordonsmängd eller luftkvalitet. En utveckling av trängselskattesystemet skulle inte bara bidra till en förbättrad luftmiljö, utan skulle också förbättra framkomligheten för kollektivtrafikens fordon och därmed öka kollektivtrafikens attraktivitet.

En annan viktig åtgärd för att förbättra kollektivtrafiken är inrättandet av fler och bättre sammanhängande kollektivkörvägar. På flera av de gator där nivåerna för NO₂ och PM₁₀ överskrider finns också ett behov av att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken genom inrättandet av busskörvägar. Idag är körvägarna kraftigt fragmentiserade och bussarna fastnar därför i trafiken med långa restider som följd. Att minska utrymmet för bilar i gaturummet till förmån för kollektivtrafik ger samtidigt mer utrymme åt cyklister. Detta medför i sin tur stora positiva hälsoeffekter.

Dubbdäcksanvändningen är den enskilt största källan till skadliga partiklar i Stockholmsluften och halterna är fortfarande för höga. Detta trots att förbudet på Hornsgatan och införandet av trängselskatter minskat problemen. Åtgärder för att minska användningen av dubbdäck måste vidtas i Stockholm och i övriga kommuner där partikelnivåerna är höga. Dubbdäcken orsakar många dödsfall varje år men är inte nödvändiga ur trafiksäkerhetssynpunkt. I Norge har en minskning av dubbdäcksanvändningen från 60-70 procent till 15-20 procent inte medfört att personskadeolyckorna ökat. Svensk olycksstatistik visar inte heller på någon överrepresentation av dubbria däck vid olyckorna.

Luftföroreningar innebär stora hälsorisker, särskilt för vissa utsatta grupper. Att komma tillrätta med utsläppen är därför i hög grad en fråga som berör landstinget. Hälsoeffekter av PM₁₀ och NO₂ uppkommer inte enbart vid mycket höga värden, utan kan ses redan vid exponeringar under de av normen givna värdena. Därför räcker det inte med att vidta åtgärder enbart där situationen är som värst, utan mer generella åtgärder måste också vidtas för att minska utsläppen. Bostäder är i de flesta fall mer genomsläppliga för luftföroreningar än exempelvis kontorsbyggnader. Det är därför särskilt viktigt är det att minska trafiken i och kring bostadsområden. Detta ger samtidigt andra positiva effekter i form av bland annat minskad exponering för buller, som också påverkar hälsan negativt.