



Åtgärdsprogram för kvävedioxid och partiklar i Stockholms län – Samrådsremiss

Remiss från Länsstyrelsen Stockholm
Remisstid den 8 september 2023

Förslag till beslut

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Åsa Lindhagen

Sammanfattning av ärendet

Luften i Stockholms län blir allt bättre men stundtals sker fortfarande överskridanden av uppsatta miljö kvalitetsnormer av kväveoxid (NO₂) och stora partiklar (PM10). Länsstyrelsen i Stockholms län har tagit fram ett åtgärdsprogram för NO₂ och PM10. Framtagandet av det nya åtgärdsprogrammet har skett i samarbete med Trafikverket, Stockholms stad och Södertälje kommun. Länsstyrelsen har remitterat åtgärdsprogrammet till bland andra Stockholms stad för yttrande.

Åtgärdsprogrammet är uppdelat tematiskt. Tyngdpunkten i programmet ligger på att lyfta fram åtgärder som föreslås för att få ned utsläppen av NO₂ och PM10 inom länet.

Åtgärderna i programmet delas upp utifrån ansvarig för genomförande. Staten är genom Trafikverket ansvarig för dammbindning, tidig vårstädning och säsongsanpassad hastighetssänkning på statliga vägar. Stockholms stad pekas ut som ansvarig för en rad åtgärder. Flera av dessa utförs redan idag men även insatser som till exempel att eventuellt utreda dubbdäcksförbud på fler gator i staden nämns.

Förutom de föreslagna åtgärderna lyfter åtgärdsprogrammet fram ytterligare åtgärder som bedöms ändamålsenliga men där de inblandade parterna inte har rådighet i frågan. Det handlar om att utöka möjligheterna för kommuner att kontrollera efterlevnad av miljözoner och dubbdäcksförbud. Till exempel genom att möjliggöra för kommunerna att genom utökad parkeringsövervakning beivra överträdelser inom miljözoner.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafiknämnden och Stockholms Stadshus AB. På grund av den korta remisstiden har trafikkontoret besvarat remissen genom ett kontorsyttrande. Stockholms Stadshus AB har i sin tur remitterat remissen till dotterbolagen Stockholms Hamn AB, Stockholm Vatten och Avfall AB och Stockholms stads parkerings AB. Stockholm Vatten och Avfall AB har avböjt att svara på remissen. Stockholms Stadshus AB ställer sig bakom dotterbolagens svar i sin helhet.

Stadsledningskontoret ser positivt på förslagen i remissen och ställer sig positiv till skrivningarna i samrådsremissen om att utöka det kommunala mandatet för att bedriva en mer effektiv lokal luftvårds- och trafikpolitik.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden ser positivt på samtliga åtgärder som föreslås. Då trenden av allt tyngre fordon kan innebära en ökning av PM10-halterna ser nämnden att åtgärdsinsatser för att minska PM10 är av särskild vikt.

Trafikkontoret anser att fler verksamma åtgärder bör utredas så att de blir möjliga att tillämpa, och att aktörer som påverkar luftkvaliteten i länet såsom Trafikförvaltningen borde också ha varit del i arbetet med att ta fram åtgärdsprogrammet. Kontoret poängterar också att det i dagsläget saknas MKN-gränsvärden som är anpassade till känsliga grupper.

Stockholms Hamn AB poängterar att trots sjöfartens relativt höga andel av utsläppen av luftföroreningar i Stockholms län är det ingen av de föreslagna 19 åtgärderna i programmet som uttryckligen berör sjöfarten och lämnar förslag på hur några av åtgärderna kan tydliggöras till att även omfatta sjöfart.

Stockholms stads parkerings AB är överlag positiv till förslaget och menar att många av de föreslagna åtgärderna redan bedrivs. Bolaget lämnar detaljerade synpunkter på vissa åtgärdsförslag.

Föredragande borgarrådets synpunkter

Stockholm ska vara en stad där luften är hälsosam att andas. Luftföroreningar har en negativ påverkan på både miljö och hälsa, i synnerhet för särskilt känsliga grupper som barn och äldre. Ingen stockholmare ska riskera försämrad hälsa på grund av att bo eller vistas i staden. Stockholms luftkvalitet har förbättrats och klarar idag miljökvalitetsnormerna på stadens gator men för att skydda vår hälsa måste luftkvaliteten fortsätta förbättras. Staden ska nå miljömålet för frisk luft samt utreda vilka åtgärder som behöver vidtas för att nå Världshälsoorganisationens (WHO) nya gränsvärden för luftkvalitet. I Stockholm använder vi flera olika verktyg. Bland annat utreds just nu införandet av miljözon klass 3.

Det föreslagna åtgärdsprogrammet för kvävedioxid och partiklar är ett steg i rätt riktning för att förbättra Stockholms luftkvalitet. Många av de föreslagna åtgärderna bedrivs redan i staden. Jag instämmer med remissinstansernas synpunkter kring

ytterligare åtgärder som skulle behövas, som åtgärdsinsatser för att minska PM₁₀ samt att utöka det kommunala mandatet för att bedriva en mer effektiv lokal luftvårds- och trafikpolitik och arbeta för ökad efterlevnad av miljözoner, dubbdäcksförbud och hastighetsbegränsningar. Stockholm har i flera sammanhang lyft behovet av ökad rådgivning i frågan. Det är idag polisens uppdrag att säkerställa att reglerna efterlevs vilket inte alltid prioriteras.

Stockholm den 6 september 2023

Åsa Lindhagen

Bilaga

Remiss - Åtgärdsprogram för kvävedioxid och partiklar i Stockholms län –
Samrådsremiss, dnr KS 2023/506-1.1

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande av borgarråden Christofer Fjellner, Dennis Wedin och Andrea Hedin (alla M) enligt följande.

För Moderaterna är det viktigt att luftkvaliteten i Stockholm förbättras. Vi välkomnar därför ett åtgärdsprogram för kvävedioxid och partiklar.

Med anledning av programmet anser Moderaterna att det är viktigt att utvärdera miljözon 1 och 2 på platser där zonerna har införts i staden. Förhoppningsvis kan platserna bli fler där det gör verklig skillnad för luftkvaliteten. Samtidigt vill understryka att utökade dubbdäcksförbud bara ska införas efter grundliga analyser och utan att riskera framkomlighet eller leda till trafikstockningar. Regelefterlevnaden vad gäller miljözonerna är ett återkommande problem. Behoven av alternativ för att säkra efterlevnaden är viktig för att de önskade effekterna faktiskt ska kunna uppnås.

Bland åtgärderna som föreslås i åtgärdsprogrammet för att minska kvävedioxidutsläppen nämns utbyggnad av laddinfrastrukturen. Moderaterna är oroliga för att utbyggnaden går för långsamt, inte minst av snabbladdningsstationer. Risken finns att Stockholm inte når stadens mål för minskade koldioxidutsläpp och förbättrad luftkvalitet om utbyggnaden inte prioriteras och skyndas på.

Vidare ställer vi oss frågande till varför endast framkomligheten för gång, - cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras. Kvävedioxidutsläppen skapas främst av förbränningsmotorer, som håller på att fasas ut och ersättas av elbilar. Ökad framkomlighet i syfte att minska trafikstockningar borde också prioriteras för att utsläppen faktiskt ska minska.

Avslutningsvis, med både bättre luftkvalitet och mer trivsamt stadsmiljö i fokus, är ett färdigställande av ringleden i Stockholm avgörande. Stockholm måste därför tala med samlad röst och kräva att byggnationen av Östlig förbindelse påbörjas.

Kommunstyrelsen

Särskilt uttalande av Christofer Fjellner, Annika Friberg och Jonas Nilsson (alla M) som är likalydande med Moderaternas särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Särskilt uttalande av Gabriel Kroon (SD) enligt följande.

Vi anser att aktivt arbeta med luftkvalitet för hälsoskyddsskäl är av stor strategisk betydelse. Där allt man gör för att förbättra levnadsmiljön för Stockholms invånare är positivt. Stockholm har implementerat åtgärder för att minska mängden kväveoxider samt PM10-partiklar i luften.

Efter granskning av SCB:s och Naturvårdsverkets data ställer vi oss däremot kritiska till prioriteringen och effektiviteten av implementerade samt planerade åtgärder, huvudsakligen miljözonklass 3 i Stockholm. Där vi anser att införandet av miljözoner av detta slag inte har tillräckligt kostnadseffektiv påverkan på utsläppen av dessa partiklar gentemot andra tilltänkta åtgärder.

Enligt SCB består 48 procent av Sveriges totala utsläpp av PM10-partiklar av inrikes transporter, där 97 procent kommer från slitage av vägbanor, däck, och bromsar. Det vill säga att endast 1,44 procent av PM10-partiklar kommer från förbrukning av bränsle. Alltså kommer miljözonklass 3 och att endast tillåta elfordon bara påverka 1,44 procent av utsläppen.

Utöver detta ställer vi oss kritiska till åtgärdsprogrammet framtidsprognos. Eftersom utsläppen består av slitage av bland annat vägbanor som i sin tur är korrelativt med fordonets tyngd. Skillnaden mellan energidensiteten av batterier, 260-270 [Wh/kg], och energidensiteten av bensin, 12 200 [Wh/kg], påvisar att om miljözon klass 3 implementerades i dagens läge, skulle slitaget som gatorna utsätts för öka drastiskt. Vi ställer oss därför kritiska till utformningen av den insamlade data då man borde genomföra kalkyler baserat på slitage per fordon.

Vi anser att det finns vissa sektorer vars utsläpp av pm10-partiklar inte bearbetats eller tagits hänsyn till i rapporten. Enligt SCB och Naturvårdsverket kommer år 2021, 16 procent av de totala utsläppen av PM10-partiklar från egen uppvärmning med ved av bostäder och lokaler. Därför anser vi att man bör lägga större vikt på denna sektor.

Åtgärdsprogrammet saknar dessutom undersökningar och åtgärder för minskningen av PM2,5-partiklar som är mycket farligare för hälsan, eftersom en partikel av denna storlek har förmågan att penetrera lungorna djupare eller till och med blodet. Inrikes transporter står för 25,89 procent av de totala utsläppen av PM2,5-partiklar, och

vedeldning vid uppvärmning av bostäder och lokaler står för 34 procent av de totala utsläppen av PM_{2,5}-partiklar.

Dessutom nämner åtgärdsprogrammet förslag på ytterligare åtgärder en Miljödifferenterad parkeringsavgift. Som enligt förvaltningsdomstolen 2014 fastslogs strida mot lagen om avgifter för upplåtelser av offentlig plats. Åtgärdsprogrammet anser att en Miljödifferenterad parkeringsavgift kan implementeras om lagen kompletteras. Något vi anser står utanför kommunstyrelsens arbetsuppgifter eftersom det är regeringens ansvar att stifta lagar angående upplåtelser av offentliga platser.

Särskilt uttalande av Jonas Naddebo (C) enligt följande.

Centerpartiet välkomnar syftet med ett åtgärdsprogram för kvävedioxid och partiklar i Stockholms län men hade gärna sett en högre ambitionsnivå och större grad av nytänkande.

Stockholms stads mål om en fossilbränslefri stad 2040 går i otakt med målet om en klimatpositiv stad 2030. Dessa två mål hänger ihop, vilket innebär staden snabbare måste fasa ut fossila bränslen och inte enbart lita på att koldioxidinlagring ska leda till en klimatpositiv stad 2030. Därför ser Centerpartiet behov av att justera målet om en fossilbränslefri stad till 2035.

För att Stockholm ska vara en stad där luften är hälsosam för alla måste staden bättre nyttja tillbudsstående medel och verktyg som finns inom räckhåll. Laddinfrastrukturen behöver snabbt byggas ut. Centerpartiet har föreslagit förmånliga parkeringsvillkor för miljöbilar och välkomnar att åtgärdsprogrammet tar upp miljödifferenterad parkeringsavgift som ett sätt att snabba på förnyelsen av fordonsflottan i kommunerna. Vidare har Centerpartiet föreslagit miljödifferenterad trängselskatt för att stärka incitamenten för utsläppsfria resor. Staden bör vara pådrivande i att staten delegerar beslutsrätt till kommunerna vad gäller utformningen av lokala styrmedel som parkeringsavgifter och trängselskatt.

Slutligen vill vi uttrycka en viss oro över såväl Länsstyrelsens som föredragande borgarrådets tillbakalutade hållning till åtgärder som man anser redan genomförs. Till exempel beträffande optimerad halkbekämpning anser vi att det är en brist att cykelbanor förbisets och ifrågasätter ifall halkbekämpningen på dessa verkligen är optimerad. Sopsaltningen har ökat, vilket är positivt, men det läggs fortfarande ut grus och sand på många cykelbanor. Det ger inte bara upphov till hälsovådliga utsläpp av partiklar, det motverkar dessutom sitt halkbekämpningssyfte. En forskningsstudie från Väg- och transportforskningsinstitutet påvisar att grus på cykelbanorna snarare ökar än minskar olyckorna. För att nå miljökvalitetsmålen och minska risken för olyckor är det därför nödvändigt att ompröva och förbättra strategierna för halkbekämpning på cykelbanor.

Ärendet

Luften i Stockholms län blir allt bättre men fortfarande sker överskridanden av uppsatta miljö kvalitetsnormer av kväveoxid (NO₂) och stora partiklar (PM₁₀).

Länsstyrelsen Stockholm har tagit fram ett åtgärdsprogram för NO₂ och PM₁₀. Det första regionala åtgärdsprogrammet fastställdes år 2012. År 2018 beslutade Länsstyrelsen att programmet skulle fortsätta att gälla. Framtagandet av det nya åtgärdsprogrammet har skett i samarbete med Trafikverket, Stockholms stad och Södertälje kommun.

Enligt 5 kap. Miljöbalken ska den som upprättar ett förslag till åtgärdsprogram ge möjlighet till de som berörs av förslaget att lämna synpunkter under minst en tvåmånadersperiod. Enligt 35 § luftkvalitetsförordningen ska även den som upprättar förslaget sträva efter att komma överens med berörda myndigheter och kommuner om åtgärderna som behöver vidtas. Länsstyrelsen har remitterat åtgärdsprogrammet till bland andra Stockholms stad för yttrande.

Åtgärdsprogrammet är uppdelat tematiskt. Tyngdpunkten i programmet ligger på att lyfta fram åtgärder som föreslås för att få ned utsläppen av NO₂ och PM₁₀ inom länet. Härutöver innehåller programmet en redogörelse för vad miljö kvalitetsnormer är och hur programmet relaterar till normerna. Det finns en redogörelse av varför NO₂ och PM₁₀ är hälsovådliga, bland annat med en hänvisning till WHO:s nya riktlinjer för luftkvalitet. Programmet berör även EU:s förslag på nytt luftkvalitetsdirektiv.

Det finns en analys av länets luftkvalitet där det framgår hur höga halter som uppmätts på olika platser inom länet.

Åtgärderna i programmet delas upp utifrån ansvarig för genomförande. Staten är genom Trafikverket ansvarig för dammbindning, tidig vårstädning och säsonganpassad hastighetssänkning på statliga vägar. Södertälje kommun pekas ut som ansvarig för vissa åtgärder inom kommunen.

Stockholms stad pekas ut som ansvarig för en rad åtgärder. För att reducera utsläppen av NO₂ föreslås Stockholms stad genomförande följande:

1. Utvärdera miljözon klass 1 i Stockholms innerstad.
2. Utvärdera miljözon klass 2 på Hornsgatan.
3. Arbeta för ökad framkomlighet genom att till exempel främja gång-, cykel- eller kollektivtrafik.
4. Ställa miljökrav vid upphandling av entreprenader och transporter.
5. Främja utbyggnad av laddinfrastruktur.

Utöver ovannämnda nämns bland annat Stockholms stads utredningsarbete för att införa miljözon klass 3 i innerstan och gamla stan.

För att reducera utsläppen av PM10 föreslås Stockholms stad genomförande följande:

1. Bibehålla dubbdäcksförbud på Hornsgatan, Fleminggatan och delar av Kungsgatan.
2. Arbeta med dammbindning.
3. Solning/befuktning av gator med vatten som ett komplement till dammbindning.
4. Optimera halkbekämpningen.
5. Hastighetsjustering.

Dubbdäcksförbudet är den åtgärd som bedöms ge störst effekt. Effekten begränsas delvis till följd av bristande regelefterlevnad. Tillsynen ligger för närvarande på polisen.

I åtgärdsprogrammet nämns flera andra potentiella åtgärder för att reducera PM10 i Stockholms stad. Eventuellt ska möjligheten och behovet av att utöka dubbdäcksförbudet till fler gator utredas. Stockholms stad ska beakta möjligheten att använda asfalts-beläggning på utsatta gator i samband med underhållsinsatser samt överväga att sätta upp skärmar längs med infartsleder.

Utöver åtgärderna som föreslås lyfter åtgärdsprogrammet fram ytterligare åtgärder som bedöms ändamålsenliga men där de inblandade parterna inte har rådighet i frågan. Det handlar om att utöka möjligheterna för kommuner att kontrollera efterlevnad av miljözoner och dubbdäcksförbud. Till exempel genom att möjliggöra för kommunerna att genom utökad parkerings-övervakning beivra överträdelser inom miljözoner. En annan åtgärd är att möjliggöra för kommuner att miljödifferenziera parkerings-avgifter. Idag får kommuner endast ta ut parkeringsavgifter i syfte att ordna trafiken och inte väga in exempelvis fordonets miljöklass. Ett införande av en punktskatt på dubbdäck nämns också i programmet.

Remissammanställningen

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafiknämnden och Stockholms Stadshus AB. På grund av den korta remisstiden har trafikkontoret besvarat remissen genom ett kontorsyttrande. Stockholms Stadshus AB har i sin tur remitterat remissen till dotterbolagen Stockholms Hamn AB, Stockholm Vatten och Avfall AB och Stockholms stads parkerings AB. Stockholm Vatten och Avfall AB har avböjt att svara på remissen. Stockholm Stadshus AB ställer sig bakom dotterbolagens svar i sin helhet.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 16 juni 2023 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret ser positivt på förslagen i samrådsremissen. De ligger i linje med stadens inriktning och staden har för egen del höga ambitioner på området. En del av förslagen är åtgärder som redan utförs. Ett förslag som nämns i samrådsredogörelsen är införande av miljözon klass 3 i innerstan och Gamla stan som utreds under 2023 för att börja införas 2024. Förslaget förväntas ge direkta effekter på NO₂-utsläppen samt en rad andra positiva effekter på luften i Stockholm. Staden håller även på att utreda vilka åtgärder som behöver vidtas för att nå Världshälsoorganisationens (WHO) nya gränsvärden för luftkvalitet. Stadsledningskontoret ställer sig positiv till skrivningarna i samrådsremissen om att utöka det kommunala mandatet för att bedriva en mer effektiv lokal luftvårds- och trafikpolitik. Till exempel genom utökade möjligheter till parkeringsövervakning i miljözoner.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 13 juni 2023 följande.

1. Tillstyrka remissen.
2. Godkänna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 16 maj 2023 har i huvudsak följande lydelse.

Miljöförvaltningen, som har varit med att ta fram detta åtgärdsprogram för kvävedioxid och partiklar, tillstyrker förslaget. Förvaltningen ser positivt på samtliga åtgärder som förslås, både de som ska utföras samt de som ska utredas vidare under programperioden. De kommer var och en och särskilt i samverkan med varandra leda till en bättre luftkvalitet och att miljö kvalitetsnormerna med stor sannolikhet klaras även fortsättningsvis.

Syftet med åtgärdsprogrammet är att säkerställa att miljö kvalitetsnormerna klaras. Normerna har klarats i staden de senaste åren, men risk för överskridande av normer kvarstår, vilket tillsammans med den skärpning av normerna som väntas ske 2030 motiverar att fortsatta åtgärdsinsatser utförs.

Som framgår av programmet kommer den pågående förnyelsen av fordonsflottan till en allt mer elektrifierad flotta att leda till allt mindre utsläpp av avgaser i staden. Den nya sammansättningen av fordonsflottan kommer att innebära att NO₂-halterna minskar. Trenden av allt tyngre fordon kan dock innebära en ökning av PM₁₀-halterna, eftersom PM₁₀-halterna till största delen kommer från slitage mellan däck och vägbanan.

Förvaltningen ser därför att det är extra viktigt att arbeta med åtgärdsinsatser för att minska PM10 och ser särskilt behov av att dubbdäcksanvändningen minskar. Detta för att de högsta halterna som förekommer i staden främst sker under torra dagar på våren då många fordon fortfarande kör med dubbdäck. Åtgärden dubbdäcksförbud har visat sig vara en effektiv åtgärd som har sänkt andelen fordon som kör med dubbdäck särskilt på förbudsgatorna men även i innerstaden i stort.

Förvaltningen ser även att det är viktigt att arbeta för ökad regelefterlevnad av dubbdäcksförbud såväl som för andra regler som t.ex. miljözon och hastighetsbestämmelser, eftersom begränsad regelefterlevnad påverkar effekten av den införda åtgärden. Kommunen har i flera sammanhang lyft behovet av ökad rådgivning i frågan. Det är idag polisens uppdrag att säkerställa att reglerna efterlevs vilket inte alltid prioriteras. Förvaltningen vill därför betona vikten av det som lyfts i programmet i del III gällande behov av ytterligare åtgärder. Särskilt behovet av fler verktyg för kommunerna genom anpassad lagstiftning.

I väntan på fler verktyg är det viktigt att staden gör vad den kan för att öka regelefterlevnaden, t.ex. genom informationsinsatser och utökat samarbete med polisen. Information om varför en åtgärd har satts in och hur körningen (t.ex. med dubbdäck, eller hastighetsöverträdelse) påverkar luftkvaliteten kan hjälpa medborgarna att göra rätt.

Detta åtgärdsprogram tillsammans med stadens ambitioner enligt budget 2023, som t.ex. Minska biltrafiken med 30 procent till 2030, Snabb elektrifiering och Utsläppsfri innerstad 2030, kommer att bidra till en förbättrad luftkvalitet i staden. Förvaltningens bedömning är att miljö kvalitetsnormerna kommer att klaras även fortsättningsvis och att även miljö kvalitetsmålen med stor sannolikhet kommer att klaras till 2030 om åtgärderna enligt det åtgärdsprogrammet vidtas.

Den utredning som pågår i staden i enlighet med budgetuppdraget, gällande vilka åtgärder som krävs för att nå WHO:s riktvärden, kommer att ta fram ett underlag för vad som ytterligare kan behöva göras för att förbättra luftkvaliteten.

Slutligen vill förvaltningen lyfta följande synpunkter och förslag gällande särskilda skrivningar i programmet:

- På s44 där olika norm- och målvärden listas i tabell bör det framgå att olika många överskridanden tillåts för de olika värdena. Det är inte bara halten som är avgörande för möjligheten att klara en norm eller målvärde. Antalet tillåtna överskridanden kan ha en stor påverkan.
- På s47 står det ”Om efterfrågan på stora elfordon blir stark så kommer förmodligen inte slitagepartiklarna att minska med ökad elektrifiering”. Förvaltningens uppfattning är att slitagepartiklarna inte kommer att minska med ökad elektrifiering oavsett hur efterfrågan blir på stora elfordon. Förvaltningen ser däremot att en stor efterfrågan på stora elfordon riskerar att leda till ökade partikelhalter eftersom elbilar ofta är tyngre och tunga fordon

med dubbdäck genererar ett högre slitage på vägbanan och bidrar i högre grad till partikelhalter jämfört med lätta fordon med dubbdäck.

- På sida s56 står det ”Det indikerar att luftkvaliteten blir bättre och åtgärder har haft effekt, men samtidigt har de senaste vintrarna och vårarna varit milda vilket är gynnsamt då fuktiga vägbanor binder partiklarna mot asfalten.” Förvaltningen vill förtydliga att 2022 inte var ett gynnsamt år vädermässigt sett till partikelhalter i Stockholms stad. Det var en ovanligt torr vår med höga halter, halter högre än både 2020 och 2021 men det ledde däremot inte till något överskridande av miljökvalitetsnorm.

Trafikkontoret

Trafikkontorets kontorsyttrande daterat den 15 juni 2023 har i huvudsak följande lydelse.

Luften i Stockholms län blir allt bättre tack vare nyare fordonsflotta och minskad intransport av luftföroreningar. De åtgärder och styrmedel samt andra insatser som genomförts i enlighet med åtgärdsprogrammet från 2012 har bidragit till den förbättrade luftkvaliteten. Fortfarande förekommer tendenser till överskridanden av miljökvalitetsnormerna (MKN) för kvävedioxid (NO₂) och partiklar (PM₁₀) på flera platser längs det statliga vägnätet och vissa lokala vägsträckor främst i Stockholms stad och Södertälje kommun. Det är viktigt att komma ihåg att problematiken kring luftkvaliteten ligger på flera nivåer då trafiken som trafikerar vägar och områden är internationell, nationell, regional och lokal. Ansvaret för att följa normerna ligger på den lokala nivån. Men den lokala nivån råder inte över alla verktyg som skulle kunna bidra till att lösa problematiken. Det är också viktigt att notera att de underlag som ligger till grund för åtgärdsprogrammet är huvudsakligen är beräkningar och modelleringar. I arbetet med framtagandet av åtgärdsprogrammet har behovet, och därmed de juridiska förutsättningarna, av ett nytt åtgärdsprogram diskuterats då överskridanden av MKN förekommer mer sällan än tidigare. Gruppen har dock kommit fram till att ett nytt åtgärdsprogram kan vara motiverat men att en flexibilitet kring utförandet av åtgärderna bör vara möjlig utifrån vad som krävs i förhållande till rådande luftkvalitet. Gränsvärden och lagstiftning förväntas också skärpas den kommande tiden vilket också motiverar ett fortsatt arbete. Förslaget till nytt åtgärdsprogram innebär inga större förändringar i åtgärder eller styrmedel för trafikkontoret i förhållande till det åtgärdsprogram från 2012 som är gällande. De flesta åtgärderna utförs redan som en del av åtgärdsprogrammet eller sker utom detta såsom frivilliga initiativ och uppdrag.

Fler och andra verksamma åtgärder

I dagsläget finns det fortfarande få verkningsfulla åtgärder och styrmedel som verksamhetsutövare kan använda sig av. Detta uppmärksammades även av Naturvårdsverket och Statskontoret i en statlig utredning från år 2020. Resultatet från utredningarna visar att det krävs beslut på regeringsnivå om ytterligare mandat till

kommuner som utför det lokala luftvårdsarbetet samt förändrad lagstiftning. Luftvårdsarbetet behöver också bli mer proaktivt för att förhindra överskridanden. Detta kräver insatser inom samhällsplanering och infrastruktur för att nå MKN och komma till rätta med problematiken och skärpta krav. De åtgärder som genomförts och genomförs idag är kortsiktiga och dyra samt har en begränsad effekt. I åtgärdsprogrammet föreslås möjliggörandet av fler åtgärder såsom bl.a. luftvårdsstrategier, utökat mandat för kommuner att kontrollera efterlevnad av miljözoner och dubbdäcksförbud och utredning av möjlighet till ekonomiska styrmedel för dubbdäck. Dessa förslag kräver förändringar i lagstiftning och ändrade mandat för kommunerna. Trafikkontoret anser att fler verksamma åtgärder såsom dessa bör utredas så att de blir möjliga att tillämpa. Kontoret anser också att de åtgärder som föreslås bör utredas med avseende på kostnadseffektivitet för att få ett underlag för hur effekter av åtgärderna är i förhållande till kostnaderna. Andra aktörer som påverkar luftkvaliteten i länet såsom Trafikförvaltningen borde också ha varit del i arbetet då de är aktörer som påverkar luften.

Känsliga grupper och skyddsvärda objekt

I arbetet har frågan om känsliga grupper och ett avsnitt om hur barn och äldre påverkas finns med. En undersökning av luftkvaliteten vid förskolor och skolor visar att halterna av NO₂ och PM₁₀ vid 1 170 skolor och 2 278 förskolor i Stockholms län följde MKN. I dagsläget saknas dock MKN-gränsvärden som är anpassade till känsliga grupper och dessa utmaningar hanteras därför i andra styrande dokument.

Jämställdhetsanalys

På en generell nivå i världen är grupper med låg socioekonomisk status mer drabbade än de med hög status då de ofta bor i högtrafikerade områden och i närheten av industrier som orsakar utsläpp. Ur ett jämställdhetsperspektiv är det dock svårt att peka på skillnader i Stockholms stad då de gator som är utsatta ligger i innerstaden och de flesta boende har högre socioekonomisk status. Förslaget till åtgärdsprogram visar inte heller några tydliga skillnader i exponering mellan män och kvinnor.

Stockholms Hamn AB

Stockholms Hamn AB:s yttrande daterat den 16 juni 2023 har i huvudsak följande lydelse.

I förslaget till nytt åtgärdsprogram har 19 åtgärder tagits fram som ska bedrivas under programmets sexårsperiod. I den analys som redovisas i åtgärdsprogrammet framgår att vägtrafik, sjöfart, energiproduktion och arbetsmaskiner är de viktigaste utsläppskällorna för kväveoxider (NO_x) och partiklar (PM₁₀) i Stockholms län. Utsläppen av NO_x från sjöfarten och vägtrafiken i länet är ungefär lika stora och står tillsammans för 75 % av de totala NO_x-utsläppen.

Trots sjöfartens relativt höga andel av utsläppen av luftföroreningar i Stockholms län, konstaterar Stockholms Hamnar att ingen av de föreslagna 19 åtgärderna i programmet uttryckligen berör sjöfarten. Stockholms Hamnar ser att detta sannolikt har med stadens och länets begränsade rådighet, men vill här framhålla att åtgärderna åtta och nio,

8. Miljökrav vid upphandling av entreprenader och transporter

9. Främja utbyggnad av laddinfrastruktur

kan tydliggöras till att även omfatta sjöfart, i form av miljökravställande i upphandling av sjötrafik/kollektivtrafik på vatten samt utbyggnad av laddinfrastruktur till följd av den ökade elektrifieringen av främst den lokala sjöfarten.

För övrigt vill Stockholms Hamnar framhålla det intensifierade arbete som pågår för en omställning till en mer hållbar sjöfart. EU:s nya regelverk inom ramen för ”Fit for 55”, till exempel Alternative Fuels Infrastructure Regulation och FuelEU Maritime, kommer bland annat att leda till att större fartyg ansluter till land-el vid kaj och också successivt övergår till mer miljöanpassade sjöfartsbränslen, vilket påverkar halterna av luftföroreningar i positiv riktning.

Stockholms Hamnar arbetar sedan många år med incitament, i form av rabatter på hamnavgifterna för fartyg som har en bättre miljöprestanda än vad regelverken kräver. Stockholms Hamnars nuvarande modell för miljörabatter premierar fartyg som har lägre utsläpp till luft av koldioxid, kväveoxider, svaveloxider och partiklar och är utformad utifrån indexen Clean Shipping Index och Environmental Ship Index. Indexen utvecklas och skärps kontinuerligt utifrån nya lagkrav och ny teknik, där utvecklingen nu går snabbare än på mycket länge.

Sammanfattningsvis innebär ovan nämnda pågående och kommande arbete med all sannolikhet, att halterna av luftföroreningar i form av utsläpp av NO_x och PM från sjöfarten minskar framöver.

Stockholms stads parkerings AB

Stockholms stads parkerings AB:s yttrande daterat den 7 juni 2023 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholms stad är ansvariga för åtgärdspunkterna 5 till 15 i programmet och Stockholm Parkering berörs främst av åtgärdspunkterna 5 till 9 i programmet, bolaget redogör därmed för dessa åtgärdsförslag.

Bolaget bedömer att de åtgärder som får en direkt effekt på Stockholm Parkerings verksamhet är: Tabell 2 Lokala åtgärder för NO₂ i Stockholm; (5) Miljözon klass 1 i Stockholms innerstad, (6) Miljözon klass 2 på Hornsgatan, (7) ökad framkomlighet, (8) miljökrav vid upphandling av entreprenader och transporter samt (9) främja utbyggnad av laddinfrastruktur. Nedan redogörs för bolagets synpunkter gällande respektive åtgärdspunkt.

(5) Miljözon klass 1 i Stockholms innerstad, samt (6) Miljözon klass 2 på Hornsgatan.

En begränsning av tillgängligheten till bolagets anläggningar kan påverka möjligheterna för kunderna att parkera i dessa. Ökad parkering i garagen främjar framkomligheten, och därmed mål 7. Bolaget bedömer dock att nuvarande reglering haft begränsad effekt för tillgängligheten till bolagets anläggningar. Vid en utökning av begränsningarna bör dock även detta perspektiv beaktas.

(7) Ökad framkomlighet.

Stockholm Parkering främjar ökad framkomlighet genom att skapa möjlighet att avlasta gatunätet från parkerade bilar och genom att avlasta gatunätet från söktrafik. Åtgärdsplanen presenterar att denna åtgärd kan innebära eventuella ytterligare investeringar i kollektivtrafik och satsningar på gång- och cykelvägar.

I åtgärdsplanen står att denna åtgärd kan leda till ökade kostnader för investeringar i cykeltrafik och övriga mobilitetstjänster. Bolaget har redan idag 44 anläggningar med flera olika mobilitetstjänster för att främja hållbar mobilitet i staden. Arbetet med hållbar mobilitet ingår i stadens framkomlighetsstrategi, vars syfte är att transportera människor och gods på ett mer effektivt sätt för att bidra till ett effektivt, tryggt, snyggt, miljövänligt och hälsosamt Stockholm.

(8) Miljökrav vid upphandling av entreprenader och transporter.

Åtgärder som ställer krav på fordon, t.ex. miljözoner eller upphandling av entreprenader, kan innebära entreprenaders behov av investeringar i nya fordon med högre miljöprestanda i en snabbare takt.

Stockholm Parkering tillämpar Stockholms stads gemensamma miljökrav vid upphandling av entreprenader och transporter, därutöver uppnår bolagets egen fordonsflotta hög miljöprestanda.

(9) Främja utbyggnad av laddinfrastruktur.

Stockholm Parkering arbetar för Stadens målsättning om en utsläppsfri innerstad 2030. Bolaget har ett utökat uppdrag om att främja övergången till elbilar genom att installera laddinfrastruktur i bolagets anläggningar, vilket innebär en målsättning om 100 procent laddplatser i egna anläggningar till år 2026, Arbeta för 100 procent laddplatser i driftade anläggningar och ytor i innerstaden till år 2030 samt 100 procent laddplatser i driftade anläggningar och ytor utanför innerstaden till år 2030. För närvarande har bolaget installerat drygt 5 500 laddplatser och har mer än 50 procent laddplatser i det egna beståndet.

Investering i laddinfrastruktur för normalladdning kräver en långsiktighet som är svår för någon annan än fastighetsägaren att bära.

Nedan redogör bolaget för utredning/potentiella åtgärder som presenterats för NO₂ i Stockholms stad som rör utredning av möjligheterna att utöka miljözon klass 2 till fler gator samt miljözon klass 3.

Utreda möjligheterna att utöka miljözon klass 2 till fler gator

Stockholms stad kommer att undersöka möjligheten att utöka miljözon klass 2 till fler gator eftersom effekten visat sig bli stor vid full regelefterlevnad.

Miljözon klass 3

I miljözon klass 3 får endast elfordon, bränslecellsfordon och gasfordon köra, lätta och tunga fordon med tillägget att för lätta gasfordon gäller utsläppskrav Euro 6. När det gäller tunga fordon får även laddhybrider köra om fordonet uppfyller utsläppskraven för Euro VI.

Stockholms stad planerar för att införa miljözon klass 3 i Gamla stan och delar av city från 2024. Gränserna för området samt etappinförande utreds under 2023. År 2026 ska miljözonen vara fullt genomförd. Åtgärden bedöms ge medel effekt på kort sikt beroende på regelefterlevnad. Åtgärden bidrar dock till en snabbare omställning till utsläppsfria fordon i Stockholms innerstad.

Bolaget utreder hur bolagets verksamhet påverkas av Miljözon klass 3.

Bolaget är väl medvetna om att hänsyn behöver tas till många perspektiv i avvägandet om ett införande. Sett till bolagets perspektiv ser man risker med att begräsningen kan innebära att färre kunder kan parkera i de anläggningar som berörs. Det innebär även risker med ökad söktrafik och högre andel gatumarksparkering.

Bolaget utreder för tillfället vilka effekter miljözoner kan ge bolaget och vill framföra att det är viktigt att utreda de exakta effekterna.

Bolaget anser att ett införande kan ske smidigare genom god framförhållning för bättre förutsättningar till investering i ny godkänd fordonsflotta.

Bolaget har 13 anläggningar som direkt påverkas av nuvarande förslag.

Remissförslagets behov av ytterligare åtgärder

Förebyggande luftkvalitetsstrategier hos kommuner

Naturvårdsverkets översyn av åtgärdsprogram lade fram ett förslag till regeringen att kommuner som har halter som ligger inom ÖUT ska ta fram förebyggande luftkvalitetsstrategier (FLIS) med mål att undvika ett överskridande i sin kommun.

Naturvårdsverket bedömer att 28 kommuner skulle behöva ta fram en FLIS avseende PM10 och 18 kommuner för NO₂ i Sverige. Stockholms stad och därmed Stockholm Parkering omnämns ej under punkten FLIS.

Utökat mandat för kommuner att kontrollera efterlevnad av miljözoner och dubbdäcksförbud

Remissförslaget beskriver att Transportstyrelsen har lämnat in ett förslag till regeringen om utökad kommunal parkeringsövervakning vilket skulle öka förutsättningarna att öka regelefterlevnaden av miljözoner. Förslaget innebär att Trafikförordningen (1998:1276) kompletteras med bestämmelser om att fordon som inte får föras i miljözonen inte heller får stannas eller parkeras i zonen på allmän plats som kommunen ansvarar för. Kommunen skulle då själv kunna utföra kontrollen på stillastående fordon. Samma system skulle även gå att applicera på gator med dubbdäcksförbud.

Naturvårdsverket har gjort bedömningen att det finns möjligheter för kommuner att införa dubbdäcksförbud på gator och låta fordonsägare ansöka om dispens. Det finns därför möjlighet att utöka förbudsområdet och vara mindre restriktiv med dispenser.

Stockholm Parkering har inga synpunkter på ett införande av föreslagen åtgärd.

Miljödifferentierad parkeringsavgift

En föreslagen åtgärd i remissförslaget är att kommunerna skulle få mandat att ta ut olika parkeringsavgifter beroende på fordon och miljöklass, om lagstiftning skulle kompletteras med en skrivning om att en parkeringsavgift även får tas ut i syfte att bidra till att följa MKN samt uppfylla kommunala, regionala eller nationella miljömål. Stockholm Parkering verkar på tomtmark där bolaget och kund omfattas av civilrätt och lyder under LKOP. Bolaget tolkar därmed att det inte omfattas av förslaget till miljödifferentierad parkeringsavgift.

Utredning av möjlighet till ekonomiska styrmedel för dubbdäck

Förslaget innebär införande av ekonomiska styrmedel för dubbdäck, då det är den enskilt viktigaste åtgärden för att följa MKN för PM10 i länet, bortsett från minskad vägtrafik. Stockholm Parkering har inga synpunkter på ett införande av föreslagen åtgärd.

Mobilitetslösningar

Förslaget innebär åtgärder för lättillgängliga mobilitetslösningar för ett hållbart resealternativ i kommuner som personer pendlar från, och som bidrar till ett smidigt sätt att ta sig till och från hållplatser och stationer.

Stockholm Parkering

Stockholm Parkering ställer sig positiv till föreslagen åtgärd. Bolaget har redan idag 44 anläggningar med flera olika mobilitetstjänster för att främja hållbar mobilitet och ett smidigare sätt att ta sig till och från hållplatser och stationer. Bolagets mobilitetslösning ingår laddplatser, bilpool, elsparkcykel, lådcykelpool, cykelboxar, cykelställ och leveransboxar.