

Remissyttrande från Gröna Bilister angående ”Förslag till åtgärdsprogram för att klara miljökvalitetsnormen för partiklar i Stockholms län”

Inledning

Som Sveriges enda miljödrivna bilistorganisation vill Gröna Bilister aktivt bidra till att minska bilismens negativa påverkan på hälsa och miljö. Utifrån detta medverkar organisationen gärna i såväl framtagandet som genomförandet av förslag för att minska partikelutsläppen i Stockholms län. Förslagen som vi lägger fram här är i hög utsträckning också genomförbara i andra delar av landet där partikelutsläppen bör minskas.

Generella synpunkter

Miljökvalitetsnormen för partiklar PM10 är tvingande från 1 januari 2005. För att nå dit krävs kraftiga minskningar jämfört med dagens nivåer av partikelutsläpp i Stockholms län.

Länsstyrelsen bedömer själv att ”förslaget till åtgärdsprogram kommer inte att sänka halten PM10 så att miljökvalitetsnormen klaras till år 2005”. Det beror delvis på att de föreslagna åtgärderna inte är kraftfulla nog, delvis på att förslaget läggs fram för sent och delvis på att de tvingande lagändringar som skulle behövts för att uppnå målen inte har lagts fram för riksdagen.

Ingenstans i länsstyrelsens dokument framgår varför arbetet kommit igång så sent att ett åtgärdsprogram kan påbörjas först få månader innan resultaten skall vara uppnådda. Som länsstyrelsen själv redovisar i utredningen leder förseningarna till ett ökat antal partikelrelaterade dödsfall i Stockholms län jämfört med om målen skulle uppfyllas till 1 januari 2005.

Den kommande miljökvalitetsnormen innebär en stark fokusering på PM10-partiklar, medan epidemiologiska studier pekar på att man borde ha minst tre olika partikelnormer – troligen PM10, PM1 och PM 0,1. PM10 fångar in grova dammpartiklar, PM1 storskalig sekundär partikelbildning (svavel och kvävesalter) och PM 0.1 partiklar från direktinsprutande bilmotorer. Genom att fokusera enbart på PM10 riskerar man att gå miste om potentialer i minskningar av de totala hälso- och miljöriskerna.

Flera av länsstyrelsens förslag till minskade partikelutsläpp medför också andra fördelar för miljö som hälsa, men också för hushållsekonomi och trivsel. Detta redovisas tämligen utförligt vad gäller förslaget att minska dubbdäcksanvändningen (t.ex. i form av minskad åtgång av spolarvätska), medan andra förslag saknar denna form av miljökonsekvensbedömning (t.ex. analyseras trängselavgifter och sänkta hastigheter praktiskt taget enbart utifrån vilken effekt dessa åtgärder får för partikelutsläppen). Vi uppmanar länsstyrelsen att redovisa relaterade miljö- och hälso-

vinster för samtliga föreslagna åtgärder - detta för att ge ett beslutsunderlag där den totala nyttan av respektive förslag framgår. Vi kommer själva att något peka på viktiga miljö- och hälsovinster med ett par av de förslag som länsstyrelsen redovisat mer summariskt.

Vi ställer oss frågande till länsstyrelsens ofullständiga resonemang kring genomförbarheten hos de lagda förslagen. För den som t.ex. följt de komplicerade turerna mellan Stockholms kommun och statsmakterna kring trängselavgifternas själva avgiftsbeläggning, så framstår det som långt ifrån uppenbart att länsstyrelsen på kort sikt kan införa en regional avgift på dubbdäcksanvändning. I beslutsunderlaget borde sådana uppgifter ha funnits med.

Vi menar också att länsstyrelsen i högre grad borde ha lyft fram betydelsen av bränsleval för mängden partiklar i luften. Konsumentverkets granskning i maj 2004 visar att nio av tio nya dieselbilar fortfarande tillhör den sämsta utsläppsklassen, med bl.a. höga utsläpp av partiklar. De flesta nya dieselbilar är fortfarande inte utrustade med partikelfilter, vilket innebär onödigt höga utsläpp av partiklar från dessa fordon.

Slutligen anser vi att länsstyrelsen i för hög utsträckning fokuserat på Stockholms innerstad, trots att 86 av de 114 kilometer där gränsvärdet beräknas överskridas år 2005 befinner sig utanför innerstadsområdet.

Prioriterade åtgärder

Gröna Bilister prioriterar generellt sett åtgärder som medför andra, positiva effekter för hälsa och miljö, särskilt om de dessutom kan leda till ökad trivsel och bättre ekonomi för såväl hushåll som offentliga instanser. Utifrån detta prioriterar vi nedanstående åtgärder:

Trängselavgifter

Trängsel- eller miljöavgifter är ett bra sätt att reglera och styra trafiken som baseras på att förorenaren betalar för sin miljöpåverkan. Principen ingår i FN:s Rio-deklaration som alla europeiska länder skrivit under, inklusive Sverige. Trängsel- eller miljöavgifter minskar biltrafiken i staden och ger därmed bättre miljö, mindre buller, mindre trängsel och färre olyckor. Trängselavgifter gynnar både de som fortsatt väljer bilen och de som övergår till kollektivtrafik, eftersom ökad framkomlighet gynnar alla. De är också samhällsekonomiskt lönsamma. Enbart i Stockholmstrafiken beräknas köerna kosta 5-6 miljarder kronor varje år i form av ökade restider för yrkes-, kollektiv- och privattrafik.

För Stockholms kommuns del, beräknas trängselavgifterna minska trafiken med 31 procent under maxtimmen och 11 procent totalt. Varken kommunen eller länsstyrelsen har gjort egentliga beräkningar på hur utsläppen av PM10 på länsnivå skulle påverkas, men det torde stå klart att det skulle bli en tydlig minskning. För Stockholms kommuns del bör PM10-utsläppen minska mer än det totala trafikflödet (dvs mer än 11 procent) eftersom trängselavgifterna leder till ett bättre flyt i trafiken och därmed till kraftigt minskat slitage av däck (som är en viktig källa till PM10).

Utifrån detta står det klart att trängselavgifter stärker möjligheterna att klara miljö kvalitetsnormerna, dock ej till 1 januari 2005 eftersom de ännu inte införts då. Stockholms stad föreslår att Essingeleden undantas från beskattning, vilket skulle innebära ökad trängsel på leden, med

ökade överskridanden av bindande miljö kvalitetsnormer för kvävedioxid och partiklar där. **Essingeleden bör därmed inte undantas från avgifterna. Lidingö bör inte heller undantas från trängselavgift, med samma argument.**

Hastigheter

Länsstyrelsen slår fast att minskade hastigheter minskar utsläppen av PM10 och redovisar att Oslo har sänkt hastighet under hela vintersäsongen. Trots detta föreslås endast att hastighets-sänkningar ska genomföras under ”dagar med risk för höga halter”, innebärande vinter och vår. Länsstyrelsen har dock inte gjort någon totalbedömning av fördelarna med att sänka hastigheterna, på det sätt som de gjort med sitt förslag om minskad dubbdäcksanvändning.

En totalbedömning ger vid handen att stora samhällsvinster görs om hastigheterna sänks. Tydligast är det när hastigheten reduceras från 50 km/h till 30 km/h – den fotgängare eller cyklist som blir påkörd av en bil i 50 km/h dör vanligen, medan den som blir påkörd av en bil som framförs i 30 km/h vanligen överlever (se t.ex. KomKom-utredningen). Eftersom det sällan är möjligt att hålla jämn fart 50 km/h genom innerstaden av länets större städer, innebär hastighets-sänkningen från 50 till 30 km/h också ett jämnare trafikflöde med en minskad andel accelerationer och inbromsningar. Detta leder till en ytterligare minskning av utsläpp av partiklar och andra hälsoskadliga ämnen, liksom en minskad bränsleförbrukning och i paritet med detta minskade utsläpp av växthusgasen koldioxid. Försök med 30 km/h har också visat att fler väljer cykeln när de omkringvarande bilarna framförs i lägre tempo. Detta ger ytterligare miljövinster, men också vinster i form av bättre folkhälsa.

Också där hastigheter inte sänks, bör jämn hastighet eftersträvas mer aktivt än i dag. Antalet skyltar som aviserar ”grön våg” (den hastighet man bör hålla för att slippa få rätt ljus) är fortfarande försvinnande få i länet. Mer kan troligen också göras för att synkronisera trafikljusen på större leder, så att trafiken flyter bättre.

Utifrån detta bör sänkt hastighet samt åtgärder för jämnare hastighet prioriteras högt i länsstyrelsens fortsatta arbete för minskade partikelutsläpp.

Dubbdäcksanvändning

Länsstyrelsen slår fast att halterna av PM10 skulle minska kraftigt om användningen av dubbdäck upphörde. Länsstyrelsen bedömer dock att en viss dubbdäcksanvändning är lämplig, då den bidrar till att rugga upp is så att friktionen ökar och trafikolyckorna minskar. Utifrån detta föreslår länsstyrelsen en regional avgift som sätts så att man uppnår en ungefärligen halverad användning av dubbdäck, vilket ger ca 25 procent minskad PM10-halt i innerstaden berörda månader. En sådan avgift finns redan i Trondheim och fungerar enligt uppgift väl där. Avgiften fanns 1999-2001 i Oslo. Varför den därefter avskaffades redovisas inte.

Tester av vinterdäck av bl.a. Teknikens Värld och Auto Motor & Sport ger vid handen att dubbdäcken inte längre är överlägsna de dubbfria gällande framkomlighet i vinterväglag. Dock är dubbarna fortfarande en tillgång vid halt väglag, som ofta råder i södra Sverige och Mellansverige. Utifrån detta bedömer vi att tiden ännu inte är inne för ett dubbdäcksförbud, trots att det redan finns i t.ex. Schweiz. Däremot bör konsumenten upplysas om respektive däckslags

för- och nackdelar, i linje med vad länsstyrelsen föreslår. En sådan kampanj genomförs lämpligen av Vägverket, men också ideella organisationer som t.ex. Gröna Bilister – som föreningar bilism med miljötänkande – bör få en roll i en sådan kampanj. Kampanjen bör lämpligen också ta upp andra miljöaspekter av däckval, t.ex. de hälsomässiga fördelarna med att välja HA-fria däck och de ekonomiska fördelarna med att välja lätttrullande, bränslesnåla däck.

Vi ställer oss däremot tveksamma till en avgift vars syfte är att uppnå ett halverande av användandet, utifrån tanken att avgifter bör styra mot minimerad användning. Vi bedömer också att avgiften blir svår att införa, då den de facto riktar sig mot de bilister som kör på sträckor där gränsvärdet för PM10 överskrids. Dessa kan finnas i hela länet och ett antal mil utanför länets gränser, varför en avgift på själva däckförsäljningen blir ett trubbigt instrument. Om avgiften är avskräckande hög, innebär det också att man stimuleras att köpa sina däck utanför länets gränser, vilket motverkar syftet med avgiften. En infartskontroll à la trängselavgifterna är troligen inte möjlig, eftersom länet föreslås som avgränsningsområde. Slutligen bedömer vi att införandet av en regional avgift tar lång tid i anspråk, varför länsstyrelsen bör prioritera andra åtgärder.

Parkeringsåtgärder

Länsstyrelsen föreslår att Stockholms stad ser över sin parkeringspolitik i syfte att minska personbilstrafiken och förbättra framkomligheten. Översynen föreslås gälla avgifter för besöks-parkering, utbud av gatuparkering, avgifter och regler för boendeparkering, möjligheter att differentiera parkeringsavgifterna för olika fordonstyper samt förbättrad övervakning.

Vi instämmer i länsstyrelsens förslag, som också bör framföras till andra kommuner i länet med bilrelaterade miljö- och hälsoproblem. Vi ser positivt på Stockholms stads beslut att höja avgiften vid felparkering och föreslår att ökade resurser tilldelas för att komma till rätta med detta. På samma sätt är vi positiva till signalerna från Skatteverket om en ökad översyn av den löneförmån det innebär att få gratis parkering vid sin arbetsplats. Kombinationen av höga parkeringsavgifter vid hemmet (boendeparkering) och gratis parkering vid arbetsplatsen, stimulerar den enskilde att ta bilen till jobbet, med ökade utsläpp som följd. Stockholms kommuns beslut att höja kostnaden för boendeparkering bör därför skyndsamt analyseras, utifrån risken att det kan ha medfört ett incitament att ta bilen till jobbet.

Som en ytterligare stimulans att lämna bilen hemma och därmed minska miljöpåverkan, samtidigt som den som behöver ta bilen lättare kommer fram, föreslår vi att länsstyrelsen uppmanar kommunerna med uppmaningen att avveckla exempelvis 25 procent av parkeringsplatserna i städernas absoluta centrum. Samtidigt bör länsstyrelsen medverka i det systematiska framtagandet av infartsparkeringar, där arbetspendlande kan parkera sin bil och fortsätta med kollektivtrafiken.

Kollektivtrafik

Länsstyrelsen berör endast hastigt de positiva följder en bättre kollektivtrafik skulle ha för miljön och hälsan samt mer specifikt utsläppen av PM10. De åtgärder som föreslås inom detta område är samtliga ”på lång sikt”.

Vår bedömning är att en bättre kollektivtrafik är bland de mest effektiva åtgärderna för att minska utsläppen och vi föreslår att länsstyrelsen för de i länet ingående kommunerna tar fram en rapport om vilka åtgärder inom kollektivtrafiken som är mest kostnadseffektiva när det gäller att minska onödig privatbilism. Exempelvis går åsikterna isär om huruvida gratis kollektivtrafik är kostnadseffektivt, eller tvärtom huvudsakligen stimulerar de som annars skulle ha cyklat eller gått att ta bussen, medan de bilåkande fortsätter att åka bil. Vår bedömning, utan att ha tillgång till aktuella och situationsanpassade studier på området, är att SL bör prioritera ökad turtäthet och ökad komfort och trygghet för att få privatbilisten att åka kollektivt.

Parallellt med detta bör också cyklande och gång stimuleras, t.ex. genom att gc-väg snöröjs först vintertid och med ekonomisk stimulans för de som går eller cyklar. I dagsläget stimulerar skattesystemet den som kör bil till jobbet, med milersättning för privatbilism och begränsade möjligheter att göra avdrag för t.ex. cyklande. Detta bör ses över, i linje med de preliminära diskussioner som har förts om ett reviderat reseavdrag.

Också ett generellt minskat resande bör stimuleras, t.ex. genom ökade möjligheter till avdrag för arbetsplats i hemmet, ”jobbhus” som minskar pendlingsbehovet, stimulans för videokonferenser, etc. Länsstyrelsen bör ta fram en förslagskatalog för detta och redovisa hur man själv som myndighet föregår med gott exempel på detta område.

Godstransporter

Länsstyrelsen redovisar att tunga vägtransporter medför ett särskilt slitage på vägarna och därmed höga partikelutsläpp. Länsstyrelsen redovisar dock ingen enda konkret åtgärd som är särskilt inriktad på att minska godstrafiken. Tvärtom exkluderar huvuddelen av förslagen godstrafiken, eftersom den inte använder dubbdäck och inte heller är huvudmåltaffa för den föreslagna informationskampanjen.

En minskning av tunga godstransporter på väg innebär väsentliga fördelar för miljö och hälsa, eftersom de tunga lastbilarna har höga utsläpp av miljö- och hälsoskadliga ämnen. Lastbilarnas bullernivå är också hög och risken att förolyckas vid en kollision med en lastbil är hög, inte bara för den oskyddade trafikanten utan också för den bilburne. Slutligen innebär ett minskat antal lastbilar på vägarna ökad framkomlighet för personbilar och annan trafik.

Länsstyrelsen bör också prioritera framtagandet av ett särskilt åtgärds paket för minskad lastbilstrafik i länet. Bland de åtgärder som bör granskas finns ett bättre utnyttjande av befintlig kapacitet på räls och till sjöss, en granskning av vilka förbättringar i järnvägsnätet som är särskilt angelägna för att minska det tunga godset på väg, bättre samutnyttjande av lastbilar så att antalet lastbilar kan minska, samt möjligheter att gynna lokal produktion för att därmed minska lastbilstransporterna.

Stockholm 18 juni 2004

För Gröna Bilister

.....
Mattias Goldmann, ledamot i styrelsen