



Yttrande över Sveriges svar på kommissionens motiverade yttrande (ref SG-Greffe(2009)D/8278, överträdelse nr 2008/2204) angående bristfällig tillämpning av rådets direktiv 1999/30/EG om gränsvärden för svaveldioxid, kvävedioxid och kväveoxider, partiklar och bly i luften.

I enlighet med artikel 226 (numera 258) i fördraget om upprättande av Europeiska gemenskapen har Europeiska kommissionen i ett motiverat yttrande gjort gällande att Sverige inte lever upp till gränsvärdena för PM₁₀ så som dessa regleras i direktiv 1999/30/EG av den 22 april 1999 om gränsvärden för svaveldioxid, kvävedioxid och kväveoxider, partiklar och bly i luften (*luftkvalitetsdirektivet*).

Den svenska regeringen har i sitt svar 2009-12-16 gjort bedömningen att Sverige inom kort kommer att klara sina åtaganden. Naturskyddsforeningen gör en annan bedömning. Vi anser att åtgärderna i sig är otillräckliga och motverkas av den trafikpolitik som drivs i landet som helhet. Sverige kommer med dagens politik att fortsätta att överträda luftkvalitetsdirektivet av tre huvudsakliga anledningar:

- Den förda nationella transportpolitiken innebär generellt sett ökade trafikvolymmer och därmed högre utsläppsnivåer i städerna.
- De åtgärder som genomförs och avses genomföras för att förbättra efterlevnaden av luftkvalitetsdirektivet är alltför begränsade, de tillämpas på alltför få gatsträckor i alltför få städer och brister hittills allvarligt i genomförande.
- De planer, förslag och initiativ som har relevans innebär sammantaget att Sverige inte kommer att genomföra nödvändiga förändringar, och att problemen därmed kommer att öka.

Den svenska transportpolitiken innebär större trafikvolymmer

Sverige har överskridit gränsvärdena för PM₁₀ och kväveoxider flera på varandra följande år inom flera områden i landet. Till den förteckning av områden som av kommissionen kritiserats för överskridna gränsvärden beträffande PM₁₀ ska läggas ytterligare områden där man nyligen mätt överskridanden av gränsvärdet för PM₁₀ (Jönköpings kommun och Örnsköldsviks kommun)¹. Därutöver finns ytterligare städer med höga halter av partiklar, men där mätunderlaget ännu inte är tillräckligt för att överskridanden ska kunna anses

¹ Naturvårdsverkets yttrande, Underlag för svar på motiverat yttrande angående överträdelse av gränsvärde för PM₁₀, 2009-11-26.

belagda. Ungefär en fjärdedel av svenska kommuner kan ha tätorter där gränsvärdena överskrids.²

Att luftföroreningssituationerna i flera städer förvärras är väntat, med tanke på hur trafikpolitiken utformats i landet de senaste fem åren. Mellan 2005 och 2008 ökade trafikarbetet på vägarna i landet med 1 640 miljoner fordonskilometer.³ Denna utveckling har sin grund i medvetet förordning i landet såväl nationellt som lokalt där en viktig strävan är att öka rörligheten med bland annat bil.

Politiken kan illustreras med regeringens budgetpropositioner. Under 2004-2008 satsades 10,3 miljarder svenska kronor på väginvesteringar. Enligt antagna planer ska ytterligare 20,3 miljarder spenderas på väginvesteringar till 2015.⁴

Intressant att notera i sammanhanget är att kalkylen för flera nya avgiftsfinansierade projekt förutsätter en fortsatt trafikökning, vilket i sin tur förväntas leda till ytterligare överskridanden av luftkvalitetsnormer. Ett exempel på hur infrastrukturplaneringen är ekonomiskt knuten till en fortsatt tillväxt av vägtrafiken är det stora, avgiftsfinansierade vägprojektet Förbifart Stockholm som ensamt väntas öka vägtrafikarbetet i Stockholmsregionen med 3-5 procent.

Att den av Sverige förda politiken uppmuntrar till ökad vägtrafik försämrar möjligheterna att uppfylla miljökvalitetsnormerna för utomhusluft. Med kvävedioxid och partiklar som indikator för föroreningar i utomhusluften kan 3 000 respektive 5 000 förtida dödsfall förklaras.⁵

Brister i de åtgärder som Sverige anser förbättrar efterlevnaden av luftkvalitetsdirektivet

Flera av de åtgärder som Sveriges regering beslutat för att åstadkomma rättelse när det gäller miljökvalitetsnormerna för PM₁₀ och andra luftföroreningar har inte genomförts. De åtgärdsprogram för miljökvalitetsnormer som tagits fram är inte juridiskt bindande och har inte kombinerats med styrmedel som säkerställt dess genomförande, vare sig ekonomiska eller juridiska.

De få åtgärder som beslutats har genomförts alltför bristfälligt och tillämpas på alltför få gatusträckor i alltför få städer.

- Trängselskatterna har bara införts i Stockholm, men kommer troligen att införas inom närmaste femårsperiod i Göteborg. Åtgärden hjälper emellertid bara marginellt mot luftföroreningar, eftersom man valt en lösning som inte nämnvärt förbättrar luftkvaliteten i just de hårdast belastade områdena. Fordonsrörelser inom innerstaden är fria. Dessutom är beskattningen för låg för att ha tillräcklig effekt mot näringslivets transporter, till exempel merparten av de mindre lastbilarna.
- Dubbdäcksförbudet har endast införts på en enda gata i en enda stad, Hornsgatan i Stockholm.

² Vägverkets mfl. miljökonsekvensbeskrivning till förslag till Nationell transportplan 2010-2021. (Publikation 2009:100)

³ SIKA, Statens institut för kommunikationsanalys, Trafikarbetet i Sverige 2008.

⁴ Budgetproposition 2010 (Prop. 2009/10:01), utgiftsområde 22, Kommunikation sid. 27.

⁵ Vägverkets mfl. miljökonsekvensbeskrivning till förslag till Nationell transportplan 2010-2021. (Publikation 2009:100)

Särskilt om Stockholms stad och Hornsgatan

Den svenska regeringen har i sitt svar 2009-12-16 anfört att det nyligen införts en möjlighet för kommuner att förbjuda biltrafik med dubbdäck på en viss väg eller vägsträcka och att Stockholms stad med stöd av den nya bestämmelsen har beslutat om dubbdäcksförbud på Hornsgatan i Stockholm från och med januari 2010. Regeringen har framhållit att förbudet mot dubbdäck på Hornsgatan förväntas medföra att användandet av dubbdäck minskar även på andra hårt trafikerade gator i Stockholms innerstad.

Naturskyddsföreningen anser att det är ett bra initiativ att ge kommunerna en möjlighet att införa dubbdäcksförbud men vill understryka att ett dubbdäcksförbud inte räcker för att klara gränsvärdena för PM₁₀ på Hornsgatan, inte ens i kombination med de andra åtgärder som nämnts i skriftväxlingen.

Enligt miljöförvaltningen i Stockholms stad bryter 30 % av personbilisterna mot dubbdäcksförbudet på Hornsgatan i Stockholm.⁶ För att dubbdäcksförbudet ska ha en tillräcklig verkan på stadens gator krävs det samtidigt – enligt Stockholms stads egna beräkningar – att 95 procent av fordonen kör utan dubbdäck.⁷

Fram till den 10 februari 2010 har endast 10 bilister bötfällts. Denna siffra är låg i jämförelse med de cirka 8000 - 9000 dubbdäcksförsedda bilar som varje dag passerar längs med Hornsgatan. Att det är förbundet med böter att bryta mot förbudet ger inte den önskade effektiviteten om det inte finns nog resurser riktade mot att kontrollera efterlevandet av dubbdäcksförbudet.

Stockholms stad har länge aviserat andra åtgärder riktade just mot Hornsgatan i Stockholm, som ännu inte genomförts. Bland dessa märks en omläggning av planteringen av träd, skyltning som ska hänvisa genomfartstrafiken till Söder Mälarstrand och variabla skyltar med fartbegränsningar. Dessa åtgärder har utlovats sedan flera år, men inte genomförts. Samtliga åtgärder är hur som helst förknippade med ytterst osäkra resultat:

- En förändring av skyltningen bygger till största delen på frivillighet, och erfarenhetsmässigt krävs det mycket mer för att förändra bilisternas vanor.
- Plantering av träd har vissa förutsättningar att förbättra luftföroreningsituationen enligt brittiska undersökningar. Lövbärande träd tar upp koldioxid under sin tillväxtperiod. Ett problem är dessvärre att resultaten inte är direkt överförbara till Sverige. I Sverige sker lövsprickningen först i maj och de värsta överträdelserna av miljökvalitetsnormerna för PM₁₀ sker i april.
- Under 7 år har Stockholms stad genomfört olika försök med dammbildande medel, CMA. Av rapporterna framgår att spridning av CMA (calciummagnesiumacetat) temporärt sänkte luftföroreningshalterna i någon mån, men att avsevärda problem med halka uppstod.⁸

⁶ Uppgift per e-post från Christer Johansson, Stockholms stad, 8 februari 2010. Enligt Christer Johansson mäter staden andelen dubbdäck varje vecka.

⁷ SLB Analys, Genomsnittliga emissionsfaktorer för PM₁₀ i Stockholmsregionen som funktion av dubbdäckandel och fordons hastighet, SLB 2:2008.

⁸ Se Stockholms stads trafikkontor, Tjänsteutlåtande 2008-06-04, Dnr T2008-007-00410.

Dessvärre bortser Sverige i sitt yttrande till kommissionen från att det också har tagits en mängd beslut i Stockholms stad som direkt motverkar efterlevnaden av miljökvalitetsnormerna för PM₁₀:

- Trängselskatten för yrkestrafiken i innerstaden har sänkts genom att skatten blivit avdragsgill för näringsverksamhet.
- Staden har expanderat antalet parkeringsplatser på de kommunala gatorna i innerstaden,
- Staden har tillåtit byggande av nya parkeringshus i omedelbar närhet till bland annat Hornsgatan och tillåtit förtätande bebyggelse i den västra änden av gatan.
- Stockholms landsting har kraftigt höjt taxan för kollektivtrafiken genom att återinföra en zonindelad taxa, som gör det dyrare för dem som har långt att åka in till centrum.

Vi ser med stort allvar på Sveriges överträdelse av luftkvalitetsdirektivet. Enligt 2009 års Miljöhälsorapport kan luftföroreningarna leda till en ökad risk att drabbas av och dö i sjukdomar i hjärta, kärl och luftvägar och exponeringen beräknas statistiskt medföra en förkortad medellivslängd med cirka ett halvt år för Sveriges befolkning. Utan påtryckningar kommer regeringen och kommuner fortsätta att förhålla genomförandet av de åtgärder som krävs för att leva upp till gränsvärdena för PM₁₀.



Mikael Karlsson, ordförande



Joanna Cornelius, miljöjurist