

2003-10-17

Naturskyddsföreningen i Stockholms län  
Norrbäckagatan 80  
113 41 Stockholm

Naturskyddsföreningen i Bohuslän  
Fjällgatan 3E  
413 17 Göteborg

Dnr **M2003/1912/Mk**  
**M2003/1891/Mk**

Till  
Miljödepartementet  
103 33 Stockholm

## **Förslag till åtgärdsprogram för att klara miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid i Stockholms län resp Västra Götalands län Gemensamma synpunkter från Naturskyddsföreningen i Stockholms län och Naturskyddsföreningen i Bohuslän**

### **Stockholm**

Åtgärdsprogrammet för Stockholm väntas leda till att miljö kvalitetsnormen kan klaras. I huvudsak stödjer vi de åtgärder som redovisas. Vi har tre detaljsynpunkter:

1. De åtgärder som sammanfattande kallas "Översyn av parkeringspolitik" behöver preciseras. De studier om betydelsen av att tillämpa reglerna om beskattning av förmån av fri parkering visar att antalet p-platser i innerstäderna långsiktigt är en avgörande faktor för trafikens totala omfattning. I den föreslagna översynen av parkeringspolitiken måste därför ingå att reducera antalet parkeringsplatser i Stockholms innerstad.
2. En nyckelåtgärd för att klara lagkraven är införande av miljö-/trängselavgifter. I förslaget förutsätts, såvitt vi kan förstå, dock att även Essingeleden beläggs med avgift inom ramen för ett system med trängsel-/miljöavgifter. Vi vill uppmärksamma regeringen på att ett avgiftssystem där trafiken på Essingeleden undantas från avgift kommer att leda till trafikökningar i storleksordningen 30 procent under rusningstid. Detta kommer att leda till högre föroreningshalter än vad som förutses i länsstyrelsens rapport. Ett avgiftssystem utan avgifter på Essingeleden kan därför dels bedömas vara i strid med miljöbalkens bestämmelser om miljö kvalitetsnormer, dels leda till att det föreslagna åtgärdsprogrammet inte ger det eftersträlvade resultatet utan att överskridandena på delar av Essingeleden kommer att bestå och eventuellt öka delvis på grund av en felaktig teknisk utformning av trängselavgifterna.
3. Både av miljö- och fördelningspolitiska skäl bör man överväga att differentiera den höjning av fordonsskatten som krävs för att finansiera en höjd skrotningspremie för icke-katalysatorbilar. En lika hög höjning för alla fordon innebär relativt sett en högre skattehöjning för småbilsinnehavare. I denna kategori är låginkomsttagare överrepresenterade. Dessa bilar ger dessutom lägre koldioxidutsläp än större bilar.

## **Göteborg**

Åtgärdsprogrammet för Göteborg väntas inte leda till att miljö kvalitetsnormen kan klaras. Länsstyrelsen bedömning är att såväl tim- som dygns- och årsnormerna kommer att överskridas 2006 trots de föreslagna åtgärderna. 250 personer beräknas i sin bostad fortfarande utsättas för kvävedioxidhalter som överskrider dygnsnormen. Länsstyrelsen i Västra Götaland har således inte fullt ut utfört uppdraget från regeringen, vilket givetvis inte kan anses acceptabelt. För att klara de lagstadgade normerna krävs antingen skärpningar av redan föreslagna åtgärder eller ytterligare kompletterande åtgärder, eller bådadera. Enligt vår uppfattning är den viktigaste åtgärden som bör komplettera åtgärdsprogrammet ett införande av trängsel-/framkomlighetsavgifter. Enligt en rapport av Transek AB utfört på uppdrag av Trafikkontoret i Göteborg (Miljöeffekter av trängselavgifter, 2003-04-15) skulle kväveoxidutsläppen minska med 10 procent inom avgiftsområdet vid ett införande av framkomlighetsavgifter i Göteborg.

Vi är vidare oroade för att länsstyrelsen underskattar de framtida halterna av kvävedioxid i sina beräkningar och därmed överskattar åtgärdsförslaget möjlighet att klara normerna. Det finns två orsaker till detta. Dels använder man en lägre trafikökningstakt än vad både SIKa och Vägverkets huvudkontor prognosticerar utan att motivera detta, dels tar man inte hänsyn till motverkande åtgärder under planering som väntas leda till ökad trafik och ökade kvävedioxidhalter (planerna på fördubblad containerhantering i Göteborgs hamn, planerad ny älvförbindelse, partihallsförbindelsen, breddning av Lundbyleden m m).

Avgörande för om programmet ska lyckas är införande av miljözon för icke-katalysatorrenade bilar. För att detta ska kunna genomföras utan oacceptabla fördelningseffekter krävs en tillfälligt kraftigt förhöjd skrotningspremie för icke-katalysatorbilar. I programmet saknas beräkningar om hur stor den tillfälliga höjningen behöver vara samt hur detta kan finansieras. Föreningarna förordar samma principiella lösning som i Stockholm, dvs en tillfälligt förhöjd fordonsskatt för samtliga personbilar som är registrerade i regionen (kommunerna inom Göteborgsregionens kommunalförbund, dvs även Kungsbacka). Programmet för Göteborg baseras till stor del på omfattande förstärkningar av kollektivtrafiken. Länsstyrelsen förutsätter att staten ska finansiera dessa. Detta är möjligen rimligt, men det finns inga som helst garantier för att detta kommer att ske. Även i detta avseende saknas i förslaget en fördjupad diskussion om finansieringsmöjligheter. Genom att införa trängsel-/framkomlighetsavgifter och koppla avgiftsintäkterna till kollektivtrafiksatsningar enligt samma modell som föreslagits för Stockholm skulle åtgärdsprogrammet bli betydligt mera trovärdigt.

I Göteborgsförslaget saknar föreningarna åtgärder som i förväg har förberetts och på mycket kort varsel kan införas eller justeras om det visar sig att normerna överskrids 2006.

Miljö/trängselavgifter i Stockholm är en åtgärd som en gång införda, på kort varsel kan justeras för att påverka kvävedioxidhalten. Införande av trängsel-/framkomlighetsavgifter i Göteborg skulle göra det möjligt att undvika ett stopp för nybyggnation i regionen.

## **Ändringar i lagstiftningen 1**

I bägge förslagen diskuteras möjligheten till en "flexibel" tillämpning av miljöbalkens och plan- och bygglagens regler om miljö kvalitetsnormer, främst genom att avskaffa länsstyrelsens skyldighet att ingripa mot planer som väntas innebära att normerna ytterligare överskrids.

Nuvarande regler bedöms, enligt länsstyrelserna, kunna hota de respektive regionernas allmänna utveckling på ett orimligt sätt. I missivskrivelsen hävdar t ex länsstyrelsen i Stockholm att en tillämpning av miljöbalkens bestämmelser skulle riskera att stoppa praktiskt taget all nybyggnation i länet.

För det första anser vi att denna beskrivning är sakligt felaktig. Det åtgärdsprogram länsstyrelsen i Stockholm redovisat väntas leda till att de fastställda normerna klaras. Detta betyder rimligen att reglerna om miljö kvalitetsnormer rimligen inte kommer att innebära några ytterligare restriktioner på regionens utveckling. På motsvarande sätt måste man även för Göteborg ta fram ett handlingsprogram som gör att normerna klaras. Då innebär nuvarande regler ingen begränsning.

För det andra vänder vi oss bestämt emot det grundläggande synsättet att miljönormer i första hand ska betraktas som en restriktion. Att förbättra storstädernas luftkvalitet innebär att deras allmänna attraktivitet och konkurrenskraft i vid mening stärks. En stad som inte uppfyller fastlagda miljökrav förlorar i attraktivitet. Att lösa problemen med luftföroreningar är därför ett viktig led i att allmänt stärka konkurrenskraften. Miljöhänsyn ska vara en integrerad del i allt planeringsarbete och betraktas som en förutsättning för samhällsutvecklingen, inte som en restriktion.

Vi avvisar inte helt tankarna på att förfina och utveckla nuvarande lagstiftning. Ett bekymmer är t ex att ordvalet skiftar mellan olika delar av lagstiftningen – på vissa ställen sägs det att myndigheterna ska ”säkerställa” att normerna uppfylls, på andra ställen att miljö kvalitetsnormerna ska ”iakttas”. Huruvida dessa begrepp är synonyma är oklart.

Vi ser dock inga vägande skäl att tillmötesgå de förslag om en uppluckring av lagstiftningen som bägge länsstyrelserna förordar.

## **Ändringar i lagstiftningen 2**

Vi välkomnar dock de förslag till justeringar av den gällande lagstiftningen som inte är direkt kopplade till åtgärdsprogrammet som redovisas. Det gäller t ex den sammanställning av åtgärder som Trafikkontoret i Göteborg har tagit fram tillsammans med Vägverket och Västtrafik Göteborgsområdet kring hur man kan förändra inkomstbeskattningen så att ett minskat bilåkande uppmuntras liksom förslaget att underlätta för kommuner att begränsa antalet parkeringsplatser vid nybyggnation jämfört med nuvarande reglering.

För  
Naturskyddsföreningen i Stockholms län

För  
Naturskyddsföreningen i Bohuslän

Mårten Wallberg, ordf

Boel Lanne, ordf