



2013-06-26

M2013/1286/R

Miljödepartementet*Rättssekretariatet*

Europeiska kommissionen
Generalsekretariatet
Rue de la Loi, 200
B-1049 BRYSEL
Belgien

Svar på Europeiska kommissionens formella underrättelse angående Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/50/EG av den 21 maj 2008 om luftkvalitet och renare luft i Europa (SG-Grefte(2013)D/5828, överträdelseärende nr 2012/2216)

Europeiska kommissionen har i en skrivelse, som kom in till Regeringskansliet den 26 april 2013, gjort gällande att Sverige, i fråga om Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/50/EG av den 21 maj 2008 om luftkvalitet och renare luft i Europa (luftkvalitetsdirektivet), såvitt avser PM₁₀ underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt artikel 13 och alltså inte uppfyller sina skyldigheter enligt artikel 23.1.

Den svenska regeringen får med anledning av skrivelsen framföra följande.

Inledande synpunkter

Luftkvalitetsdirektivets införlivande med svensk lagstiftning

I luftkvalitetsdirektivet, fastställs gränsvärden för vissa luftföroreningar, bl.a. för större partiklar (PM₁₀). Enligt direktivet ska medlemsstaterna fastställa zoner och tätbebyggelse inom vilka luftkvaliteten ska utvärderas och säkerställas enligt vissa fastställda kriterier, t.ex. med avseende på vilket sätt och på vilka platser mätningar ska utföras. Direktivet kräver även att luftkvalitetsplaner upprättas för det fall att luftens föroreningsnivåer i en zon eller tätbebyggelse överskrider de fastställda gränsvärdena. Planerna ska innehålla bl.a. en analys av situationen och information om vidtagna och planerade åtgärder för att komma till rätta med förhållandena. Åtgärderna ska vara lämpliga och syfta till att perioden av överskridande kan hållas så kort som möjligt. Eventuella överskridanden av direktivets gränsvärden ska rapporteras till kommissionen.

Luftkvalitetsdirektivet har införlivats med svensk lagstiftning i 5 kap. miljöbalken, luftkvalitetsförordningen (2010:477) och den svenska expertmyndigheten Naturvårdsverkets föreskrifter. Direktivets gräns-

värden anges i luftkvalitetsförordningen som miljökvalitetsnormer som inte får överskridas. Det som i direktivet kallas luftkvalitetsplaner anges i den svenska luftkvalitetslagstiftningen som åtgärdsprogram.

Enligt den svenska luftkvalitetslagstiftningen ska de svenska kommunerna kontrollera att miljökvalitetsnormerna för bl.a. PM_{10} följs inom kommunen. Om kommunens kontroll visar att miljökvalitetsnormerna kan antas komma att överskridas ska den omedelbart underrätta Naturvårdsverket som ska undersöka behovet av ett åtgärdsprogram. Om Naturvårdsverket finner att det behövs ett åtgärdsprogram ska myndigheten rapportera detta till den regionala myndigheten länsstyrelsen som i sin tur ska ta fram ett förslag till ett sådant åtgärdsprogram eller överlåta till en kommun att göra det. Frågan kan också överlämnas till regeringen om länsstyrelsen inte delar Naturvårdsverkets bedömning i frågan om behovet av ett åtgärdsprogram eller inte kan komma överens med kommunen i överlåtandefrågan.

Ett åtgärdsprogram ska innehålla bl.a. uppgifter om genomförda, pågående och planerade åtgärder som vidtagits eller behöver vidtas för att miljökvalitetsnormerna ska följas samt vilka myndigheter eller kommuner som behöver vidta åtgärderna. Den som har upprättat ett förslag till åtgärdsprogram ska sträva efter att komma överens med de berörda myndigheterna och kommunerna om de åtgärder som myndigheterna och kommunerna behöver vidta enligt programmet. Åtgärdsprogrammet ska fastställas i de delar som de berörda myndigheterna och kommunerna är överens. I övriga delar får frågan om att fastställa programmet överlämnas till regeringens prövning. Myndigheterna och kommunerna är inom sina ansvarsområden skyldiga att vidta de åtgärder som behövs enligt ett fastställt åtgärdsprogram.

Bakgrund till ärendet

Europeiska unionens domstol fastställde den 10 maj 2011 att Sverige hade underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt artikel 5.1 i rådets direktiv 1999/30/EG av den 22 april 1999 om gränsvärden för svaveldioxid, kvävedioxid och kväveoxider, partiklar och bly i luften genom att ha överskridit gränsvärdena för PM_{10} i luften under åren 2005, 2006 och 2007 i zonerna SW2 och SW4 samt under åren 2005 och 2006 i zon SW5 (dom i mål C-479/10). De faktiska omständigheterna hade medgetts av Sverige.

Kommissionen inledde därefter, genom en skrivelse som kom in till Regeringskansliet den 8 december 2011, ett informationsutbyte i databasen EU Pilot. I skrivelsen gjorde kommissionen gällande att Sverige hade fortsatt att underlåta att uppfylla sina skyldigheter enligt artiklarna 13 och 23 i luftkvalitetsdirektivet och att överträdelsen hade en fortlöpande karaktär. Kommissionen anförde bl.a. att Sverige hade överskridit de dagliga gränsvärdena för PM_{10} i luften under 2008 i zonerna SW2, SW3 och SW4 samt under 2009 och 2010 i zonerna SW2 och SW4.

Dessutom framförde kommissionen att Sverige inte hade överlämnat några luftkvalitetsplaner enligt artikel 23 i luftkvalitetsdirektivet.

Sverige besvarade skrivelsen den 15 februari 2012 (M2011/3820/R). I svaret vitsordade Sverige kommissionens uppgifter om överskridanden men tillbakavisade påståendet att Sverige inte kommunicerat någon luftkvalitetsplan enligt artikel 23 i luftkvalitetsdirektivet.

Kommissionen gör nu gällande att Sverige dels underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt artikel 13 i luftkvalitetsdirektivet, dels underlåter att uppfylla sina skyldigheter enligt artikel 23.1 i direktivet. Kommissionen anför, i fråga om det första påståendet, att de dagliga gränsvärdena för PM_{10} i luften överskridits i zonerna SW2 (tätorterna Norrköping, Södertälje och Uppsala) och SW4 (tätorten Stockholm) under åren 2005–2011, vilket enligt kommissionen visar på en trend av fortlöpande och varaktiga överskridanden. Vad gäller det andra påståendet anför kommissionen att även om Sverige antagit luftkvalitetsplaner så visar de fortsatta överskridandena i de två zonerna att åtgärder enligt planerna och andra vidtagna åtgärder inte varit tillräckliga för att i enlighet med vad som anges i artikel 23.1 andra stycket hålla perioden av överskridanden så kort som möjligt. Därutöver ställer sig kommissionen tvekan till Sveriges antagande att användningen av dubbdäck är huvudorsaken till de förhöjda partikelhalterna i tätortsområden.

Sammanfattning av Sveriges inställning

Sverige har rapporterat de aktuella överskridandena till kommissionen och regeringen kan således bekräfta att kommissionens beskrivning av dessa överskridanden är riktig. De dagliga gränsvärdena har överskridits i zonerna SW2 och SW4 dels under åren 2005–2007, vilket fastställts av Europeiska unionens domstol, dels under åren 2008–2011. Regeringen önskar emellertid understryka att överskridandena är begränsade till ett fåtal mätstationer inom de aktuella zonerna och att överskridanden inte skett under samtliga år vid varje enskild mätstation. Det bör även, som tidigare framhållits, poängteras att återkommande överskridanden endast omfattar det dagliga gränsvärdet och inte det årliga gränsvärdet. Överskridanden har dessutom endast skett i gatunivå, inte i urban bakgrund. En ingående redogörelse för uppmätta halter av PM_{10} i luften vid de aktuella mätstationerna kommer att lämnas i det följande.

Vad gäller kommissionens påstående att de luftkvalitetsplaner som antagits i Sverige inte varit effektiva eller åtminstone inte innehållit tillräckliga åtgärder för att hålla perioden av överskridanden så kort som möjligt, så är det enligt regeringens mening en inte helt rättvisande beskrivning. Regeringen kommer i det följande att lämna en ingående redogörelse för vidtagna och planerade åtgärder såväl inom som utom ramen för antagna åtgärdsprogram. Sammanfattningsvis kan konstateras att vissa åtgärder är eller kan komma att vara mer effektiva än andra. Det är emellertid inte den enskilda åtgärden som bryter trenden, utan de sam-

lade insatserna. Enligt regeringens mening har också de åtgärder som vidtagits i Sverige varit effektiva och gett resultat. Detta styrks dels av att gränsvärdena numera underskrids varaktigt i tätorter i Sverige där överskridanden tidigare konstaterades, dels av att halterna av PM_{10} i luften i svenska tätorter allmänt sett har minskat kraftigt över åren. Trots förbättringen av luftkvaliteten i Sverige ser regeringen alltjämt mycket allvarligt på det faktum att det dagliga gränsvärdet för PM_{10} i luften likväl har överskridits i vissa delar av landet.

Det finns en stark politisk vilja, såväl på nationell som på lokal nivå, att nå gränsvärdena för PM_{10} i hela landet. Inte minst kan detta exemplifieras med en historisk tillbakablick. Mätningar av partikelhalter i luften har utförts i Stockholms kommun kontinuerligt alltsedan 1962 och riktvärden för partiklar i luft fastställdes 1976. Den svenska riksdagen antog 1999 miljö kvalitetsmålet Frisk luft vilket innebär att luften ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas. Målet har preciserats med riktvärden avseende PM_{10} enligt vilka halten av partiklar inte bör överstiga 15 mikrogram per kubikmeter luft beräknat som ett årsmedelvärde eller 30 mikrogram per kubikmeter luft beräknat som ett dygnsmedelvärde. Riktvärdena enligt det preciserade miljö kvalitetsmålet nås ännu inte, men den politiska ambitionen är att så ska ske.

De områden som problemen gäller är liksom tidigare begränsade till ett fåtal hårt trafikerade vägar i några större tätorter. Slitage från dubbdäck är den dominerande källan till de förhöjda partikelhalterna längs dessa tätortsvägar. Halterna blir som högst under våren då vägdammet virvlar upp från vägbanor när de torkar upp. Frågan om källorna till PM_{10} i luften kommer att beröras särskilt i denna skrivelse.

Inledningsvis finns det dock anledning att redogöra för uppmätta halter av PM_{10} i luften i zonerna SW2 och SW4 under åren 2005–2012.

PM_{10} i luften i zonerna SW2 och SW4 sedan 2005

Kommissionen utgår i sin skrivelse från de mätdata som Sverige hittills redovisat, dvs. t.o.m. 2011. Då de svenska kommunerna nu har sammanställt och till Naturvårdsverket redovisat mätdata för 2012 avseende förekomsten av PM_{10} i luften finns det anledning att inkludera dessa data i den följande redogörelsen. Regeringen önskar med redogörelsen tydligt visa att överskridandena har minskat, sett såväl till antalet platser där överskridanden skett som till graden av överskridanden.

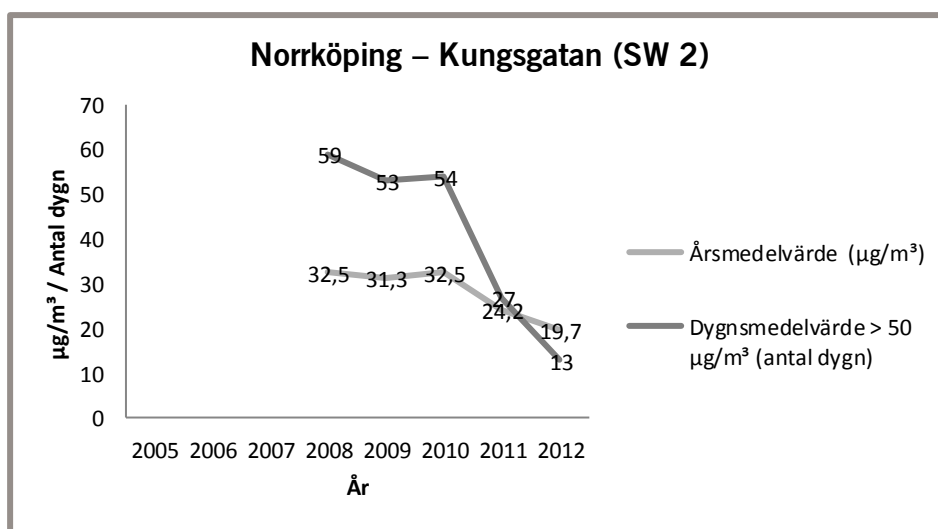
Under 2012 överskreds det dagliga gränsvärdet endast vid en mätstation: Norrlandsgatan i tätorten Stockholm i zon SW4. Det bör dock framhållas att under året vidtogs omfattande renoveringsarbeten på en till mätstationen närliggande fastighet. Denna omständighet kan antas ha kraftigt bidragit till att gränsvärdet överskreds under året.

Zon SW2

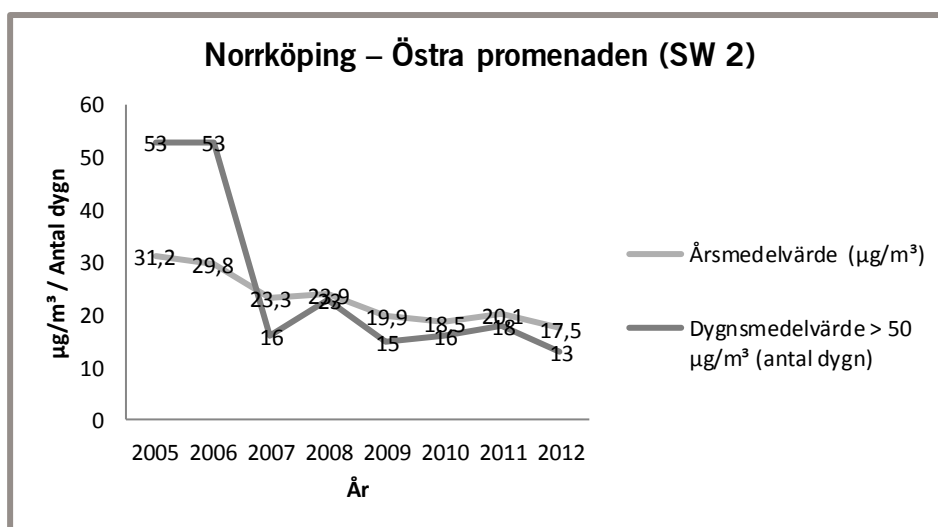
Tätorten Norrköping

I Norrköping mäts halter av PM_{10} i luften vid tre mätstationer på gatunivå. Vid två av dessa har under perioden 2005–2012 dygnsmedelvärdet $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ överskridits vid mer än 35 dygn per år. Vid mätstationen på *Kungsgatan* överskreds gränsvärdet avseende dygnsmedelvärde dels 2008 med +24 dygn, dels 2009 med +18 dygn, dels 2010 med +19 dygn, medan gränsvärdet underskreds 2011 och 2012. Vid mätstationen på *Östra Promenaden* överskreds gränsvärdet avseende dygnsmedelvärde dels 2005 med +18 dygn, dels 2006 med +18 dygn, medan gränsvärdet underskreds 2007–2012. Årsmedelvärdet $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ har underskridits under samtliga mätår vid samtliga mätstationer. Sammantaget visar mätningarna på en tydligt fallande och varaktig trend avseende halter av PM_{10} i luften i Norrköping, se figur 1 och 2.

Regeringen bedömer att gränsvärdena för PM_{10} i luften kommer att underskridas även fortsättningsvis. De senaste årens mätdata visar tydligt att de åtgärder som har vidtagits har varit effektiva och tillräckliga för att begränsa perioden av överskridanden.



Figur 1. Uppmätt årsmedelvärde ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) samt antal dygn med dygnsmedelvärde överskridande $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ PM_{10} i luften för perioden 2008–2012 vid mätstation på Kungsgatan i tätorten Norrköping i zon SW 2.

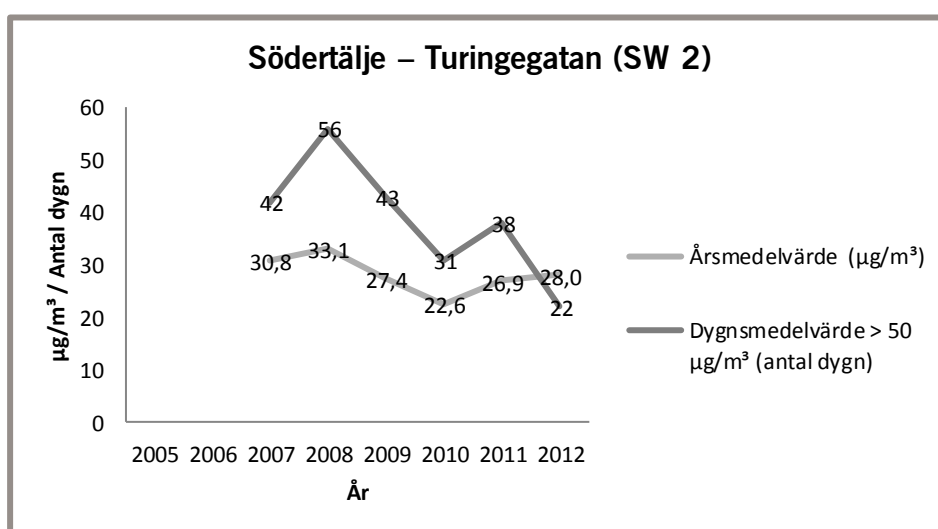


Figur 2. Uppmätt årsmedelvärde ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) samt antal dygn med dygnsmedelvärde överskridande $50\mu\text{g}/\text{m}^3$ PM_{10} i luften för perioden 2005–2012 vid mätstation på Östra promenaden i tätorten Norrköping i zon SW 2.

Tätorten Södertälje

I Södertälje mäts halter av PM_{10} i luften vid en mätstation på gatunivå. Vid denna har under perioden 2005–2012 dygnsmedelvärdet $50\mu\text{g}/\text{m}^3$ överskridits vid mer än 35 dygn per år. Vid mätstationen på Turingegatan överskreds gränsvärdet avseende dygnsmedelvärde dels 2007 med +7 dygn, dels 2008 med +21 dygn, dels 2009 med +8 dygn, dels 2011 med +3 dygn, medan gränsvärdet underskreds 2010 och 2012. Årsmedelvärdet $40\mu\text{g}/\text{m}^3$ har underskridits under samtliga mätår vid mätstationen. Sammantaget visar mätningarna på en tydligt fallande och varaktig trend avseende halter av PM_{10} i luften i Södertälje, se figur 3.

Enligt regeringens bedömning ger särskilt 2012 års mätdata stöd för antagandet att vidtagna åtgärder har varit effektiva och att halten PM_{10} i luften kommer att stabiliseras på en fortsatt låg nivå.

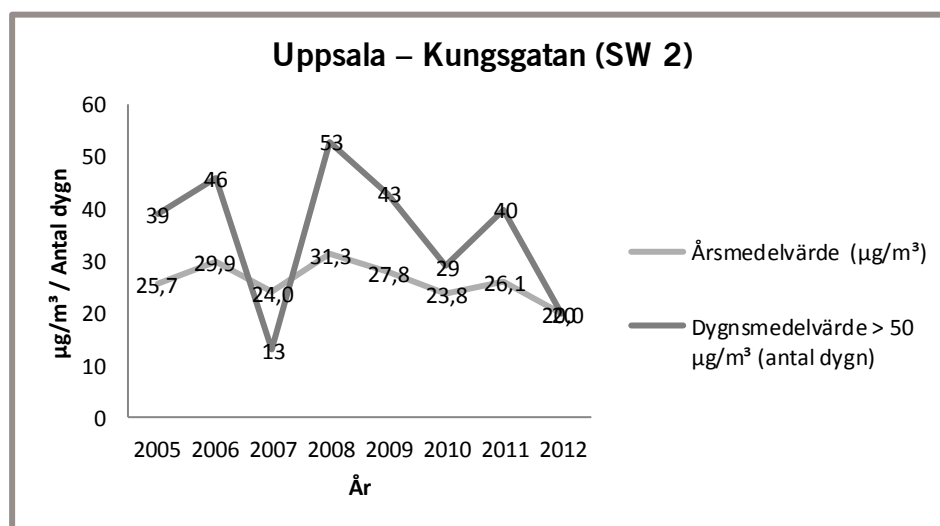


Figur 3. Uppmätt årsmedelvärde ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) samt antal dygn med dygnsmedelvärde överskridande $50\mu\text{g}/\text{m}^3$ PM_{10} i luften för perioden 2007–2012 vid mätstation på Turingegatan i tätorten Södertälje i zon SW 2.

Tätorten Uppsala

I Uppsala mäts halter av PM_{10} i luften vid en mätstation på gatunivå. Vid denna har under perioden 2005–2012 dygnsmedelvärdet $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ överskridits vid mer än 35 dygn per år. Vid mätstationen på *Kungsgatan* överskreds gränsvärdet avseende dygnsmedelvärde dels 2005 med +4 dygn, dels 2006 med +11 dygn, dels 2008 med +18 dygn, dels 2009 med +8 dygn, dels 2011 med +5 dygn, medan gränsvärdet underskreds 2010 och 2012. Årsmedelvärdet $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ har underskridits under samtliga mätår vid mätstationen. Sammantaget visar mätningarna på en tydligt fallande och varaktig trend avseende halter av PM_{10} i luften i Uppsala, se figur 4.

Enligt regeringens bedömning ger särskilt 2012 års mätdata stöd för antagandet att vidtagna åtgärder har varit effektiva och att halten PM_{10} i luften kommer att stabiliseras på en fortsatt låg nivå.



Figur 4. Uppmätt årsmedelvärde ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) samt antal dygn med dygnsmedelvärde överskridande $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ PM_{10} i luften för perioden 2005–2012 vid mätstation på Kungsgatan i tätorten Uppsala i zon SW 2. Anm. På grund av gatuarbete och flytt av mätutrustning gjordes år 2007 ett längre uppehåll i mätningarna.

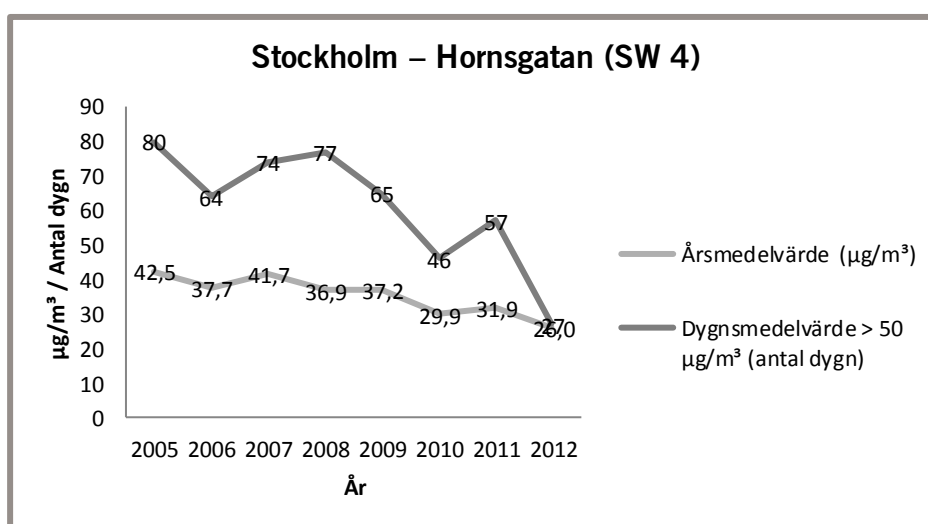
Zon SW 4

Tätorten Stockholm

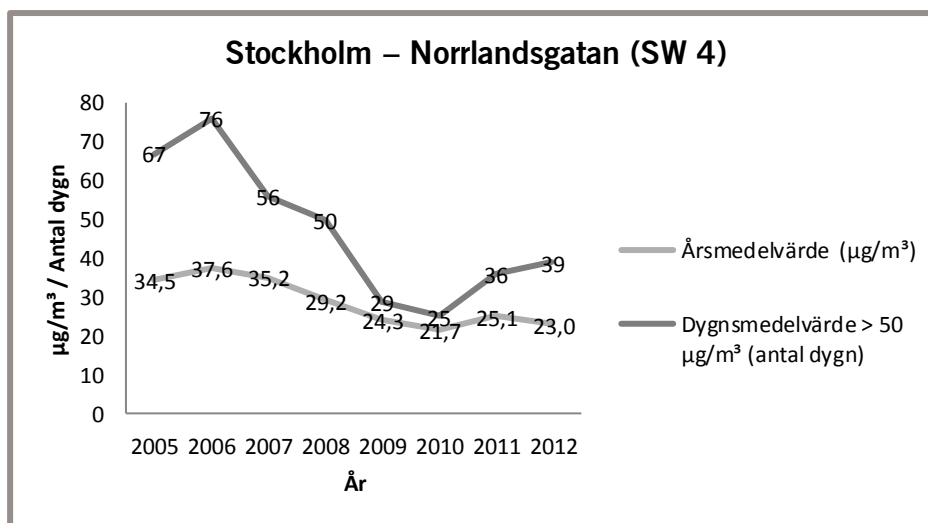
I Stockholm mäts halter av PM_{10} i luften vid fem mätstationer på gatunivå. Vid samtliga av dessa har under perioden 2005–2010 dygnsmedelvärdet $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ överskridits vid mer än 35 dygn per år. Vid mätstationen på *Hornsgatan* överskreds gränsvärdet avseende dygnsmedelvärde dels 2005 med +45 dygn, dels 2006 med +29 dygn, dels 2007 med +39 dygn, dels 2008 med +42 dygn, dels 2009 med +30 dygn, dels 2010 med +11 dygn, dels 2011 med +22 dygn, medan gränsvärdet underskreds 2012. Vid mätstationen på *Norrlandsgatan* överskreds gränsvärdet avseende dygnsmedelvärde dels 2005 med +32 dygn, dels 2006 med +41 dygn, dels 2007 med +21 dygn, dels 2008 med +15 dygn, dels 2011 med +1 dygn, dels 2012 med +4 dygn, medan gränsvärdet underskreds 2009 och 2010. Vid mätstationen på *Sveavägen* överskreds gränsvärdet avseende

dygnsmedelvärde dels 2005 med +21 dygn, dels 2006 med +36 dygn, dels 2007 med +9 dygn, dels 2008 med +23 dygn, dels 2011 med +10 dygn, medan gränsvärdet underskreds 2009, 2010 och 2012. Vid mätstationen på *Lilla Essingen* överskreds gränsvärdet avseende dygnsmedelvärde dels 2005 med +24 dygn, dels 2006 med +38 dygn, dels 2007 med +1 dygn, dels 2008 med +30 dygn, dels 2009 med +19 dygn, dels 2010 med +3 dygn, dels 2011 med +9 dygn, medan gränsvärdet underskreds 2012. Vid mätstationen på *Folkungagatan* överskreds gränsvärdet avseende dygnsmedelvärde 2011, medan det underskreds 2010 och 2012. Årsmedelvärdet $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ överskreds vid mätstationen på *Hornsgatan* under 2005 och 2007 men underskreds övriga år vid mätstationen samt under samtliga mätår vid *övriga* mätstationer. Sammantaget visar mätningarna på en tydligt fallande och varaktig trend avseende halter av PM_{10} i luften i Stockholm, se figur 5–9.

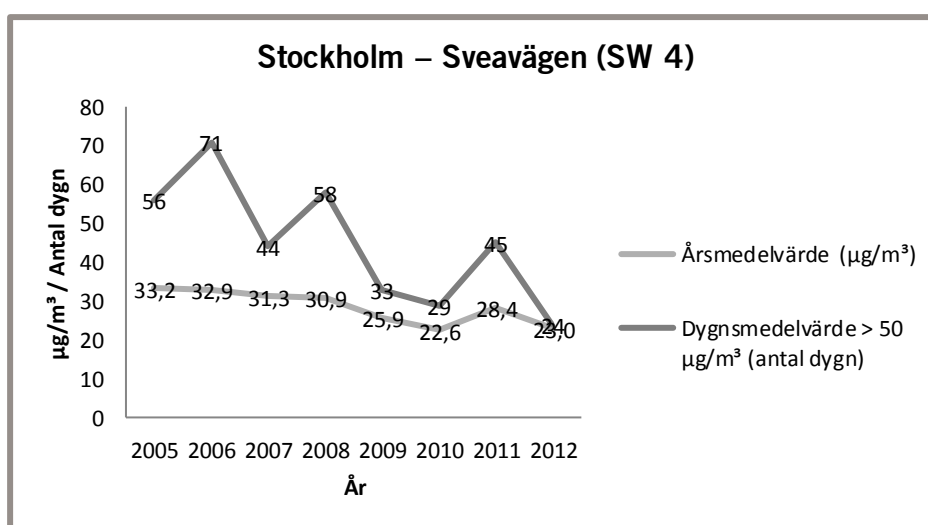
Enligt regeringens bedömning ger särskilt 2012 års mätdata stöd för antagandet att vidtagna åtgärder har varit effektiva och att halten PM_{10} i luften kommer att stabiliseras på en fortsatt låg nivå.



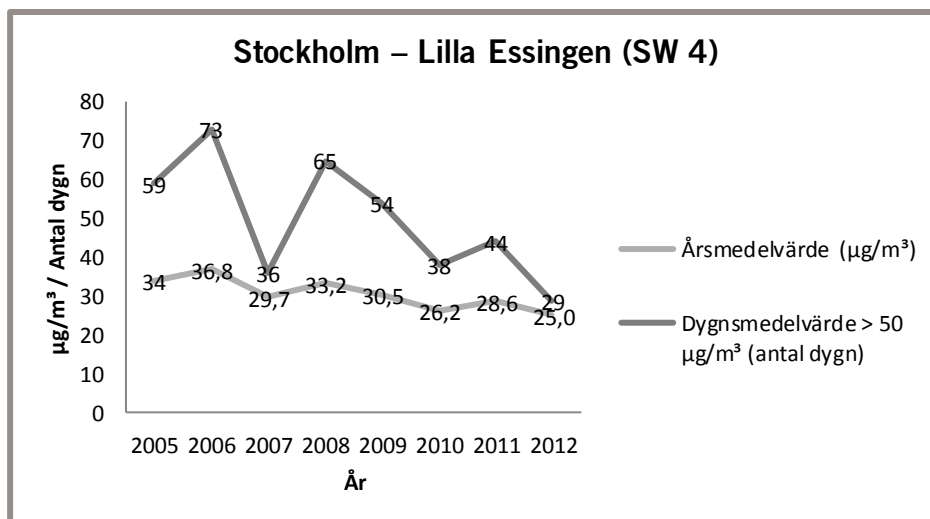
Figur 5. Uppmätt årsmedelvärde ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) samt antal dygn med dygnsmedelvärde överskridande $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ PM_{10} i luften för perioden 2005–2012 vid mätstation på Hornsgatan i tätorten Stockholm i zon SW 4.



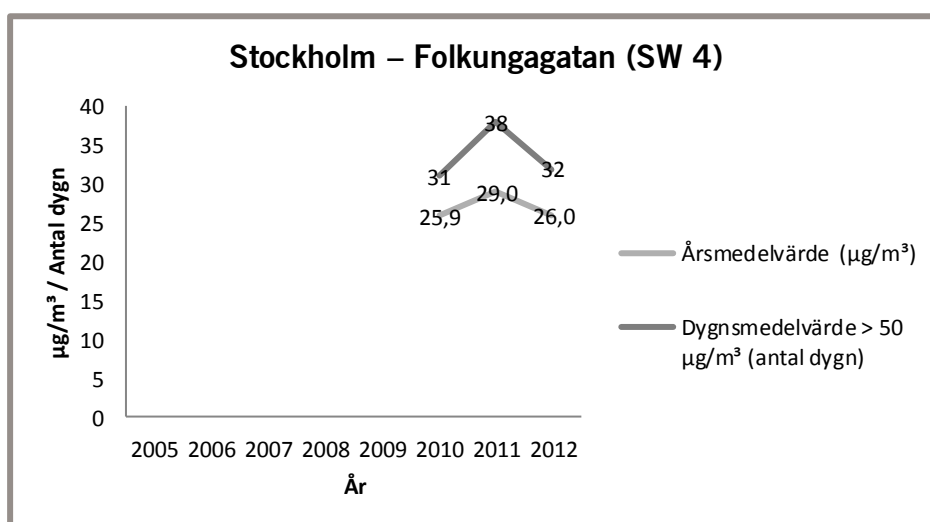
Figur 6. Uppmätt årsmedelvärde ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) samt antal dygn med dygnsmedelvärde överskridande $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ PM_{10} i luften för perioden 2005–2012 vid mätstation på Norrlandsgatan i tätorten Stockholm i zon SW 4. Anm. Renoveringsarbeten på en till mätstationen närliggande fastighet bidrog till tillfälligt förhöjda partikelhalter under 2012.



Figur 7. Uppmätt årsmedelvärde ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) samt antal dygn med dygnsmedelvärde överskridande $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ PM_{10} i luften för perioden 2005–2012 vid mätstation på Sveavägen i tätorten Stockholm i zon SW 4.



Figur 8. Uppmätt årsmedelvärde ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) samt antal dygn med dygnsmedelvärde överskridande $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ PM_{10} i luften för perioden 2005–2012 vid mätstation på Lilla Essingen i tätorten Stockholm i zon SW 4.



Figur 9. Uppmätt årsmedelvärde ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) samt antal dygn med dygnsmedelvärde överskridande $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ PM_{10} i luften för perioden 2010–2012 vid mätstation på Folkungagatan i tätorten Stockholm i zon SW 4.

Slutsatser av redovisningen

Figurerna 1–9 visar att halterna av PM_{10} i luften i Sverige tydligt har minskat. Under 2012 underskreds gränsvärdena för första gången i hela landet, med undantag för mätstationen på Norrlandsgatan i tätorten Stockholm i zon SW4. Som tidigare sagts bör de uppmätta värdena vid mätstationen emellertid inte kunna läggas till grund för bedömningen att gränsvärdena överskreds på platsen.

Källor till PM_{10} i Sverige

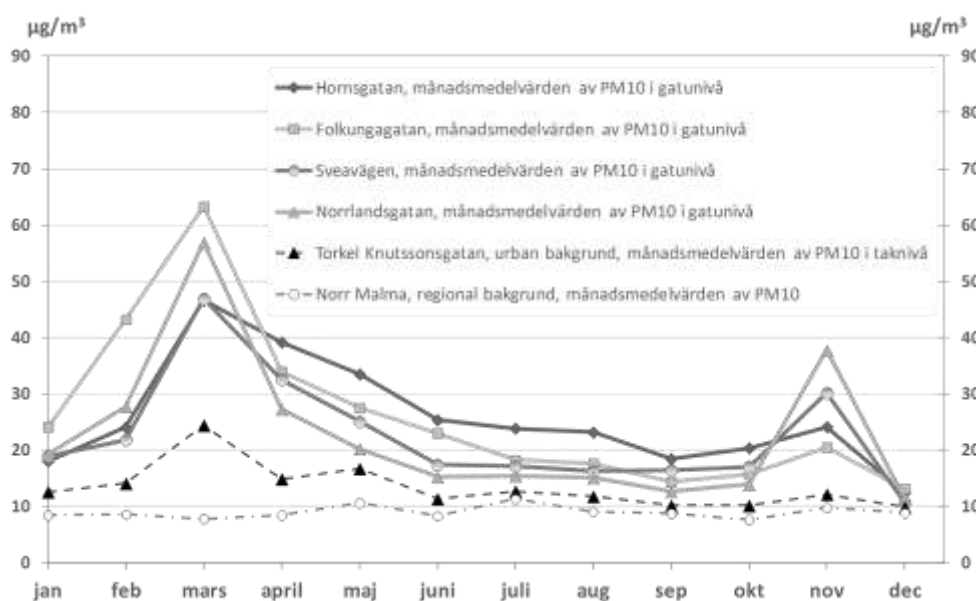
Kommissionen framför i sin skrivelse att Sverige starkt förlitat sig på antagandet att användningen av dubbdäck är huvudorsaken till de förhöjda partikelhalterna längs dessa vägar i tätortsområden. Enligt kommissionens mening är Sveriges tidigare framförda allmänna påståenden

inte tillräckliga för att grunda antagandet att användningen av dubbdäck har varit den viktigaste orsaken till överskridanden.

Det är regeringens uppfattning att dubbdäcksanvändningen är den huvudsakliga orsaken till de förhöjda halterna av PM_{10} i luften i Sverige, framför allt under våren. Det finns därför anledning att i det följande ge en mer fördjupad bild av den svenska partikelproblematiken och dess källor.

Vägratiken är orsaken till höga halter av PM_{10} i luften under våren

Halterna av PM_{10} är ojämnt fördelade över året i Stockholm vilket illustreras för 2012 nedan, se *figur 10*. Höga halter uppmäts på kraftigt trafikerade gator under framför allt mars, april, maj och november. De regionala bakgrundshalterna utanför staden är inte förhöjda under samma period medan halterna i taknivå (urban bakgrund) är det till viss del. Sett under hela året bidrar den regionala bakgrundshalten till cirka 30–40 procent av de uppmätta halterna av PM_{10} vid gatustationerna. Under de 35 dygnen med högst uppmätta partikelnivåer bidrar däremot den regionala bakgrundshalten med mindre än 15 procent till de uppmätta halterna på gatorna. Denna omständighet visar mycket tydligt att de höga halterna under mars, april maj och november beror på lokala källor på de trafikerade gatorna, dvs. trafiken och inte på bakgrundshalten.

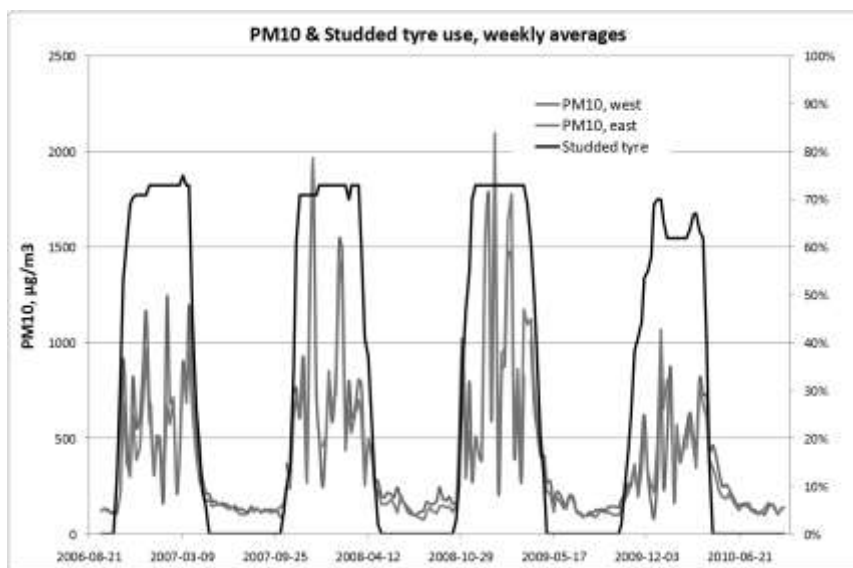


Figur 10. Månadsmedelvärden av PM_{10} under 2012 vid mätstationerna i Stockholm (SLB 5:2013, finns att tillgå på Stockholms och Uppsala läns luftvårdsförbunds webbplats <http://slb.nu/lvf>).

Användningen av dubbdäck orsakar de förhöjda halterna

Vägdammspartiklarna bildas under hela vintern så länge som dubbdäck används. Så länge körbanan är fuktig, som under vintern då snö och is förekommer, stannar de emellertid på vägytan. När körbanorna sedan torkar upp under våren virvlar vägdammet upp och bidrar till de höga halterna.

Att dubbdäck verkligen ger upphov till höga halter av PM_{10} blir tydligt från mätningar i vägtunnlar, se *figur 11*. Södra länken i Stockholm är en drygt fyra kilometer lång motorvägstunnel. Inuti tunneln är körbanan torr i stort sett oavsett vilket väder och årstid det är utanför tunneln. I tunneln används inte heller vare sig salt eller sand. Halterna av PM_{10} inuti tunneln är cirka tio gånger högre under vintern när dubbdäck används än under sommaren. Tidpunkten för starten av de förhöjda halterna och nedgången under våren stämmer även mycket väl överens med användningen av dubbdäck.

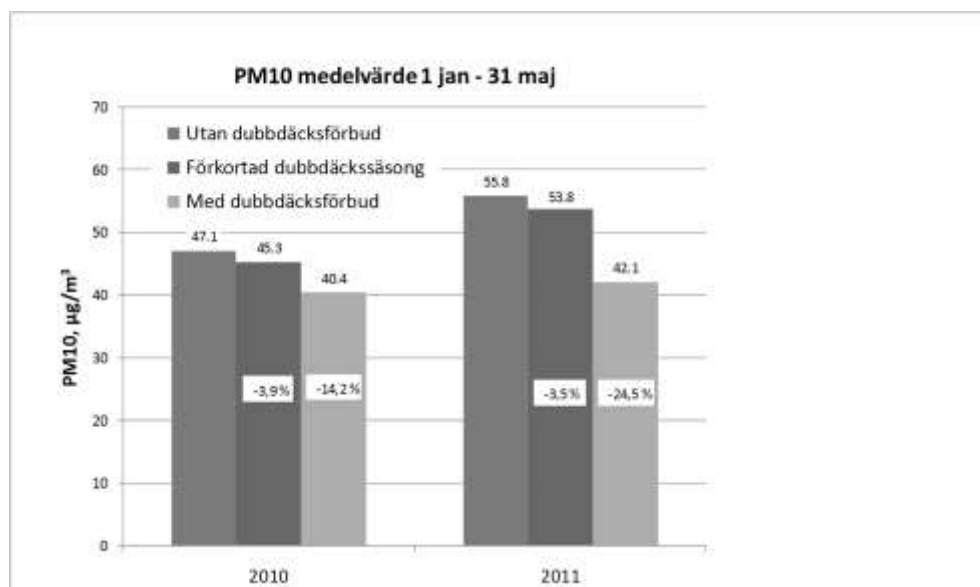


Figur 11. Veckomedelvärden av PM_{10} i Södra länken-tunneln samt andelen personbilar med dubbdäck.

Inverkan av sand på innerstadsgatorna i Stockholm är begränsad då sand endast används i undantagsfall på de kraftigt trafikerade gatorna. Av sanden som läggs ut är enligt undersökningar endast mindre än en procent av storleken tio mikrometer eller mindre, dvs. det som mäts som PM_{10} . Istället används salt så långt det är möjligt. Saltets bidrag går att mäta och under våren 2012 var saltets bidrag till halterna av PM_{10} i luften på Hornsgatan i Stockholm i genomsnitt tre procent och som mest fem procent under ett enskilt dygn.

Dubbdäcksförbudet på Hornsgatan har utvärderats

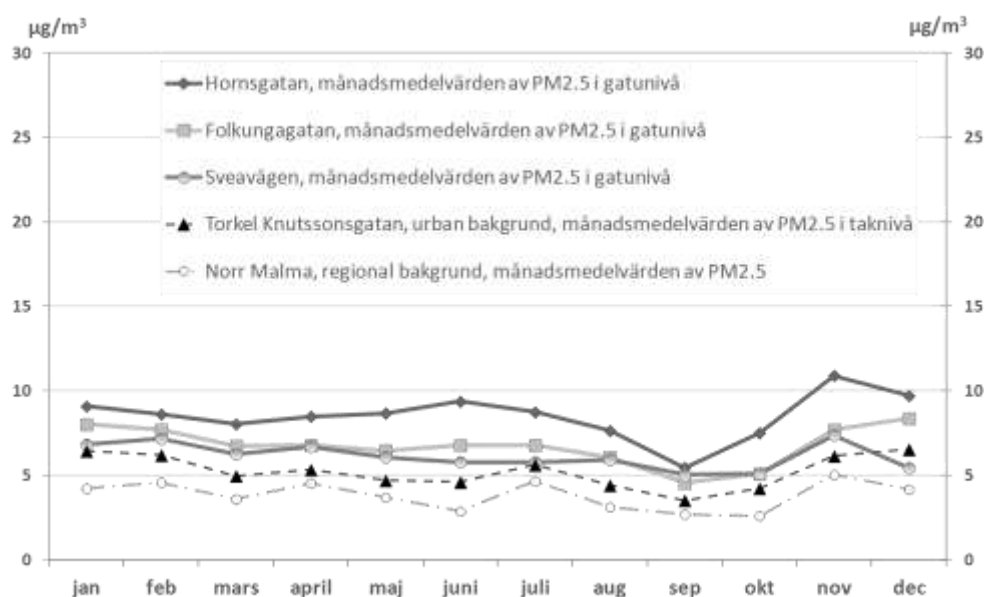
Effekten av dubbdäckförbudet har utvärderats i detalj av Stockholms och Uppsala läns luftvårdsförbund (SLB 2:2011, finns att tillgå på luftvårdsförbundets webbplats <http://slb.nu/lvf>). Efter att förbudet infördes i januari 2010 minskade andelen personbilar med dubbdäck från 60–70 procent till 30 procent på Hornsgatan och till cirka 50 procent på övriga gator i staden. Den totala trafiken under året minskade med 15 procent. Effekten på halterna av PM_{10} i luften studerades med en beräkningsmodell vilken gav vid handen att halterna sänktes med nästan 15 procent under 2010 och nästan 25 procent under 2011, se *figur 12*.



Figur 12. Beräknade periodmedelvärdet för PM_{10} under januari till maj för 2010 och 2011 utan dubbdäcksförbud, med förkortad dubbdäckssäsong och med dubbdäcksförbud (inklusive förkortad dubbdäckssäsong) (SLB 2:2011).

Övriga källor till PM_{10} i luften

I övriga Europa används inte dubbdäck i samma utsträckning som i Sverige. Höga partikelutsläpp kommer där från dieselfordons avgaser och från kol och vedeldning. Samtliga förbränningspartiklar omfattas av $PM_{2.5}$ som är en del av PM_{10} . Stockholm har inte höga halter av $PM_{2.5}$, se figur 13. Inte heller sammanfaller i Stockholm förhöjda halter av $PM_{2.5}$ med förhöjda halter av PM_{10} . Halterna av PM_{10} i gatunivå i Stockholm orsakas därför inte av förbränningspartiklar vare sig från trafikens avgaser eller från energisektorn. Liksom som i övriga större svenska städer är fjärrvärmesystemen väl utbyggda i Stockholm. Vedeldning förekommer i stort sett endast som trivsselfaktor och lokal uppvärmning med kol är sedan länge utfasad. Även oljeeldningen är mycket liten.



Figur 13. Månadsmedelvärden av $PM_{2.5}$ under 2012 vid mätstationerna i Stockholm (SLB 5:2013).

Slutsatser av redovisningen

Enligt regeringens mening kan det mot bakgrund av denna redovisning slutsatsen dras att dubbdäcksanvändningen utgör den främsta och huvudsakliga källan till förhöjda halter av PM_{10} i luften i Sverige.

Vidtagna nationella åtgärder

Trängselskatt i Stockholm och Göteborg

Den svenska riksdagen beslutade 2004 en lag om trängselskatt (lagen [2004:629] om trängselskatt). Ett system med trängselskatt för fordons- trafik i Stockholms innerstad infördes inledningsvis som ett försök, men permanentades från och med 2007. Lagen utvidgades genom riksdagens beslut 2010 till att även gälla Göteborg, där trängselskatt infördes 2013.

Trängselskatten i Stockholm har medfört minskade trafikvolymen i Stockholms innerstad och har därmed inneburit minskade halter av PM_{10} i luften. Enligt en studie som gjordes efter det inledande försöket minskade utsläppen av PM_{10} i luften med cirka tre procent till följd av trängselskatten. I Göteborg har systemet med trängselskatt varit i drift under alltför kort tid för att det ska vara möjligt att dra några slutsatser om effekterna på trafiken och på luftkvaliteten. Enligt beräkningar väntas biltrafiken i centrala Göteborg och på de stora trafiklederna till, från och runt centrala staden minska med 10 till 15 procent. Utsläppen väntas minska i motsvarande mån.

Den svenska regeringen beslutade 2011 kommittédirektiv enligt vilka en särskild utredare skulle ta ställning till hur framtida höjningar av trängselskatten kan utformas för att bibehålla skattens förmåga att begränsa trängsel (dir. 2011:47). Utredningen avslutade sitt arbete genom slutbetänkandet Trängselskatt: delegation, sanktioner och utländska fordon (SOU 2013:3). Utredningen föreslår att trängselskatten inte bör knytas till något index, utan att en höjning av skatten bör ske efter en helhetsbedömning av trängselsituationen. Betänkandet har remissbehandlats och ärendet bereds nu i Regeringskansliet.

Vad gäller efterlevnadsmekanismer kan nämnas att om trängselskatt inte betalas i tid ska en särskild avgift (tilläggsavgift) påföras den skattskyldige med 500 kronor. En sådan tilläggsavgift kan påföras en skattskyldig högst en gång per bil och kalendermånad.

Lokala trafikföreskrifter med förbud mot trafik med fordon med dubbdäck

Den svenska regeringen beslutade 2009 en förordning som gör det möjligt att meddela lokala trafikföreskrifter för viss väg eller vägsträcka med förbud mot trafik med fordon med dubbdäck (förordningen [2009:985] om ändring i trafikförordningen [1998:1276]). Lokala trafikföreskrifter med sådant förbud har därefter meddelats för gator i Stockholms, Göte-

borgs och Uppsala kommuner. Överväganden om förbud görs i andra kommuner. Förbuden har visat sig ha en mycket positiv effekt genom minskade utsläpp av PM_{10} i luften.

Regeringen beslutade 2011 en förordning som utvidgade den redan gällande rätten att meddela lokala trafikföreskrifter för viss väg eller vägsträcka med förbud mot trafik med fordon med dubbdäck till att även omfatta samtliga vägar inom ett område (förordningen [2011:912] om ändring i trafikförordningen [1998:1276]). Överväganden om att meddela sådana lokala trafikföreskrifter görs för närvarande i vissa kommuner. Förbud mot trafik med fordon med dubbdäck inom ett område kan väntas ha mycket positiva effekter, på samma sätt som förbud mot sådan trafik avseende vissa vägar.

En förare av ett motordrivet fordon som uppsåtligen eller av oaksamhet bryter mot ett förbud mot trafik med fordon med dubbdäck döms till penningböter (1 000 kronor).

Föreskrifter om dubb i däck och om användningen av sådana

Den svenska expertmyndigheten Transportstyrelsen beslutade 2009 ändrade föreskrifter om högsta tillåtna antal dubb i dubbade däck (Transportstyrelsens föreskrifter [TSFS 2009:90] om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd [TSFS 2009:19] om användning av däck m.m. avsedda för bilar och släpvagnar som dras av bilar). Ändringen medför en genomsnittlig minskning av antalet dubbar i däck med cirka 15 procent i förhållande till de bestämmelser som gällde tidigare. Med hänsyn till däckets livslängd kan den fulla effekten av de ändrade föreskrifterna väntas först på sikt.

Transportstyrelsen beslutade samtidigt ändrade föreskrifter om förbud mot användning av dubbade däck under viss tid under året annat än när det råder vinterväglag (Transportstyrelsens föreskrifter [TSFS 2009:90] om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd [TSFS 2009:19] om användning av däck m.m. avsedda för bilar och släpvagnar som dras av bilar). Ändringen innebar att säsongen för tillåten dubbdäcksanvändning minskades med 14 dagar under våren. Med hänsyn till att överskridanden av de dagliga gränsvärdena sker till dominerande del under upptorkningsfasen på våren, bedöms de ändrade föreskrifterna ha haft mycket positiva effekter för nivåerna av PM_{10} i luften.

En ägare av ett fordon som uppsåtligen eller av oaksamhet har underlåtit att göra vad som skäligen har kunnat krävas av honom eller henne för att hindra att fordonet används i strid mot bestämmelserna ovan döms till penningböter (500 kronor). Detsamma gäller för föraren av ett sådant fordon, om denne känt till hindret för att använda fordonet på det sätt som har skett, samt på den som använder fordonet utan lov samt den som på annat sätt förfogar över fordonet.

Övriga nationella åtgärder

Den svenska expertmyndigheten Trafikverket genomför åtgärder, både akutåtgärder och långsiktigt verkande åtgärder, för att minska partikel-emissioner. Åtgärderna görs dels i samverkan med kommuner inom ramen för åtgärdsprogram, dels genom fristående insatser. Åtgärder mot de höga dagliga halterna handlar främst om dammbindning, hastighets-sänkning och information om däckval och hastigheters samband med partikelhalter. Åtgärderna bedöms ha bidragit till att gränsvärdet klarats i t.ex. Göteborg och att halterna minskat i övriga zoner i Sverige.

Trafikverket genomför dammbindning med saltlösning i samarbete med Göteborgs kommun och i egen regi i Stockholm. Dammbindning minskar kortvarigt (0–2 dygn) halterna av PM_{10} i luften med 10–40 procent beroende på vädersituation, vilket gör att det dagliga gränsvärdet kan klaras i gynnsamma situationer. Dammbindning bedöms ha haft effekten att gränsvärdet klarades under nio dygn i Göteborg under 2012. I Stockholm klarades också dygnsnormen vid de statliga vägarna. Det finns dock en konflikt mellan dammbindning och trafiksäkerhet då dammbindningen kan orsaka viss halka. Den bör därför avbrytas när motorcyklarna tas i bruk på våren.

Vad gäller åtgärder för att påverka dubbdäcksanvändningen informerar Trafikverket genom sin webbplats om hälsoeffekter av partiklar och de negativa effekterna av dubbdäcksanvändning. Det är svårt att veta om denna information har haft någon effekt. Däremot är det känt att dubbdäcksanvändningen nationellt sett har minskat med ett antal procentenheter sedan mätningarna inleddes 2005. I de regioner där dubbdäcksförbud har införts på vissa gator har förändringen varit större. I t.ex. Stockholm har dubbdäcksanvändningen minskat från drygt 70 till cirka 60 procent 2013 och i innerstaden till cirka 40 procent. Trafikverket har även gjort försök med hastighetssänkningar. Forskningsprojekt har visat på viss potential av åtgärder riktade mot fordonshastigheten på högt trafikerade infartsleder. På infartsvägen E18 utanför Stockholm har hastighetsgränsen sänkts under dubbdäckssäsongen 2012/13 från 90 km/tim till 70 km/tim på vissa delsträckor pga. höga halter av PM_{10} . I samband med hastighets-sänkningarna har informationsskyltar med texten ”Hastigheten sänkt på grund av höga partikelhalter” satts upp vid varje påfart.

Naturvårdsverket har en viktig roll som samordnande myndighet och är den myndighet i Sverige som fullgör luftkvalitetsdirektivets krav på rapportering till kommissionen. Naturvårdsverket stödjer och utvärderar kommuner och länsstyrelser i deras arbete med åtgärder och åtgärdsprogram samt bidrar med information om luftkvaliteten i allmänhet och om PM_{10} i synnerhet. Naturvårdsverket avser att fortsätta sammanställa hur arbetet med åtgärdsprogrammen har fungerat inom ramen för dess uppföljande och vägledande roll, för att bidra till att komma till rätta med problemet.

Utöver dessa konkreta åtgärder ska också nämnas att Trafikverket bedriver forskning om nya vägmateriäl, dammbindning m.fl. praktiska åtgärder för att komma till rätta med förhöjda utsläpp av PM₁₀ i luften.

Regionala åtgärder

De regionala myndigheterna länsstyrelserna har en viktig roll som stöd för kommunerna i deras arbete med praktiska åtgärder för att komma till rätta med eventuella luftkvalitetsproblem. Länsstyrelserna utvärderar kontinuerligt vidtagna åtgärder och lämnar förslag på nödvändiga åtgärder. I många fall är det länsstyrelsen som fastställer åtgärdsprogram för att komma till rätta med förhöjda halter av PM₁₀ i luften.

Regeringen har sedan flera år tillbaka i det styrdokument som årligen tas fram för varje enskild statlig myndighet i Sverige, det s.k. regleringsbrevet, uppdragit åt länsstyrelserna att för de kommuner eller områden där det fastställts eller under året kommer fastställas åtgärdsprogram i fråga om luftkvaliteten, redovisa i vilken grad åtgärder har genomförts, vilken effekt åtgärder bedöms ha haft på halterna samt om miljö kvalitetsnormerna följs. I de fall luftkvalitetsdirektivet överträds ska länsstyrelsen även bedöma hur länge överträdelserna antas bestå.

De regionala beslutande församlingarna landstingen har ingen direkt roll eller i lagstiftningen utpekad skyldighet att verka för att luftkvalitetsdirektivets gränsvärden underskrids. Landstingen utgör emellertid en viktig aktör i regionen som ansvarig för länets kollektivtrafik och som huvudman för hälso- och sjukvården i länet. Landstingen arbetar aktivt för att kontinuerligt minska miljöpåverkan från kollektivtrafiken och att öka kollektivtrafikandelarna.

Stockholms läns landsting beslutade 2012 ett regionalt trafikförsörjningsprogram. I programmet anges flera åtgärder för att höja kollektivtrafikandelen av de motoriserade resorna, bl.a. att bebyggelseplaneringen och planeringen av kollektivtrafiken måste samverka, att framkomligheten för kollektivtrafiken måste förbättras och att kollektivtrafiken måste prioriteras i högre grad i vägnätet. I programmet beskrivs även att parkering vid arbetsplatser bör begränsas och att parkeringsnormen vid nybyggnad har stor påverkan på bilinnehavet.

Uppsala läns landsting förnyade under 2012 stora delar av sin fordonsflotta så att större delen av den uppfyller utsläppskrav på partiklar enligt Euro V. Samtliga fordon som trafikerar Uppsala innerstad uppfyller kraven sedan 1 januari 2013. Detta har sammantaget minskat kollektivtrafikflottans partikelutsläpp med cirka en tredjedel. Arbeta pågår för att även resterande fordon ska uppfylla kraven enligt Euro V under 2013. Landstinget intensifierar även arbetet för att ställa om till en fossiloberoende fordonsflotta. Sedan 2012 har utfasningen av fossila bränslen till

förmån för biogas tydliggjorts i de avtal som slutits med de entreprenörer som kör busstrafiken på uppdrag av landstinget. Utsläppen av partiklar kommer att minska till följd av denna åtgärd då dieslbussar släpper ut mer partiklar än biogasbussar. Därutöver har landstinget en målsättning att öka antalet kollektivtrafikresenärer

Lokala åtgärder

Zon SW2

Tätorten Norrköping

I Norrköping har som framgår enligt ovan överskridanden skett vid två mätstationer under perioden 2005–2012: på Kungsgatan och Östra Promenaden.

Ett åtgärdsprogram för kommunen fastställdes 2006 av Länsstyrelsen i Östergötlands län. Åtgärdsprogrammet har rapporterats till kommissionen och finns att tillgå i Eonets centrala databas.

I åtgärdsprogrammet presenteras ett stort antal åtgärder som ska vidtas för att sänka partikelhalterna. Åtgärdsprogrammet är tydligt och konkret och Norrköpings kommun har genomfört samtliga åtgärder enligt åtgärdsprogrammet sedan det fastställdes av länsstyrelsen. De främsta åtgärderna är följande:

- Dammbindning med CMA (kalciummagnesiumacetat).
- Nya vägbeläggningar med hårdare och mer slittålig asfalt. Nackdelen är att bullret ökar.
- Tidigare vå rengöring.
- Satsningar på kollektivtrafik samt på gång- och cykeltrafiken.
- Informationskampanj i syfte att få medborgarna att göra ett aktivt däckval efter behov, i stället för att slentrianmässigt välja dubbdäck.
- Effektivare upphandlingskrav i kommunen.
- Infrastrukturförändringar i syfte att minska trafiken på Kungsgatan och Östra Promenaden.

Såväl Norrköpings kommun som Länsstyrelsen i Östergötlands län bedömer att genomförda åtgärder har varit effektiva och tillräckliga för att klara gränsvärdena för PM₁₀ även fortsättningsvis. Regeringen delar denna bedömning, främst mot bakgrund av att de dagliga gränsvärdena underskreds sedan 2007 på Östra Promenaden och sedan 2011 på Kungsgatan.

Tätorten Södertälje

I Södertälje har som framgår enligt ovan överskridanden skett vid en mätstation under perioden 2005–2012: på Turingegatan.

Ett åtgärdsprogram för Stockholms län (i vilket Södertälje ingår) fastställdes 2004 av den svenska regeringen. Åtgärdsprogrammet har rapporterats till kommissionen och finns att tillgå i Eonets centrala databas. Regeringen gav 2011 Länsstyrelsen i Stockholms län i uppdrag att ta fram ett nytt åtgärdsprogram för Stockholms län. Åtgärdsprogrammet fastställdes av länsstyrelsen den 27 december 2012. Åtgärdsprogrammet har ännu inte rapporterats till kommissionen.

I det nya åtgärdsprogrammet fastställs följande åtgärder såvitt avser Södertälje kommun. Samtliga genomförs i dagsläget:

- Dammbindning på Turingegatan och Stockholmsvägen vid risk för överskridanden av miljökvalitetsnormen för PM_{10} .
- Städning med ny teknik på Turingegatan och Stockholmsvägen vid risk för överskridanden av miljökvalitetsnormen för PM_{10} .
- Tidig vårstädning av Turingegatan och Stockholmsvägen vid risk för överskridanden av miljökvalitetsnormen för PM_{10} .

Därutöver har i Södertälje bl.a. följande åtgärder vidtagits eller påbörjats för att komma till rätta med de förhöjda halterna av PM_{10} :

- Åtgärder för att förändra resmönster:
 - Boendeparkeringssystem samt p-avgiftssättning på lokala gator.
 - Ingen fri parkering för anställda i Södertälje stadshus.
 - Förbättrat busslinjenät i Södertälje stad.
 - Trafikanalys över hela centrala Södertälje för att kunna visa på olika möjligheter att förändra trafikflöden inom centrala Södertälje (påbörjat).
 - Översyn av hur godstransporterna till centrala Södertälje city ska ske (planering påbörjad).
- Åtgärder för att optimera trafik- och driftåtgärder:
 - Tidigare sandupptagning.
 - Särskild upphandling av sandsopning och sandupptagning (planering pågår).
 - Bokföring över städdagar, sandupptagning, vägarbeten m.m. i syfte att förstå vad som kan vara en bidragande orsak till förhöjda halter.
 - Tidigare vårstädning.
 - Användning av olika dammbindande medel (försök pågår kontinuerligt).
 - Se över ”fönstren” för öppningen av Mälarbron vilka varit oförändrade sedan 1992 trots att maxtimmens trafik och storleken på trafikmängderna har förändrats (samtal pågår med Sjöfartsverket).
 - Kontinuerligt trafiktekniskt underhåll av trafiksignaler för att dessa ska vara anpassade till de faktiska trafikmängder som passerar, inte de som fanns när signalen sattes upp (planering pågår).

- Ombyggnadsåtgärder:
 - Ny hårdare beläggning på det Turingegatan.
 - Kontinuerligt arbete med att förbättra befintlig cykelinfrastrukturen i Södertälje stad enligt Södertälje kommuns cykelplan från 2007.
- Nybyggnadsåtgärder:
 - Kontinuerligt arbete med att förbättra med ny cykelinfrastruktur i Södertälje stad enligt Södertälje kommuns cykelplan från 2007.
 - Planering för parkeringshus utanför Södertälje centrum i syfte att minska trafiken in till centrum (pågår).
 - Förbättra infartsparkeringen vid strategiska kollektivtrafikpunkter (pågår).

Det dagliga gränsvärdet underskreds vid mätstationen 2010 och 2012 men överskreds marginellt 2011, vilket indikerar att kommunens åtgärder varit effektiva. De påbörjade och planerade åtgärderna i kommunen kan väntas leda till att gränsvärdena även fortsättningsvis kan underskridas enligt regeringens bedömning.

Tätorten Uppsala

I Uppsala har som framgår enligt ovan överskridanden skett vid en mätstation under perioden 2005–2012: på Kungsgatan.

Ett åtgärdsprogram för kommunen fastställdes 2006 av Länsstyrelsen i Uppsala län. Kommunen kompletterade 2009 åtgärdsprogrammet med en åtgärdsplan för 2009–2011. Åtgärdsplanen kommer åter att revideras under 2012. Åtgärdsprogrammet har rapporterats till kommissionen och finns att tillgå i Eonets centrala databas. Under 2013 kommer Uppsala kommun att revidera åtgärdsprogrammet och kommer därvid att föreslå utökade åtgärder för att gränsvärdena ska underskridas.

I Uppsala har bl.a. följande åtgärder vidtagits för att komma till rätta med de förhöjda halterna av PM_{10} :

- Hastighetsbegränsning i delar av innerstaden till 30 km/h
- Dubbdäcksförbud på Kungsgatan sedan 2010
- Miljözon för tunga fordon i den centrala staden fr.o.m. 2013
- Information och marknadsföring
- Ny- och ombyggnad av cykelvägar för att göra det attraktivare att använda cykel
- Gatustädning inklusive våtrengöring av vägbanan
- Förbättring av kringleden kring Uppsala
- Åtgärder i syfte att öka resandet med kollektivtrafik
- Utveckling av gaturummet genom införande av s.k. gåfartsgata där gående, cyklister och bilister samsas om utrymmet

Dubbdäcksförbudet på Kungsgatan har medfört att andelen fordon med dubbdäck på gatan har minskat markant till cirka 20 procent. Den största

effekten av dubbdäcksförbudet är dock att den totala trafiken på Kungsgatan har minskat med cirka 30–40 procent under vintern och våren.

Den nyinrättade miljözonen har lett till att en stor andel av de äldre bussarna byttes ut. Miljözonen har därmed bidragit till en bättre luftkvalitet.

Pendlingen till och från Uppsala är omfattande. För att underlätta för pendlandet har Uppsala kommun byggt om den centrala knutpunkten Resecentrum så att cyklister, fotgängare och kollektivresenärer gynnas.

Åtgärder som diskuteras inom ramen för det reviderade åtgärdsprogrammet är exempelvis:

- Utökade hastighetssänkningar i den centrala staden
- Värmeslingor i gatan på särskilt utsatta vägavsnitt
- Utveckling av kollektivtrafiken i samarbete med kollektivtrafikmyndigheten
- Nya metoder för vägrenhållning
- En förnyad planeringsmetodik i syfte att lyfta frågor om luftkvalitet tidigt i den fysiska planeringsprocessen
- Kommunikationsinsatser för ett förändrat och mer hållbart resande i kommunen

Åtgärderna i det reviderade åtgärdsprogrammet väntas kunna vidtas senast 2014.

Halterna av PM₁₀ vid mätstationen har minskat sedan 2008 och de dagliga gränsvärdena underskreds under 2010 och 2012 men överskreds 2011. Uppsala kommun och Länsstyrelsen i Uppsala län bedömer att de vidtagna åtgärderna har varit effektiva. Sedan de åtgärder som nu planeras har vidtagits beräknar Uppsala kommun att gränsvärdena för PM₁₀ i luften kan underskridas varaktigt senast 2015. Regeringen delar denna bedömning.

Zon SW 4

Tätorten Stockholm

I Stockholm har som framgår enligt ovan överskridanden skett vid fem mätstationer under perioden 2005–2012: på Hornsgatan, Sveavägen, Norrlandsgatan, Lilla Essingen och Folkungagatan.

Ett åtgärdsprogram för Stockholms län fastställdes 2004 av regeringen. Åtgärdsprogrammet har rapporterats till kommissionen och finns att tillgå i Eonets centrala databas. Regeringen gav 2011 Länsstyrelsen i Stockholms län i uppdrag att ta fram ett nytt åtgärdsprogram för Stockholms län. Åtgärdsprogrammet fastställdes av länsstyrelsen den 27

december 2012. Åtgärdsprogrammet har ännu inte rapporterats till kommissionen.

I det nya åtgärdsprogrammet fastställs följande åtgärder såvitt avser Stockholms kommun vilka samtliga genomförs i dagsläget:

- Dammbindning av gator och trafikleder vid risk för överskridanden av miljökvalitetsnormen för PM_{10}
- Städning med ny teknik på gator vid risk för överskridanden av miljökvalitetsnormen för PM_{10}
- Tidig vårstädning av gator vid risk för överskridanden av miljökvalitetsnormen för PM_{10}
- Optimerad halkbekämpning

Därutöver har i Stockholm bl.a. följande åtgärder vidtagits under de senaste åren för att komma till rätta med de förhöjda halterna av PM_{10} :

- Dubbdäcksförbud på Hornsgatan sedan 2010
- Dammbindning med CMA (kalciummagnesiumacetat) på ett flertal gator under 2011–2013
- Trängselskatten i Stockholm sedan 2006
- Beslut om framkomlighetsstrategi 2012, vars huvudinriktning är att framför allt främja de kapacitetsstarka färdmedlen såsom kollektivtrafik, gång och cykel
- Ekonomiska satsningar fram till 2018 omfattande en miljard kronor på cykelinfrastruktur, bl.a. omfattande beslut om Stockholms stads cykelplan 2012
- Kommunikationsinsatser, bl.a. en kampanj inriktad på att medvetandegöra stockholmarna om dubbdäckens betydelse för Stockholmsluften samt förändra attityden till dubbdäck

Dessutom är Stockholms kommun inblandade i mer generella insatser som påverkar halterna av PM_{10} i luften positivt:

- Förbättrad kollektivtrafik
- Främjande av gång- och cykeltrafik
- Effektivare godstransporter
- Parkeringsåtgärder
- Mobility management
- Trafikregleringar
- Samverkan mellan Trafikverket och berörda kommuner för att identifiera lämpliga åtgärder i syfte att minska överskridanden på trafikleder
- Informations- och kommunikationsinsatser

Det årliga gränsvärdet underskrids alltsedan 2008 vid samtliga mätstationer. Däremot förekommer fortfarande överskridanden av dygnsgränsvärdet. Antalet dagar då dygnsgränsvärdet har överskridits har dock minskat kontinuerligt. Under 2012 överskreds dygnsgränsvärdet vid enbart en mätstation men som redan framförts är det antagligt att överskridandena vid mätstationen berodde på renoveringsarbeten i

närområdet. En samlad bedömning får under alla omständigheter anses ge vid handen att Stockholms kommuns arbete med att minska halterna av PM_{10} i luften har gett resultat och att de åtgärder som har vidtagits har varit effektiva. Att ytterligare förbättra luftkvaliteten i Stockholm är i dagsläget en av kommunens mest angelägna och prioriterade miljöfrågor.

Övriga åtgärder

Regeringen anser att det i första hand är källan till problemet som ska åtgärdas. Som regeringen konstaterat är den huvudsakliga källan till de förhöjda halterna av PM_{10} i Sverige den omfattande användningen av dubbdäck under vintersäsongen och det faktum att partiklar som härrör från det följande väglaget magasineras vid fuktigt väglag för att senare under våren virvla upp och bidra till för höga halter av partiklar i luften. Mot denna bakgrund är det uppenbart att den främsta åtgärden för att komma till rätta med kvarvarande problem med förhöjda halter av PM_{10} i luften är att minska användningen av dubbdäck vintertid. En sådan åtgärd står emellertid i målkonflikt med det svenska målet om hög trafiksäkerhet, den s.k. nollvisionen om noll dödade och svårt skadade i trafiken. Trafiksäkerheten och framkomligheten förbättras genom användning av dubbdäck när det råder halka. Den tekniska utvecklingen av däck och fordon, bl.a. genom antisladdsystem, har emellertid medverkat till att den påvisbara skillnaden i trafiksäkerhet mellan dubbfria och dubbade vinterdäck har minskat.

Kunskapsuppbyggnad vad gäller dubbdäckens betydelse för trafiksäkerheten har varit viktig inför beslut om informationsinsatser och vid val av styrmedel för att begränsa dubbdäcksanvändningen i tätorter. Denna kunskapsuppbyggnad har tagit tid. Detsamma gäller för kunskapsöverföringen till allmänheten, vilken inte ska underskattas. Andelen personbilar med dubbdäck uppskattas i Sverige som helhet vara cirka 65 procent (2012) och har sjunkit från 68 procent (2010) främst till följd av information om hälsoproblem till följd av slitagepartiklar från användning av dubbdäck.

Medvetandehöjande åtgärder är viktiga. En effektiv förändring byggs inte uppifrån utan från botten, där användarna finns. Som redan framförts arbetar flera myndigheter och kommuner med informationsinsatser. Enligt regeringens mening är detta en god och hållbar väg att gå. Bland annat i detta syfte besökte den svenska miljöministern mellan augusti 2012 och januari 2013 sju svenska städer och diskuterade deras problem med luftkvaliteten. En erfarenhet av dessa besök är att det i kommunerna sker ett omfattande arbete med att försöka nå gränsvärdena för PM_{10} . Det finns en kreativitet och kunskap om hur problemen kan lösas.

Avslutande synpunkter

Det är alltså riktigt att de dagliga gränsvärdena för PM_{10} i luften har överskridits under 2008 i zonerna SW2 (Norrköping, Södertälje och Uppsala) och SW4 (Stockholm), 2009 i zonerna SW 2 (Norrköping, Södertälje och Uppsala) och SW 4 (Stockholm), 2010 i zonerna SW 2 (Norrköping) och SW 4 (Stockholm) samt 2011 i zonerna SW2 (Södertälje och Uppsala) och SW4 (Stockholm). Det stämmer emellertid inte att de överskridanden som skett visar på en trend av fortlöpande och varaktiga överträdelser. Som framgår av regeringens redovisning i detta svar är det tvärtom så att gränsvärdena underskreds i Sverige under 2012, med undantag för en mätstation. Som angetts ovan är de områden som problemen gäller liksom tidigare begränsade till ett fåtal hårt trafikerade vägar i några större tätorter, och den dominerande källan till de förhöjda partikelhalterna längs dessa tätortsvägar är slitage från dubbdäck.

Regeringen kan inte heller hålla med om kommissionens påstående att de åtgärdsprogram som antagits i Sverige inte varit effektiva såtillvida att de föreskrivna åtgärderna inte varit tillräckliga för att hålla perioderna av överskridanden så kort som möjlig.

Som angetts ovan har det för samtliga zoner och tätorter där överträdelser skett under åren 2008–2010 fastställts åtgärdsprogram (luftkvalitetsplaner). Det faktum att halterna av PM_{10} i luften i de aktuella zonerna och tätorterna har minskat över tid visar att åtgärderna varit väl lämpade för att nå de dagliga gränsvärdena. Visserligen kan det anmärkas att de åtgärder som vidtagits inte varit tillräckliga då gränsvärdena fortfarande överskreds på vissa håll. Enligt regeringens mening är det dock en för tidig slutsats att dra eftersom de flesta åtgärder som vidtagits syftar till en långsam och varaktig förändring. Att lösa luftkvalitetsproblem är inte något som görs med en handvändning. Detta styrks av att en majoritet av unionens medlemsstater har svårt att klara gränsvärdena. Enligt ett pressmeddelande från kommissionen har överträdelser av direktivet i fråga om PM_{10} skett i 17 medlemsstater mot vilka kommissionen inlett eller avser inleda rättsliga åtgärder.

Även om regeringen bedömer att Sverige är nära att varaktigt nå luftkvalitetsdirektivets gränsvärden fortsätter arbetet med att få ned partikelhalterna i luften med oförminskad kraft. Trots att Sverige inom kort kan komma att nå direktivets gränsvärden, återstår mycket arbete innan det svenska miljökvalitetsmålet Frisk luft kan nås.

Sammanfattningsvis är det regeringens förhoppning att detta svar tydliggör vilka kraftfulla åtgärder regeringen hittills vidtagit och det arbete som pågår för att uppfylla både direktivets krav och de ännu högre satta nationella målen för luftkvalitet. Mot denna bakgrund, och den svåra och långsiktiga utmaning direktivets gränsvärden utgör för medlemsstaterna,

är det regeringens förhoppning att kommissionen kan avvakta med vidare åtgärder i detta ärende.

Regeringen står givetvis till kommissionens förfogande med ytterligare upplysningar om kommissionen så önskar.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Magnus Blücher'.

Magnus Blücher
Ämnesråd

Kopia till

Statsrådsberedningen
Utrikesdepartementet
Finansdepartementet
Näringsdepartementet
Generaldirektören för Generaldirektoratet för miljö i
Europeiska kommissionen