



PM 2008 RIII (Dnr 303-1326/2007)

Framtagande av riktigt kraftiga åtgärder för dagar med extrema luftföroreningshalter

Skrivelse från Åsa Romson m.fl. (mp)

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

Skrivelse från Åsa Romson m.fl. (mp) om framtagande av riktigt kraftiga åtgärder för dagar med extrema luftföroreningshalter anses besvarad med vad som föredragande borgarrådet anför.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

I en skrivelse 4 april 2007 från Åsa Romson, Mats Lindqvist, Yvonne Ruwaida och Stefan Nilssons (alla mp) föreslås:

- gator ska kunna stängas av från biltrafik, när luftföroreningarna blir för höga
- att informationen till stockholmarna om luftföroreningarna, och riskerna med dessa, förbättras, i synnerhet till småbarnsföräldrar, äldre och människor med allergiska besvär.

Skribenterna anser att den situation vi har i Stockholm med enormt höga halter av partiklar och kväveoxider i luften är fullkomligt oacceptabel. Särskilt allvarligt är det i dessa baby-boomens dagar när väldigt många små barn bor intill de starkt trafikerade gatorna. Förslaget är att under de dagar då halterna förespås bli extremt höga måste ännu effektivare åtgärder till. Staden föreslås därför se över de delar av gatunätet som kan stängas av för trafik sådana dagar samt att staden även behöver förbättra informationen till alla boende i riskområden. Det konstateras att den information som miljöförvaltningen tillhandahåller ger bra underlag kring frågan om hur höga halterna är, men mindre om vilka försiktighetsmått den enskilde kanske bör ta.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden.

Stadsledningskontoret anser att det är viktigt att arbetet med att förbättra luftkvaliteten är långsiktigt och fokuserar på att minska utsläppen vid källan samt att minska exponeringen för allmänheten. Kontoret konstaterar vidare att förbud eller tillfälligt förbud mot trafik på vissa gator i dagsläget inte kan bli aktuell innan det finns en konsekvensanalys av vad avstängning av gator i Stockholm innebär, både positivt och negativt. En av de viktigaste åtgärderna för att förbättra luften i innerstaden är

infrastrukturlösningar som medför att bilar och tung trafik som inte absolut måste in i staden kan köra på kringfartsleder.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anför att Stockholm mycket sällan eller aldrig uppnår sådana luftföroreningsnivåer som inom EU leder till krav på information eller larm. Helsingfors har en beredskapsplan för episoder med höga luftföroreningshalter, men även där ligger gränsen för trafikbegränsningar vid så höga halter att sådana inte förekommit i Stockholm under senare år. Nämnden påpekar att det i Stockholm kan vara motiverat med ett larmsystem för åtgärder vid höga partikelhalter. Ett sådant system har testats på Essingeleden. Detta försök behöver dock utvärderas innan något sådant system kan övervägas.

Trafik- och renhållningsnämnden påpekar att de föroreningsnivåer som uppmätts för kvävedioxider högst sällan når upp till de nivåer som enligt lagstiftningen kräver särskild information vid extrema halter. För partiklar PM10 finns i den svenska lagstiftningen inga gränsvärden fastlagda för extremt höga partikelnivåer. I avvaktan på en av statlig myndighet bestämd definition av extremt höga partikelnivåer anser nämnden att staden ska undvika att utarbeta en särskild beredskapsplan. Vidare föreslås konkreta åtgärder för Hornsgatan.

Mina synpunkter

Luftkvaliteten i Stockholm mäts kontinuerligt vid flera fasta mätstationer. Allmänheten får information om rådande luftföroreningshalter via bland annat Internet, Dagens Nyheter och Radio Stockholm. Stockholms och Uppsala läns luftvårdsförbund (SLB) sammanställer årligen luftkvaliteten i en rapport. Denna visar tydligt på en positiv utveckling och luftföroreningarna i stockholmsluften minskar kontinuerligt. De luftföroreningar där halterna fortfarande är periodvis höga är kväveoxider, partiklar och ozon. Halterna av kvävedioxid och ozon har på senare år emellertid inte varit så höga att EU:s larmnivåer överskrids. Stockholm har prioriterat långsiktigt arbete för att förbättra luftkvaliteten istället för akutåtgärder som bedöms dra stora resurser men ge liten effekt.

En långsiktig och viktig lösning för att förbättra luften i innerstaden är infrastruktur-lösningar som medför att bilar och tung trafik som inte absolut måste in i staden kan köra på kringfartsleder. Förbifart Stockholm kommer till exempel att inverka positivt på luftmiljön i innerstaden.

Att åstadkomma en minskning av dubbdäcksanvändningen är viktigt eftersom dessa står i relation till mängden slitagepartiklar (PM10). I anslutning till föregående dubbdäckssäsong genomfördes en informationskampanj för att informera stockholmarna om de alternativ till dubbdäck i form av dubbfria vinterdäck som finns och när dessa kan vara ett lämpligare val. Kampanjen har ännu inte fått någon mätbar effekt på stockholmsluften men i den nyligen genomförda enkätundersökningen Miljö och miljövanor i Stockholm 2007 indikerar att medvetenheten om dubbdäckens bieffekter har ökat.

Stockholm har även tillskrivit regeringen för att få tillstånd att förkorta den tillåtna tiden för användning av dubbdäck till den 31 mars.

Staden arbetar med olika typer av åtgärder för att minska partikelhalten, dels förebyggande arbete och dels avhjälpande arbete i form av dammbindning.

Minskade hastigheter leder till minskat slitage och på de infartsleder där kommunen är väghållare är den skyltade hastigheten högst 70 km/tim. Under våren presente-

rade stadsbyggnads- och trafikroteln ett åtgärdsprogram för Hornsgatan. Programmet innebär att tydligare skyltning kommer leda genomgångstrafiken till Söder Mälarstrand istället för att gå via Hornsgatan. Ett prov kommer att genomföras med en mobilvariabelskylt, d.v.s. en ljusskylt kommer att sänka farten till 30 km/h för mindre partikelutsläpp under dagar med höga partikelhalter i luften. Trafik Stockholm kommer också att via radio styra undan trafiken från Hornsgatan då det behövs.

Trafikkontoret har under våren tidigare lagt vårstädningen av gator och cykelbanor. Försöket med kemisk dammbindning med CMA har utökats. Denna behandling ger god effekt kortvarigt, men eftersom fel dosering kan leda till halka är det viktigt att försöken utvärderas noggrant innan de används i större skala.

Jag vill i övrigt hänvisa till trafik- och renhållningsnämndens och miljö- och hälsoskyddsnämndens remissvar.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande
Skrivelse från Åsa Romson m.fl. (mp) om framtagande av riktigt kraftiga åtgärder för dagar med extrema luftföroreningshalter anses besvarad med vad som föredragande borgarrådet anför.

Stockholm den 28 augusti 2008

ULLA HAMILTON

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Skrivelse från Åsa Romson (mp)

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Carin Jämtin* (s) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen beslut att

1. Avslå föredragande borgarrådets förslag till beslut.
2. Uppdra åt stadsledningskontoret att förbereda en uppvaktning av berörda myndigheter i syfte att få till stånd ekonomiska styrmedel i enlighet med nedanstående.
3. I övrigt uppmana trafiknämnden att vidta åtgärder i enlighet med nedanstående.
4. Därutöver anför följande.

Det finns några platser som är särskilt utsatta under vissa tider på året, och där bebyggelsens utformning och gaturummets förutsättningar bidrar till en svårare problembild. Det finns en rad åtgärder som staden borde överväga som kan avhjälpa problematiken och fortfarande lämna utrymme för trafikanter att använda sitt eget omdöme. Några exempel är:

- varningssystem som informerar trafikanter om situationen och därmed ger dem möjligheter att anpassa sitt agerande
- förebyggande åtgärder i form av information och dylikt som tydligt informerar trafikanter om de konsekvenser deras agerande för med sig
- ekonomiska styrmedel bör snarast tas fram av berörda myndigheter för att minska dubbdäcksanvändningen
- vid toppar i halterna kan direkta uppmaningar riktas till trafikanter om att överväga att välja andra färdmedel eller andra vägar

Reservation anfördes av borgarrådet *Yvonne Ruwaida* (mp) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. godkänna skrivelsen
2. uppdra åt trafik- och renhållningsnämnden att ta fram underlag för en begäran från staden till regeringen att erhålla regeringens bemyndigande att meddela föreskrifter om tillfälligt förbud mot trafik med person- och lastbilar inom vissa områden av kommunen vid dagar med luftföroreningar som innebär hälsorisker för invånarna.
3. uppdra åt trafik- och renhållningsnämnden att i samverkan med miljö- och hälsoskyddsnämnden utforma ett informationssystem som både upplyser invånarna om luftföroreningar och hälsorisker samt förvarnar utsatta invånare för dagar med förhöjda luftföroreningshalter.
4. anföra följande:

Det är mycket viktigt att arbeta långsiktigt för att åtgärda källorna till luftföroreningar i staden, särskilt vad gäller partiklar och kväveoxider. Med utgångspunkt från dagens höga halter och överskridanden av miljö kvalitetsnormer samt de betydligt ökande trafikmängderna som förutspås i staden, bl a i Vision 2030, behöver Stockholm dessutom utveckla beredskap för dagar då extrema luftföroreningar kan uppstå och stockholmarnas hälsa kan påverkas negativt.

Vi anser därför att ett ”alarsystem” för dagar med extrema luftföroreningshalter bör utvecklas i Stockholm, både för höga partikel- och kvävedioxidhalter. ”Alarmsystemet” ska förutom extra åtgärder från trafikhuvudmännen innehålla väl utarbetade rekommendationer till stockholmarna för hur de kan skydda sig från och undvika hälsorisker.

Gator i staden ska kunna stängas av från biltrafik, när luftföroreningarna blir för höga.

Trafikkontoret bör därför ges i uppdrag att ta fram underlag för en begäran från staden till regeringen att erhålla regeringens bemyndigande att meddela föreskrifter om tillfälligt förbud mot trafik med person- och lastbilar inom vissa områden av kommunen vid dagar med luftföroreningar som innebär hälsorisker för invånarna.

Vetenskapliga studier från bl a Karolinska institutet visar att barn som bor eller går i skola vid områden med höga halter av luftföroreningar har en ökad risker att drabbas av pollenallergi, astmabesvär och nedsatt lungfunktion.

Staden måste utforma ett informationssystem som kan förvarna känsliga invånare som redan har astma och allergier om dagar med höga halter så de kan undvika vistas på utsatta platser. Här kan staden aktivt informera och söka samarbete med t ex Astma- och allergiförbundet m fl organisationer.

Stadens information till stockholmarna om luftföroreningarna och dess hälsorisker måste förbättras, i synnerhet till utsatta grupper såsom småbarnsföräldrar, äldre och invånare med allergiska besvär. I förebyggande syfte bör staden på förhand upplysa boende och skolor att de befinner sig inom ett område med höga risker för luftföroreningar. Informationen ska även beskriva vilka försiktighetsåtgärder invånare kan ta för att undvika eller minska hälsoriskerna. Det kan innebära t ex att dessa invånare då måste undvika att vistas nära citytrafiken och hålla sig inomhus eller att ta sig till omgivande grönområden. Detta kan minska de kortsiktiga hälsoeffekterna, men för en god hälsa på långsikt krävs att partikelhalterna i sig och antalet dagar med förhöjda halter minskar kraftigt.

Förbifart Stockholm löser inte trafikproblemen och därmed luftföroreningarna i Stockholm, bl a då det endast är en mindre del av trafiken som beräknas passera Stockholm. Erfarenheter från Södra Länken och andra vägbyggen visar att trafiken tenderar att öka generellt av nya motorvägar. Ett bättre och mer långsiktigt hållbart sätt att minska trafiken i området är arbeta för minskat bilbehov. Exempel på sådana åtgärder är bilpooler, ökad framkomlighet för cyklister och bussar, kollektivtrafiken nära handel och samordnade varuleveranser till butiker. Problemen med genomfartstrafik kan minskas t ex genom fysiska ombyggnader som minskar hastigheten eller genom att skapa fler infartsparkeringar längs t-banelinjerna för att få genomfartstrafikanterna att välja t-banan istället.

Reservation anfördes av borgarrådet *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

Motionen bifalles

Därefter anför följande

Stockholm är en storstad som beräknas växa de närmaste åren. Redan i dag är utsläpp och partikelhalter höga på grund av biltrafiken. Varje år dör människor i förtid på grund av den dåliga luften. För en stad som betecknas som framåt på miljöområdet borde det vara självklart att ha system för att komma till rätt med problemen. Vänsterpartiet anser att ett larmsystem kan fungera väl i ett inledande skede men att åtgärderna för att minska biltrafiken är det väsentliga. Vi vill höja trängselavgifterna, införa avgifter på Essingeleden samt förbjuda dubbdäck i innerstaden. Vi vill även förkorta tiden för dubbdäck i hela Sverige, med undantag för områden där dubbdäck verkligen behövs. I Stockholm behövs dubbdäck några gånger per vinter, inte mer. Vinterdäck fungerar oftast bättre under vintern i Stockholmstrafiken med kortare bromssträcka och bränslesnålare körning.

På sikt vill vi göra Stockholm innerstad bilfri och anlägga spårvagnar i stället för dagens blåbussar. Vi vill bygga ut en väl fungerande, snabb och säker kollektivtrafik i hela länet. Ingen ska behöva avstå från att bo i Stockholm på grund av buller och dålig luft och ingen ska behöva vara beroende av bil.

ÄRENDET

Bakgrund

PM10 är ett samlingsbegrepp för partiklar vars diameter är mindre än 10 mikrometer. PM2,5 är partiklar vars diameter är mindre än 2,5 mikrometer. Orsaken till överskridandena beror till stor del av förhållanden under vinter, som sandning och användning av dubbdäck. Meteorologiska förutsättningar har stor betydelse för PM-halterna. Under perioder med torr väderlek, främst vinter och vår, ökar halterna mångdubbelt jämfört med perioder med nederbörd.

Ärendet

I en skrivelse 4 april 2007 från Åsa Romson, Mats Lindqvist, Yvonne Ruwaida och Stefan Nilssons (alla mp) föreslås:

- gator ska kunna stängas av från biltrafik, när luftföroreningarna blir för höga
- att informationen till stockholmarna om luftföroreningarna, och riskerna med dessa, förbättras, i synnerhet till småbarnsföräldrar, äldre och människor med allergiska besvär.

Skribenterna anser att den situation vi har i Stockholm med enormt höga halter av partiklar och kväveoxider i luften är fullkomligt oacceptabel. Särskilt allvarligt är det i dessa baby-boomens dagar när väldigt många små barn bor intill de starkt trafikerade gatorna. Förslaget är att under de dagar då halterna förespås bli extremt höga måste ännu effektivare åtgärder till. Författarna till skrivelsen vill att staden ser över delar av gatunätet som kan stängas av för trafik sådana dagar samt att staden även behöver förbättra informationen till alla boende i riskområden. Det konstateras att den information som miljöförvaltningen tillhandahåller ger bra underlag kring frågan om hur höga halterna är, men mindre om vilka försiktighetsmått den enskilde kanske bör ta.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 28 april 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret instämmer med skribenterna att det är viktigt att vidta åtgärder för dagar med extrema luftföroreningshalter i Stockholm. Stadsledningskontoret menar också att det är viktigt att totalt minska den hälsoskadliga nivån av partiklar och att förbättra luftmiljön i Stockholm. Det är viktigt att arbetet med åtgärder för att minska den hälsoskadliga nivån är långsiktigt och fokuserar på att minska utsläppen vid källan och på att minska exponering för allmänheten. Akutåtgärder bedöms ha kort effekt och är kostsamma.

Varje nämnd beslutar själv om vilka krav de ställer i sina upphandlingar. Stadens upphandlingsguide för fordon och transporter finns som stöd för de nämnder som genomför sådana upphandlingar. Där finns krav på dubbfria däck.

Stadsledningskontoret konstaterar vidare att åtgärder med dammbindning och utbyte av vägbeläggning samt spolning av gator redan pågår i staden och att trängselskatterna har medfört minskad trafiken i innerstaden. Trafik- och renhållningsnämnden har i uppdrag att vid alla upphandlingar av ny asfaltbeläggning på stadens gator använda sig av en beläggning som minskar partikelhalten.

En av de viktigaste åtgärderna för att förbättra luften i innerstaden är infrastrukturlösningar som medför att bilar och tung trafik som inte absolut måste in i staden kan köra på kringfartsleder. Förbifart Stockholm kommer till exempel att inverka positivt på luftmiljön på och kring Hornsgatan, som är en av stadens mest miljöbelastade gator.

Avstängning av gator

Av miljöförvaltningens rapportering framgår att av miljökvalitetsnormerna för partiklar och kvävedioxid sker överskridanden vid ett icke ringa antal dagar i Stockholm stad. Problemen finns främst i innerstaden.

På Essingeleden pågick ett försök under två vintrar som avslutades i april 2007. Systemet var inte speciellt komplicerat utan bestod av att Stockholms Luft och Bulleranalys, SLB, inhämtade speciella prognoser från SMHI och på basis av dessa bedömde partikelhalterna nästa dag. Om det förväntades höga halter påföljande dag begärde SLB dammbindning via Vägverkets ledningskontor i Enköping.

Enligt SLB medförde systemet att man nästan klarade miljökvalitetsnormerna på Essingeleden när försöket pågick.

Stadsledningskontoret anser att försöket på Essingeleden är en intressant lösning. Däremot måste det utredas vidare hur ett permanent och geografiskt mer omfattande system skulle kunna se ut för Stockholm och vad det skulle kosta.

Förbud för trafik kan inte fattas av staden. Det är endast regeringen eller kommuner efter regeringens bemyndigande som kan meddela föreskrifter om tillfälligt förbud mot trafik med person- och lastbilar inom vissa områden, om luftföroreningarna i kommunen innebär akuta hälsorisker för dem som vistas där. Lag 1990 (SFS 1190:1079). Stadsledningskontoret konstaterar att förbud eller tillfälligt förbud mot trafik på vissa gator i dagsläget inte kan bli aktuell innan det finns en konsekvensanalys av vad avstängning av gator i Stockholm innebär, både positivt och negativt.

Information till berörda riskområden

Stadsledningskontoret konstaterar att den information som miljöförvaltningen tillhandahåller ger bra underlag kring frågan om hur höga halterna är. Den informationen skulle kunna utökas till en mer riktad information om vilka försiktighetsåtgärder den enskilde kan ta.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 12 december 2007 att godkänna förvaltningens yttrande som svar på remissen.

Reservation anfördes av vice ordförande Åsa Romson (mp) och ledamoten Stellan Hamrin (v) med hänvisning till sitt gemensamma yrkande, *bilaga 1*.

Reservation anfördes av ledamöterna Eva Louise Erlandsson Slorach (s), Malte Sigemalm (s), Ulla Jöhnk (s), Godfrey Etyang (s) och Stellan Hamrin (v) med hänvisning till sitt yrkande, *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Ulla Hamilton (m), ledamöterna Lennart Jansson (m), Torbjörn Erbe (m), Daniel Valiollahi (m), Per Ola Bosson (m), Karin Karlsbro (fp) och tjänstgörande ersättaren Ulf Linder (m), *bilaga 1*.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 26 november 2007 har i huvudsak följande lydelse.

SITUATIONEN I STOCKHOLM

Stockholm är relativt välventilerat med vatten mellan olika stadsdelar. I innerstaden finns dock ganska slutna gaturum med mycket trafik. Det är också främst där som luftföroreningshalterna kan bli höga – och i första hand gällande inandningsbara partiklar, PM 10.

De högsta PM 10-halterna brukar inträffa i mars – april när en stor andel av bilparken fortfarande kör på dubgade vinterdäck och då vägbanorna torkat upp. Timmedelvärden på omkring 400 mikrogram PM 10 per kubikmeter luft kan då förekomma vid gator som Hornsgatan, Sveavägen och Norrlandsgatan. Det finns ingen miljökvalitetsnorm för timmedelvärde av PM 10 men normen för dygnsmedelvärde är 50 mikrogram per kubikmeter.

När det gäller kvävedioxid kan timmedelvärden kring 200 mikrogram per kubikmeter förekomma någon eller några gånger per år vid bland annat Hornsgatan och Norrlandsgatan. Miljökvalitetsnormerna för timmedelvärde är 200 mikrogram per kubikmeter, vilket inte får överskridas mer än 18 timmar per år, samt 90 mikrogram per kubikmeter, som inte får överskridas mer än 175 gånger per kalenderår.

I Stockholm har inte halterna av kvävedioxid, svaveldioxid och ozon blivit så höga på senare år att EU:s larmnivåer överskrids. Något permanent larmsystem för höga luftföroreningshalter har inte heller inrättats. När det gäller höga halter av PM 10 bedrivs dock sedan två år tillbaka ett test som handlar om att Miljöförvaltningen kontakter Vägverket när det är höga halter. Vägverket agerar vid sådana tillfällen genom att lägga ut dammbindningsmedel på Essingeleden.

Luftkvaliteten mäts kontinuerligt vid flera fasta mätstationer i regionen, varav flera ligger i Stockholms innerstad. Information om luftföroreningshalter lämnas till allmänheten genom bland annat Internet, Dagens Nyheter och Radio Stockholm. Via Internet lämnas realtidsvärden och i Dagens Nyheter och Radio Stockholm lämnas förutom uppmätta värden även prognoser.

ÅTGÄRDER MOT EXTREMA HALTER I VISSA ANDRA STÄDER

Helsingfors

Helsingfors har en beredskapsplan för episoder med höga halter av luftföroreningar (se bilaga 2). Planen är indelad i tre delar beroende på vad episoden orsakas av:

- Förhöjda kvävedioxidhalter på grund av trafiken.
- Förhöjda halter av gatudamm.
- Rök från kraftiga terräng- eller byggnadsbränder.

Den del av beredskapsplanen som handlar om förhöjda kvävedioxidhalter på grund av trafiken omfattar tre beredskapslägen:

- Ledningsberedskap vid timhalt som överskrider 150 mikrogram i 3 timmar.
- Höjd beredskap vid timhalt som överskrider 200 mikrogram i 18 timmar.
- Full beredskap om timmedelvärdet 200 mikrogram överskrider 175 gånger per år och om episoden förutspås fortsätta.

Ju högre beredskapsläge desto kraftfullare åtgärder vidtas. Vid lägre beredskap handlar åtgärderna om information och upplysning, och vid det högsta beredskapsläget tillkommer även begränsningar av personbilstrafiken. Högsta beredskapsläge inträffar vid kvävedioxid-

halter som inte förekommit i Helsingfors på senare år och de kraftfulla åtgärder som ingår i planen har därför inte behövt vidtas.

När det gäller handlingsmodellen för gatudamm sätts åtgärder in då dygnsgränsvärdet för PM 10 (50 mikrogram per kubikmeter) överskridits de två senaste dagarna, eller under veckoslutet, och då man kan anta att gränsvärdesnivån kommer att överskridas även under innevarande och nästkommande dygn. Den åtgärd som vidtas då är vattning av de största vägarna i stadsområdet med svag saltlösning.

Den tredje delen i beredskapsplanen handlar om storbränder. De åtgärder som vidtas handlar om att varna befolkningen om till exempel ett rökmoln närmar sig området.

Göteborg

Göteborg har ett system för att informera allmänheten om läget gällande luftföroreningar. Miljöförvaltningen i Göteborg har under vardagar och söndag eftermiddag en person som övervakar luftsituationen och förmedlar informationen till allmänheten och till massmedia.

Enligt uppgift från Göteborgs kommun finns det ingen beredskapsplan för höga luftföroreningshalter i staden eftersom det anses vara liten risk att den skulle behöva användas. Kostnaderna för förberedelserna har därför inte bedömts vara motiverade, enligt kommunen.

Förvaltningens synpunkter

Det finns en lag (SFS 1990:1079) som möjliggör för regeringen, eller efter regeringens beordring en kommun, att meddela föreskrifter om tillfälligt förbud mot trafik inom vissa områden av en kommun om luftföroreningarna där innebär akuta hälsorisker för allmänheten. I Stockholm har sådana åtgärder inte vidtagits utan arbetet har inriktats på att långsiktigt minska utsläppen vid källan och på att minska exponeringen för allmänheten. Akutåtgärder har bedömts ha liten effekt och ge betydande kostnader.

Miljöförvaltningen konstaterar också att de informations- och larmnivåer som tillämpas inom EU mycket sällan eller aldrig leder till krav på information eller larm i Stockholm. Om Stockholm i stället skulle tillämpa principerna i Helsingfors beredskapsplan skulle det sannolikt inte behöva vidtas några kraftfulla åtgärder inom överskådlig tid – de kvävedioxidhalter som utgör gränsen för högsta beredskap har inte förekommit i Stockholm under senare år.

Miljöförvaltningen bedömer att det kan vara motiverat med ett larmsystem för höga partikelhalter. Ett sådant system har, som ovan nämnts, testats på Essingeleden. Förvaltningen menar att försöket behöver utvärderas och – om resultaten blir positiva – göras om till ett permanent och geografiskt mer omfattande system.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 12 februari 2008

1. Som svar på remissen från kommunstyrelsen beträffande skrivelse av Åsa Romson (mp) m.fl. överlämna och åberopa kontorets utlåtande.
2. Nämnden godkänner redovisade förslag till åtgärder på Hornsgatan.

Reservation anfördes av ledamoten Mats Lindqvist (mp) och ledamoten Torhild Lamo (v) med hänvisning till sitt yrkande, *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Mikael Söderlund m fl (m), ledamoten Inge-Britt Lundin (fp) och ledamoten Anders Broberg (kd), *bilaga 1*.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 28 januari 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Information i Stockholm

Information om luftföroreningar i staden finns på webbsidan www.SLB.nu Information lämnas dessutom via press och radio. Av Miljöförvaltningens/SLB-analys rapportering framgår att av miljökvalitetsnormerna för partiklar och kvävedioxid sker överskridanden vid ett icke ringa antal dagar i Stockholm stad. Problemen finns främst i innerstaden. För kvävedioxid har under 2007 noterats 72 dygn med dygnsmedelvärden över tillåtna 60 µg/m³. I Stockholm har inte kvävedioxidhalterna varit så höga att informationsskyldighet föreligger d.v.s över 400µg/m³. För partiklar sker överskridanden på ett 50-tal gatuavsnitt. Under 2007 har vid mätstation på Hornsgatan registrerats 75 dygnsmedelvärden med över 50 µg/m³. Dygnsnormen är maximalt 35 överskridanden/år. Främst beror överskridandena på att dubbdäck körs på barmark.

Förbud för biltrafik

Som framgår av ovanstående kan förbud för trafik inte fattas av staden. Staden måste begära eller få i uppdrag av regeringen att tillämpa sådan befogenhet. För Göteborgs del noteras att kommunen funnit det alltför resurskrävande, att upprätta en plan med stöd av ovan nämnda förordning, som möjligen kan komma att tillämpas i en till två gånger i 10-årsperspektiv.

Beredskapsplan i Helsingfors

Helsingfors kommunfullmäktige har godkänt en beredskapsplan för episoder med höga halter av luftföroreningar till följd av biltrafik (Bilaga 2, sammanfattning av planen). För kvävedioxid gäller följande.

- Ledningsberedskap vid timhalt som överskrider 150 µg/m³ luft i 3 timmar.
- Höjd beredskap vid timhalt som överskrider 200 µg/m³ luft i 18 timmar.
- Full beredskap om timmedelvärdet 200 µg/m³ luft överskridits 175 gånger per år och om episoden förutspås fortsätta.

Under de två första beredskapslägena inriktas resurserna på upplysning och information samt frivillig begränsning av personbilstrafiken. Vid full beredskap kan förbud för biltrafik ske i Helsingfors innerstad. Enligt uppgift från Helsingfors stad har under senare år överskridanden inte skett som föranleder att åtgärder genomförs på sätt som anges i planen. Om beredskapsplanen kommer i skarpt läge med stopp för biltrafik planeras avgiftsfri kollektivtrafik, vilken beräknas kosta 172.000 euro/dag.

För partiklar PM₁₀ skall åtgärder sättas in när överskridande av dygnsvärdet 50 µg/m³ har skett under de två senaste dagarna och man kan anta att gränsvärdet kommer att överskridas följande dag eller dagar. Staden skall då vattna huvud- och uppsamlingsgator med kalciumkloridlösning för att dammbinda partiklarna.

Kontorets förslag till åtgärder

De för Stockholm rådande kvävedioxidnivåerna ligger under det tröskelvärde som anges i förordningen om miljökvalitetsnormer samt även under de varaktighetsgränser som anges i förordningen för Göteborg om förbud för trafik med bil. Kontoret anser därför att det inte finns skäl att utarbeta en plan för avstängning av gator för biltrafik. Kontoret har i flera sammanhang föreslagit åtgärder riktade mot källan till föroreningarna såsom för personbilar krav på katalysatorrening av avgaserna samt för tunga fordon skärptare avgaskrav för färd i miljözonen.

Beträffande partiklar PM₁₀ förekommer överskridanden av miljökvalitetsnormen för

dygnsvärden 50 µg/m³ i huvudsak under mars och april månad. För att förbättra informationen till allmänheten föreslås att stadens informationskanaler kompletteras med information om förekomsten av partikelhalter. Miljöförvaltningen kan via web och andra media, lägga ut en rekommendation till bilister som kör med dubbdäck att undvika färd i innerstaden vid prognoser om höga partikelhalter. De kanaler som används för trafikantinformation föreslår kontoret kompletteras med information om partikelhalter, prognoser och rekommendationer. Här kan nämnas Trafik Stockholm med sina mediakanaler samt websidan www.trafiken.nu

I viss mån kan dammbindning minska antalet överskridanden. Dammbindning kan ske med kalcium, natrium, magnesium m.fl. i förening med klorider. I flera kommuner inklusive Stockholm provas även kalciummagnesiumacetat (CMA). Tekniken är inte färdigutvecklad för dammbindning med kemikalier. Vid för höga koncentrationer av dammbindningsmedel uppstår halka vilket även har påvisats i den finska beredskapsplanen. Vägverket har därför uppdragit åt Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) att utreda lämpligt ämne och metod. Kontoret har i avvaktan på resultaten av VTI:s arbete inlett försök med dammbindning. Kontorets entreprenör, Stockholm entreprenad, har skaffat ny spridningsutrustning för dammbindning som ger en jämnare utläggning av lösningar. Försök sker på Sveavägen med CMA i syfte att klargöra dos och effekt på partikelhalter samtidigt som kontroll sker på vägbanan av friktion.

Som redovisats ovan i lagstiftningen finns inga uppställda gränsvärden för larm och informationsinsatser för partiklar PM 10 på sätt som anges för kvävedioxid. Som framgår ovan föreslår kontoret utökad information på webben.

Under förutsättning att en generell definition fastställs för extrema partikelnivåer (här avses inte miljökvalitetsnormerna) av ansvarig statlig myndighet finns förutsättningar att arbeta vidare med frågan om larm och/eller särskilda informationsinsatser.

Förslag till åtgärder på Hornsgatan

Hornsgatan är en av de få gatorna i innerstaden som överskrider miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid. När regeringen fastställde åtgärdsprogrammet för kvävedioxid för Stockholm uppdrogs därför åt Stockholm stad att begränsa genomfartstrafiken med tunga fordon på Hornsgatan i Stockholms kommun till endast bussar. Kontoret föreslår som en första åtgärd att skyltar sätts upp utmed näraliggande infartsleder med anmodan att berörd tung trafik av miljöskäl bör välja annan väg än Hornsgatan för transporter som inte har Södermalm som målpunkt.

Årets vinter har än så länge mest inneburit barmark. Detta i kombination med torr vägbana förvärrar situationen beträffande partiklar. Kontoret avser att snarast lägga ut CMA för att förebygga höga partikelhalter även på Hornsgatan. Om väderleksförhållandena medger detta så sker dammbindning från och med vecka fem.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden beslutar att som svar på remissen från kommunstyrelsen överlämna och återropa detta tjänsteutlåtande. Kontoret föreslår vidare att nämnden godkänner förslagen till åtgärder på Hornsgatan.

RESERVATIONER M.M.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Reservation anfördes av vice ordförande Åsa Romson (mp) och ledamoten Stellan Hamrin (v) med hänvisning till sitt gemensamma yrkande enligt följande.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar

1. Att i huvudsak godkänna förvaltningens förslag till remissvar,
2. Att 'larmsystem' bör utvecklas i Stockholm för både partikel- och kvävedioxidhalter,
3. Att dessa 'larmsystem' förutom extra åtgärder från trafikhuvudmännen innehåller väl utarbetade rekommendationer till medborgarna, och
4. Att anförda följande:

"Ett antal dagar de senaste åren har personer som visats i Stockholm fått uppleva så dålig utomhusluft att de rekommenderats att stanna inne. Vid sådana föroreningsnivåer bör det sättas in större åtgärder från trafikhuvudmännen. Som skrivelsen pekade på bör även stadens information kring prognoser inför förhöjda halter och vilka risker de utgör för olika grupper av människor förbättras i detta avseende."

Reservation anfördes av ledamöterna Eva Louise Erlandsson Slorach (s), Malte Sigemalm (s), Ulla Jöhnk (s), Godfrey Etyang (s) och Stellan Hamrin (v) med hänvisning till sitt yrkande enligt följande.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att

1. i huvudsak godkänna förvaltningens förslag till beslut
2. förorda att staden vidtar åtgärder i enlighet med nedanstående
3. därutöver anförda följande

"Det finns några platser som är särskilt utsatta under vissa tider på året, och där bebyggelsens utformning och gaturummets förutsättningar bidrar till en svårare problembild. Det finns en rad åtgärder som staden borde överväga som kan avhjälpa problematiken och fortfarande lämna utrymme för trafikanter att använda sitt eget omdöme. Några exempel är:

- varningssystem som informerar trafikanter om situationen och därmed ger dem möjligheter att anpassa sitt agerande
- förebyggande åtgärder i form av information och dylikt som tydligt informerar trafikanter om de konsekvenser deras agerande för med sig
- ekonomiska styrmedel bör snarast tas fram av berörda myndigheter för att minska dubbdäcksanvändningen
- vid toppar i halterna kan direkta uppmaningar riktas till trafikanter om att överväga att välja andra färdmedel eller andra vägar

Alla dessa insatser bör prövas av kommunstyrelsen och berörda nämnder."

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Ulla Hamilton (m), ledamöterna Lennart Jansson (m), Torbjörn Erbe (m), Daniel Valiollahi (m), Per Ola Bosson (m), Karin Karlsbro (fp) och tjänstgörande ersättaren Ulf Linder (m) enligt följande.

"Vi ställer oss bakom förvaltningens förslag till svar på de båda skrivelserna.

Staden arbetar kontinuerligt med att komma tillrätta med de stundtals förhöjda halter av partiklar och kväveoxider på några av stadens gator.

Trafikkontoret arbetar med försök med kemisk dammbindning och har i uppdrag att vid alla upphandlingar av ny asfaltbeläggning på stadens gator använda sig av en beläggning som minskar partikelhalten. Under hösten har en informationskampanj om för- och nackdelar med olika vinterdäckstyper genomförts genomutskick till hushåll och däckåterförsäljare och vårstädningen kommer att tidigareläggas.

I budgeten för året anges att dessa olika ansträngningar skall utvärderas och nya åtgärder övervägas.”

Trafik- och renhållningsnämnden

Reservation anfördes av ledamoten Mats Lindqvist (mp) och ledamoten Torhild Lamo (v) med hänvisning till sitt yrkande enligt följande.

Förslag till beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar

Att godkänna kontorets tjänsteutlåtande som en redogörelse för nuläget,

Att Trafikkontoret ska återkomma med förslag på konkreta kraftiga åtgärder för dagar med extrema luftföroreningshalter.

Med utgångspunkt från de betydligt ökande trafikmängder som planeras, bland annat i Vision 2030, så behöver Stockholm betydligt bättre än i dag förbereda sig på hur dagar med extrema föroreningshalter ska hanteras.

Rörande tillfälligt förbud för trafik, så bör Trafikkontoret ta fram underlag för en begäran från staden till regeringen att erhålla regeringens bemyndigande att meddela föreskrifter om tillfälligt förbud mot trafik med person och lastbilar inom vissa områden av kommunen.

Rörande information av luftföroreningar, så har trafikkontorets information till allmänheten om koncentrationerna av kvävedioxid, kväveoxider, svaveldioxid, kolmonoxid, bly, bensen, partiklar, arsenik, kadmium, nickel och benspyren hittills varit undermålig. Det är bra att kontoret avser att förbättra dessa informationsinsatser.

Men den viktigaste frågan är vad den berörda allmänheten förväntas göra med och agera utifrån den information man erhåller?

Är det upp till den enskilda individen att stanna inne, skaffa andningsfilter eller fly stan???

Eftersom praktiskt taget vartenda hus och lägenhet i hela Stockholm tar in sin friskluft från omgivningen, genom aktiva eller passiva luftkonditioneringssystem, så innebär detta att även boende som stannar i sina lägenheter utefter särskilt drabbade gator utsätts för höga luftföroreningshalter i sina hem om gatan utanför är drabbad.

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Mikael Söderlund m fl (m), ledamoten Inge-Britt Lundin (fp) och ledamoten Anders Broberg (kd) enligt följande.

Trafiknämnden beslutade den 6 mars 2007 att ge trafikkontoret i uppdrag att skyndsamt återkomma med förslag till bearbetning av de aktuella huvudgatorna med kemiska medel som binder partiklar, att tidigarelägga vårstädningen med omfattande vattenspolning i samarbete med stadens entreprenörer, att i alla upphandlingar av ny asfaltbeläggning på stadens gator använda sig av en beläggning som minskar partikelhalten, att undersöka om bromsbeläggen är en källa till partiklar och hur stadens kan minska dessa, att informera om för och nackdelar med olika vinterdäckstyper i samband med säsongstarten 2007-05-09 samt att uppvakta regeringen för att förkorta dubbdäckssäsongen till den 31 mars.

Sedan beslutet i mars förra året har städningen av stadens gator förbättrats. Trafikkontoret har tidigarelagt vårstädningen av gator och cykelbanor, ökat gatuspolningen och försöket med CMA i dammbindning och halkbekämpning har intensifierats. För att vidare bemöta förekomsten av höga partikelhalter ska ytterligare gator öppnas för trafik så att drabbade huvudstråk avlastas. Även minskad dubbdäcksanvändning välkomnas. Dock förordar inte nämnden

avgifter utan ser istället informationsåtgärder för att få tillstånd en minskad användning av dubbdäck. Staden har redan uppvaktat regeringen i frågan om förkortad dubbdäckssäsong för att på så sätt minska partikelhalterna på de utsatta stråken.

Arbetet har förbättrats avsevärt sedan majoritetsskiftet men det finns fortfarande mycket kvar att göra. Nämnden anser därför att kontoret ska fortsätta med de åtgärder som nu bedrivs samt intensifiera arbetet kring de gator som drabbas värst genom att till exempel ha automatiska hastighetsändringar.

Det finns två betydande källor till höga halter av kvävedioxid. Dels är det personbilar utan katalysator som renar avgaserna, dels är det tung äldre lastbilstrafik som har diesel som drivmedel. Vad gäller gamla bilar utan katalysatorer anser nämnden det rimligt att trängelskatten kan utformas så att dessa typer av fordon får högre avgift än nyare och renare fordon.

Vad gäller tung trafik får i dagsläget inte fordon som är äldre än åtta år färdas inom innerstadens miljözon. Detta innebär att varje år uppgraderas den tunga fordonsflottans krav för avgasutsläpp. För år 2009 innebär det t.ex. att bilar klassade enligt euroklass II inte längre tillåts inom zonen. Utifrån undersökningar som bl.a. fastslagit att en trafik i rörelse är bättre för miljön än en trafik som står still anser nämnden vidare att arbetet med god framkomlighet ska vara en ledande del i arbetet med att minska halterna av kvävedioxider.