

Bilaga 13:21 till kommunstyrelsens protokoll den 15 juni 2005, § 29

PM 2005 RVIII (Dnr 303-1865/2005)

Åtgärder för att sänka halterna av PM 10 (partiklar)

Borgarrädsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Stadsledningskontoret ges i uppdrag att samordna stadens arbete för att kunna genomföra regeringens åtgärdsprogram i enlighet vad som anförs i denna promemoria.
2. Stadsledningskontoret ska redovisa uppdraget senast den 14 oktober 2005.

Fördragande borgarrådet Viviann Gunnarsson anför följande.

Bakgrund

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslöt den 26 april 2005 att hemställa hos kommunstyrelsen att kommunstyrelsen skyndsamt och i samverkan med berörda nämnder samordnar stadens genomförande av regeringens åtgärdsprogram avseende partiklar.

I Stockholm har under de senaste åren miljökvalitetsnormen för PM 10 överskridits på ett femtiotal platser. Till och med 20 mars hade det tillåtna dygnsmedelvärdet under 2005 överskridits 25 gånger på Norrlandsgatan, 22 gånger på Hornsgatan och 20 gånger på Sveavägen. Om det högsta tillåtna dygnsmedelvärdet överskrids mer än 35 gånger har normen överskridits. Partiklar kan ge olika hälsoeffekter; bland annat påverkan på lungfunktionen samt en ökad dödlighet i hjärt-, kärl- och lungsjukdomar samt cancer.

Remisser

Ärendet har remitterats till *stadsledningskontoret* som påpekar att det finns en skyldighet för berörda aktörer att snarast vidta lämpliga åtgärder. Kontoret anser att det bör tillsättas en styrgrupp och en arbetsgrupp under ledning av stadsledningskontoret och med deltagande av berörda förvaltningschefer för att leda och genomföra arbetet.

Mina synpunkter

Miljökvalitetsnormen för partiklar (PM 10) är bindande och började gälla 1 januari 2005. Vi har nu ställts inför faktum att överträdelser skett oroväckande många gånger och det är inte acceptabelt. Normerna får inte och ska inte överskridas och därför måste åtgärder skyndsamt vidtas.

Regeringen har förlängt tiden för när ansvariga myndigheter måste redovisa sina åtgärder till 31 december 2005. Kommunen är skyldig att vidtaga åtgärder genom sina ansvariga nämnder, i Stockholms stad är det trafiknämnden och stadsdelsnämnderna Maria-Gamla stan, Katarina-Sofia, Kungsholmen, Norrmalm, Östermalm och Liljeholmen som måste vidta åtgärder.

Eftersom det handlar om åtaganden i flera olika nämnder har kommunstyrelsen det övergripande ansvaret att samordna, följa upp och redovisa vilka åtgärder som har vidtagits och kommer att vidtas samt vilka effekt de har för partikelhalterna.

Stockholms stad kommer att genomföra ett försök med miljöavgifter som kommer att leda till minskad biltrafik i innerstaden. Detta kommer att minska luftföroreningarna. Andra aktiviteter som pågår är utökad information om dubbdäcksanvändningen och metoder för dammbindning. Även försök med annan vägbeläggning på gator i innerstaden prövas.

Stadsledningskontoret får med anledning av ovanstående kommunstyrelsens uppdrag att tillsätta en styrgrupp bestående av berörda förvaltningschefer vilka ska ta fram förslag på hur det åtgärdsprogram som fastställts av regeringen ska efterlevas. Det är viktigt att arbetet samordnas mellan olika förvaltningar som kan ta det operativa ansvaret.

En sammanställning måste vara klar den 14 oktober 2005 så att kommunstyrelsen kan fatta beslut senast den 30 november 2005. Sammanställningen måste också återredovisas till miljöförvaltningen som är tillsynsmyndighet, så att förvaltningen kan följa upp att de vidtagna åtgärderna är tillräckliga och överväga om ytterligare åtgärder måste vidtas.

Jag föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Stadsledningskontoret ges i uppdrag att samordna stadens arbete för att kunna genomföra regeringens åtgärdsprogram i enlighet vad som anförs i denna promemoria.
2. Stadsledningskontoret ska redovisa uppdraget senast den 14 oktober 2005.

Stockholm den 1 juni 2005

VIVIANN GUNNARSSON

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden *Kristina Axén Olin*, *Sten Nordin* och *Mikael Söderlund* (alla m) enligt följande.

Vi föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. bifalla förvaltningens förslag till beslut i vad avser punkter 1 och 2 vilka avser föreläggande för Stockholms stad att utreda och redovisa åtgärder för att minska partikelhalterna och förbättra renhållningen.
2. avslå förvaltningens förslag vad avser punkter 3, 4 och 5 om föreläggande för Stockholms stad att genomföra informationsåtgärder angående användning av dubbdäck, att upprätta ett system för bevakning och beredskap för att vidta åtgärder mot PM10 halter och att implementera systemet i gatudriften samt att utveckla egenkontrollen så att överskridande av miljökvalitetsnormen för PM 10 förebyggs.
3. översända ärendet till länsstyrelsen för kännedom.
4. därutöver anföra:

EU har antagit ett luftvårdsdirektiv i vilket bl.a. krävs att halterna av partiklar av storleksordningen PM 10 ska hållas under 40 mikrogram/kubikmeter luft ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) som årsmedelvärde och att halten 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ inte får överstigas fler än 35 dagar per år. Dessa nivåer har antagits av den svenska regeringen trots att dessa gränsvärden främst satts med hänsyn till de förhållanden som råder i Sydeuropas storstäder med höga föroreningar av partiklar från fordon med dålig avgasre-

ning och inte till de förhållanden som gäller i Sverige där partiklarna till övervägande del består av finmald sand från sandningen av gator under vinterperioden. Riksdagen har antagit dessa gränsvärden och beslutat om att de ska utgöra miljö kvalitetsmål. I ett beslut fattat i december 2004 fastställde regeringen ett åtgärdsprogram för att uppfylla miljö kvalitetsmålet för PM 10. Kravet på åtgärder riktar sig främst mot Stockholms stad eftersom det är hos oss och på några få gator i andars stora städer som halterna av PM 10 under torra dagar under efter vinter och vårperiod överstiger gränsvärdet för dygnsmedelhalt. Länsstyrelsen i Stockholms län har föreslagit ett antal åtgärder för att sänka PM 10 halterna. Miljöförvaltningen kommer nu med förslag till beslut om att förelägga Stockholms Gatu- och fastighetskontor och ett antal stadsdelsnämnder att vidta åtgärder för att uppfylla miljö kvalitetsnormerna. Anmärkningsvärt är att regeringens beslut togs utan att någon konsekvens- och kostnadsutredning gjorts. Detta trots att kostnaderna för Stockholm för åtgärderna blir mycket höga och att stora inskränkningar i trafiken kan behöva göras på ett 30-tal hårt trafikerade gator inom Stockholms innerstad. Återigen lägger nuvarande majoritet krav på Stockholm som blir hämmande för stadens utveckling

Är omfattande åtgärder motiverade? Låt oss först konstatera att Sockholmsluften är bra. PM 10 halten i inestaden är i genomsnitt $17 \mu\text{g}/\text{m}^3$ att jämföras med bakgrundshalterna på Upplands landsbygd där den är $12 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Få storstäder i Europa har så låga partikelhalter. Vid ett 30-tal gator i inestaden kan dock halterna vara högre med årsmedelhalter på $45 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (Hornsgatan som där de högst halterna uppmätts). För de gator i innerstaden som är mest utsatta kan dock dygnsmedelhalterna i samband med torra perioder och sopning av gatorna på våren vara betydligt högre t.ex. maxhalter på $600 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (Hornsgatan) respektive $268 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (Sveavägen). (SLB Analys: Luften i Stockholm, Årsrapport 2003). Dock, redan något kvarter från dessa gator är partikelhalten nere på bakgrunds nivåer. Noterbart är att det endast är Hornsgatan där årsmedelhalterna för PM 10 överskrider. Miljöförvaltningen föreslår nu att Stockholms stad vidtar åtgärder för de gator där dygnsmedelhalterna för PM 10 överskrider $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

I flera "larmrapporter" har de hälsorisker som partiklarna medför beskrivits. Det är ett faktum att personer med astma och känslighet för luftvägsinfektioner påverkas av att vistas på de dammiga gatorna. Däremot är belägen för risker för dödsfall i hjärtinfarkt, lungcancer och risker för nedsatt utveckling av lungkapacitet överdrivna. Den forskning som gjorts ger inga belägg för att exponeringen för PM 10 partiklar skulle orsaka de 700 extra sjukhusanläggningar och 230 dödsfall som miljöförvaltningen åberopar i sitt förslag till beslut. Nu senast den 25 april 2005 publicerades den första fall- kontrollstudien av eventuella samband mellan exponering av partiklar och hjärt-kärlsjukdomar. (Fall- kontrollstudier är det bästa epidemiologiska sättet att studera samband mellan individuell exponering och utvecklade sjukdomar och dödsfall.) Studien ger en viss indikation på att det skulle kunna finnas ett möjligt samband men detta är svagt, det finns t.ex. inget samband mellan inträffade infarkter som inte lett till död och exponering för Stockholms luftföroreningar. Den forskare som disputerade på undersökningen, Mats Rosenlund, konstaterar i avhandlingen som slutkläm att: "In conclusion, the results from this study did not indicate any association between long-term ambient air pollution exposure and myocardial infarction incidence, but provides some support of an association between long term air pollution exposure and cardiovascular mortality".

Noterbart är också att det inte finns något samband med dödsfall i infarkt och höga dygnsmedelhalter. Under år 2004 publicerades en avhandling i USA om exponering för partiklar och minskad utveckling av lungvolymen har ungdomar i Kalifornien som varit utsatta för avgaspartiklar. Denna undersökning visade på att det fanns inget samband mellan minskad lungvolym och PM 10 partiklar eller med NOx partiklar. Däremot med partiklar som var mindre än PM 2,5. Riskerna var i samtliga fall mindre än att utsättas för passiv rökning. Anmärkningsvärt är att de årsmedelhalter i Kalifornien vid vilka man såg en effekt var högre eller lika stora som de högsta dygnsmedelhalter som uppmätts vid Sveavägen i Stockholm.

Folkpartiet ställer sig positivt till att åtgärder vidtas för att minska dammhalterna vid Stockholms gator. Vi välkomnar därför att krafttag görs för att undersöka hur situationen ska kunna förbättras och att bättre metoder utvecklas för att hålla dammhalterna nere under torra dagar under vinter och vår. Men vi ställer oss inte bakom miljöförvaltningens och länsstyrelsens långtgående förslag om att minska dubbdäcksanvändningen genom att införa dubbdäcksskatter eller

förbud. En minskning av dubbdäcksanvändningen skulle kunna medföra flera skador och dödsfall än vad som räddas genom minskningen av partiklar. Vi kan inte heller delta i förslag som avser att minska parkeringsmöjligheterna Stockholm och att kraftigt höja parkeringsavgifterna. Förslag som drabbar alla Stockholmsbilister oberoende om de kör i Stockholms innerstad eller utanför denna.

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av *Kristina Axén* och *Mikael Söderlund* (båda m) och *Lotta Edbolm*, *Ulf Fridebäck* och *Abit Dundar* (alla fp) med hänvisning till reservationen av (m) i borgarrådsberedningen.

Särskilt uttalande gjordes av *Ewa Samuelsson* (kd) enligt följande.

Uppföljningen och de åtgärder som krävs för att efterleva miljö kvalitetsmålen för partiklar bör i första hand bygga på incitament för att begränsa användningen av dubbdäck. Ekonomiska incitament för att stimulera övergång till dubbfria däck bör vara en statlig åtgärd. Spolning och städning av gator samt försök med kemiska rengöringsmedel bör också fortsätta att prövas.

Effekten av att efterleva EU:s luftvårdsdirektiv kan innebära långtgående krav på trafikbegränsningar på vissa av Stockholms mest trafiktäta gator. Det bör vara möjligt att i viss mån begränsa innerstadstrafiken genom bättre kollektivtrafik och smart trafikplanering.

Samtidigt som luftföroreningarnas betydelse för hälsan måste fortsätta att klarläggas är det också viktigt att sätta utsläppen i relation till andra faktorer som påverkar människors liv och hälsa. Det ökande alkoholbruket, främst bland barn och ungdomar, kommer i framtiden att kraftigt påverka hälsoutvecklingen liksom samhällsekonomin.

ÄRENDET

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslöt den 26 april 2005 att hemställa hos kommunstyrelsen att kommunstyrelsen samordnar stadens genomförande av regeringens åtgärdsprogram avseende partiklar samt att därutöver anföra följande.

Miljökvalitetsnormen för partiklar (PM 10) är bindande och började gälla 1 januari 2005. Miljöförvaltningen har noterat att överträdelser skett oroväckande många gånger. Därför måste åtgärder skyndsamt vidtas för att klara normerna. Regeringen har förlängt tiden för när ansvariga myndigheter måste redovisa sina åtgärder till 31 december 2005. Kommunen är skyldig att vidtaga åtgärder genom sina ansvariga nämnder, i Stockholms stad är det trafiknämnden och stadsdelsnämnderna Maria Gamla stan, Katarina-Sofia, Kungsholmen, Norrmalm, Östermalm och Liljeholmen som måste vidta åtgärder. Eftersom det handlar om åtaganden i flera olika nämnder bör kommunstyrelsen ta det övergripande ansvaret att samordna, följa upp och redovisa vilka åtgärder som har vidtagits, kommer att genomföras samt vilka effekt de har för partikelhalterna. Detta måste göras snabbt. En sammanställning måste läggas fram i kommunstyrelsen omedelbart efter sommaren så att man kan följa upp åtgärderna under hösten. Detta måste också återredovisas till miljöförvaltningen som är tillsynsmyndighet, så att förvaltningen kan följa upp att de vidtagna åtgärderna är tillräckliga och överväga föreläggande i ett senare skede. De juridiska aspekterna på ett föreläggande från miljö- och hälsoskyddsnämnden måste också klargöras.

Reservation anfördes av vice ordföranden *Jakob Forssmed* (kd), bilaga.

Reservation anfördes av ledamöterna *Magnus Hellström* (m), *Johan Steenhoff Eriksen* (m) och *Katarina Larsson* (m), bilaga.

Reservation anfördes av ledamöterna *Anna Starbrink* (fp) och *Erik Wassén* (fp), bilaga.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden *Jakob Forssmed* (kd), bilaga.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 22 mars 2005 har följande lydelse.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden förelägger Stockholms stad genom den nämnd som ansvarar för vägtrafikfrågor, organisationsnummer 212000-0142, att:

1. Utredda och redovisa åtgärder inom parkeringspolitikens område som bidrar till uppfyllandet av miljökvalitetsnormen för PM 10.
2. Utredda och redovisa förebyggande åtgärder avseende partikelalstring och -spridning gällande beläggingsmaterial, halkbekämpning, barmarksrenhållning och arbetsmaskiner.

Redovisningar av ovanstående ska göras till Miljö- och hälsoskyddsnämnden senast 30 september 2005.

3. Genomföra informationsåtgärder avseende dubbdäcksanvändning som ska vara genomförda senast 31 december 2005.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden förelägger Stockholms stad genom den nämnd som ansvarar för vägtrafikfrågor och genom stadsdelsnämnderna Maria-Gamla stan, Katarina-Sofia, Kungsholmen, Norrmalm, Östermalm och Liljeholmen, organisationsnummer 212000-0142, att:

4. Upprätta ett system för bevakning och beredskap för att vidta åtgärder mot höga PM 10-halter, samt att implementera systemet i gatudriften.

5. Utveckla egenkontrollen för gatudriften så att överskridanden av miljökvalitetsnormen för PM 10 förebyggs. Vaghållaren och stadsdelsförvaltningarna ska redovisa hur egenkontrollen för gatudriften utvecklats bland annat avseende ansvarsfördelning, kunskapsspridning och rutiner inom vaghållarens och stadsdelsförvaltningarnas organisationer.

Åtgärder under punkterna 4 och 5 ska vara genomförda senast 31 december 2005. Beslutet fattas med stöd av 1 kapitlet 1§, 2 kapitlet 1, 2, 3, 6 och 7 §§ samt 26 kapitlet 9, 19 och 22 §§ miljöbalken.

6. Översända ärendet till länsstyrelsen för kännedom.

Sammanfattning

I Stockholm har under de senaste åren miljökvalitetsnormen för PM 10 överskridits på ett femtiotal platser. Till och med 20 mars hade det tillåtna dygnsmedelvärdet under 2005 överskridits 25 gånger på Norrlandsgatan, 22 gånger på Hornsgatan och 20 gånger på Sveavägen. Om det högsta tillåtna dygnsmedelvärdet överskrids mer än 35 gånger har normen överskridits. Erfarenheter från tidigare år visar att överskridandena ökar på våren, vid torr väderlek. Ett överskridande av miljökvalitetsnormen ter sig ofrånkomligt. Överskridanden har sannolikt inträffat även på andra gator 2005. Mätningar visar också att det inte finns någon tendens över åren att halterna skulle minska i gatunivå.

Partiklar kan ge olika hälsoeffekter; bland annat påverkan på lungfunktionen samt en ökad dödlighet i hjärt-, kärl- och lungsjukdomar samt cancer.

För att miljökvalitetsnormen för PM 10 ska klaras krävs flera vägtrafikrelaterade åtgärder. De åtgärder som Miljö- och hälsoskyddsnämnden föreslås förelägga om förutsätter att även andra åtgärder som länsstyrelsen föreslagit genomförs för att normen ska klaras.

Förvaltningen delar den bedömning som länsstyrelsen gör i sitt förslag till åtgärdsprogram att den enskilt mest verkningsfulla åtgärden är att minska användningen av dubbdäck, men huvudansvaret för denna åtgärd ligger på nationell nivå, och därmed är Miljö- och hälsoskyddsnämndens rådighet begränsad.

Inom Stockholms stad bör den nämnd som ansvarar för vägtrafikfrågor ses som ansvarig för åtgärder inom följande områden:

- ◆ Åtgärder inom parkeringspolitikens område.
- ◆ Åtgärder avseende partikelalstring och -spridning gällande beläggingsmaterial, halkbekämpning, barmarksrenhållning och arbetsmaskiner.
- ◆ Informationsåtgärder avseende dubbdäcksanvändning.

Inom följande områden har den nämnd som ansvarar för vägtrafikfrågor och berörda stadsdelsnämnder (Maria-Gamla stan, Katarina-Sofia, Kungsholmen, Norrmalm, Östermalm och Liljeholmen) ett delat ansvar:

- ◆ Åtgärder för att minska halterna av partiklar i de delar av vägnätet där det finns risk för extremt höga halter.
- ◆ Egenkontroll för gatudriften så att överskridanden av miljökvalitetsnormen för PM 10 förebyggs.

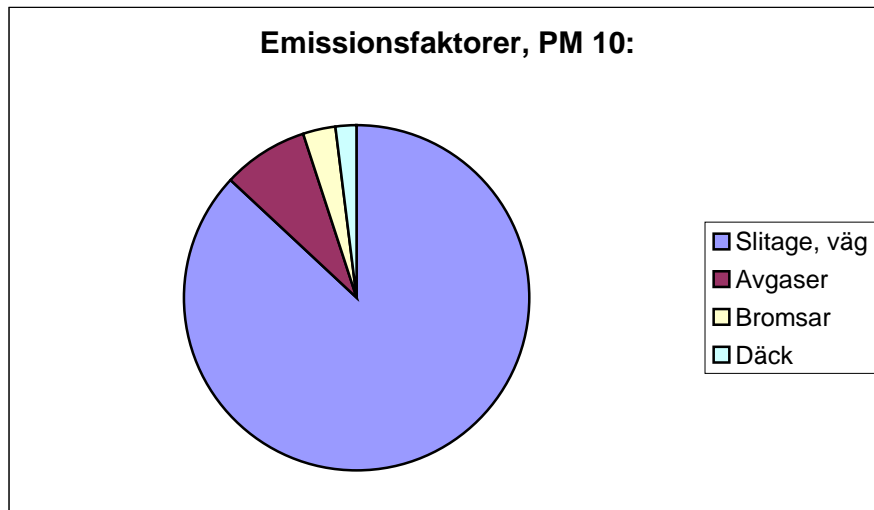
Processen med att utreda åtgärder för att klara miljökvalitetsnormen för PM 10 har pågått under flera år inom staden genom ett samarbete mellan Stadsbyggnadskontoret, Gatu- och fastighetskontoret och Miljöförvaltningen samt med länsstyrelsen. Flertalet av åtgärderna i regeringens åtgärdsprogram har dock ännu inte påbörjats trots att normen är bindande och ska vara uppfylld den 1 januari 2005. För att miljökvalitetsnormen ska kunna klaras anser Miljöförvaltningen därför att det behövs ett föreläggande. Förvaltningen bedömer att de föreslagna åtgärderna och försiktighetsmått som berörda nämnder ska genomföra är väl avvägda.

Avstämning och dialog gällande ärendet har bl a skett vid ett möte med representanter från Gatu- och fastighetskontoret, Stadsledningskontoret, Stadsbyggnadskontoret, Vägverket och länsstyrelsen.

Bakgrund

Vad är PM 10?¹

PM 10 är ett samlingsbegrepp för partiklar vars diameter är mindre än 10 mikrometer. Den grövsta fraktionen av partiklar mellan PM 10 och PM 1 utgörs i huvudsak av uppvirvlade partiklar som bildas framför allt genom slitage av vägbeläggning.



Figur 1: Emissionsfaktorer för PM 10 i Stockholm. Källa: Stockholms Luft och Bulleranalys.

Nära starkt trafikerade vägar och gator utgör den grövsta fraktionen huvuddelen av PM 10-halterna. Särskilt under vinter och vår ackumuleras dessa partiklar på våta vägbanor och virvlas upp vid torrt väder. Detta ger upphov till höga halter på nämnda gatuavsnitt motsvarande cirka 70-80 procent av de totala PM 10-nivåerna. En finare fraktion av partiklar mellan PM 1 och PM 0,1 kommer i huvudsak från utsläpp i andra länder. Den finaste fraktionen av partiklar så kallade ultrafina partiklar mindre än PM 0,1 kommer bland annat från utsläpp av avgaspartiklar från fordon i den lokala trafiken, vedeldning och energianläggningar.

Miljö kvalitetsnormerna reglerar de högsta tillåtna PM 10-halterna i luften, det vill säga massan av alla partiklar mindre än 10 mikrometer i diameter. Ett gränsvärde och dygnsmedelvärde på 50 mikrogram/m³ får överskridas högst 35 gånger per år.

Situationen i Stockholm

I Stockholm överskrider normen för PM 10 på ett femtiotal gator.² Halterna av PM 10 är högst under våren och lägst under sensommaren/hösten. Halterna i gatunivå i Stockholm är kraftigt förhöjda jämfört med den urbana bakgrundshalten, det vill säga halten ovan taknivå. Inte bara i Stockholms innerstad utan även i andra kommuner i länet och längs större vägar i ytterområdena sker överskridanden av miljö kvalitetsnormerna. Mätningar visar att det inte finns någon tendens över åren att halterna skulle minska i gatunivå.

Ytterligare information om partiklars hälsoeffekter finns under Vägverkets hemsida (www.vv.se).

Partiklar ger negativa hälsoeffekter

Olika fraktioner av partiklar kan ge olika hälsoeffekter. Ultrafina inandningsbara partiklar är hälsopåverkande bland annat genom att de tar sig långt ner i luftvägar och lungor. De kan också föra med sig andra hälsofarliga ämnen, till exempel cancerframkallande kolväten och metaller. Hälsoeffekter är bland annat påverkan på lungfunktionen samt en ökad dödlighet i hjärt-, kärl-

¹ Fakta som presenteras i avsnittet Bakgrund kommer till stor del från rapporten "Partiklar i stadsmiljö – källor, halter och olika åtgärders effekt på halterna mätt som PM10", SLB Rapport 4:2004. Rapporten kan läsas i sin helhet på SLB-analys hemsida www.slb.nu/slb/, under Rapporter (välj alternativet SLB-analys övriga rapporter).

² Se bilaga 1, Karta med uppmätta och beräknade halter av PM10 i Stockholms innerstad 2002.

och lungsjukdomar. Partiklar misstänks även vara cancerframkallande. Grövre partiklar påverkar de övre luftvägarna genom irritation och kan bland annat förvärra astmatiska besvär.

Enligt en studie inom Stockholms län har cirka 700 extra sjukhusinläggningar per år uppskattats bero på förhöjda halter kvävedioxid och inandningsbara partiklar i Stockholmsluften (SHAPE, 1999). Miljömedicinska enheten inom Stockholms läns landsting har i en annan studie bedömt att stockholmare i genomsnitt får sin livslängd förkortad med cirka två månader på grund av förhöjda partikelhalter. Den är av samma storleksordning som livslängdsförkortningen på grund av trafikolyckorna i Sverige. Resultat från studien Aphea 2 uppskattar att antalet dödsfall i Stockholm skulle minskas med cirka 230 per år vid en sänkning av partikelhalten (PM₁₀) med 5 mikrogram/m³. Studien bygger på jämförelser av uppgifter från svenska sjukhus- och dödsorsaksregister med mätningar av partikelhalterna i Stockholm.

Orsaker till höga partikelhalter

Vägrafiken är huvudorsaken till överskridanden av miljökvalitetsnormen för PM₁₀. För att minska PM₁₀-halterna i trafikmiljö och klara miljökvalitetsnormen krävs internationella, nationella och lokala åtgärder. För att dessa skall bli effektiva krävs kännedom om vad som styr PM₁₀-halterna och vilka källor som står för de största utsläppen. Eftersom såväl PM₁₀ som mindre partiklar kan påverka människors hälsa är det angeläget att halterna i luften minskas för olika partikelstorlekar.

Mekaniskt genererade partiklar på grund av malning och slitage av vägbanor och sand på vägbanor är den viktigaste lokala källan till PM₁₀ på grund av vägrafiken. Slitaget påverkas kraftigt av dubbdäcksanvändningen vilket leder antingen till direkta emissioner till luften eller till ackumulation av partiklar på vägbanorna speciellt om vägbanorna är våta. Ackumulerade partiklar virvlas upp (emitteras till luften) när körbanorna blir torra.

Sandning och saltning bidrar direkt till ökade partikelmängder men kanske främst till att slitaget av vägbanorna ökar. Uppvirvlingen orsakas främst av att fordonen ger upphov till turbulens, men även fordonens hastighet och andelen tunga fordon påverkar uppvirvlingen. Mätningar visar att vindhastigheten inte har någon större betydelse för uppvirvlingen.

Åtgärders effekter på partikelhalterna

Försök med olika driftmetoder längs gator i Stockholms innerstad och längs en motorväg utanför Stockholm har gett kunskaper om olika åtgärders betydelse för partikelhalterna. Försök med intensifierad renhållning genomfördes både i innerstaden och längs motorvägen mot Arlanda för att undersöka betydelsen av sand på vägarna. Resultaten visar att sopning av vägbanorna med nuvarande maskinpark förefaller ha liten eller ingen betydelse. Under en period mättes PM₁₀-halter på Norrlandsgatan samtidigt som vägbanan sopades varje dygn. Halter på Norrlandsgatan jämfördes med halter på Sveavägen där ingen sopning utfördes. Antalet överskridanden av miljökvalitetsnormen minskade inte på Norrlandsgatan under försöksperioden. Ingen effekt kunde heller noteras av sopning av motorvägen mellan Stockholm och Arlanda. Snarare visade sig sopning tillfälligt kunna ge något förhöjda halter, vilket indikerats av metallanalyser och källreceptorberäkningar längs motorvägen.

Längs motorvägen genomfördes även försök med att högtrycksspola vägrenen och mittremsan för att få bort partiklar och sand. Spolningen hade liten effekt på PM₁₀-halterna (<10 procent) och förefaller därmed inte vara en effektiv åtgärd för att minska PM₁₀-halterna. Något försök med spolning kommer inte att genomföras i innerstaden.

Försök med att sprida en dammbindande lösning på vägbanorna samt att spola av vägren och mittremsa har också genomförts. Försöken visade att dammbindning genom att sprida en lösning av kalciummagnesiumacetat på vägbanan reducerade PM₁₀-halterna markant (cirka 35 procent). I jämförelse med en kontrollsträcka noterades också betydligt färre antal dygn med halter över miljökvalitetsnormen. Försök med dammbindning på Norrlandsgatan i innerstaden gav mindre effekt än försöket på motorvägen, vilket troligen berodde på att ett för litet område behandlades.

Den enskilt mest effektiva åtgärden för att få ner PM₁₀-halterna är en reduktion av dubbdäcksanvändningen. Dubbdäcken står för huvuddelen av slitaget av vägbanorna. Baserat på mätningarna i Stockholm av PM₁₀-halter och mätningar av vägbanornas fuktighet konstateras att

vid torra vägbanor kan cirka 10 mikrogram/m³ lägre PM 10-halt erhållas om dubbdäcksandelen sjunker med 10 procentenheter. Dubbdäcksandelen i Stockholmsregionen är 60 till 70 procent. Om dubbdäck förbjuds kan trafiksäkerhetsproblem uppkomma och länsstyrelsen har i sitt förslag till åtgärdsprogram bedömt att en dubbdäcksandel på 20 till 30 procent på personbilarna vore lämpligt.

Åtgärdsprogram för att klara miljökvalitetsnormen för PM 10

Länsstyrelsen har på regeringens uppdrag utarbetat ett förslag till åtgärdsprogram för att klara miljökvalitetsnormerna för PM 10. Förslaget pekar ut en rad myndigheter och andra aktörer som ansvariga för att genomföra åtgärderna. Länsstyrelsens bedömning är att ett uppfyllande av normen är svårt även om samtliga åtgärder i förslaget till åtgärdsprogram genomförs. Den åtgärd som av länsstyrelsen angivits som viktigast är restriktioner för användningen av dubbdäck.

För att minska halterna av PM 10 fastställde regeringen den 9 december 2004 ett åtgärdsprogram. Flera av de åtgärder som länsstyrelsen föreslagit, men som kräver ändring i lagstiftningen, har inte tagits med i regeringens åtgärdsprogram. Regeringen anger att man kommer att ta ställning till dessa förslag senare.

I åtgärdsprogrammet pekas Stockholms stad ut som ansvarig (i vissa fall tillsammans med andra aktörer) för en rad åtgärder som behöver vidtas.

- 1) informera om konsekvenserna av höga partikelhalter och de negativa effekterna av dubbdäcksanvändning
- 2) åtgärder inom parkeringspolitikens område för att minska personbilstrafiken och öka framkomligheten inom Stockholms kommun
- 3) åtgärder vad gäller de parkeringsavgifter som tillämpas vid myndigheters och kommuners arbetsplatser i Stockholms län, för att minska personbilstrafiken
- 4) åtgärder för att minska halterna av partiklar i de delar av vägnätet där det finns risk för extremt höga halter
- 5) åtgärder för att öka kunskaperna om olika beläggingsmaterials benägenhet att bilda PM 10 samt hur halkbekämpning med tvättad stenkross och olika metoder för barmarksrenhållning påverkar halterna av PM10
- 6) åtgärder för att öka kunskaperna om bidrag till PM 10-halterna från fartyg, arbetsmaskiner och småskalig vedeldning.

Åtgärderna behöver enligt regeringens beslut vara genomförda senast 31 december 2005. Regeringen har inte rangordnat åtgärderna i åtgärdsprogrammet.

Ansvarsfördelning

Den nämnd inom staden som ansvarar för vägtrafikfrågor har väghållaransvar, det vill säga den kommande Trafiknämnden. Stadsdelsnämnderna har dock ansvar för barmarksrenhållning och vinterväghållning för de flesta vägar. Undantag är genomfarts- och infartsleder som är utbyggda med trafikledsstandard som den kommande Trafiknämnden ansvarar för.

Stadsdelsnämnder har därmed ansvar för barmarksrenhållning och vinterväghållning på de flesta av de kommunala vägarna i Stockholm där miljökvalitetsnormen för PM 10 beräknas överskridas. Detta gäller dock inte för Drottningholmsvägen och Nynäsvägen på vilka den nämnd som ansvarar för vägtrafikfrågor står för barmarksrenhållning och vinterväghållning.

Förvaltningens synpunkter

Till och med 20 mars hade det tillåtna dygnsmedelvärde under 2005 överskridits 25 gånger på Norrlandsgatan, 22 gånger på Hornsgatan och 20 gånger på Sveavägen. Om det högsta tillåtna dygnsmedelvärde överskrids mer än 35 gånger har normen överskridits. Erfarenheter från tidigare år visar att överskridandena ökar på våren, vid torr väderlek. Ett överskridande av miljökvalitetsnormen ter sig ofrånkomligt. Överskridanden av miljökvalitetsnormen orsakar skador på människors hälsa. Höga partikelhalter påverkar lungfunktionen och ger ökad dödlighet i hjärt-kärlsjukdomar samt i lungsjukdomar. Genom att uppfylla miljökvalitetsnormen minskas dessa negativa effekter på människors hälsa.

Den huvudsakliga källan i Stockholm är vägtrafiken. För att miljökvalitetsnormen för PM 10 ska klaras krävs därför flera vägtrafikrelaterade åtgärder, och i länsstyrelsens förslag till åtgärdsprogram redovisades ett antal lämpliga åtgärder för att klara miljökvalitetsnormen. Flera av dessa åtgärder ingår även i regeringens fastställda åtgärdsprogram, dock inte åtgärder som kräver lag- och förordningsändringar. För att miljökvalitetsnormen ska kunna uppfyllas krävs att åtgärder vidtas även av regeringen.

Förvaltningen delar den bedömning som görs i länsstyrelsens förslag till åtgärdsprogram att den enskilt mest verkningsfulla åtgärden är att minska användningen av dubbdäck. Huvudansvaret för denna åtgärd ligger dock på nationell nivå, eftersom åtgärden kräver förändrad lagstiftning, och därmed är Miljö- och hälsoskyddsnämndens rådighet begränsad.

Staden har en skyldighet att vidta de åtgärder som den ansvarar för enligt regeringens fastställda åtgärdsprogram. Detta enligt 5 kapitlet 8§ miljöbalken som stadgar att myndigheter och kommuner inom sina ansvarsområden ska vidta de åtgärder som behövs enligt ett åtgärdsprogram som fastställts.

Miljöförvaltningen konstaterar att åtgärder behöver vidtas av väghållarna och av de stadsdelsnämnder där överskridanden av miljökvalitetsnormen sker på kommunala vägnätet. Detta förslag till föreläggande riktas mot verksamhetsutövare tillhörande Stockholms stad. Förvaltningen avser också lägga förslag om ett liknande föreläggande mot Vägverket som väghållare för de statliga vägarna inom staden. Samverkan bör ske mellan staden och Vägverket om åtgärderna.

Inom Stockholms stad bör genom den nämnd som ansvarar för vägtrafikfrågor ses som ansvarig för åtgärder inom följande områden:

- ◆ Åtgärder inom parkeringspolitikens område.
 - ◆ Åtgärder avseende partikelalstring och -spridning gällande beläggingsmaterial, halkbekämpning, barmarksrenhållning och arbetsmaskiner.
 - ◆ Informationsåtgärder avseende dubbdäcksanvändning.
- Inom följande områden har den nämnd som ansvarar för vägtrafikfrågor och berörda stadsdelsnämnder (Maria-Gamla stan, Katarina-Sofia, Kungsholmen, Normalm, Östermalm och Liljeholmen) ett delat ansvar:
- ◆ Åtgärder för att minska halterna av partiklar i de delar av vägnätet där det finns risk för extremt höga halter, samt
 - ◆ Egenkontroll för gatudriften så att överskridanden av miljökvalitetsnormen för PM 10 förebyggs.

Parkeringspolitiska åtgärder

Trafikens omfattning har betydelse för halterna av PM 10. Inom parkeringspolitikens område behövs åtgärder som minskar trafiken i de områden där överskridanden av miljökvalitetsnormer sker. I länsstyrelsens förslag till åtgärdsprogram för kvävedioxid redovisas exempel på åtgärder som kan tillämpas avseende normen för PM 10. Enligt länsstyrelsens förslag kan parkeringsåtgärderna bland annat avse avgiftshöjningar för besöksparkeringar, reducerat utbud av gatuparkering i innerstaden och intensifierad övervakning. I och med att det finns många tänkbara åtgärder inom denna kategori behöver den nämnd som ansvarar för vägtrafikfrågor utreda lämpliga åtgärder med avseende på effekter och kostnader, som ska utgöra ett underlag för ett program med parkeringsåtgärder som ska minska risken för normöverskridanden.

Informationsåtgärder gällande dubbdäcksanvändning

I Norge har olika informationsåtgärder vidtagits för att minska dubbdäcksanvändningen. Det har avsetts information om hälsoeffekter av partikelhalter och information om dubbfria vinterdäck. Informationen har kombinerats med avgifter på dubbdäck samt en kortare subvention vid byte från dubbdäck till dubbfria vinterdäck. Liknande informationsåtgärder vore angelägna även i Stockholm.

Akutåtgärder vid höga partikelhalter

Så länge som åtgärder för att sänka utsläpp vid källan (dubbdäcksanvändningen) inte vidtas utgör akutåtgärderna den viktigaste åtgärds-kategorin. Väghållaren och stadsdelsförvaltningarna behöver ha en beredskap för att snabbt vidta åtgärder för att minska partikelhalterna på gator med överskridanden av miljö-kvalitetsnormen för PM 10. Exempel på akutåtgärder kan vara dammbindning, renhållning och/eller hastighetsbegränsningar på gator där överskridanden kan förväntas. För att kunna ha en god beredskap behöver väghållaren hålla sig informerad om partikelhalter. Miljöförvaltningen kan bidra med kunskap avseende detta. Väghållaren behöver vidare ha en organisation för att snabbt kunna handla och ha klargjort ansvarsfördelningen med stadsdelsförvaltningarna. Väghållaren och stadsdelsförvaltningarna behöver dessutom ha personal med kunskap om lämpliga åtgärder samt erforderlig utrustning för åtgärder. Vidtagna åtgärder ska följas upp och dokumenteras. För att kunna bygga upp en sådan beredskap som beskrivs ovan behöver en strategi tas fram och implementeras.

Åtgärder med koppling till egenkontroll och kunskapskravet enligt Miljöbalken

Det finns kunskaper i andra nordiska länder och i Sverige när det gäller åtgärder för att minska partikelhalter med avseende på beläggingsmaterial, halkbekämpning och barmarksrenhållning. I vissa andra nordiska städer, som exempelvis Trondheim och Helsingfors, har det under drygt 10 år bedrivits arbete för att sänka partikelhalterna. Vägverket och Väg- och transportforskningsinstitutet (VTI) bedriver studier kring partikelfrågor och metoder för att minska halterna av partiklar från vägtrafik. Det finns också möjlighet att söka ekonomiskt bidrag från Vägverket för försök som syftar till att sänka partikelhalterna vid kommunala vägar. I Stockholms län bedriver för närvarande Vägverket och Gatu- och fastighetskontoret arbete med att utvärdera olika metoder för att minska halterna av PM 10. Erfarenheterna från andra länder, övriga Sverige och Stockholm behöver sammanställas, utvärderas och bedömas med avseende på lämplighet för praktiska försök lokalt i Stockholm. För respektive åtgärd ska effekter på partikelhalter och kostnader redovisas.

För att gatudriften ska kunna bedrivas på ett sätt som minskar alstring och uppvirvling av partiklar behöver väghållaren och stadsdelsförvaltningarna utveckla en god egenkontroll och kunskap avseende problembild och åtgärder. I det ingår att klargöra ansvarsförhållanden och att ha en tydlig organisation för arbetet. Kunskapen om åtgärder behöver spridas till personal inom väghållaren och stadsdelsförvaltningarna som arbetar med gatudriften. Rutiner avseende förnyelse av beläggingsmaterial, halkbekämpning och barmarksrenhållning behöver ses över med syfte att kunna förebygga överskridanden av miljö-kvalitetsnormen för PM 10. Miljöförvaltningen föreslår att den förvaltning som ansvarar för vägtrafikfrågor ska samordna arbetet med utvecklad egenkontroll inom området.

Motiv för föreläggande och skälighetsavvägning av åtgärder

Processen med att utreda åtgärder för att klara miljö-kvalitetsnormen för PM 10 har pågått under flera år inom staden genom ett samarbete mellan Stadsbyggnadskontoret, Gatu- och fastighetskontoret och Miljöförvaltningen samt med länsstyrelsen. Flertalet av åtgärderna i regeringens fastställda åtgärdsprogram har dock ännu inte påbörjats trots att normen är bindande och ska vara uppfylld den 1 januari 2005. För att påskynda uppfyllandet av miljö-kvalitetsnormen anser Miljöförvaltningen att det behövs ett föreläggande från Miljö- och hälsoskyddsnämnden mot bakgrund av nämndens ansvar såsom tillsynsmyndighet enligt 5 kapitlet 3§ samt 26 kapitlet 1§ Miljöbalken. Avstämning och dialog gällande ärendet har bland annat skett vid ett möte med representanter från Gatu- och fastighetskontoret, Stadsledningskontoret, Stadsbyggnadskontoret, Vägverket och länsstyrelsen.

Förvaltningen bedömer att de föreslagna åtgärderna och försiktighetsmått som berörda nämnder ska genomföra är väl avvägda. Åtgärderna har utvärderats inom ramen för länsstyrelsens arbete att ta fram ett förslag till åtgärdsprogram och bedöms vara tekniskt möjliga och miljö

REMISSER

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 17 maj 2005 har i huvudsak följande lydelse.

Miljö- och hälsoskyddsnämndens beslut har remitterats till stadsledningskontoret för synpunkter. Inom stadsledningskontoret har ärendet beretts av infrastrukturavdelningen.

Bakgrund

Genom EG-direktiv, implementerat i svensk lagstiftning, finns normer om miljökvaliteten hos utomhusluft. För partiklar PM10 (partiklar vars diameter är mindre än 10 mikrometer) gäller att nivån 50 mikrogram/m³ får överskridas högst 35 gånger per år. Normen trädde i kraft den 1 januari 2005. Bakgrunden till direktivet är de negativa effekter på hälsan som fina partiklar har. Försämrad lungfunktion men också ökad dödlighet i hjärt-, kärl- och lungsjukdomar är konstaterade effekter.

I Stockholm har under de senaste åren miljökvalitetsnormen för PM10 överskridits på ett femtital gatuavsnitt. Länsstyrelsen i Stockholms län utarbetade därför på regeringens uppdrag, i samverkan med berörda aktörer bl a Stockholms stad, ett förslag till åtgärdsprogram.

I det åtgärdsprogram som regeringen därefter fastställde den 9 december 2004 pekas Stockholms stad ut som ansvarig (i flera fall tillsammans med andra aktörer) för sex olika typer av åtgärder. I beslutet togs inte med föreslagna åtgärder som kräver ändring i lagstiftning.

Enligt mätningar utförda av miljöförvaltningen har normen för PM10 redan under våren överskridits på ett antal gator i Stockholm. Staden har en skyldighet att inom sitt ansvarsområde vidta åtgärder som medverkar till att normen kan uppfyllas, i första hand de åtgärder som finns i regeringens åtgärdsprogram.

Stadsledningskontorets synpunkter

Miljökvalitetsnormen för partiklar har överskridits. Därför finns en skyldighet för berörda aktörer att snarast vidta lämpliga åtgärder.

Nedan redovisas de åtgärder som föreslås i regeringens åtgärdsprogram som berör Stockholms stad, med en kommentar som redovisar de åtgärder som redan vidtagits:

- 1) informera om konsekvenserna av höga partikelhalter och de negativa effekterna av dubbdäcksanvändning

Kommentar: Arbete har inletts. Vägverket och länsstyrelsen har tagit initiativ för genomföra informationsåtgärder till allmänheten om bl.a. dubbdäck och hälsoproblem. Miljöförvaltningen och trafikkontoret deltar i detta arbete.

- 2) åtgärder inom parkeringspolitikens område för att minska personbilstrafiken och öka framkomligheten inom Stockholms kommun

Kommentar: Staden beslöt att justera parkeringsavgifterna 2003-11-03 bl.a. med hänsyn till detta. Justering av boendeparkeringsavgiften till 500 kr/mån verkställdes 2004-03-01.

- 3) åtgärder vad gäller de parkeringsavgifter som tillämpas vid myndigheters och kommuners arbetsplatser i Stockholms län, för att minska personbilstrafiken

Kommentar: Staden kommer att avgiftsbelägga stadens arbetsplatsparkeringar med hänsyn till Stadsledningskontorets cirkulär 11/2004 om förmånsbeskattning.

- 4) åtgärder för att minska halterna av partiklar i de delar av vägnätet där det finns risk för extremt höga halter

Kommentar: Staden genomför ett antal försöksprojekt tillsammans med Vägverket där syftet är att uppnå dammbindning. En delutvärdering kommer att ske efter sommaren 2005 och försöken beräknas vara klara våren 2006.

- 5) åtgärder för att öka kunskaperna om olika beläggningars materialens benägenhet att bilda PM 10 samt hur halkbekämpning med tvättad stenkross och olika metoder för barmarksrenhållning påverkar halterna av PM10

Kommentar: Staden genomför olika försök tillsammans med Vägverket, VTI och Skanska. Försöken kommer att utökas och även omfatta beläggningmaterial. Försöken genomförs under 2005 och 2006.

- 6) åtgärder för att öka kunskaperna om bidrag till PM 10-halterna från fartyg, arbetsmaskiner och småskalig vedeldning.

Kommentar: Inget arbete är ännu påbörjat.

Beträffande dessa åtgärder, som regeringen fastställt i åtgärdsprogrammet, måste Stockholms stad försätta arbetet för att kunna avgöra hur de lämpligen skall genomföras. Miljö- och hälsoskyddsnämnden har föreslagit att kommunstyrelsen i samverkan med berörda nämnder samordnar ett sådant arbete.

Stadsledningskontoret anser att det bör tillsättas en styrgrupp under ledning av stadsledningskontoret och med deltagande av berörda förvaltningschefer för att leda arbetet. För det praktiska arbetet bör det tillsättas en arbetsgrupp med samma uppbyggnad som styrgruppen. I arbetsgruppens uppgifter ingår att ta erforderliga initiativ så att åtgärderna skall kunna genomföras så fort som möjligt. Resultatet av arbetet återredovisas i kommunstyrelsen 2005-11-09.

RESERVATIONER M.M.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Reservation av vice ordföranden Jakob Forssmed (kd) har följande lydelse.

Nämnden beslutar att förelägga Stockholms stad genom den nämnd som ansvarar för vägtrafikfrågor, org nr 212000-0142, att:

1. utreda och redovisa åtgärder inom parkeringspolitikens område som bidrar till uppfyllandet av miljökvalitetsnormen för PM 10
2. utreda och redovisa förebyggande åtgärder avseende partikelalstring och -spridning gällande beläggingsmaterial, halkbekämpning, barmarksrenhållning och arbetsmaskiner. Redovisningar av ovanstående ska göras till miljö- och hälsoskyddsnämnden senast 30 september 2005.
3. genomföra informationsåtgärder avseende dubbdäcksanvändning som ska vara genomförda senast 31 december 2005.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden förelägger Stockholms stad genom den nämnd som ansvarar för vägtrafikfrågor och genom stadsdelsnämnderna Maria-Gamla stan, Katarina-Sofia, Kungsholmen, Norrmalm, Östermalm och Liljeholmen, org nr 212000-0142, att:

4. upprätta ett system för bevakning och beredskap för att vidta åtgärder mot höga PM 10-halter, samt att implementera systemet i gatudriften.
5. utveckla egenkontrollen för gatudriften så att överskridanden av miljökvalitetsnormen för PM 10 förebyggs. Vaghållaren och stadsdelsförvaltningarna ska redovisa hur egenkontrollen för gatudriften utvecklats bland annat avseende ansvarsfördelning, kunskaps-spridning och rutiner inom vaghållarens och stadsdelsförvaltningarnas organisationer.

Åtgärder under punkterna 4 och 5 ska vara genomförda senast 31 december 2005. Beslutet fattas med stöd av 1 kapitlet 1§, 2 kapitlet 1, 2, 3, 6 och 7§§ samt 26 kapitlet 9, 19 och 22§§ miljöbalken.

6. översända ärendet till länsstyrelsen för kännedom.

Reservation av ledamoten Magnus Hellström m fl (m) har följande lydelse.

Nämnden beslutar att avslå förvaltningens förslag till beslut samt att därutöver anföra följande.

Frågan om miljökvalitetsnormerna för partiklar är viktig och skall tas på största allvar, men enligt vår mening är det odemokratiskt att på detta sätt tvinga stadens nämnder att vidta kontroversiella åtgärder. Vi anser att staden i demokratisk ordning ska diskutera fram vilka åtgärder som ska vidtas för att få till stånd en bättre miljö.

Vi vet att beslutet att införa biltullar, så som det nu utformats, innebär en kraftig ökning av trafiken på Essingeleden vilken kommer att förvärra situationen där, samtidigt som det blir något bättre på t ex Hornsgatan. Men det finns åtgärder som hade kunnat göra det bättre på Hornsgatan, utan att samtidigt göra det sämre på Essingeleden. Alltifrån att bygga ringen runt Stockholm och Förbifart Stockholm till att göra ordentliga satsningar på modern kollektivtrafik. Speciellt spårbunden lokaltrafik, som både är populär bland medborgarna och som inte bidrar till att öka partikelmängden.

Dessutom finns det andra åtgärder som i högre utsträckning bör användas. Man måste förbättra och utveckla tvättningen av gatorna vilket har gett goda resultat i många andra storstäder. Man kan också ersätta naturesanden med tvättad stenkross. Självklart vore det önskvärt med färre dubbdäck på Stockholms gator, men ett förbud är beroende av att de dubbfria däcken utvecklats så att de kan användas utan risk i alla väder i hela landet. I dagsläget räddar dubbdäck liv. Vi anser slutligen att utvecklingen av nya däck och vägbeläggningar är angelägen.

Reservation av ledamoten Anna Starbrink (fp) har följande lydelse.

Nämnden beslutar att

1. i bifalla förvaltningens förslag till beslut i vad avser punkter 1 och 2 vilka avser föreläggande för Stockholms stad att utreda och redovisa åtgärder för att minska partikelhalterna och förbättra renhållningen
2. avslå förvaltningens förslag vad avser punkter 3, 4 och 5 om föreläggande för Stockholms stad att genomföra informationsåtgärder angående användning av dubbdäck, att upprätta ett system för bevakning och beredskap för att vidta åtgärder mot PM₁₀ halter och att implementera systemet i gatudriften samt att utveckla egenkontrollen så att överskridande av miljökvalitetsnormen för PM₁₀ förebyggs
3. översända ärendet till länsstyrelsen för kännedom
4. därutöver anföra följande.

EU har antagit ett luftvårdsdirektiv i vilket bl.a. krävs att halterna av partiklar av storleksordningen PM₁₀ ska hållas under 40 mikrogram/kubikmeter luft ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) som årsmedelvärde och att halten 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ inte får överstigas fler än 35 dagar per år. Dessa nivåer har antagits av den svenska regeringen trots att dessa gränsvärden främst satts med hänsyn till de förhållanden som råder i Sydeuropas storstäder med höga föroreningar av partiklar från fordon med dålig avgasrening och inte till de förhållanden som gäller i Sverige där partiklarna till övervägande del består av finmalad sand från sandningen av gator under vinterperioden. Riksdagen har antagit dessa gränsvärden och beslutat om att de ska utgöra miljökvalitetsmål. I ett beslut fattat i december 2004 fastställde regeringen ett åtgärdsprogram för att uppfylla miljökvalitetsmålet för PM₁₀. Kravet på åtgärder riktar sig främst mot Stockholms stad eftersom det är hos oss och på några få gator i andars stora städer som halterna av PM₁₀ under torra dagar under eftervinter och vårperiod överstiger gränsvärdet för dygnsmedelhalt. Länsstyrelsen i Stockholms län har föreslagit ett antal åtgärder för att sänka PM₁₀ halterna. Miljöförvaltningen kommer nu med förslag till beslut om att förelägga Stockholms Gatu- och fastighetskontor och ett antal stadsdelsnämnder att vidta åtgärder för att uppfylla miljökvalitetsnormerna. Anmärkningsvärt är att regeringens beslut togs utan att någon konsekvens- och kostnadsutredning gjorts. Detta trots att kostnaderna för Stockholm för åtgärderna blir mycket höga och att stora inskränkningar i trafiken kan behöva göras på ett 30-tal hårt trafikerade gator inom Stockholms innerstad. Återigen lägger nuvarande majoritet krav på Stockholm som blir hämmande för stadens utveckling

Är omfattande åtgärder motiverade? Låt oss först konstatera att Sockholmsluften är bra. PM₁₀ halten i inestaden är i genomsnitt 17 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ att jämföras med bakgrundshalterna på Upplands landsbygd där den är 12 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Få storstäder i Europa har så låga partikelhalter. Vid ett 30-tal gator i inestaden kan dock halterna vara högre med årsmedelhalter på 45 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (Hornsgatan som där de högst halterna uppmätts). För de gator i innerstaden som är mest utsatta kan dock dygnsmedelhalterna i samband med torra perioder och sopning av gatorna på våren vara betydligt högre t.ex. maxhalter på 600 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (Hornsgatan) respektive 268 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (Sveavägen). (SLB Analys: Luften i Stockholm, Årsrapport 2003). Dock, redan något kvarter från dessa gator är partikelhalten nere på bakgrunds nivåer. Noterbart är att det endast är Hornsgatan där årsmedelhalterna för PM₁₀ överskrider. Miljöförvaltningen föreslår nu att Stockholms stad vidtar åtgärder för de gator där dygnsmedelhalterna för PM₁₀ överskrider 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

I flera "larmrapporter" har de hälso risker som partiklarna medför beskrivits. Det är ett faktum att personer med astma och känslighet för luftvägsinfektioner påverkas av att vistas på de dammiga gatorna. Däremot är belägen för risker för dödsfall i hjärtinfarkt, lungcancer och risker för nedsatt utveckling av lungkapacitet överdrivna. Den forskning som gjorts ger inga belägg för att exponeringen för PM₁₀ partiklar skulle orsaka de 700 extra sjukhusanläggningar och 230 dödsfall som miljöförvaltningen åberopar i sitt förslag till beslut. Nu senast den 25 april 2005 publicerades den första fall- kontrollstudien av eventuella samband mellan exponering av partiklar och hjärt-kärlsjukdomar. (Fall- kontrollstudier är det bästa epidemiologiska sättet att studera

samband mellan individuell exponering och utvecklade sjukdomar och dödsfall.) Studien ger en viss indikation på att det skulle kunna finnas ett möjligt samband men detta är svagt, det finns t.ex. inget samband mellan inträffade infarkter som inte lett till död och exponering för Stockholms luftföroreningar. Den forskare som disputerade på undersökningen, Mats Rosenlund, konstaterar i avhandlingen som slutkläm att: "In conclusion, the results from this study did not indicate any association between long-term ambient air pollution exposure and myocardial infarction incidence, but provides some support of an association between long term air pollution exposure and cardiovascular mortality". Noterbart är också att det inte fanns något samband med dödsfall i infarkt och höga dyngsmedelhalter. Under år 2004 publicerades en avhandling i USA om exponering för partiklar och minskad utveckling av lungvolym hos ungdomar i Kalifornien som varit utsatta för avgaspartiklar. Denna undersökning visade på att det fanns inget samband mellan minskad lungvolym och PM 10 partiklar eller med NO_x partiklar. Däremot med partiklar som var mindre än PM 2,5. Riskerna var i samtliga fall mindre än att utsättas för passiv rökning. Anmärkningsvärt är att de årsmedelhalter i Kalifornien vid vilka man såg en effekt var högre eller lika stora som de högsta dyngsmedelhalter som uppmätts vid Sveavägen i Stockholm.

Folkpartiet ställer sig positivt till att åtgärder vidtas för att minska dammhalterna vid Stockholms gator. Vi välkomnar därför att krafttag görs för att undersöka hur situationen ska kunna förbättras och att bättre metoder utvecklas för att hålla dammhalterna nere under torra dagar under vinter och vår. Men vi ställer oss inte bakom miljöförvaltningens och länsstyrelsens långtgående förslag om att minska dubbdäcksanvändningen genom att införa dubbdäcksskatter eller förbud. En minskning av dubbdäcksanvändningen skulle kunna medföra flera skador och dödsfall än vad som räddas genom minskningen av partiklar. Vi kan inte heller delta i förslag som avser att minska parkeringsmöjligheterna i Stockholm och att kraftigt höja parkeringsavgifterna. Förslag som drabbar alla Stockholmsbilister oberoende om de kör i Stockholms innerstad eller utanför denna.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Jakob Forssmed (kd) enligt följande.

Vi kristdemokrater anser att det är mycket angeläget att detta föreläggande kommer till stånd. Att miljö- och hälsoskyddsnämnden förelägger nämnder inom staden med rådighet över bland annat vägar och trafik är en ovanlig, men nödvändig åtgärd för att komma tillrätta med de höga partikelhalterna i luften, som påverkar invånarnas liv och hälsa. Särskilt unga och gamla drabbas idag av de höga halterna. Åtgärder krävs också på nationell nivå, men det är samtidigt ytterst angeläget att utarbeta lokala verktyg för att kunna minska dessa halter, vilket skulle medföra färre sjukhusvistelser och längre livslängd för Stockholms invånare. Därmed så har åtgärden en tydlig mänsklig värdesdimension.

Den senaste tiden har den dåliga stockholmsluften satts under medial lupp, och inte minst den internationella jämförelsen har fått många att inse att behovet av åtgärder är akut. Detta tror vi ökar förståelsen för de eventuella åtgärder som gatu- och fastighetsnämnden respektive de olika stadsdelarna kommer tvingas vidtaga vid för höga partikelhalter.

Vi vill understryka att det är viktigt att eventuella åtgärder för en minskad biltrafik sker hand i hand med positiva åtgärder för bilburna invånare. Till exempel är en fungerande snöskottning en förutsättning för att fler ska välja bort dubbdäcken, precis som infartsparkeringar och en utbyggd och turtätare kollektivtrafik kan bidra till ökad förståelse för alternativ till bilkörning i centrala staden.