



Göran Westberg
Trafikplanering
08-508 273 61
goran.westberg@tk.stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2008-06-17

Klagomål över brist på åtgärder mot överskridanden av miljökvalitetsnormer på Hornsgatan. Yttrande till miljöförvaltningen.

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att som svar till miljöförvaltningen överlämna och åberopa detta tjänsteutlåtande.
2. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar om omedelbar justering

Magdalena Bosson
Förvaltningschef

Anette Scheibe
Avdelningschef

Staffan Forsell
Enhetschef

Sammanfattning

Naturskyddsföreningen har i skrivelse 2008-01-18 anfört klagomål till miljöförvaltningen angående brist på åtgärder mot överskridanden av miljökvalitetsnormer på Hornsgatan. I egenskap av tillsynsmyndighet ankommer det på miljöförvaltningen att efter anmälan kontrollera efterlevnaden av miljöbalkens bestämmelser. Förvaltningen får därvid begära in uppgifter och de handlingar som behövs. Miljöförvaltningen har översänt ärendet till trafikkontoret för yttrande. Kontorets yttrande har utarbetats i samråd med juridiska avdelningen.

Bilaga 1. Klagomålet

2. Åtgärdsprogrammen
3. Länsstyrelsens lägesrapport
4. Upphandlingskrav

Bakgrund

Klagomålet

Naturskyddsföreningen har som ombud för fem familjer boende på Hornsgatan anfört klagomål över luftföroreningar på Hornsgatan. Anmälarna upplever betydande problem i och utanför sina bostäder. Anmälarna anför att redan vid regeringens fastställande av åtgärdsprogrammet för överskridanden av normerna synes detta vara otillräckligt för att åstadkomma en efterlevnad av normerna, något som Stockholm stad borde ha framfört till regeringen och medfört att staden borde ha tagit initiativ till åtgärder. Mot denna bakgrund ankommer det på miljö- och hälsoskyddsnämnden i egenskap av tillsynsmyndighet att säkerställa att luftkvaliteten hålls inom lagstadgade miljökvalitetsnormer. Föreningen yrkar:

1. Att Stockholms stads miljö- och hälsoskyddsnämnd i egenskap av tillsynsmyndighet snarast förelägger Stockholms stad såsom verksamhetsutövare, och i den mån det behövs andra verksamhetsutövare, att så snart som möjligt vidta nödvändiga och lämpliga åtgärder för att säkerställa att miljökvalitetsnormerna för utomhusluft inte överskrids i den delen av Hornsgatan i Stockholm som berör anmälarna.
2. Att Stockholms stads miljö- och hälsoskyddsnämnd i egenskap av tillsynsmyndighet så snart som möjligt förelägger Stockholms stad som verksamhetsutövare, och i den mån det behövs andra verksamhetsutövare att genomföra de åtgärder som regeringen lagt fast i åtgärdsprogrammen som faller inom kommunens kompetens och som kan förbättra luftsituationen för anmälarna.

Föreningen redovisar vidare rättsgrunderna för klagomålet gällande främst normer för kvävedioxid och partiklar PM10 samt Stockholms stads tillsynsansvar för miljökvalitetsnormerna för utomhusluft enligt miljöbalken. Se vidare klagomålet i bilaga 1.

Miljökvalitetsnormerna och åtgärdsprogram

Miljökvalitetsnormerna infördes genom miljöbalken för att uttrycka den lägsta godtagbara miljökvaliteten för olika områden. Syftet med normerna är att utifrån befintlig kunskap skydda människors hälsa och miljön. De övergripande bestämmelserna om miljökvalitetsnormer finns i 5 kap. miljöbalken. Mer detaljerade regler finns i förordningar och föreskrifter. Beträffande kvävedioxid och partiklar PM10, dvs. partiklar med en diameter mindre än 10 mikrometer preciseras miljökvalitetsnormerna i förordningen (2001:527) om miljökvalitetsnormer för utomhusluft. De aktuella normerna anges som värden som inte får överskridas under vissa tidsperioder.

Enligt 5 kap. miljöbalken skall ett åtgärdsprogram tas fram om det visar sig att en miljökvalitetsnorm inte uppfylls. Ett åtgärdsprogram skall innehålla de åtgärder som behöver vidtas för att normen skall kunna uppfyllas. Ett åtgärdsprogram skall fastställas av regeringen eller den myndighet eller kommun som regeringen bestämmer. Programmen riktar sig till myndigheter och kommuner vilka blir skyldiga att inom sina verksamhetsområden vidta de åtgärder som framgår av åtgärdsprogrammet.

Enligt 4 § förordningen (2001:527) om miljökvalitetsnormer för utomhusluft får kvävedioxid efter den 31 december 2005 inte förekomma i utomhusluft med mer än

1. i genomsnitt 90 mikrogram per kubikmeter luft under en timme (detta värde får överskridas 175 gånger per kalenderår förutsatt att föroreningsnivån aldrig överskrider 200 mikrogram per kubikmeter luft under en timme mer än 18 gånger per kalenderår)
2. i genomsnitt 60 mikrogram per kubikmeter luft under ett dygn, (detta värde får överskrida sju gånger per kalenderår) och
3. i genomsnitt 40 mikrogram per kubikmeter luft under ett kalenderår.

Enligt 9 § förordningen (2001:527) om miljökvalitetsnormer för utomhusluft får partiklar efter den 31 december 2004 inte förekomma i utomhusluft med mer än

1. i genomsnitt 50 mikrogram per kubikmeter luft under ett dygn, (detta värde får överskridas 35 gånger per kalenderår) och
2. i genomsnitt 40 mikrogram per kubikmeter luft under ett kalenderår.

Åtgärdsprogram för Stockholm län

Länsstyrelsen i Stockholms län hemställde i juni 2000 respektive i juni 2002 att regeringen snarast skulle besluta om upprättande av ett åtgärdsprogram för att klara miljökvalitetsnormen för kvävedioxid respektive partiklar år 2005.

Bakgrunden var att en kartläggning, gjord av SLB-analys på uppdrag av Stockholms och Uppsala läns luftvårdsförbund, visat att miljökvalitetsnormen för kvävedioxid och partiklar överskreds på flera platser i Stockholms län och att den sannolikt även skulle överskridas år 2005.

Den 15 november 2001 beslutade regeringen att ge i uppdrag till länsstyrelsen att ta fram ett förslag till åtgärdsprogram för att uppfylla miljökvalitetsnormen för kvävedioxid. länsstyrelsens förslag till åtgärdsprogram inkom till regeringen den 2 juni 2003.

Den 28 november 2002 beslutade regeringen att ge i uppdrag till länsstyrelsen att ta fram ett förslag till åtgärdsprogram för att uppfylla miljökvalitetsnormen för

partiklar. Länsstyrelsens förslag till åtgärdsprogram inkom till regeringen den 21 januari 2004.

Den 9 december 2004 fastställde regeringen ett åtgärdsprogram avseende miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar i Stockholm län. Åtgärdsprogrammet angav vilka som var ansvariga för att åtgärderna genomfördes. Åtgärdsprogrammet bifogas, se bilaga 2.

Samtidigt beslutade regeringen att uppdra åt länsstyrelsen att upprätta ett förslag till kompletterande åtgärdsprogram för att miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid respektive partiklar skulle kunna uppfyllas inom länet. Länsstyrelsen beslutade den 30 oktober 2006 att besvara regeringens uppdrag om kompletterande åtgärdsprogram genom att lämna en lägesrapport om åtgärdsprogram för att klara miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid respektive partiklar. Sammanfattningsvis redovisas i rapporten att några nya åtgärder inte finns utöver vad som anvisats i länsstyrelsens tidigare förslag. Länsstyrelsens lägesrapport bifogas, se bilaga 3.

Ärendets beredning

Kontorets yttrande har utarbetats i samråd med stadsledningskontorets juridiska avdelning.

Kontorets synpunkter

Inledning

Kontoret ser allvarigt på frågan om luftkvaliteten på Hornsgatan och på andra gator i staden. Kontoret deltar aktivt i samarbete med andra regionala och nationella aktörer, liksom med nordiska städer som har liknande problem. Dessutom följer kontoret forskningsutvecklingen inom området och undersöker och prövar nya metoder i ansträngningarna att minska luftföroeningarna.

Sveriges regering har implementerat EU-direktivet om gränsvärden för partiklar i miljöbalken. Uppsatta gränsvärden i EU-lagstiftningen är tvingande i motsats till riktvärden eller mål som ofta anvisas svensk rätt. När gränsvärdena inte kan hållas skall enligt förordningen 2001:527 åtgärdsprogram upprättas med syfte att minska PM10 i sådan utsträckning att normerna klaras. Kontoret har deltagit i arbetet med att utarbeta länsstyrelsens förslag till åtgärdsplaner vilka regeringen fastställt med undantag av de förslag som gäller statliga åtgärder.

Kontorets åtgärder enligt åtgärdsprogrammet

Inledningsvis vill kontoret påpeka att i det förslag till åtgärdsprogram som länsstyrelsen lämnade till regeringen ingick en del åtgärder som senare inte kom att omfattas av det åtgärdsprogram som regeringen beslutade om. Kontoret anser

att flera av de föreslagna åtgärder som utelämnades skulle ha haft god effekt för att minska halterna av kvävedioxid och partiklar utelämnades. Som exempel kan nämnas höjd fordonsskatt för fordon utan katalysator, miljözon för lätta fordon utan katalysator samt minskad dubbdäcksanvändning genom avgift på dubbdäck eller subvention av dubbfria vinterdäck.

Nedan följer en redogörelse över vad kontoret gjort för att genomföra åtgärdsprogrammet av den 9 december 2004 vad gäller kvävedioxid och partiklar.

Kvävedioxid

Åtgärder för att utveckla och tillämpa särskilda miljökrav vid myndigheters och kommuners upphandling av tunga transporter och persontransporter som skall utföras i Stockholms län.

Gatu- och fastighetskontoret tog 1996 initiativ till diskussioner med Vägverket, Göteborg stad och Malmö stad om miljökrav vid upphandling av entreprenader och tjänster. Parternas gemensamt utarbetade miljökrav gäller vid upphandling av entreprenader och tjänster där fordon och/eller arbetsmaskiner ingår eller där användning av sådana är en nödvändig förutsättning för uppdragets genomförande. Dessa miljökrav gäller för stadens del från och med november 2007. I kraven ingår bland annat att det i varje uppdrag och entreprenad skall upprättas en miljöplan. Särskilda krav ställs på fordon som skall användas vid entreprenader och tjänster i storstäderna. Utdrag ur miljökraven bifogas, se bilaga 3.

Åtgärder för att skärpa kraven för tunga fordon i miljözonen.

Efter framställning från staden infördes i trafikförordningen (SFS 1998:1276) en bestämmelse om att inrätta en miljözon för tunga fordon i staden. Villkoren för färd inom zonen regleras i förordningen. Däremot är det inte möjligt för staden att ensidigt ställa krav på att de bilar som färdas inom miljözonen inte får överstiga en viss ålder.

Åtgärder inom parkeringspolitikens område för att minska personbilstrafiken och öka framkomligheten inom Stockholms kommun.

Staden har höjt månadsavgiften för boendeparkering från 500 kronor till 600 kronor vid årsskiftet 2007/08. Dygnsavgiften för boendeparkering höjdes den 1 maj 2008 till 40 kronor. Vidare har trafik- och renhållningsnämnden uppdragit åt kontoret att ta fram en ny parkeringsstrategi för staden i syfte att öka framkomligheten på stadens huvudgator och att öka antalet parkeringsplatser på sidogator. På lång sikt är strategin att optimera funktion och användning av regionens transportsystem. I detta arbete innefattas också en översyn av vilka villkor som skall gälla för parkering av miljöbilar. Effekterna av höjd avgift är oklara. Högre avgifter för boendeparkering kan å ena sidan bidra till att minska bilinnehavet, å andra sidan kan höjningen medföra att fler tar bilen till sitt arbete

för att undgå avgiften. Fördjupade studier rörande effekterna av de höjningar som införts kommer att genomföras inom ramen för parkeringsstrategin.

Åtgärder vad gäller de parkeringsavgifter som tillämpas vid myndigheters och kommuners arbetsplatser i Stockholms län, för att minska personbilstrafiken.
Avgifter har införts på i huvudsak alla kommunens arbetsplatsparkeringar i innerstaden. Frågan ingår också i den parkeringsstrategi som omnämnts ovan.

Åtgärder för att följa upp tillämpningen av reglerna om förmånsbeskattning av fri parkering som tillhandahålls av arbetsgivaren i Stockholms län.
Denna åtgärd ansvarar Skatteverket för.

Åtgärder för att begränsa genomfartstrafiken med tunga fordon på Hornsgatan i Stockholms kommun till endast bussar i linjetrafik.

Den tunga trafiken på Hornsgatan omfattar omkring fem procent av all fordonstrafik. Den tunga trafiken kan uppdelas i kollektiv busstrafik och annan trafik, varav den kollektiva busstrafiken på Hornsgatan står för omkring 80 procent. Fördjupade studier av emissionsfaktorer för olika bussar som trafikerar Hornsgatan pågår tillsammans med SL. Syftet med studien är att säkerställa att renast möjliga fordon används i trafik på Hornsgatan. Resterande andel av den tunga trafiken omfattar, omräknat i antal fordon, cirka 300 fordon per dygn. Ett antal av dessa fordon har sin målpunkt på Hornsgatan. Det är därför svårt att lokalisera vilka fordon som endast renodlad genomfartstrafik. De högsta halterna luftföroreningar förekommer på sträckan mellan Hornstull och Ringvägen. En del av genomfartstrafiken på den sträckan har sin målpunkt någon annanstans på Hornsgatan. Om förbud mot genomfartstrafik skulle införas på sträckan Hornstull – Ringvägen skulle den tunga trafik som exempelvis har sin målpunkt vid Mariatorget ta andra vägar på Södermalm med längre körsträcka som följd. Detta skulle totalt sett innebära ökade halter av kvävedioxid och partiklar på Södermalm. Därtill kommer Hornsgatans karaktär med ett stort antal småbutiker som är beroende av att varuleveranser sker. Samtliga dessa faktorer visar på komplexiteten när det gäller trafiken på Hornsgatan.

Åtgärder för att öka utbudet av infartsparkeringar inom Stockholms län.

I samband med trängselskatteförsöket 2006 inrättades flera provisoriska platser för infartsparkering både inom staden och i andra kommuner i länet. Ett antal av dessa platser planerades redan då i syfte att användas för bostadsbebyggelse. När detaljplaner fastställs och exploatör utses kommer dessa platser att tas i anspråk för bostäder. Ett arbete pågår tillsammans med SL och andra berörda organ med att anlägga nya infartsparkeringar. Kommande utbyggnad av infartsparkeringar förutsätts ske i goda kommunikationslägen i grannkommunerna.

Åtgärder för att öka framkomligheten för fler bussar inom Stockholms län.
Reserverade körfält för kollektivtrafik har byggts utefter flera vägsträckor i länet. Bussprioritering, dvs. signalprioritering för bussar i korsningar, finns på samtliga busslinjer i stornätet i innerstaden och det planeras också att införa stornätet i ytterstaden.

Åtgärder för att öka turtätheten inom kollektivtrafiken i Stockholm län.
Ansvaret tillfaller SL i egenskap av huvudman för kollektivtrafiken. Kontoret medverkar inom stadens ansvarsområde, med t.ex. bussprioritering.

Partiklar PM10

Åtgärder för att informera om hälsokonsekvenserna av höga partikelhalter och de negativa effekterna av dubbdäcksanvändning.

Kontoret har i samarbete med Vägverket, länsstyrelsen i Stockholms län, Stockholms läns landstings miljömedicinska enhet och Stockholms miljöförvaltning genomfört flera informationsinsatser i form av broschyrer, tidningsannonsering och seminarier. En broschyr skickades under hösten 2007 till alla hushåll i Stockholm med information om hälsokonsekvenserna av höga partikelhalter och de negativa effekterna av dubbdäcksanvändning. Seminarier i informations syfte har hållits för däckbranschen, olika bilmärkens generalagenter och billeasingföretag.

Åtgärder inom parkeringspolitikens område för att minska personbilstrafiken och öka framkomligheten inom Stockholms kommun.
Se punkt ovan angående kvävedioxid.

Åtgärder vad gäller de parkeringsavgifter som tillämpas vid myndigheters och kommuners arbetsplatser i Stockholms län, för att minska personbilstrafiken.
Se punkt ovan beträffande åtgärder angående kvävedioxid.

Åtgärder för att minska halterna av partiklar i de delar av vägnätet där det finns risk för extremt höga halter.

Trafikkontoret och Vägverket har under flera år genomfört försök med dammbindning för att minska partikelhalterna. För trafikkontorets del har försöken skett på Norrlandsgatan och andra huvudgator i innerstaden. Under vintersäsongen 2008 har trafikkontoret spridit ut CMA (Calcium Magnesium Acetat) på Hornsgatan och Sveavägen. Försöken har genomförts med lägre dos än vad som använts vid tidigare försök under föregående år, dvs. 15 gram per kvadratmeter istället för 40 gram per kvadratmeter. Skälet till att lägre dos använts är att vid användning av 40 gram per kvadratmeter uppstod friktionsförluster, dvs. halka, med ökad risk för trafikolyckor. Försöken har preliminärt visat att en sänkning av partikelnivåerna uppnås. Ännu återstår viss finjustering för att säkerställa den optimala dos som krävs för att uppnå maximal dammbindning och

goda friktionsegenskaper på vägbanan. Under försöksperioden den 1 januari till den 26 april 2008 registrerades 57 överskridanden på Hornsgatan och 48 på Sveavägen. Endast temporär effekt uppnås med CMA som innebär en minskning med ca 20 %. Vid värden något över 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ luft (maxgräns för dygnsvärde) kan dammbindning medverka till att gränsvärdet hålls.

Väderleksförhållanden har stor betydelse för partikelbildning och uppvirvling av partiklar. Vid våta vägbanor sker ingen uppvirvling. Dammbindningsmedel håller vägbanan fuktig och förlänger upptorkningstiden. Våt vägbeläggning är därför av godo i partikelhänseende men mindre bra ur slitagesynpunkt för beläggningen vars bindemedel urlakas av väta.

Det måste framhållas att det är tämligen svårt att pricka in när det är lämpligt att utföra dammbindning. Väderleksprognoserna har inte den tillförlitlighet som exakt anger när det är torrt eller vått på vägbanorna. Beslut om dammbindning måste ske ca 12 timmar före insatsen som utförs under lågtrafiktid d.v.s. under nattetid eller tidigt på morgonen. Som redovisats ovan medför denna typ åtgärd bara en reduktion av PM10 halterna. Sopning, spolning och dammbindning kan i kombination med andra åtgärder bidra till att staden klarar miljö kvalitetsnormen för PM10.

Vägverket har gett Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) i uppdrag att utreda lämpliga dammbindningsmedel och metoder för dammbindning. Detta arbete beräknas vara slutfört före utgången av 2008.

Åtgärder för att öka kunskaperna om olika beläggningars materialers benägenhet att bilda PM10 samt hur halkbekämpning med tvättat stenkross och olika metoder för barmarksrenhållning påverkar halterna av PM10.

Kontoret har regelbundna samråd med Vägverket, Region Stockholm samt statliga och kommunala organ i Sverige, Finland och Norge för att öka kunskaperna om PM10. En kunskapsuppbyggnad har skett med sammanställning av ett 40-tal vetenskapliga och andra projektrapporter om PM10.

Åtgärder för att öka kunskaperna om bidrag till PM10-halterna från fartyg, arbetsmaskiner och småskalig fastbränsleledning.

Frågan ligger utanför kontorets kompetensområde eftersom hamnverksamheten bedrivs av Stockholms Hamnar AB. Haltbidrag från nämnda källor har bedömts av SLB utgöra små haltbidrag med viss påverkan bara inom närområden.

Övriga synpunkter

Jämförelse med andra städer

Vid en konferens i Berlin för några år sedan konstaterades att fler än 100 städer har svårt att klara normerna. Uppkomsten av partiklar skiljer sig markant mellan

norra Europa och Sydeuropa. I Sverige och i de nordiska länderna kommer partiklarna från dubbdäck. I Syd- och Mellaneuropa är dubbar inte tillåtna eller behövs inte av klimatskäl. I dessa länder består partiklarna främst av förbränningsrester från dieselmotorer. Dessa är storleksmässigt mindre än 2,5 tusendels millimeter (PM 2,5) Partiklar från dubbdäck finns inom intervallet PM10- PM 2,5. Som en följd av utsläppen av avgaspartiklar har utsläppskraven från bilar skärps successivt såväl i Sverige som i övriga EU.

Vid implementeringen av miljö kvalitetsnormerna i Finland förhandlade dess regering fram ett undantag för partiklar som genereras av sand. Av detta skäl är det svårt att med stöd av EU-rätt som grund att klaga på höga partikelnivåer. Norge är inte medlem i EU men har ändå infört motsvarande normlagstiftning för partiklar och kvävedioxid. För att uppfylla normkraven har norska kommuner givits rätt att utta avgifter för användning av dubbdäck under vinterperioden. I Oslo tas en avgift ut med 1200 kronor under denna period.

Dubbdäcksanvändningen har därigenom reducerats till ca 17 % år 2007. I Stockholm har vi under samma period 72 %. Under 2007 klarade Oslo kommun gränsvärdet. Förutom dubbdäck som lokal källa har Oslo en betydande andel vedeldning som bidrar till partikelbildningen. Generellt minskar partikelnivåerna med $10\mu\text{g}/\text{m}^3$ luft vid en sänkning av dubbdäcksandelen med 10 %. Olyckorna har inte ökat i Oslo vilket till en del kan förklaras av att de dubbfria bildäcken har blivit bättre under de senaste åren och får anses jämförbara med dubbdäck utom vid färd på ren isgata. En annan förklaring är att bilförare kör varsammare med däck utan dubbar.

Övriga förslag

I överenskommelsen om en Samlad trafiklösning Stockholmsregionen för miljö och tillväxt föreslår regionens parter att användningen av miljözoner inom regionen bör utvecklas. Det bör utredas om förutsättningar för andra områden än Stockholms innerstad liksom miljözonens omfattning och emissionskrav. Beträffande dubbdäck föreslår regionens parter att regeringen bör åta sig att snarast besluta om lämpligt styrmedel för att begränsa dubbdäcksanvändningen och i övrigt analysera vilka åtgärder som krävs för att begränsa partikelutsläpp från vägtrafiken.

Den enskilt mest effektiva åtgärden för att minska partiklarhalterna är att minska användningen av dubbdäck. Ett sätt är genom lagstiftning, vilket staten bör ta initiativ till. Ett annat är genom information om dubbdäckens effekter. Informationsinsatser tar lång tid och måste vara återkommande för att få effekt. Utbyte av dubbdäck mot dubbfria vinterdäck tar lång tid då utbyte av däck ofta sker med 4-5 års intervaller. Dubbdäck förknippas ofta med trafiksäkerhet. Dess effekter kan vägas mot däckens negativa effekter beträffande partiklar och

hälsorisker. Personskador i trafik är mer påtagliga än långtidsverkande negativa hälsoeffekter för personer med lung-, hjärt-kärlsjukdomar.

I arbetet med länsstyrelsens åtgärdsprogram diskuterades hastighetens betydelse för uppvirvling av partiklar. Åtgärden bedömdes som mindre effektiv på innerstadsgator. Hastighetssänkning infördes därför inte i länsstyrelsens förslag till åtgärder.

En åtgärd som genomförts sedan åtgärdsprogrammen utarbetades är införandet av trängselskatt, vilken har viss verkan för att minska luftföroeningarna.

Sammanfattande bedömning av regeringens åtgärdsprogram

Länsstyrelsen har i sitt kompletterande uppdrag från regeringen redovisat i sin lägesrapport att det inte tillkommit några nya effektiva åtgärder för att minska utsläppen kvävedioxid och partiklar PM10 sedan åtgärdsprogrammet upprättades. Kontoret instämmer i länsstyrelsens uppfattning.

Kontoret förutsätter därför att, om miljöförvaltningen avser att rikta ett föreläggande mot staden att vidta åtgärder för att komma tillrätt med störningarna, ett sådant föreläggande också anger vilka åtgärder som avses. Kontoret anser att de åtgärder staden råder över i allt väsentligt redan genomförs. Kontoret kommer att fortsätta att aktivt följa forskning och utveckling inom området för att bidra till att utveckla staden och förbättra luftkvaliteten. För att uppfylla normerna krävs dock minskad trafik eller minskad användning av dubbdäck. Som redan påpekats är minskad användning av dubbdäck eller restriktioner mot dubbdäcksanvändning är den enskilt mest effektiva åtgärden att genomföra för att klara miljökvalitetsnormen för PM10.

Möjligheter att överklaga

Klagomålet från Naturskyddsföreningen sätter fokus på ansvarsfrågan när det gäller miljökvalitetsnormerna och dess uppfyllande.

Om miljö- och hälsoskyddsnämnden finner att stadens ansträngningar inte föranleder nämnden förelägga staden några utpekade åtgärder kan naturskyddsföreningen föra ärendet vidare till högre instans som är länsstyrelsen, Miljödomstolen, Miljööverdomstolen och Högsta domstolen.

I det fall klaganden anser att regeringens åtgärdsprogram är ineffektivt finns möjligheten att pröva regeringens åtgärdsprogram i EG-domstolen på sätt som anförts av naturskyddsföreningen.



Förslag till beslut

Kontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden beslutar att som svar på miljöförvaltningens begäran om synpunkter på Naturskyddsföreningens klagomålsanmälan översänder detta utlåtande till miljöförvaltningen.

Slut