

Handläggare

Trafikkontoret

Tomas Nitzelius
Stadsmiljö
Telefon: 08-508 26 042

Miljöförvaltningen

Sanna Silvergren
Luft och klimat
Telefon: 08-508 28 754

Till

Trafiknämnden

2024-08-29

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

2024-08-27

Åtgärder som behöver vidtas för att nå Världshälsoorganisationens (WHO) nya gränsvärden för luftkvalitet. Redovisning av budgetuppdrag

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden och miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner redovisningen som svar på uppdrag från kommunfullmäktige samt kontorens förslag till inriktning för fortsatt arbete.

Gunilla Glantz
Förvaltningschef
Trafikkontoret

Anna Hadenius
Förvaltningschef
Miljöförvaltningen

Sammanfattning

Trafiknämnden och Miljö- och hälsoskyddsnämnden och fick i budget 2023-2025 i uppdrag att utreda vilka åtgärder som behöver vidtas för att nå Världshälsoorganisationens (WHO) nya gränsvärden för luftkvalitet. Som svar på budgetuppdrag har trafikkontoret och miljöförvaltningen utrett vilka åtgärder som skulle krävas för att nå WHO:s nya riktvärden för luftkvalitet till år 2030. Inom utredningen har beräkningar för halter av partiklar, PM10, och kvävedioxid, NO₂, utförts för olika scenarion och åtgärder med potentiellt stor effekt på luftkvaliteten. Beräkningarna bygger på antagna scenarier som är befästa med osäkerheter.



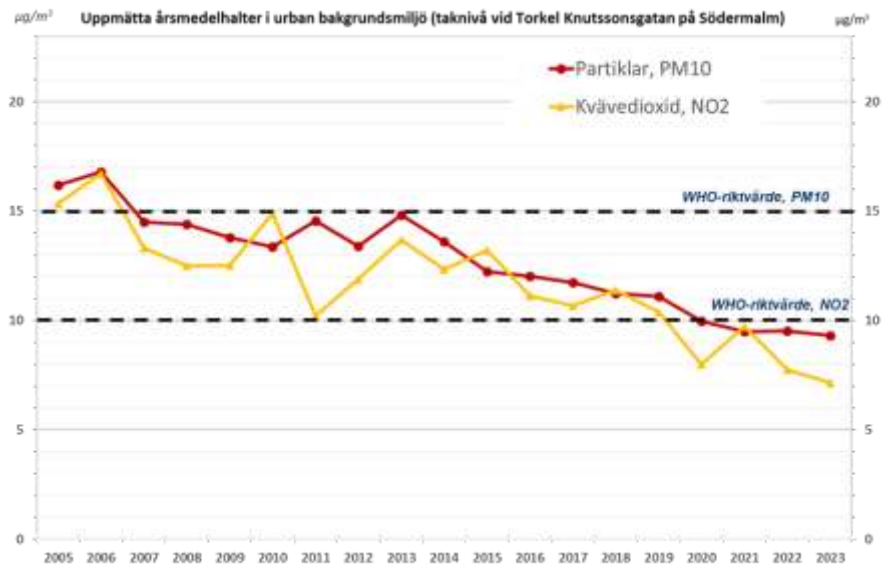
Beräkningarna visar att luftkvaliteten kommer att fortsätta förbättras men att det krävs kraftfulla åtgärder om målet är att nå WHO:s riktvärden överallt i staden. Det är främst riktvärden för dygnsmedelhalter som är svåra att klara medan det för årsmedelvärden är enklare men ändå utmanande. De förändringar som beräknas skulle ha störst effekt för minskade luftföroreningshalter av kvävedioxid är trafikminskningar, ökad elektrifiering av fordonsflottan och miljözon 3. Det som har störst effekter på partikelhalterna är utöver trafikminskningar även minskad dubbdäcksanvändning. För de totala halterna av partiklar spelar externa faktorer en större roll i takt med att utsläppen från trafiken minskar. Bakgrundshalter av partiklar som uppstår från trafik och andra verksamheter, både i Stockholm, regionalt samt från utlandet gör betydande skillnad för möjligheten att nå WHO:s riktlinjer enligt beräkningarna.

Bakgrund

Trafiknämnden och miljö- och hälsoskyddsnämnden fick i budget 2023-2025 i uppdrag att utreda vilka åtgärder som behöver vidtas för att nå Världshälsoorganisationens (WHO) nya gränsvärden för luftkvalitet. Som svar på budgetuppdraget har trafikkontoret och miljöförvaltningen utrett vilka åtgärder som skulle krävas för att nå WHO:s nya riktvärden för luftkvalitet till år 2030. I budget 2024-2026 har trafiknämnden i samråd med miljö- och hälsoskyddsnämnden uppdragits att påbörja åtgärder utifrån utredningen.

Vägtrafikens utsläpp är en källa till luftföroreningar i form av bland annat *kvävedioxid* (NO₂) från avgaser och *partiklar* (PM10) från däck, vägbanor och bromsar. Luftföroreningar från vägtrafiken orsakar en rad olika negativa hälsoeffekter där ökad sjuklighet och dödlighet i lungsjukdomar samt hjärt- och kärlsjukdomar har störst inverkan på folkhälsan. Äldre, barn och personer med redan dålig hälsa är särskilt känsliga grupper vad gäller påverkan av luftföroreningar.

I Stockholm är partiklar och kvävedioxid de föroreningar som orsakar störst problem. Luftkvaliteten i Stockholm har dock blivit mycket bättre i och med att utsläppen av luftföroreningar har minskat. Figur 1 visar halter av NO₂ och PM10 i urban bakgrundsluft på Södermalm i Stockholm under perioden 2005 - 2023.



Figur 1. Uppmätta årsmedelhalter av NO₂ och PM10 i urban bakgrundsluft på Södermalm i Stockholm under perioden 2005 – 2023.

För att relatera hur luften i Stockholm förhåller sig jämfört med Sveriges andra större städer jämförs den i tabell 1 med uppmätta halter i Malmö och Göteborg år 2023.

Tabell 1. Uppmätta årsmedelhalter av NO₂, och PM10 i urban bakgrundsluft och i gaturum/trafikleder i Stockholm, Göteborg och Malmö under år 2023.

	Gaturum/trafikleder		Urban bakgrund	
	NO ₂	PM10	NO ₂	PM10
Stockholm¹	21	21	7,1	9,3
Göteborg²	20	22	11,1	12,7
Malmö³	18	14	8	11

- 1) Urban bakgrund: Torkel Knutssonsgatan (taknivå), gaturum: Lilla Essingen (E4/E20)
- 2) Urban bakgrund: Femman (taknivå), gaturum: Gårda (E6).
- 3) Urban bakgrund: Rådhuset (taknivå), gaturum: Dalaplan.

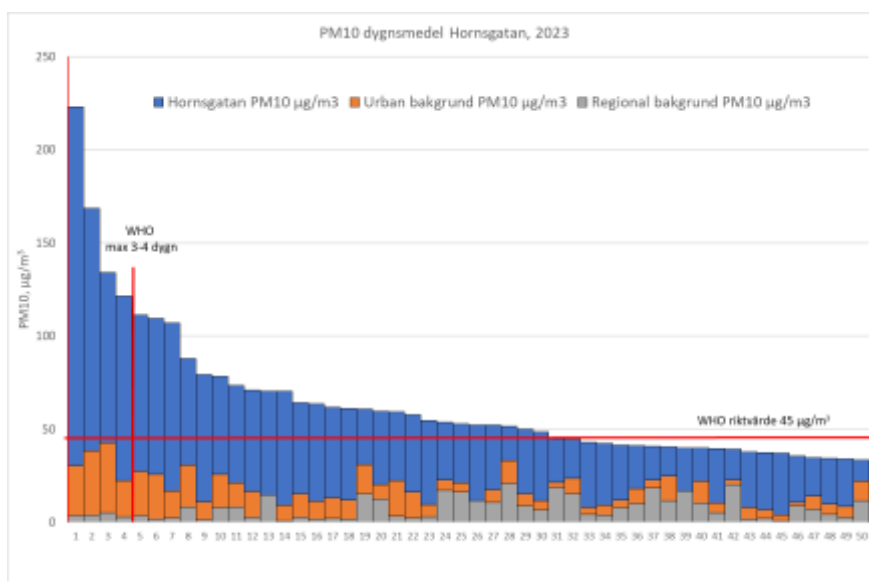
I alla tre städerna görs mätningarna i urban bakgrundsluft på takstationer i centrala delen av staden. Halterna av både NO₂ och PM10 i urban bakgrundsluft är högst i Göteborg och lägst i Stockholm. Vad gäller halterna av NO₂ i gatumiljö återfinns de högsta halterna i Stockholm och Göteborg medan halterna är lägre i Malmö. Intransporten av luftföroreningar från övriga Europa är som störst i södra Sverige och avtar ju längre norrut man rör sig dvs.



både Malmö och Göteborg har större påverkan av intransport av PM10 än Stockholm.

Trots att halterna i Sverige och Stockholm är generellt låga visar forskning baserat på 2019 års haltnivåer att omkring 6700 förtida dödsfall beräknas ske på grund av luftföroreningar i Sverige varje år¹. Forskningen visar att det inte finns någon säker lägre nivå för när luftföroreningar är ofarliga. WHO:s riktlinjer för luftkvalitet är rekommendationer och baserade på strikt hälsobaserade riktvärden. Nivåerna av kvävedioxid och partiklar bör långsiktigt ligga under WHO:s riktlinjer för att skydda befolkningens hälsa.

Partiklar (PM10) orsakas främst av slitage av däck och vägbeläggningar som sedan virvlar upp i luften. Dubbdäck anses utgöra den största källan till PM10. Särskilt under vårvintern när de högsta halterna av PM10 uppmäts är det lokala bidraget av slitagepartiklar dominerande. Figur 2 visar uppmätta dygnsmedelhalter av PM10 på Hornsgatan år 2023 för de 50 dygn med högsta halter. Figuren illustrerar att de dagarna med högst PM10-halter är effekten från den lokala trafiken stor.



¹ Quantification of population exposure to NO₂, PM₁₀ and PM_{2.5}, and estimated health impacts 2019. No: B 2446, June 2022. IVL Svenska Miljöinstitutet. Stockholm, Sverige.



Figur 2. Uppmätta dygnsmedelhalter av PM10 på Hornsgatan i Stockholm de 50 värsta dygna år 2023. Grå färg visar halt i regional bakgrundsluft dvs. bidrag från långväga intransport.

Luftkvaliteten i staden har sedan länge en positiv trend där halterna av PM10 och NO₂ minskat till låga nivåer jämfört med tidigare. Biltrafikarbetet i staden har de senare åren minskat, i synnerhet i stadens centrala delar. Staden arbetar sedan länge med åtgärder, styrmedel och andra insatser för att förbättra luftkvaliteten. Staden klarar numera de lagstadgade gränsvärdena för partiklar (PM10) och kvävedioxid (NO₂) vid stadens mätstationer och de nationella miljökvalitetsmålen klaras i stor utsträckning. Staden följer de åtgärdsprogram för luft som sedan länge gäller. Minskad trafik, renare fordon och åtgärdsarbete samt minskad användning av dubbdäck som anses vara den främsta källan till PM10 bidrar till en förbättrad situation. Stadens åtgärder med städning, dammbindning och tidig sandupptagning som ingår i åtgärdsprogrammet för luft har bidragit till lägre PM10-halter. Halterna i luften av PM10 påverkas även av de meteorologiska förutsättningarna. Den främsta orsaken till de minskade halterna av kvävedioxid beror på ökad elektrifiering och förnyelse av fordonsflottan.

I gaturum dominerar de lokala utsläppen av partiklar och kvävedioxid men intransport av föroreningar från andra områden kan periodvis bidra till höga halter och överskridanden som inte går att åtgärda med lokala åtgärder. Internationella styrmedel som takt direktivet och konventioner som FN:s luftvårdskonvention, CLRTAP, är viktiga exempel på viktiga samarbeten för att komma till rätta med problemen. EU:s takt direktiv om minskade nationella utsläpp (2016/2284/EU) gäller för alla länder i EU. Takt direktivet anger hur mycket EU:s medlemsstater får släppa ut av olika luftföroreningar till 2020 och 2030. EU:s utsläppshandel bidrar också indirekt till minskade utsläpp. Uppdateringen av handelssystemet som genomförs avser också att omfatta flera sektorer där sjöfart och trafik berörs.

Trafikkontoret har i budget för 2023 fått i uppdrag att, tillsammans med miljöförvaltningen, utreda vilka åtgärder som skulle krävas för att klara Världshälsoorganisationen, WHO:s nya riktvärden för luftkvalitet. De nya riktlinjerna som beslutades av WHO hösten 2021 omfattar sex föroreningar (PM 2,5, PM 10, O₃, NO₂, SO₂ och CO) och är baserade på fler och tydligare underlag som visar att hälsoeffekterna av dålig luftkvalitet för människor är både kraftigare och ses vid lägre halter än vad som tidigare har framkommit. Riktvärdena och rekommendationerna har skärpts i



förhållande till de tidigare riktvärdena som publicerades 2006 och ska ses som långsiktiga mål som kan användas som verktyg vid utformningen av lagstiftning och policys. De nya riktlinjerna är rekommendationer och inte juridiskt bindande men får betydelse, som underlag, vid utformningen av EU:s översyn av luftvårdsdirektivet, nationell lagstiftning och miljö kvalitetsmål.

En exekutiv sammanfattning och information om de nya riktvärdena finns på Världshälsoorganisationens webb: ([WHO global air quality guidelines: particulate matter \(PM2.5 and PM10\), ozone, nitrogen dioxide, sulfur dioxide and carbon monoxide: executive summary](#)).

Beräkningar av halter och scenarion

SLB-analys vid miljöförvaltningen har beräknat halter av partiklar, PM10, och kvävedioxid, NO₂, för olika scenarier och åtgärder år 2030 med potentiellt stor effekt på luftkvaliteten. Resultaten redovisas i bilaga 1. PM10 och NO₂ är de luftföroreningar som har de högsta nivåerna jämfört med WHO:s riktvärden i Stockholm. Beräkningar har gjorts för följande scenarier i hela Stockholms stad; nollalternativ dvs. inga åtgärder utöver det som redan utförs i dagsläget, minskat trafikarbete med 30 procent samt ett scenario med 30 procent minskat trafikarbete kombinerat med att intransporten av PM10 till Stockholmsregionen minskar. Anledningen till att dessa scenarier valdes är att (1) stadens mål är att minska trafikarbetet inom kommunen med 30 procent från år 2017 till år 2030 (2) en stor del av halterna av PM10 i Stockholm beror på intransport av utsläpp utanför regionen. Intransporten av partiklar från andra länder visar en minskande trend, men det är oklart om denna intransport kommer att fortsätta att minska. Staden har bara rådighet över utsläpp från lokala källor såsom t.ex. trafiken på de kommunala vägarna. För gator, som representerar platser där WHO:s riktvärden inte klaras år 2030 har även effekten av minskad dubbdäckanvändning, sänkt hastighetsgräns samt miljözon klass 3 analyserats. En översiktlig bedömning av potentialen för andra mer lokala åtgärder och styrmedel som kan ha betydelse har också gjorts i arbetet.

Utöver haltberäkningarna av PM10 och NO₂ förs även ett resonemang kring WHO:s nya riktvärden för partiklar, PM2.5, som också är svåra att klara. Källorna till PM2,5 är i första hand andra källor än trafiken och består till största delen av intransport från andra områden. Vidare diskuteras pågående och kommande



åtgärdsarbete som är kopplat till åtgärdsprogram, stadens Miljöprogram och strategier.

Resultat och slutsatser i rapporten

Beräkningarna i rapporten visar att utvecklingen mot renare luft kommer att fortsätta gå i rätt riktning tack vare renare fordon, elektrifiering och minskat dubbdäcksanvändande. Nuvarande utveckling räcker inte fullt ut för att nå WHO:s krav på merparten av stadens innerstadsgator och längs trafikerade infartsleder.

WHO:s riktlinjer omfattar olika medelvärdesbildning såsom dygnsmedelvärde och årsmedelvärde. De olika medelvärdetiderna avspeglar luftföroreningarnas hälsoeffekter dels övre lägre tid (år), dels korttidseffekter (dygn). Årsmedelvärden får inte överskridas medan dygnsmedelvärden tillåts överskridas 3-4 dygn (99-percentil). I Stockholm är det svårare att nå WHO:s riktvärde för dygnsmedelvärdet jämfört med årsmedelvärdet både vad gäller NO₂ och PM10.

Tabell 1. Miljö kvalitetsnorm, miljö kvalitetsmål (Frisk luft) och WHO:s nya riktvärden för partiklar, PM10, avseende skydd av hälsa.

Tid för medelvärde	Normvärde (µg/m ³)	Målvärde (µg/m ³)	Riktvärde (WHO) (µg/m ³)	Anmärkning
Kalenderår	40	15	15	Värdet får inte överskridas
Dygn	50 ¹	30 ¹	45 ²	Se fotnot

¹ Värdet får inte överskridas mer än 35 dygn per kalenderår (90-percentil).

² Värdet får inte överskridas mer än 3-4 dygn per kalenderår (99-percentil).

Tabell 2. Miljö kvalitetsnorm, miljö kvalitetsmål (Frisk luft) och WHO:s nya riktvärden för kvävedioxid, NO₂, avseende skydd av hälsa.

Tid för medelvärde	Normvärde (µg/m ³)	Målvärde (µg/m ³)	Riktvärde (WHO) (µg/m ³)	Anmärkning
Kalenderår	40	20	10	Värdet får inte överskridas
Dygn	60 ¹	-	25 ²	Se fotnot
Timme	90 ³	60 ³	200 ⁴	Se fotnot

¹ Värdet får inte överskridas mer än 7 dygn per kalenderår (98-percentil).

² Värdet får inte överskridas mer än 3-4 dygn per kalenderår (99-percentil).

³ Värdet får inte överskridas mer än 175 timmar per kalenderår (98-percentil).

⁴ Värdet får inte överskridas.



För att klara samtliga av WHO:s riktvärden för NO₂ och PM₁₀ på trafikerade innerstadsgator och infartsleder behövs ytterligare åtgärder vidtas utöver dagens åtgärder. Då dygnsmedelvärdet är definierat som 99-percentil är det ett utmanande riktvärde att nå.

För NO₂ finns lokal rådighet att klara WHO:s riktvärden till år 2030. Medan för PM₁₀ visar beräkningarna att även om kraftfulla åtgärder för att minska de lokala utsläppen skulle implementeras skulle det fortfarande vara svårt att klara samtliga av WHO:s riktvärden utan att intransporten av partiklar samtidigt minskar.

Utredningen redovisas i sin helhet i rapporten ”Scenarier för styrmedel och åtgärder som behövs för att nå WHO:s riktvärden för luft i Stockholm”, SLB-rapport 47:2023, bilaga 1. Några slutsatser i rapporten är följande:

- Luftkvaliteten har successivt förbättrats över tid i Stockholm. Minskad användning av dubbdäck och dammbindningsåtgärder minskar mängden partiklar. Även kvävedioxidnivåerna har minskat tydligt i takt med att dieselfordon med höga utsläpp har minskat samt fler fordon elektrifieras. Luftkvaliteten beräknas fortsätta förbättras i nollalternativet, som följd av förändrad fordonspark enligt prognos.
- Med nuvarande utveckling och utan ytterligare åtgärder beräknas WHO:s riktvärden för luftkvalitet överskridas på trafikerade innerstadsgator och infartsleder år 2030. Det är främst antalet tillåtna överskridanden av dygnsmedelvärdet som blir svårt att klara och särskilt i trafikerade gaturum. I nollalternativet är halterna högre än WHO:s riktvärde för dygnsmedelvärde i 34 procent av de beräknade gaturummen för NO₂ och 89 procent för PM₁₀. För WHO:s riktvärde för årsmedelvärde är motsvarande siffra 6 procent för NO₂ och 11 procent för PM₁₀.
- Stadens mål om att minska trafiken med 30 procent från år 2017 innebär ytterligare en förbättring men är inte tillräckligt i sig för att nå alla WHO:s riktvärden. Trafiken har till 2023 minskat med 8 procent sedan 2017 och bedöms med nuvarande utveckling minska cirka 20 procent till 2030. Trafikminskningar leder till att halterna av både PM₁₀, och NO₂ minskar, men för att klara WHO:s riktvärden på trafikerade innerstadsgator 2030 behöver trafiken minska mer än 30 procent på gator och vägar där det är mycket trafik eller i trånga gaturum. I



beräkningsscenariot med 30 procent minskad trafik är PM10-halterna högre än WHO:s riktvärde för dygnsmedelvärde i 68 procent av de beräknade gaturummen, vilket är en tydlig minskning jämfört med nollalternativets 89 procent. För WHO:s riktvärde för årsmedelvärde av PM10 är motsvarande siffra 3 procent. I scenariot med minskad trafik är NO₂-halterna högre än WHO:s riktvärde för dygnsmedelvärde i 16 procent av de beräknade gaturummen. För WHO:s riktvärde för årsmedelvärde är motsvarande siffra 1 procent.

- I Stockholm har intransporten av PM10 visat en nedåtgående trend under senaste decenniet. Det går inte att fastställa om intransporten av PM10 kommer fortsätta minska, men i ett beräkningsscenario som genomfördes räknades med att halten av PM10 i den regionala bakgrundsluften följer den nedåtgående trenden samtidigt som trafikminskningen i staden minskar med 30 %. I scenariot med minskad trafik och minskad intransport är PM10-halterna högre än WHO:s riktvärde för dygnsmedelvärde 11 procent av de beräknade gaturummen samtidigt som endast 1 procent av gaturummen har halter över WHO:s årsmedelvärde för PM10.
- Utöver vägtrafiken i Stockholm finns andra lokala utsläpp av partiklar som t.ex. från sjöfart och värmeproduktion, som tillsammans med intransporten påverkar om WHO:s riktvärden kan klaras eller inte. Årsmedelhalterna av PM10 ger den tydligaste överblicken av hur halterna påverkas av olika källor. Intransport av PM10 utifrån Stockholm till Hornsgatan bidrar med ca 42 %, 54 % beror på vägtrafikutsläpp (både lokalt i gatumiljön och stadens samlade trafikutsläpp) och resterande 4% härstammar från övriga sektorer som sjöfart, uppvärmning, jordbruk etc.

I ett framtidsscenario där den lokala trafiken släpper ut allt mindre till följd av åtgärder riktade mot vägtrafiken kan det spela roll vad de andra källorna bidrar med. Utsläpp från andra källor kan också behöva minskas för att klara WHO:s riktvärden men i nuläget är det trafiken som är den viktigaste källan till PM10 både för årsmedelhalter och för höga dygnsmedelhalter.

- Ökad elektrifiering av fordonsparken, och miljözon klass 3, är kraftfulla åtgärder för att minska halterna av NO₂ och avgaspartiklar. Spridningseffekter av miljözon klass 3 gör att elektrifieringen går snabbare även på gator och vägar i staden där det inte är miljözon.



- För PM10 är den mest kraftfulla åtgärden minskad dubbdäcksanvändning, vilket kan uppnås genom dubbdäcksförbud. Spridningseffekter av dubbdäcksförbud gör att dubbdäcksanvändningen även går ner på gator och vägar i staden där det inte är förbud. Även sänkt skyltad hastighet är en åtgärd med tydliga haltsänkande effekter för PM10 ifall hastighetsgränserna efterlevs.
- Åtgärder kopplade till PM10 kommer även påverka halterna av partiklar, PM2.5. Denna partikelfraktion har en ännu högre andel intransporterade partiklar och därmed har staden mindre rådighet över halterna. För årsmedelhalterna av PM2.5 på Hornsgatan orsakas av ca 60 % intransport, 30 % beror på vägtrafikutsläpp (både lokalt i gatumiljön och stadens samlade trafikutsläpp) och resterande 10% av PM2.5 härstammar från övriga sektorer som sjöfart, uppvärmning, jordbruk etc. Även för PM2.5 är vägtrafiken en viktig källa att minska.

Underlag för beräkningarna

Utredningen utgår från befintlig emissionsdatabas med nuvarande trafikförhållanden vad gäller trafikmängd, skyltad hastighet och andel tung trafik samt en prognosticerad nationell trafik-sammansättning och nationella data för elektrifiering. Utvecklingen av fordonsammansättningen är för närvarande svårbedömd, särskilt vad gäller hur snabbt elektrifieringen av fordonsflottan kommer att ske vilket bedöms ha stor betydelse för vad beräkningar kan visa. Med förbättrade underlag för scenarion och trafikutveckling samt fordonsammansättning kan analyserna framöver bli bättre och mer träffsäkra.

Trafikkontorets och miljöförvaltningens synpunkter

Trafikkontoret och miljöförvaltningen arbetar löpande med att förbättra luftkvaliteten i Stockholms stad. Fullmäktige har beslutat att miljö kvalitetsmålet för frisk luft samt målet om utsläppsfri innerstad ligger fast. Trafikkontoret arbetar för att nå målen, både genom åtgärder för att begränsa utsläppen från källan, dvs. trafiken, samt åtgärder för att minska halterna i luften, exempelvis dammbindningsåtgärder. Åtgärder som vidtas för att nå miljö kvalitetsmålet frisk luft bidrar även till att nå WHO:s gränsvärden.



Införande av miljözon klass 3 i city är en annan viktig åtgärd som kommer att minska utsläppen av kvävedioxider och bedöms få spridningseffekter genom att öka elektrifieringen.

Kontoren anser att utredningen bidrar till att ge en bild av hur utvecklingen av luftkvaliteten skulle kunna se ut i de olika scenarion som beräknats. Rapporten visar att om utsläppen från trafiken ska nå WHO:s riktlinjer för dygnsmedelvärden skulle kraftiga insatser behövas. WHO:s avsikt är att riktvärdena ska användas som underlag för utformning av lokal, regional eller nationell policy.

Rapporten bygger på modelleringar som i sin tur bygger på antaganden. Det går inte att säga med säkerhet hur utvecklingen kommer att bli men de olika scenarierna kan jämföra skillnad i utfall mellan olika åtgärder. Elektrifiering och trafikminskning samt minskad användning av dubbdäck är åtgärdsområden där staden kan påverka utfallet.

Externa faktorer utanför stadens rådighet spelar en betydande roll för huruvida nivåerna i WHO:s riktlinjer kan nås för partiklar. Nivåerna bygger på regionala bakgrundshalterna som både påverkas av trafiken i Stockholmsområdet och andra källor både i och utanför Stockholm samt utlandet. Minskade bakgrundshalter av i synnerhet PM10 gör stor skillnad för möjligheten att nå nivåerna. På samma sätt finns utsatta platser där halterna främst påverkas av trafiken lokalt och bakgrundshalternas betydelse är lägre.

Biltrafikarbetet i staden har de senare åren minskat, i synnerhet i stadens centrala och täta delar där mycket av luftkvalitetsproblemen återfinns. Minskningen är tydlig och pågår fortfarande, och staden har som mål att minska det ytterligare så att biltrafikarbetet år 2030 ska vara 30 procent lägre än 2017. Trafikkontoret har i uppdrag att utreda hur denna minskning kan ske och arbetar med detta uppdrag.

Ett nytt åtgärdsprogram för kvävedioxid och partiklar har nyligen fastställts av Länsstyrelsen och trafikkontoret genomför de delar som är aktuella för staden. Kontoret arbetar, tillsammans med andra aktörer, med att utveckla och öka infrastruktur för elektrifiering i staden. Trafiknämnden har i enlighet med budget beslutat om att miljözon ska införas i ett område i city till årsskiftet. Ärendet har beslutats i kommunfullmäktige 6 maj 2024. Under året har kontoret också i uppdrag att utreda hur miljözonen skulle kunna utvidgas till att omfatta ett större område.



Rapporten visar att åtgärder för att minska utsläppen av kvävedioxid och partiklar från trafiken behövs för att nå miljö kvalitetsmålet frisk luft samt för att nå WHO:s riktlinjer. Trafikkontoret kommer i enlighet med budgetuppdraget för 2024 vidare analysera och återkomma med förslag på trafikstyrande åtgärder som kan påbörjas för att nå WHO:s riktlinjer.

Åtgärder för att öka elektrifieringen behövs för att minska nivåerna av kvävedioxid, exempelvis genom utökad miljözon klass 3 vilket kontoret utreder i enlighet med budgetuppdrag för 2024. Kontoret kommer också att utvärdera effekter av miljözon 3 och bevaka vad andra kommuner genomför för åtgärder samt följer utvecklingen kring ny lagstiftning och det nya luftvårdsdirektivet.

Trafikkontoret bedömer att utökade dubbdäcksförbud behövs för att nå miljö kvalitetsmålet frisk luft samt WHO:s riktlinjer om halter av PM10 och kommer att utreda det vidare. Även åtgärder för att nå trafikminskningsmålet samt åtgärder för att sänka hastigheten i syfte att minska partikelhalter på vissa utsatta platser behöver utredas.

Trafikkontoret kommer att analysera behovet av och föreslå lämpliga åtgärder som bidrar till miljömålet frisk luft samt konsekvensbedöma åtgärderna. Dessa åtgärder kommer även förbättra förutsättningar att nå WHO:s riktlinjer för luftkvalitet. Trafikkontoret kommer därutöver att analysera och presentera åtgärder som kan genomföras för att nå WHO:s riktlinjer för luftkvalitet. Åtgärderna kan bestå av:

- Dubbdäcksförbud på utvalda platser med syfte att minska dubbdäcksanvändning på belastade gator och trafikleder.
- Andra trafikstyrande åtgärder som minskar trafiken på utsatta platser.
- Hastighetsbegränsande åtgärder på utsatta platser.
- Fortsatt arbeta i enlighet med framkomlighetsstrategin för att öka andelen resor som sker med gång, cykel och kollektivtrafik.

Trafikkontoret och miljöförvaltningen föreslår att trafiknämnden och miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner redovisningen av budgetuppdraget samt inriktning för fortsatt arbete med budgetuppdraget för 2024.”



Slut

Bilagor

1. Rapport: Scenarier för styrmedel och åtgärder som behövs för att nå WHO:s riktvärden för luft i Stockholm