

Regionplane- och trafiknämnden

Yttrande över förslag från länsstyrelsen i Stockholms län till åtgärdsprogram för att klara miljökvalitetsnormen för partiklar.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Kontoret föreslår att Regionplane- och trafiknämnden beslutar

att som svar på remissen om förslag till åtgärdsprogram för att klara miljökvalitetsnormen för partiklar avge skrivelse i enlighet med kontorets förslagsskrivelse (bilaga 1).

Sven Inge Nylund

Göran Johnson

ÄRENDET

Länsstyrelsen har på regeringens uppdrag tagit fram ett förslag till åtgärdsprogram för att klara miljökvalitetsnormen för partiklar (PM10) i Stockholms län. Utgångspunkten för arbetet är att Stockholmsregionens tillväxt ska främjas - angelägna trafik- och bostadsförsörjningsprojekt ska kunna genomföras - samtidigt som miljökvalitetsnormerna klaras. Uppdraget redovisades till regeringen vid årsskiftet 2003/2004. Regeringen har genom miljödepartementet skickat förslaget till åtgärdsprogram på remiss till Stockholms läns landsting. Remisstiden är till den 28 juni 2004. Finansroteln har begärt Regionplane- och trafiknämndens yttrande i ärendet senast den 19 maj 2004.

Regionplane- och trafikkontoret har tillsammans med andra regionala aktörer beretts tillfälle att medverka i utarbetandet av förslaget. Länsstyrelsen har tidigare på motsvarande sätt utarbetat ett förslag till åtgärdsprogram för att klara miljökvalitetsnormen för kvävedioxid. Det nu aktuella förslaget till åtgärdsprogram bör ses som en komplettering till det tidigare programmet eftersom detta även får effekter på partiklar. Det innehåller åtgärder som bör

Bilagor

1. Förslagsskrivelse
2. Broschyr Hälsosfarliga partiklar- förslag till åtgärder. Länsstyrelsen

Stockholms läns landsting

Postadress
Box 4414, 102 69 Stockholm

E-post
rtk@rtk.sll.se

Direkt goran.johnson@rtk.sll.se

Besöksadress
Göta ark Medborgarplatsen 25

Kommunikationer
T-bana Medborgarplatsen, buss 59 & 66,
pendeltåg Stockholm södra

Telefon
Växel 08-737 25 00
Direkt 08-737 36 20
Mobil 070-737 36 20

Telefax
08-737 25 66
Internet
www.rtk.sll.se

genomförs snarast, på kort sikt respektive på lång sikt. Programmet innehåller även förslag på insatser för att förbättra kunskapen om såväl effekter av olika åtgärder på halten av partiklar, som om källorna till utsläppen av partiklar, samt om hälsoeffekter av olika fraktioner av partiklar. Inom parentes anges vem som har rådighet över genomförandet av respektive åtgärd.

Åtgärder som bör genomföras snarast

- Halverad användning av dubbdäck (ansvarig sektorsmyndighet, regering och riksdag)
- Minskat biltrafikarbete (Stockholms stad, regering och riksdag)
- Information (berörda centrala och regionala myndigheter, berörda väghållare och tillsynsmyndigheter)
- Åtgärder vid risk för extremt höga halter (berörd väghållare)

Åtgärder som bör genomföras på kort sikt (kunskapsuppbyggnad)

- Tvättad stenkross för halkbekämpning (berörd väghållare)
- Förbättrade beläggningar (berörd väghållare)
- Förbättrad barmarksrenhållning (berörd väghållare)

Åtgärder som bör genomföras på lång sikt

En hög andel kollektivresande är en förutsättning för att regionen skall kunna utvecklas på ett långsiktigt hållbart sätt. För att upprätthålla det höga kollektivtrafikresandet behövs omfattande investeringar i framförallt den spårbundna kollektivtrafiken men även satsningar på ökad komfort för kollektivtrafikanter. Även en bebyggelsestruktur som minskar behovet av resande med bil bör enligt programmet eftersträvas.

Effekter

Länsstyrelsen bedömer att förslaget till åtgärdsprogram inte kommer att sänka halten av partiklar (PM10) tillräckligt för att miljö kvalitetsnormen skall klaras redan till den 1 januari 2005, (då normen skall klaras), men att den sannolikt kan klaras inom några år.

Bakgrund

Miljö kvalitetsnormen avser PM10, vilket definieras som partiklar med en diameter under 10 μm (mikrometer). Miljö kvalitetsnormen för partiklar (PM10) är densamma som EU:s luftdirektiv och innebär att dygnsvärdet 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ inte får överskridas mer än 35 dygn per år från och med den 1 januari 2005 samt att årsmedelvärdet 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ inte får överskridas vid samma tidpunkt. Från år 2010 gäller strängare krav.

Miljö kvalitetsnormen för partiklar överskrids idag i stora delar av Stockholms innerstad samt längs vägar i länet med stora trafikmängder. Trafikmängderna i kombination med gaturummets slutenhet har stor betydelse för

halterna. Det finns dock osäkerheter i beräkningarna som är större än motsvarande beräkningar för kvävedioxid, särskilt med avseende på andra utsläppskällor än vägtrafik och energianläggningar.

Den totala PM10-halten består i huvudsak av partiklar i tre olika kategorier med olika ursprung. Den grova fraktionen (1-10 µm), består i huvudsak av uppvirvlade slitagepartiklar från vägbanor, däck och bromsar. Den fina fraktionen (0,1-1 µm) har sitt huvudsakliga ursprung i utsläpp i andra länder som med vindarna förs in till Sverige. Den ultrafina fraktionen (<0,1 µm) härrör från avgaspartiklar i den lokala trafiken samt från förbränning i energianläggningar. Alla kategorierna har negativa konsekvenser för hälsan.

Eftersom halten mäts som vikt per volymenhet och inte antal partiklar beror de höga PM10-värden huvudsakligen på de grova partiklarna som följaktligen måste minskas i första hand om normen skall klaras. Från hälsosynpunkt är det dock viktigt att också reducera de mindre partikelfraktionerna, även om de inte utgör så stor del av halten PM10. De åtgärder som föreslogs i länsstyrelsens förslag till åtgärdsprogram för kvävedioxid har effekt även på de ultrafina partiklarna. De skulle däremot inte minska de totala halterna av PM10 annat än ytterst marginellt. Det nu aktuella åtgärdsprogrammet är därför inriktat mot de större partiklarna, som inte påverkas av redan tidigare föreslagna åtgärder.

Minskad användning av dubbdäck, i första hand genom en informationskampanj, i kombination med förbättrad vinterväghållning bedöms vara de effektivaste åtgärderna för att minska halterna av PM10. Dubbdäcksanvändningen innebär slitage av vägbanor och användningen av sand, salt och kross ger slitage på såväl däck som vägbanor. De grövre partiklarna som bildats virvlas sedan upp, vilket påverkas av meteorologiska förhållanden, trafikmängd, hastighet och andel tung trafik. Ett minskat biltrafikarbete (som kan bli följderna av det försök med trängselskatt i Stockholms innerstad, som avses genomföras under 2005-2006) kan också bidra till lägre halter, men i betydligt lägre grad än de förstnämnda åtgärderna.

Det råder dock betydande osäkerhet om effekterna av flera av de föreslagna åtgärderna, främst om lämpligt material för halkbekämpning, metoder för barmarksrenhållning och förbättrade vägbeläggningar. Förbättrad kunskap om dessa metoder och deras effekter måste därför inhämtas genom försök och forskning innan ett genomförande är möjligt.

Svårt förena miljö kvalitetsnormer med tillväxt

Länsstyrelsen befarar att om regelverket kring miljö kvalitetsnormer tillämpas strikt kan det leda till att ytterligare byggande i länet påtagligt hindras. En sådan tillämpning skulle dock få begränsade effekter på luftföroreningshalterna men samtidigt riskera att leda till från miljösynpunkt oönskade effekter på bebyggelseutvecklingen, med glesare bebyggelse och sämre tillgång till kollektivtrafik. Länsstyrelsen föreslår därför att regeringen ser över

reglerna om miljö kvalitetsnormer så att inte Stockholmsregionens fortsatta hållbara tillväxt hotas.

KONTORETS KOMMENTAR

Det är en betydligt större utmaning att klara miljö kvalitetsnormen för partiklar jämfört med normen för kvävedioxid, där situationen på sikt kommer att förbättras genom redan beslutade åtgärder på fordonen. Sådana effekter kan visserligen också förväntas för partiklar, men endast för de mindre, som i obetydlig grad bidrar till de höga halterna. Normen för partiklar gäller dessutom ett år tidigare än för kvävedioxid.

Kontoret bedömer att länsstyrelsens förslag till åtgärdsprogram ger en mycket kvalificerad belysning av problembilden och att relevanta och möjliga åtgärder också pekats ut utifrån den kunskap som finns idag. Samtidigt är kunskapen om effekterna ännu så låg, att effektiva åtgärder först kan sättas in sedan kunskapen höjts. Vi kommer därmed inte att kunna klara normen 2005 och vi vet inte heller med säkerhet när de kommer att kunna klaras och till vilken kostnad.

Till detta kommer den osäkerhet som finns om de beräknade halterna. Inte heller när det gäller hälsoeffekterna är kunskapsläget särskilt bra, särskilt med avseende på de grövre partiklarna. Sannolikt kommer de nuvarande normerna att omprövas och normer att föreslås även för mindre partiklar. Osäkerheten om betydelsen av olika partikelmått för hälsan innebär också att själva utformningen av gränsvärdena kan komma att omprövas. Det finns således viss osäkerhet om hur prioriteringen bör ske med avseende på nuvarande och kommande EU-direktiv.

Enligt PBL får planläggning inte medverka till att en miljö kvalitetsnorm överträds. Om en miljö kvalitetsnorm inte iakttagits vid upprättandet av en detaljplan skall denna upphävas av länsstyrelsen. Länsstyrelsen gör normalt en helhetsbedömning av nya detaljplaner, men i avsaknad av rättspraxis råder osäkerhet om vad miljö kvalitetsnormerna egentligen innebär enligt gällande lagstiftning. Slutliga besked kan behöva invänta fleråriga prövningsprocesser.