

# Åtgärdsprogram för att uppfylla miljö kvalitetsnormen för partiklar i Göteborg

## Remissyttrande från Gröna Bilister

### Inledning

Som Sveriges enda miljödrivna bilistorganisation vill Gröna Bilister aktivt bidra till att minska bilismens negativa påverkan på hälsa och miljö. Utifrån detta medverkar organisationen gärna aktivt till såväl framtagandet av ett åtgärdsprogram för att uppfylla miljö kvalitetsnormen för partiklar i Göteborg som i genomförandet av de samma. Förslagen som vi lägger fram här är i hög utsträckning också genomförbara i andra delar av landet där partikelutsläppen bör minskas.

Utöver de förslag som Gröna Bilister lämnar i detta yttrande, finns förslag av relevans i tidigare yttranden, bl.a. gällande Göteborgs miljöprogram. Vi hänvisar också till vår kommungranskning av Göteborg ur miljöbils perspektiv, med relaterade bedömningar och rekommendationer. Detta material finns publicerat på vår webbplats, [www.gronabilister.se](http://www.gronabilister.se).

### Våra utgångspunkter

Gröna Bilister har tidigare vid flera tillfällen lyft fram Göteborgs stads offensiva, konsekventa och inspirerande miljöarbete inom trafikområdet. Åtskilliga av landets kommuner har glädje av att Göteborg går före på trafikområdet och aktivt arbetat för en bättre lagstiftning och bättre ekonomiska spelregler. Kommunens innovativa arbete med att finna lösningar står i bjärt kontrast till vissa andra kommuner som när det finns juridiskt tolkningsutrymme kan välja detta som skäl för att inte vidta miljöåtgärder som vore till gagn för miljö, trafikflöde, hälsa och samhällsekonomi.

I vår läsning av förslaget till åtgärdsprogram för att uppfylla miljö kvalitetsnormen för partiklar i Göteborg har vi tagit i betraktning att landets kommuner, och den miljörelaterade trafikutvecklingen i stort, behöver föregångskommuner, såsom Göteborg är i nuläget. Den nuvarande positionen är förpliktigande. Trots att länsstyrelsen inte formellt är medansvarig för Göteborgs framträdande miljöarbete på trafikområdet, bör också länsstyrelsen ha detta i beaktande.

### Generella synpunkter

Miljö kvalitetsnormen för partiklar PM10 är tvingande. Det bör därför vara självklart att skyndsamt uppfylla normen, vilket kräver kraftiga minskningar jämfört med dagens nivåer av partikelutsläpp.

Miljö kvalitetsnormen för partiklar innebär en stark nationell och lokal fokusering på PM10-partiklar, de enda som omfattas av normen, medan epidemiologiska studier pekar på att man

borde ha minst tre olika partikelnormer – förslagsvis PM10, PM1 och PM 0,1. PM10 fångar in grova dammpartiklar, PM1 storskalig sekundär partikelbildning (svavel och kvävesalter) och PM 0,1 partiklar från direktinsprutande bilmotorer.

Genom att fokusera enbart på PM10 riskerar man att gå miste om potentialer i minskningar av de totala hälso- och miljöriskerna. Därför är vi starkt positiva till att länsstyrelsen i sitt åtgärdsprogram också diskuterar de finare partiklarna – men lika negativa till att länsstyrelsen resonerar sig fram till att något åtgärdsprogram troligen egentligen inte behövs; mätvärdena är lägre än vad som tidigare angivits, mätstationerna är felplacerade etc. Med dessa resonemang fjärrar sig länsstyrelsen på ett betänkligt sätt från den försiktighetsprincip som ingår i svensk lagstiftning.

Flera av förslagen till minskade partikelutsläpp medför också andra fördelar för miljö som hälsa, men också för hushållsekonomi och trivsel. Detta redovisas knapphändigt eller inte alls, innebärande att inga förslag har genomgått ens en rudimentär miljökonsekvensbedömning. Vi uppmanar länsstyrelsen att som en del av beslutsunderlaget redovisa de miljö- och hälsomässiga konsekvenserna av de förslag man för fram, så att de åtgärder som har tillkommande positiva miljöeffekter kan väljas framför de som snävt adresserar endast ett problem. Länsstyrelsen anger själv att ”Prioriteringen [...] skall ske utifrån miljömålen och var insatserna gör störst miljönytta” (<http://www.o.lst.se/o/amnen/Miljoskydd/>), vilket gör det än mer förvånande att länsstyrelsen inte i detta sammanhang haft detta tänkesätt.

Länsstyrelsen listar ett antal förslag som skulle kunna genomföras, men avslutar med att slå fast att ”det i nuläget inte finns anledning att föreslå ytterligare åtgärder, utöver de som trafiknämnden i Göteborg fattat beslut om.” En sådan passiv inställning förvånar, särskilt som Göteborgs Stad vid upprepade tillfällen har påkallat just behovet av nationell lagstiftning för att komma till rätta med trafikens miljöbelastning (se bl.a. [www.nyalagar.nu](http://www.nyalagar.nu), stadens webbplats med förslag på ändrad lagstiftning). Såsom regeringens representant i regionen, bör länsstyrelsen i det fortsatta arbetet avisera att man faktiskt avser att arbeta med frågan och föreslå regeringen konkreta åtgärder inklusive förändrad lagstiftning där det är påkallat.

Länsstyrelsen slår själv fast att ”För Göteborg har det visats att en sänkning av årsmedelvärdet för PM10 med fem ug/m<sup>3</sup> skulle minska antalet döda med 80-85 personer per år på lång sikt, eller 23 färre döda på kort sikt (40 dagar).” Att med dessa fakta för ögonen inte föreslå en enda kompletterande åtgärd är tragisk ur ett medmänniskoperspektiv.

## Synpunkter på processen

Regeringen beslöt den 30 juni 2005 att Länsstyrelsen skall upprätta ett åtgärdsprogram för partiklar i Göteborg. Gröna Bilister är positiva till att ett sådant åtgärdsprogram upprättas, liksom att detta bereds med åtskilliga organisationer som remissinstanser. Vi är dock oförstående till att länsstyrelsen mellan juni 2005 och februari 2006 inte fann någon tid att konsultera organisationer eller andra för att få fram relevanta förslag till åtgärdsprogrammet.

Inför den fortsatta processen vill vi framföra följande synpunkter:

- **En årlig åtgärdsplan** bör tas fram, som komplement och precisering till det mer långsiktiga och åtgärdsprogrammet. Det är viktigt att ett brett deltagande eftersträvas i framtagandet och genomförandet av en sådan åtgärdsplan. Detta är dock endast av värde om länsstyrelsen bestämmer sig för att faktiskt agera i frågan – en årlig plan för att göra ingenting behövs givetvis inte.
- **Giltighetstiden** för åtgärdsprogrammet bör klart anges. En möjlig tolkning av den nuvarande bristen på precisering skulle kunna vara att programmet ska gälla tills partikelnivåerna ligger under de lagstadgade gränsvärdena, men då länsstyrelsen lagt ner mycket tid och utrymme på att få det att framstå som om Göteborgs partikelnivåer redan idag faktiskt uppfyller miljö-kvalitetsnormen, faller denna tolkningsmöjlighet.
- Åtgärdsprogrammet för partikelnivåerna bör **relatera till andra beslutade program** för Göteborgs stad, så som det kommande miljöprogrammet (Gröna Bilisters remissvar på detta finns på vår webbplats) och översiktsprogrammet för staden, liksom åtgärder som idag genomförs separat, exempelvis av staten eller EU-beviljade medel (t.ex. har Göteborgs nyligen ansökt om Klimp-bidrag och ett beviljande av ansökan berör frågor som ingår i det här diskuterade programmet).
- I remissversionen av åtgärdsprogrammet för trafiken berörs **angränsande kommuner** och Västra Götalandsregionen knappast alls, vilket är en brist. Ett konkret och resultatinkänt samarbete kan ge ökad kostnadseffektivitet och innebär därmed att fler miljöåtgärder kan genomföras inom befintlig budget. Utbytet med angränsande kommuner är troligtvis avgörande för att Göteborg skall klara de av EU uppsatta miljö-kvalitetsnormerna och det är särskilt märkligt att länsstyrelsen helt bortser från detta eftersom just länsstyrelsen ska anlägga ett vidare perspektiv än de enskilda kommunerna.
- Göteborgs stad har också problem att uppnå miljö-kvalitetsnormer för kväveoxider (NO<sub>x</sub>). Länsstyrelsen bör framgent behandla **samtliga relevanta miljö-kvalitetsnormer** parallellt, för ökade möjligheter att finna kostnadseffektiva åtgärder.

## Åtgärdsförslag

Länsstyrelsen presenterar ett antal ”möjliga åtgärder” för att minska partikelmängderna i Göteborgsluften. Det är minskad dubbdäcksanvändning, dammbindning och rengöring, minskad hastighet på utsatta gator och åtgärder mot fina och ultrafina partiklar (inte preciserade). Vi har följande kommentarer till dessa åtgärdsförslag:

- **Minskad dubbdäcksanvändning.** Målet ger andra miljövinster, i form av minskad bränsleförbrukning och därmed minskat bidrag till växthuseffekten. Dessutom minskar slitaget på vägbanan, med lägre underhållskostnad som följd. Länsstyrelsen skriver på sidan 10 att ”länsstyrelsen kan dock skriva till regeringen och begära regeländringar [för att minska dubbdäcksanvändningen]”. På nästa sida senare skriver man att länsstyrelsen endast kan ”på-

verka bilisterna via ökad information.” Vi menar att länsstyrelsen har rätt på sidan 10 och fel på sidan 11; de bör inte nöja sig med att bli ännu en informerande part utan utnyttja den särskilda roll som getts dem att påpeka för regeringen vilka regelmässiga förändringar som krävs för att minska dubbdäcksanvändningen.

- **Dammbindning och rengöring.** Länsstyrelsen slår fast att detta måste göras mycket ofta för att få önskad verkan, och att det till och med då kan få motsatt effekt eftersom tidigare sederterade partiklar lösgörs. Utifrån detta, den kostnad förslaget medför och den begränsade eller direkt negativa övriga miljönytta som detta förslag har, borde länsstyrelsen tydligt fastslå att denna åtgärd inte bör ingå i ett åtgärdsprogram.
- **Minskad hastighet på utsatta gator.** Trafikkontoret fokuserar sitt förslag på hastigheterna, och länsstyrelsen bör göra det samma. Det är ett effektivt sätt att minska partikelutsläppen och uppvirvlandet av partiklar, samtidigt som andra prioriterade mål påverkas i positiv riktning, med minskade koldioxidutsläpp, minskad trafikdödlighet och förbättrad folkhälsa när de lägre hastigheterna får fler att välja cykel eller kollektivtrafik.
- **Åtgärder mot fina och ultrafina partiklar.** Länsstyrelsen hänvisar här till sitt åtgärdsprogram mot kvävedioxid, men det är inte tillfyllt. För att minska utsläppen av dessa partiklar är motorer, reningsteknik och bränsleval centralt och här bör länsstyrelsen ta en mer aktiv roll.

Utöver de åtgärder länsstyrelsen listat bör bl.a. följande finnas med i det slutliga programmet:

- **Minskad privatbilism.** När färre tar bilen till förmån för kollektivtrafik, cykel eller distansarbete, minskar partikelutsläppen radikalt samtidigt som en mängd andra miljö-, trafiksäkerhets- och folkhälsomål främjas. Vår bedömning är att en bättre kollektivtrafik är bland de mest effektiva åtgärderna för att minska partikelutsläppen och vi föreslår att länsstyrelsen tar fram en rapport om vilka åtgärder inom kollektivtrafiken som är mest kostnadseffektiva när det gäller att minska onödig privatbilism. Parallellt med detta bör också cyklande och gång stimuleras, t.ex. genom att gc-väg snöröjs först vintertid och med ekonomisk stimulans för de som går eller cyklar. I dagsläget stimulerar skattesystemet den som kör bil till jobbet, med milersättning för privatbilism och begränsade möjligheter att göra avdrag för t.ex. cyklande. Detta bör ses över, i linje med de diskussioner som förts om ett reviderat reseavdrag. Också ett generellt minskat resande bör stimuleras, t.ex. genom ökade möjligheter till avdrag för arbetsplats i hemmet, ”jobbhus” som minskar pendlingsbehovet, stimulans för videokonferenser, etc. Länsstyrelsen bör ta fram en förslagskatalog för detta och redovisa hur man själv som myndighet föregår med gott exempel på detta område. Länsstyrelsen bör också föreslå trängsel- eller miljöavgifter för att minska biltrafiken i staden. Avgifterna är också samhälls-ekonomiskt lönsamma genom att köerna minskar.
- **Sänkta hastigheter generellt.** Lägre hastigheter minskar utsläppen av PM10 och bl.a. därför har Oslo sänkt hastighet under hela vintersäsongen. Länsstyrelsen bör föreslå en generell sänkning till 30 km/h i hela Göteborg med undantag för de större genomfartslederna, såsom Stockholm redan genomfört. Eftersom det sällan är möjligt att hålla jämn fart 50 km/h genom

Göteborgs innerstad, innebär hastighetssänkningen från 50 till 30 km/h också ett jämnare trafikflöde med en minskad andel accelerationer och inbromsningar – tvärtemot länsstyrelsens verklighetsfrämmande påstående att ryckigheten *ökar* med sänkt hastighet. Också där hastigheter inte sänks, bör jämn hastighet eftersträvas mer aktivt än i dag. Antalet skyltar som aviserar ”grön våg” (den hastighet man bör hålla för att slippa få rätt ljus) är fortfarande försvinnande få i länet. Mer kan troligen också göras för att synkronisera trafikljusen på större leder, så att trafiken flyter bättre.

- **Bränslebyte.** Att gå från diesel till biogas (ett högst relevant och rimligt val för t.ex. kollektivtrafiken och taxi) minskar partikelutsläppen med uppemot 90 procent. Länsstyrelsen bör kraftigt stimulera en övergång till biogas, bl.a. genom att ta efter x läns delfinansieringsmodell för tankstationer i områden där de idag saknas.
- **Parkeringsåtgärder.** Länsstyrelsen i Stockholm hade på goda grunder med parkeringsfrågorna som en ingrediens i att minska trafikens partikelutsläpp, med förslag på en översyn av avgifter för besöksparkering, utbud av gatuparkering, avgifter och regler för boendeparkering, samt förbättrad övervakning. Länsstyrelsen i Göteborg bör ta efter detta och bl.a. föreslå en avveckling av exempelvis 25 procent av parkeringsplatserna i Göteborgs centrum. Samtidigt bör länsstyrelsen medverka i det systematiska framtagandet av infartsparkeringar, där arbetspendlande kan parkera sin bil och fortsätta med kollektivtrafiken.
- **Godstransporter.** Länsstyrelsen i Stockholm redovisar att tunga vägtransporter medför ett särskilt slitage på vägarna och därmed höga partikelutsläpp, medan länsstyrelsen i Göteborg knappast alls berör godstransporterna, som dessutom är direkt exkluderad från huvuddelen av de förslag som trots allt finns i planen eftersom den inte använder dubbdäck och inte heller är huvudmåltavla för den föreslagna informationskampanjen. En minskning av tunga godstransporter på väg innebär väsentliga fördelar för miljö och hälsa, då de tunga lastbilarna har höga utsläpp av miljö- och hälsoskadliga ämnen. Lastbilarnas bullernivå är också hög och risken att förolyckas vid en kollision med en lastbil är hög, inte bara för den oskyddade trafikanten utan också för den bilburne. Slutligen innebär ett minskat antal lastbilar på vägarna ökad framkomlighet för personbilar och annan trafik. Länsstyrelsen bör därmed prioritera framtagandet av ett särskilt åtgärdspaket för minskad lastbilstrafik i länet och i Göteborgs Stad. Bland de åtgärder som bör granskas finns ett bättre utnyttjande av befintlig kapacitet på räls och till sjöss, en granskning av vilka förbättringar i järnvägsnätet som är särskilt angelägna för att minska det tunga godset på väg, bättre samutnyttjande av lastbilar så att antalet lastbilar kan minska, samt möjligheter att gynna lokal produktion för att därmed minska lastbilstransporterna.

Solna den 1 mars 2006

För Gröna Bilister

Mattias Goldmann, styrelseledamot