

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2024-04-03

Ärendenummer SMF-2024-01093

Handläggare

Matilda Sjöholm

Telefon: 031-368 28 19

E-post: matilda.sjoholm@stadsmiljo.goteborg.se

## Svar på remiss gällande Göteborgs Stads åtgärdsprogram för partiklar (PM10) 2025– 2030

### Förslag till beslut

1. Stadsmiljönämnden tillstyrker förslaget utifrån stadsmiljöförvaltningens tjänsteutlåtande
2. Stadsmiljönämnden översänder stadsmiljöförvaltningens tjänsteutlåtande till miljö- och klimatnämnden som stadsmiljönämndens eget yttrande
3. Stadsmiljönämnden beslutar att justera paragrafen omedelbart

### Sammanfattning

Miljöförvaltningen har i samverkan med förvaltningar och bolag i Göteborgs Stad, samt med regionala och nationella myndigheter, tagit fram ett förslag på Göteborgs Stads åtgärdsplan för partiklar (PM10) 2025–2030. Stadsmiljönämnden har mottagit förslaget och ger genom detta tjänsteutlåtande synpunkter på förslaget.

Stadsmiljöförvaltningens samlade bedömning är att åtgärdsplanen är bra och innehåller flera nödvändiga åtgärder för att miljö kvalitetsnormen ska kunna följas i Göteborg. Förslaget på åtgärdsplanen är väl skrivet och de åtgärder där ansvar är utpekade på stadsmiljönämnden är relevanta och de bedöms som genomförbara inom tidsramen för planen.

Stadsmiljönämnden har ett utpekade ansvar för sju av de föreslagna nio åtgärderna. De åtgärder som rör stadsmiljönämnden handlar om både ökat upptag av sand och grus, dammbindning, samt att se över dubbdäcksförbudet. En åtgärd är kopplad till den nya parkeringspolicyn, samt två åtgärder för att främja cykel och gång och det hållbara resandet. En åtgärd rör även hur man kan stärka kompetensen om grönskans positiva effekter på luftkvalitet.

Stadsmiljöförvaltningen föreslår att åtgärdsplanen kompletteras med åtgärden ”Arbeta med åtgärder för att minska biltrafiken” och att några åtgärder och formuleringar justeras något.

### Bedömning ur ekonomisk dimension

Genomförande av åtgärderna i åtgärdsplanen bedöms medföra något ökade kostnader för stadsmiljöförvaltningen, främst genom driftkostnader. Driftkostnaderna avser åtgärderna kring extra upptag av sand och grus samt om dammbindning. Upptag av sand och grus är en aktivitet som redan utförs av förvaltningen men som behöver utvecklas och optimeras ur ett partikelhänseende.

Beroende på utfall av föreslagna utredningar kan något ökade kostnader även tillkomma, främst för personella resurser. Landar till exempel utredningen kring dammbindning i att det blir en aktivitet man vill utveckla kommer det medföra ökade driftskostnader, eftersom det inte är något som görs i nuläget. Övriga åtgärder bedöms som möjliga att genomföra inom ordinarie budget.

Att inte genomföra åtgärderna i åtgärdsplanen medför stora konsekvenser i form av ohälsa och sjukdomar, vilket medför kostnader för samhället i stort. Att sänka partikelhalterna minskar på sikt de övergripande samhällsekonomiska kostnaderna för luftföroreningar. Hälsoeffekter orsakade av exponering av luftföroreningar bedöms ge samhällsekonomiska kostnader på cirka 168 miljarder kronor (för år 2019)<sup>1</sup>.

## Bedömning ur ekologisk dimension

Genomförande av åtgärderna i åtgärdsplanen bedöms bidra till förbättrad luftkvalitet och gynnar direkt generationsmålet och det nationella miljö kvalitetsmålet Frisk luft. Förvaltningens bedömning är att de föreslagna åtgärderna är väl i linje med både nationella miljömål, såväl som lokala mål. I stadsmiljöförvaltningens verksamhetsplan finns mål kring förbättrad luftkvalitet. De föreslagna åtgärderna knyter väl an till aktuell styrning inom området.

Stadsmiljöförvaltning delar miljöförvaltningens bedömning att den kombination av kortsiktiga och långsiktiga åtgärder som ingår i åtgärdsplanen kommer att göra att miljö kvalitetsnormen för partiklar (PM10) klaras både på kort och lång sikt. Flera av de föreslagna åtgärderna bidrar också till minskat buller, minskade klimatutsläpp och lägre nivåer av andra luftföroreningar.

## Bedömning ur social dimension

Genomförande av åtgärderna i åtgärdsplanen bedöms ha en positiv hälsoeffekt på samtliga befolkningsgrupper i samhället. Barn och den äldre delen av befolkningen är särskilt känsliga för luftföroreningar, och för dessa grupper är den positiva effekten stor.

## Samverkan

Stadsmiljöförvaltningen har gjort bedömningen att samverkan inte behöver ske.

## Bilagor

1. Förslag till Göteborgs stads åtgärdsplan för partiklar (PM10) 2025–2030
2. Bilaga till Åtgärdsplanen
3. Följebrev till remissutskicket

---

<sup>1</sup> IVL Svenska miljöinstitutet, 2022. *Quantification of population exposure to NO<sub>2</sub>, PM10 and PM<sub>2,5</sub>, and estimated health impacts 2019*

## Ärendet

Miljö- och klimatnämnden har i samverkan med förvaltningar och bolag i Göteborgs Stad, samt med regionala och nationella myndigheter, tagit fram ett förslag på åtgärdsplan för partiklar och beslutade 2024-03-19 om att skicka ut förslaget på remiss.

Naturvårdsverket har bedömt att en åtgärdsplan enligt 5 kap. miljöbalken behöver upprättas för att miljö kvalitetsnormen (MKN) för partiklar (PM10) ska kunna följas i Göteborg.

Remissvaret ska vara miljö- och klimatnämnden till handa senast 2024-05-31.

## Beskrivning av ärendet

### Bakgrund

Naturvårdsverket har bedömt att en åtgärdsplan enligt 5 kap. miljöbalken behöver upprättas för att miljö kvalitetsnormen (MKN) för partiklar (PM10) ska kunna följas i Göteborg.

Ett förslag har tagits fram under ledning av miljöförvaltningen i Göteborgs Stad. Arbetet med att ta fram ett förslag utfördes i projektform med en arbetsgrupp som bestod av tjänstepersoner från miljöförvaltningen, stadsmiljöförvaltningen, stadsbyggnadsförvaltningen, Trafikverket, Göteborgs hamn, Västtrafik, Västra Götalandsregionen, Länsstyrelsen i Västra Götalands län samt Luftvårdsförbundet i Göteborgsregionen. I styrgruppen för arbetet ingick enhetschefer från miljöförvaltningen, stadsmiljöförvaltningen, stadsbyggnadsförvaltningen, Trafikverket, Västtrafik samt Länsstyrelsen i Västra Götalands län. Åtgärdsplanen kommer följas upp vartannat år av miljöförvaltningen.

### Källor till partiklar

I Göteborg är vägtrafikens slitage mellan vägbana, däck och bromsar den dominerande källan till partiklar (PM10). Partikelhalterna är högst längs det statliga vägnätet, och de kan också vara höga i anknnytning till delar av det lokala vägnätet. Åtgärder som berör vägtrafiken är därför prioriterade i den föreslagna åtgärdsplanen.

Halterna av PM10 är vanligtvis högst under torra och vindstilla vardagar, då stora mängder partiklar bildas från slitage mellan däck och vägbana samt från uppvirvlande material på vägbanan. När det regnar eller blåser sjunker halterna.

De redovisade mätresultaten från mätstationen för luftkvalitet i Gårda visar att miljö kvalitetsnormens nivå för högsta tillåtna dygnsmedelvärde av PM10 ( $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) överskreds vid 34 tillfällen under år 2022. Miljö kvalitetsnormen tillåter maximalt 35 överskridanden under ett kalenderår.

### Åtgärdsplanens innehåll och ansvar

Syftet med åtgärdsplanen är att åtgärder och styrmedel vidtas så att halterna av partiklar (PM10) i utomhusluften minskar i sådan omfattning att miljö kvalitetsnormen inte längre riskerar att överskridas i Göteborg.

Förslaget till åtgärdsplan innehåller nio åtgärder som behöver genomföras av Göteborgs Stads nämnder och styrelser, av Trafikverket, Västtrafik och Länsstyrelsen i Västra Götalands län. Stadsmiljönämnden är huvudansvariga eller delansvariga för sju av de nio föreslagna åtgärderna.

Tabell 1. Sammanställning av åtgärder. Bedömningen av åtgärdens effekt är graderad i en tregradig skala enligt \* liten effekt, \*\* medelstor effekt och \*\*\* stor effekt. Flera angivna graderingar innebär att effekten av åtgärden beror på omfattningen av genomförandet. Parentes runt graderingen visar att åtgärden i sig inte har någon effekt, men att den kan leda till aktiviteter som ger effekt.

Nr	Åtgärd	Ansvarig	Effekt på kort sikt	Effekt på lång sikt
Å1	Extra upptag av sand och grus från vägar under tidig vår	<b>Stadsmiljönämnden</b> och Trafikverket i samverkan med miljö- och klimatnämnden	**	**
Å2	Utred och bevaka behovet av dammbindning	Miljö- och klimatnämnden i samverkan med Trafikverket och <b>stadsmiljönämnden</b>	-	(**/***)
Å3	Se över dubbdäcksförbudet	<b>Stadsmiljönämnden</b> i samverkan med stadsbyggnadsnämnden och miljö- och klimatnämnden	-	(**/***)
Å4	Ta fram en informationskampanj för minskad dubbdäcksanvändning	Miljö- och klimatnämnden	**/***)	**/***)
Å5	Ta fram aktiviteter för att genomföra <i>Göteborgs Stads policy för parkering</i>	Stadsbyggnadsnämnden i samverkan med <b>stadsmiljönämnden</b>	(**/***)	(**/***)
Å6	Fortsätt genomförandet av åtgärder för att främja cykel och gång	<b>Stadsmiljönämnden</b> i samverkan med stadsbyggnadsnämnden och andra berörda nämnder och styrelser	**/**) ***	**/***)
Å7	Arbeta med beteendepåverkande åtgärder för att främja hållbart resande	<b>Stadsmiljönämnden</b> och Västtrafik	*	*
Å8	Utveckla metoder och arbetssätt inom Göteborgs Stad för att stärka kompetensen om grönskans positiva effekter på luftkvalitet	Stadsbyggnadsnämnden i samverkan med <b>stadsmiljönämnden</b> och andra berörda nämnder	*	**/**)
Å9	Verka för skarpa krav på vägval, hög miljöprestanda och transportoptimering för transporter i kommande tillståndsprövningar samt vid tillsyn av transportintensiva verksamheter.	Länsstyrelsen i Västra Götalands län	*	*

### Stadsmiljönämndens ansvar

Stadsmiljönämnden har ett helhetsansvar för stadens offentliga rum och samlade framkomlighet. Stadsmiljöförvaltningen är således en nyckelspelare och har ett stort ansvar i frågor rörande trafikens påverkan på miljö.

I årets trafik- och resandeutveckling, som sammanfattar hur 2023 års trafik- och resandeutveckling ser ut i förhållande till trafikstrategin och andra relaterade mål, bland annat miljö- och klimatprogrammet, konstaterades att läget utifrån målen ser mörkt ut. Möjligheten att förändra resvanor som fanns under pandemin har gått förlorad, och för målen i miljö- och klimatprogrammet krävs allt snabbare och kraftfullare metoder. En av rekommendationerna som utpekats i rapporten är att ”arbeta för att minska biltrafiken”.

## Förvaltningens bedömning

Nedan redovisas de frågor som miljöförvaltningen i första hand önskar svar på i stadsmiljönämndens remissvar, samt stadsmiljöförvaltningens svar på dessa. Remissvaret begränsas till de områden och åtgärder som berör stadsmiljönämnden.

- 1. Övergripande synpunkter på åtgärdsplanens innehåll och uppbyggnad:**
  - a. Anser ni att det saknas några åtgärder?**
  - b. Finns det några åtgärder som bör tas bort?**
  - c. Finns det några åtgärder som kräver justering?**

Stadsmiljöförvaltningens samlade bedömning är att åtgärdsplanen är bra och innehåller flera nödvändiga åtgärder för att miljö kvalitetsnormen ska kunna följas i Göteborg. Stadsmiljöförvaltningen anser övergripande att åtgärdsplanen innehåll och uppbyggnad är gediget och genomarbetat och att de åtgärder där ansvar är utpekade på stadsmiljönämnden är relevanta.

Stadsmiljönämnden har ett utpekade ansvar för sju av de föreslagna nio åtgärderna. De åtgärder som rör stadsmiljöförvaltningen handlar om både ökat upptag av sand och grus, dammbindning, samt att se över dubbdäcksförbudet. En åtgärd är kopplad till den nya parkeringspolicy, samt två åtgärder för att främja cykel och gång och det hållbara resandet. En åtgärd rör även hur man kan stärka kompetensen om grönskans positiva effekter på luftkvalitet.

Stadsmiljöförvaltningen föreslår att åtgärdsplanen kompletteras med en åtgärd och att några åtgärder och formuleringar justeras något.

I de beräkningar som miljöförvaltningen har gjort i åtgärdsplanen framgår det tydligt att vägtrafiken ger den största påverkan i områden där partikelhalterna är höga. Därför föreslår stadsmiljöförvaltningen att åtgärdsplanen kompletteras med en ny åtgärd: ”Arbeta med åtgärder för att minska biltrafiken”, där ansvariga föreslås vara: ”Stadsmiljönämnden i samverkan med stadsbyggnadsnämnden och andra berörda nämnder och styrelser”.

Stadsmiljöförvaltningen vill göra ett förtydligande kring åtgärd Å5 ”Ta fram aktiviteter för att genomföra Göteborgs Stads policy för parkering”. Åtgärden avser det nya förslaget på parkeringspolicy som ligger för beslut i stadsbyggnadsnämnden och förvaltningen ser gärna att det förtydligas i åtgärden att det är det nya förslaget som avses. Det nya förslaget för parkeringspolicy har ännu inte beslutats i stadsbyggnadsnämnden, utan har bordlagts fyra gånger.

Nuvarande formulering för Å6 lyder: ”Fortsätt genomförandet av åtgärder för att främja cykel och gång”. Här föreslår förvaltningen en ny formulering: ”Accelerera och prioritera genomförandet av åtgärder för att främja cykel och gång”. Även en justering av ansvarssättningen föreslås för åtgärd Å6 där stadsbyggnadsnämnden föreslås som huvudansvarig i stället för stadsmiljönämnden, eftersom stadsbyggnadsnämnden bär ansvaret för cykelprogrammet.

På sidan 20 i åtgärdsplanen föreslår förvaltningen ett tillägg till en mening. Meningen nu lyder: ”I halvtidsuppföljningen av cykelprogrammet bedöms målet om tredubblat cyklande inte realistiskt att nå” Förvaltningen föreslår tillägget: ”... inte realistiskt att nå till 2025 utifrån stadens nuvarande arbetsätt”.

Stadsmiljöförvaltningen anser att resterande åtgärder inte behöver justeras.

**2. Vilka ser ni som de mest avgörande faktorerna för att åtgärdsplanen ska kunna genomföras?**

De mest avgörande faktorerna för att åtgärdsplanen ska kunna genomföras på stadsmiljöförvaltningen är att åtgärderna inkluderas och prioriteras i verksamhetsplaneringen på förvaltningen och ansvarssätts under kommande år.

Den senaste uppföljningen av miljö- och klimatprogrammet och trafik- och resandeutvecklingen för 2023 visar båda tydligt på att det krävs allt snabbare och kraftfullare metoder för att nå målen till 2030. En generell avgörande faktor för att både åtgärdsplanen ska kunna genomföras och för att nå målen i miljö- och klimatprogrammet är att åtgärder och arbetssätt som ger effekt på målen prioriteras.

**3. Kan er nämnd/styrelse/myndighet stå bakom den/de åtgärd/er ni tilldelats ansvar för? Om nej, motivera.**

Stadsmiljönämnden har tilldelats ansvar för sju av nio åtgärder och förvaltningens bedömning är att nämnden kan stå bakom de åtgärder som vi tilldelats ansvar för.

**4. Vilka insatser ser ni att er verksamhet kommer att behöva göra fram till år 2030 för åtgärderna i planen ska kunna genomföras? Bedömd arbetstid, driftskostnader och investeringskostnader? Kan arbetet göras inom ordinarie ram eller behöver den utökas? Beskriv till vad och omfattning.**

Stadsmiljöförvaltningens bedömning är att de åtgärder där stadsmiljönämnden är ansvariga kommer kunna genomföras under planens giltighetstid. De insatser som behövs övergripande är att åtgärderna inkluderas i verksamhetsplaneringen på förvaltningen och ansvarssätts under kommande år.

Genomförande av åtgärderna i åtgärdsplanen bedöms medföra något ökade kostnader för stadsmiljöförvaltningen, främst genom driftkostnader. Driftkostnaderna avser åtgärderna kring extra upptag av sand och grus samt om dammbindning. Upptag av sand och grus är en aktivitet som redan utförs av förvaltningen men som behöver utvecklas och optimeras ur ett partikelhänseende.

Beroende på utfall av föreslagna utredningar, Å2 och Å3, kan något ökade kostnader även tillkomma, främst för personella resurser. Landar till exempel utredningen kring dammbindning i att det blir en aktivitet man vill utveckla kommer det medföra ökade driftskostnader, eftersom det inte är något som görs i nuläget.

Övriga åtgärder bedöms som möjliga att genomföra inom befintlig ram och resurser.

**5. Hur bedömer ni att er verksamhets långsiktiga mål kan anpassas och justeras för att gå i takt/linje med planens intentioner?**

Stadsmiljöförvaltningens bedömning är att planens intentioner går i linje med verksamhetens långsiktiga mål.

Förvaltningen har delmål som säger att vi ska jobba för en god ljud- och luftmiljö. Vår bedömning är dock att delmålet behöver konkretiseras för att förtydliga på vilket sätt förvaltningen avser säkerställa en god ljud- och luftmiljö.

**6. I åtgärdsplanen beskrivs åtgärder som behöver genomföras i samarbete mellan förvaltningar, bolag och myndigheter. Vilka möjligheter och utmaningar finns idag för att få till ett sådant samarbete?**

Några av de föreslagna åtgärderna ska genomföras i samarbete med en eller flera förvaltningar och bolag. Framst ska samarbete ske med miljöförvaltningen och/eller stadsbyggnadsförvaltningen. Även Västtrafik nämns som samarbetspart.

Stadsmiljöförvaltningens bedömning är, att i de fall samarbete mellan förvaltning och bolag behövs, att forum och kanaler för samarbete redan är etablerade.

En utmaning som förvaltningen ser är att arbete med åtgärderna behöver prioriteras på liknande sätt på de olika förvaltningarna för att underlätta arbete och samarbete. Även att åtgärderna prioriteras under samma år i respektive förvaltnings verksamhetsplanering är en förutsättning för ett underlättat samarbete.

Kerstin Elias

Anders Ramsby

Avdelningschef

Förvaltningsdirektör