

Samrådsredogörelse för Göteborgs Stads åtgärdsplan för partiklar (PM10) 2025–2030

Innehåll

Inledning.....	2
Sammanfattning av inkomna synpunkter	3
Viktiga justeringar som gjorts i åtgärdsplanen.....	3
Sammanställning av yttranden	4
Yttranden från Göteborgs Stads nämnder och styrelser	4
Yttranden från regionala och nationella myndigheter och bolag.....	16
Övriga yttranden.....	20
Bilaga: Fullständiga yttranden.....	23

Inledning

Förslag till Göteborgs Stads åtgärdsplan för partiklar (PM10) 2025–2030 har varit ute på samråd under perioden 25 mars – 31 maj 2024. Förslaget kungjordes på Göteborgs Stads webbplats. Förslag till åtgärdsplan skickades även ut till myndigheter och organisationer som bedömdes vara specifikt berörda, vilka var stadsmiljönämnden, stadsbyggnadsnämnden, exploateringsnämnden, stadsfastighetsnämnden, förskolenämnden, grundskolenämnden, Göteborgs Hamn, Renova, Göteborgs Stads leasing, Business Region Göteborg, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Västra Götalandsregionen, Västtrafik, Göteborgsregionens kommunalförbund, Trafikverket, Naturvårdsverket, Luftvårdsförbundet i Göteborgsregionen samt Naturskyddsföreningen. Remissinstanserna ombads fokusera på att svara på följande frågor, varav fråga 3–6 endast riktar sig till de aktörer som ansvarar för någon av åtgärderna:

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 åtgärder som kräver justering?
2. Vilka ser ni som de mest avgörande faktorerna för att åtgärdsplanen ska kunna genomföras?
3. Kan er nämnd/styrelse/myndighet stå bakom den/de åtgärd/er ni tilldelats ansvar för? Om nej, motivera.
4. Vilka insatser ser ni att er verksamhet kommer att behöva göra fram till år 2030 för att 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.
5. Hur bedömer ni att er verksamhets långsiktiga mål kan anpassas och justeras för att gå i takt/linje med planens intentioner?
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?

Totalt har elva remissvar inkommit, varav sex från Göteborgs Stads nämnder och bolagsstyrelser, tre från regionala och nationella myndigheter samt två från övriga aktörer. Av de specifikt tillfrågade har svar uteblivit från Göteborgs Hamn, Renova, Göteborgs Stads leasing, Västra Götalandsregionen, Luftvårdsförbundet i Göteborgsregionen samt Naturskyddsföreningen. Västtrafik har inte svarat officiellt på remissen, men har deltagit i arbetet och står bakom åtgärderna.

Sammanfattning av inkomna synpunkter

Övergripande synpunkter

Samtliga svarande ställer sig positiva till att en åtgärdsplan tas fram, och konstaterar att planen innehåller flera nödvändiga åtgärder för att miljö kvalitetsnormen för partiklar (PM10) ska klaras i Göteborg.

I remissvaren lyfts att det är viktigt att komma ihåg att miljö kvalitetsnormerna endast motsvarar en lägsta godtagbar nivå av luftföroreningar. Negativa hälsoeffekter förekommer även vid halter som är lägre än normerna. Det är därför av stor vikt att Göteborgs Stad strävar efter ännu lägre föroreningshalter i arbetet med att följa normerna. Dessutom är luftkvalitetsdirektivet för närvarande under revidering, med ett förslag om skärpta miljö kvalitetsnormer från år 2030.

Flera remissvar lyfter att det är angeläget att de mer långsiktiga och trafikminskande åtgärderna genomförs på ett sådant sätt att partikelhalterna minskar i hela Göteborg, och inte bara vid de mest utsatta områdena där mer kortsiktiga åtgärder sätts in. Flera synpunkter har inkommit på att åtgärdsplanen saknar en konkret åtgärd som syftar till att minska vägtrafiken.

De nämnder och myndigheter som tilldelats ansvar för åtgärder ställer sig positiva till detta, och de bedömer att åtgärderna är möjliga att genomföra inom ordinarie budget och under planens giltighetstid. Beroende på utfall av föreslagna utredningar görs dock bedömningen att ökade kostnader och resursbehov kan uppstå, vilka är svåra att på förhand bedöma omfattningen av.

Förskolenämnden och grundskolenämnden har inget utpekat ansvar för någon åtgärd, men bedöms beröras indirekt av vissa åtgärder. Nämnderna poängterar att genomförandet av dessa åtgärder kan innebära en kostnadsökning som inte ingår i deras nuvarande budgetram och att åtgärderna behöver konkretiseras, så att omfattning av ansvar och genomförande synliggörs i åtgärdsplanen.

Stadsmiljönämnden och stadsbyggnadsnämnden, som ansvarar för majoriteten av åtgärderna i planen, bedömer att forum och kanaler för samarbete om åtgärder mellan förvaltningar och bolag redan är etablerade. Nämnderna ser dock en utmaning med att åtgärderna behöver prioriteras på liknande sätt för att underlätta samarbete.

Utöver samverkan mellan förvaltningar och bolag inom Göteborgs Stad lyfts även regional och statlig samverkan samt samverkan med näringslivet som avgörande faktorer för åtgärdsplanens genomförande.

Viktiga justeringar som gjorts i åtgärdsplanen

De justeringar som bedömts vara särskilt viktiga sammanställs nedan.

- Innehållet i åtgärdsplanen har delats upp på flera bilagor för att inte tynga ner huvuddokumentet. Åtgärdsplanen består nu av *Göteborgs Stads åtgärdsplan för partiklar (PM10) 2025–2030, Bilaga 1: Nulägesbeskrivning, Bilaga 2: Mätningar och beräkningar* samt *Bilaga 3: Bortvalda åtgärder och åtgärdsområden*. Innehållet i planen är detsamma, men har strukturerats om något.

- Åtgärdsplanen har kompletterats med åtgärden ”genomför aktiviteter för att minska vägtrafikarbetet”. Ansvarig för åtgärden är stadsmiljönämnden i samverkan med stadsbyggnadsnämnden och andra berörda nämnder och styrelser.
- Åtgärden ”ta fram en informationskampanj för minskad dubbdäcksanvändning” har formulerats om till ”genomför en informationskampanj för minskad dubbdäcksanvändning”. Ansvarig för åtgärden är fortsatt miljö- och klimatnämnden.
- Åtgärden ”fortsätt genomförandet av åtgärder för att främja cykel och gång” har formulerats om till ”accelerera och prioritera genomförandet av åtgärder för att främja cykel och gång”. En justering av ansvarssättningen har gjorts: ansvariga för åtgärden är stadsbyggnadsnämnden och stadsmiljönämnden i samverkan med andra berörda nämnder och styrelser.
- Åtgärden ”verka för skarpa krav på vägval, hög miljöprestanda och transportoptimering för transporter i kommande tillståndsprövningar samt vid tillsyn av transporteffektiva verksamheter” har justerats så att både Länsstyrelsen i Västra Götalands län och miljö- och klimatnämnden ansvarar för åtgärden.

Sammanställning av yttranden

Yttranden från Göteborgs Stads nämnder och styrelser

Yttranden har inkommit från stadsmiljönämnden, stadsbyggnadsnämnden, exploateringsnämnden, stadsfastighetsförvaltningen¹, förskolenämnden och Business Region Göteborg. Samlade övergripande bedömningar presenteras nedan. Detaljerade synpunkter sammanställs i tabell 1, tillsammans med miljöförvaltningens kommentarer och eventuella justeringar. Fullständiga yttranden finns i *Bilaga: Fullständiga yttranden*.

Stadsmiljönämnden bedömer att åtgärdsplanen är bra och att den innehåller flera nödvändiga åtgärder för att miljö kvalitetsnormen ska kunna följas i Göteborg. Förslaget är väl skrivet och de åtgärder där ansvar är utpekade på stadsmiljönämnden är relevanta och de bedöms som genomförbara inom tidsramen för planen. Stadsmiljönämnden föreslår att åtgärdsplanen kompletteras med en åtgärd och att några åtgärder och formuleringar justeras något.

Stadsbyggnadsnämnden ställer sig positiv till förslaget till åtgärdsplan. Den samlade bedömningen är att det är en viktig och central stadsutvecklingsfråga i såväl befintlig som ny stad att miljö kvalitetsnormerna för partiklar efterlevs. Det utpekade ansvaret på stadsbyggnadsnämnden ligger inom det ordinarie ansvarsområdet och anses vara rimligt för att klara miljö kvalitetsnormerna inom planens giltighetstid. Stadsbyggnadsnämnden föreslår ett tillägg av en åtgärd samt justering av ytterligare en åtgärd för att tillgodose en bra luftkvalitet även på längre sikt.

Exploateringsnämnden bedömer att förslaget till åtgärdsplan har potential att förbättra luftkvaliteten och bidra positivt ur hälsosynpunkt för alla stadens invånare. Exploateringsnämndens insatser fram till år 2030 bedöms framför allt vara arbetstid i form av kunskapshöjande insatser som kan hanteras inom ordinarie tidsram.

¹ Beslut taget på delegation av avdelningschef

Exploateringsnämnden har inga ytterligare förslag på åtgärder eller förslag på justering av någon åtgärd.

Stadsfastighetsförvaltningen bedömer förslaget till åtgärdsplans innehåll och uppbyggnad som bra. Förvaltningen bedömer sammantaget att de i mycket begränsad omfattning påverkas av eller påverkar åtgärdsplanen. Stadsfastighetsförvaltningen lämnar endast mindre synpunkter i sitt remissvar.

Förskolenämnden bedömer att delar av förslaget kräver förtydligande. Det handlar bland annat om att inkludera kostnadseffektivitet vid prioritering av åtgärder och skapa bättre förutsättningar för att etablera grönyta samt skydda barn från exponering av höga partikelhalter.

Grundskolenämnden bedömer att åtgärdsplanen kommer att bidra till att miljö kvalitetsnormen inte överskrids samt verka hälsofrämjande för Göteborgs Stads medborgare. Grundskolenämnden föreslår att vissa åtgärder konkretiseras så att omfattning av ansvar och genomförande synliggörs i planen.

Business Region Göteborg är positiv till planens inriktning och syfte och bedömer övergripande att tydligare reglera luftkvalitet och ge frågan en större tyngd i det lokala arbetet, i synnerhet då förslaget har potential att förbättra luftkvaliteten och därmed också minska sjukfrånvaro hos arbetstagare samt indirekt höja produktivitet på arbetsplatsen. En stad som aktivt arbetar för att ligga i framkant vad det gäller miljöarbetet och luftkvalitet med låga partikelutsläpp bidrar till att attrahera framtidens talanger och arbetskraft, beslutsfattare, investeringar och etableringar, som i sin tur skapar konkurrensfördelar för regionalt näringsliv. Business Region Göteborg lyfter samverkan med näringslivet som en avgörande faktor för åtgärdsplanens genomförande.

Tabell 1. Sammanställning av synpunkter från Göteborgs Stads nämnder och styrelser tillsammans med miljöförvaltningens kommentarer eller justeringar.

Synpunkten avser	Synpunkt	Miljöförvaltningens kommentarer eller justeringar
1. Övergripande synpunkter på åtgärdsplanens innehåll och uppbyggnad.	Stadsbyggnadsnämnden: I centrala delar av Göteborg och längs de trafikintensiva lederna är partikelhalterna höga idag och vi klarar ofta inte nivåerna för det nationella miljömålet Frisk luft och i en del fall inte heller de lagstadgade miljö kvalitetsnormerna. Att förtäta i den redan byggda staden kan därför innebära att fler bostäder kommer att hamna på platser där det idag är relativt höga halter av luftföroreningar. När det gäller PM10 är den förväntade förbättringen över tid inte lika uppenbar som när det gäller andra luftföroreningar eftersom den största källan är slitage. Detta är viktigt att beakta i planeringsarbetet eftersom det på vissa platser kan komma att innebära att partiklar blir det dominerande och dimensionerande problemet i planeringen avseende luftkvalitet. Redan idag är partiklar ett problem på många platser när det kommer till planering och utveckling av den befintliga staden. Förvaltningen bedömer att det finns risker med att inte genomföra åtgärder som både på kort och lång sikt kan förbättra luftkvaliteten och	Vi delar stadsbyggnadsnämndens uppfattning i frågan. Vi har kompletterat åtgärdsplanen med ett resonemang kring stadsutveckling och skärpta miljö kvalitetsnormer under rubriken ”konsekvenser från allmän och enskild synpunkt”.

	minska partikelhalterna. Dels är det viktigt utifrån de ekonomiska, ekologiska och sociala dimensionerna, dels har EU-kommissionens presenterat ett förslag till reviderat luftkvalitetsdirektiv. Kommissionen föreslår att det nya direktivet ska innehålla skärpta luftkvalitetsnormer till 2030 som ligger närmare WHO:s nya riktvärden och ger ett ökat skydd för människors hälsa. Skulle förslaget om reviderade miljökvalitetsnormer antas i EU-kommissionen kommer Göteborgs Stad med dagens partikelhalter ha än svårare att leva upp till miljökvalitetsnormerna och därmed följa Göteborgs Stads utvecklingsinriktning.	
2. Övergripande synpunkter på åtgärdsplanens innehåll och uppbyggnad.	Stadsfastighetsförvaltningen: Saknar kapitel om målkonflikter då dessa är viktiga att både tydliggöra och synliggöra för att kunna koppla åtgärder och ekonomi. I planen kan en målkonflikt urskiljas vilket också beskrivits tydligt i avsnitt Åtgärdsområden som inte hanteras i planen under rubriken "Elektrifiering". Dessutom beskrivs det i åtgärden "utveckla metoder och arbetssätt inom Göteborgs Stad för att stärka kompetensen om grönskans positiva effekter på luftkvalitet" om hur grönska kan bidra till ökad ansamling av luftföroreningar där det kan finnas målkonflikter vilket behöver tydliggöras om i vilket arbete och styrande dokument som dessa ska behandlas i då de inte riktigt ses höra hemma i denna plan.	Målkonflikter för åtgärdsplanen i sin helhet hanteras i avsnittet "konsekvenser från allmän och enskild synpunkt". Dessa speglar även målkonflikterna för enskilda åtgärder. Vissa mer specifika målkonflikter diskuteras för respektive åtgärd eller bortvald åtgärd. Flertalet åtgärder är dock formulerade på ett sådant sätt att det är svårt att fullvärdigt kunna belysa särskilda målkonflikter.
3. Övergripande synpunkter på åtgärdsplanens innehåll och uppbyggnad.	Grundskolenämnden: Miljö- och klimatinämnden kommer att ha det övergripande samordnande ansvaret för att planen genomförs. Förslaget beskriver att berörda nämnder och styrelser ska genomföra åtgärderna i planen, enligt sin ordinarie verksamhetsplanering och inom budgetram samt med stöd av sina miljöledningssystem. För att genomförandet ska vara möjligt, behöver förutsättningar skapas. Grundskoleförvaltningen har en budget att förhålla sig till och där ingår ingen specifik budgetpost, skapad för att finansiera stadenövergripande planer och program. Tillkommer extra utgifter för planer, program eller projekt, behöver finansiering bedömas i varje enskilt fall. Grundskoleförvaltningen har inget utpekade ansvar för de åtgärder som föreslås i planen. Många föreslagna åtgärder påverkar dock förvaltningen. En tydlig ansvarsfördelning mellan stadsmiljö- och grundskoleförvaltningen behöver särskilt tydliggöras i planen. I planen framgår att den dominerande källan till att partiklar uppstår, beror på vägslitage, där halterna är som högst längst med statlig väg. Göteborgs Stad har svårt att påverka åtgärder kopplat till statlig väg, utan i stället framhävs de mindre effektiva åtgärder staden har rådighet över. För att nå framdrift behöver dock staden gemensamt samarbeta förvaltningar emellan men även med statliga aktörer, i syfte att arbeta effektivt med de åtgärder som påverkar på lång sikt,	I planen anges det övergripande ansvaret för åtgärderna. Det krävs visst utredningsarbete för att ytterligare kunna konkretisera specifika aktiviteter, inklusive omfattning av ansvar och genomförande, inom respektive åtgärd. Detta behöver hanteras inom det fortsatta arbetet med att genomföra åtgärdsplanen. Vi instämmer i grundskolenämndens bedömning om att samarbete krävs, såväl inom Göteborgs Stad som med statliga aktörer, för att kunna arbeta med åtgärder som påverkar partikelhalterna på lång sikt.

	det vill säga de åtgärder som leder till minskat vägslitage.	
4. Övergripande synpunkter på åtgärdsplanens innehåll och uppbyggnad.	Business Region Göteborg: Business Region Göteborg har varit med och initierat flera projekt och initiativ med anledning av att vi ser att näringslivet vill bidra till omställning till ett renare och mer hälsosamt samhälle och vi ser potential för att omställningen är en möjlighet för det lokala näringslivet att skapa sig fördelar på en internationell marknad. När EU succesivt skärper kraven i hela unionen ökar efterfrågan på både erfarenhet och konkreta lösningar. Erfarenheter lokalt omsätts då till konkurrensfördelar på andra marknader. Vi får till oss att näringslivet vill att Göteborg som stad och region ska gå före. Exempel på detta är engagemanget kring Stadens ansökan om att bli en av 100 Climate-Neutral and Smart Cities eller det engagemang som finns kring initiativ som Göteborgs plattform för klimatneutralt byggande eller initiativet Gothenburg Green City Zone. Inom ramen för dessa arbeten har vi kontakt med företag som ser konkurrensfördelar i att vara en del av den lokala omställningen. Som det nämns i planen kommer en ökad elektrifiering av fordonsflottan inte att minska produktionen av däckslitagepartiklar från vägtrafiken. Detta är en fråga som fordonsindustri arbetar med. Trots det finns det systemövergripande fördelar att värna en ökad grad av elektrifiering sett till andra faktorer som buller, kvävedioxid och koldioxidutsläpp.	Vi noterar informationen och delar Business Region Göteborgs uppfattning i frågan om elektrifiering.
5. Synpunkter om saknade åtgärder.	Stadsmiljönämnden: 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”. Stadsbyggnadsnämnden: Att minska vägtrafikarbetet lyfts i åtgärdsplanen som ett av de mest effektiva sätten för att minska partikelhalterna. Förvaltningen saknar därmed en åtgärd som direkt avser att minska vägtrafikarbetet. I dialog med stadsmiljöförvaltningen föreslås därför ett tillägg på en åtgärd. Åtgärdens syfte ska vara att konkretisera/ta fram aktiviteter för hur vägtrafikarbetet kan minska. Ansvariga föreslås vara stadsmiljönämnden i samverkan med stadsbyggnadsnämnden och andra berörda nämnder. Att inkludera en åtgärd för att direkt undersöka hur vägtrafikarbetet kan minska bedöms vara nödvändigt för att miljö kvalitetsnormerna för PM10 efterlevs,	Vi instämmer i att det krävs åtgärder för att minska biltrafiken för att kunna minska partikelhalterna på ett hållbart och långsiktigt sätt. I åtgärdsplanen finns tre åtgärder som syftar till detta: ”ta fram aktiviteter för att genomföra Göteborgs Stads policy för parkering”, ”fortsatt genomförandet av åtgärder för att främja cykel och gång” samt ”arbeta med beteendepåverkande åtgärder för att främja hållbart resande”. Vi har förtydligat i åtgärdsplanen att dessa åtgärder syftar till att minska partikelhalterna genom att minska biltrafiken. I arbetet med att ta fram förslag till åtgärdsplan har projektgruppen diskuterat ett flertal konkreta åtgärder för att minska biltrafiken. De åtgärder som har kunnat förankras hos berörda aktörer är de som nämns ovan. Inom Göteborgs Stad pågår dock arbete utanför åtgärdsplanen för att minska biltrafiken, bland annat inom strategin för hållbara transporter som är kopplad till Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram. I både stadsmiljönämndens och stadsbyggnadsnämndens remissvar framgår nu att en tydligare åtgärd om att arbeta med aktiviteter för att minska vägtrafikarbetet är önskvärd. Båda nämnder är

	även på längre sikt. Detta för att partikelhalterna ska minska i sådan omfattning att eventuella skärpta miljökvalitetsnormer ska klaras och för att säkerställa att PM10 minskar som problem i planprocesserna.	villiga att ta ansvar för denna åtgärd, vilket är mycket positivt. Vi har därför kompletterat åtgärdsplanen med åtgärden "genomför aktiviteter för att minska vägtrafikarbetet". Ansvariga för åtgärden är stadsmiljönämnden i samverkan med stadsbyggnadsnämnden och andra berörda nämnder och styrelser.
6. Synpunkter om saknade åtgärder.	Förskolenämnden: Åtgärderna i planen bör prioriteras utifrån genomförbarhet och effekt (både kortsiktig och långsiktig), men även kopplas till kostnad. Ett helhetsperspektiv krävs för att säkerställa att planen prioriterar rätt åtgärder, med hög kostnadseffektivitet.	Majoriteten av de åtgärder som ingår i planen är formulerade på ett sådant sätt att såväl effekt som kostnad i hög utsträckning beror på omfattningen av utförandet. På grund av detta kan kostnadseffektivitet inte beskrivas på ett tydligare sätt än vad som redan gjorts.
7. Synpunkter om saknade åtgärder.	Förskolenämnden: Det krävs en tydligare inriktning för hur resultaten kring luftkvalitet ska hanteras inom ramen för stadsplaneringsprocesserna. Det behöver finnas åtgärder för att säkerställa att barn skyddas från exponering för höga halter vid platser där staden har kunskap om att det förekommer. Ett exempel som visar på utmaningarna handlar om att man vid kommande stadsutveckling ser över möjligheten att placera förskolor i Gårda, trots kunskap om höga halter av partiklar (PM10).	Syftet med åtgärdsplanen är att få ner partikelhalterna så att det inte finns risk för överskridanden av miljökvalitetsnormerna någonstans i staden. Om åtgärdsplanen blir verkningsfullt kommer inte halterna på någon förskolgård riskera att överskrida miljökvalitetsnormerna. Åtgärdsplanens syfte är att miljökvalitetsnormerna ska följas. Att nå god luftkvalitet i ett långsiktigt hållbart samhälle och att nå god luftkvalitet i enlighet med nationella, regionala och lokala miljömål är en uppgift för andra samhällseliga processer och styrmedel inom och utanför miljöbalken. För att nå dessa mål krävs en mer omfattande omställning än vad som ligger inom denna åtgärdsplans område. Miljöförvaltningen, stadsbyggnadsförvaltningen och stadsmiljöförvaltningen har tagit fram en riktlinje för hur luftkvalitetsfrågan ska hanteras i detaljplaneprocesser. Inriktningen är att staden ska förtätas i enlighet med de styrande planeringsdokumenten men att den ska förtätas på ett sådant sätt att hälsopåverkan från luftföroreningar minimeras samtidigt som gällande lagstiftning följs. Riktlinjen har därför ansatsen att ta ett helhetsgrepp på luftkvalitetsfrågan i planeringsskedet och omfattar en process som anger hur frågan om luftkvalitet ska hanteras inom ramen för stadsplaneringen.
8. Synpunkter om åtgärder som behöver tas bort.	Grundskolenämnden: Det är viktigt att stadens gemensamma arbete för att förbättra luftkvaliteten fortskrider. Om åtgärder uteblir och miljökvalitetsnormen överskrids så sker fortsatt negativ påverkan på barns hälsa i Göteborg.	Vi instämmer i grundskolenämndens bedömning.
9. Synpunkter om åtgärden "extra upptag av sand och grus från vägarna under tidig vår".	Stadsfastighetsförvaltningen: Åtgärden kan endast, som beskrivet i planen, utföras om det inte finns någon risk för halka på vägbana och helst i mars månad. Åtgärden är väsentlig men behöver justeras med tydliggörande om att genomförandegraden har en viss osäkerhet då den är väderberoende.	Vi har förtydligat texten avseende åtgärdens genomförande och potentiella effekt.
10. Synpunkter om åtgärden "ta fram en informationskampanj för minskad dubbdäcksanvändning".	Stadsfastighetsförvaltningen: Tabell 1, saknad parentes. Åtgärden i sig har inte någon effekt då den syftar till att sprida information om minskad dubbdäcksanvändning.	Vi instämmer att åtgärden, när den är formulerad "ta fram en informationskampanj" inte kan bedömas ha effekt på partikelhalterna. Vi justerar därför åtgärden till "genomför en informationskampanj", vilket kommer att ha direkt effekt.

11. Synpunkter om åtgärden ”ta fram aktiviteter för att genomföra Göteborgs Stads policy för parkering”.	Stadsmiljönämnden: 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.	Vi har förtydligat enligt stadsmiljönämndens förslag.
12. Synpunkter om åtgärden ”fortsätt genomförandet av åtgärder för att främja cykel och gång”.	Stadsmiljönämnden: Förvaltningen föreslår en ny formulering av åtgärden: ”accelerera och prioritera genomförandet av åtgärder för att främja cykel och gång”.	Vi har ändrat formuleringen av åtgärden enligt stadsmiljönämndens förslag.
13. Synpunkter om åtgärden ”fortsätt genomförandet av åtgärder för att främja cykel och gång”.	Stadsbyggnadsnämnden: Förvaltningen bedömer att åtgärden är något bredare formulerad än de andra åtgärdsförslagen och att det blir svårt att se helheten och vad som faktiskt avses. Förvaltningen föreslår därmed att åtgärden konkretiseras för att möjliggöra en tydligare måluppfyllelse. I åtgärdens tredje stycke föreslår förvaltningen följande kompletterande text genom att även inkludera arbetet som görs inom ”ta plats”. Tillägget avser den kursiva texten. ”Arbetet som påbörjades inom ”pilotområde cykel” och ”ta plats”, med att utveckla och implementera snabba enkla åtgärder för att öka andelen resor med cykel och gång och <i>främja ett mer levande stadsliv</i>, behöver fortsätta. Exempel på åtgärder att fokusera på är att anpassa hastigheten, tydligare och bättre skyltning och enklare anpassningar av gatan för att främja och prioritera gång- och cykeltrafik. <i>Fler gånggator och omvandling till vistelsevänliga torgytor med enkla medel är också effektiva sätt att förändra användningen av platser.</i> Genom dessa åtgärder får den motoriserade trafiken ge plats till gångbanor, cykelbanor och stadsliv.”	Åtgärden innebär en fortsättning av det arbete som påbörjats inom cykelprogrammet och som tagits fram i planeringsstödet gångvänligt Göteborg. Arbetet behöver accelereras och prioriterats, vilket har förtydligats enligt synpunkt 12. Vi har kompletterat åtgärden enligt stadsbyggnadsnämndens förslag.
14. Synpunkter om åtgärden ”fortsätt genomförandet av åtgärder för att främja cykel och gång”,	Stadsmiljönämnden: En justering av ansvarssättningen föreslås där stadsbyggnadsnämnden föreslås som huvudansvarig i stället för stadsmiljönämnden, eftersom stadsbyggnadsnämnden bär ansvaret för cykelprogrammet. Stadsbyggnadsnämnden: På grund av sin breda formulering och att åtgärden innehåller flera olika moment är ansvarsfrågan mer tudelad än för andra åtgärder. För bäst uppfyllelse av åtgärden som helhet, föreslår förvaltningen därmed att ansvaret bör vara stadsbyggnadsnämnden och stadsmiljönämnden i samverkan med andra berörda nämnder och styrelser.	Efter förankring i styrgrupp för upprättande av åtgärdsplanen har vi justerat enligt stadsbyggnadsnämndens förslag. Ansvariga för åtgärden är stadsbyggnadsnämnden och stadsmiljönämnden i samverkan med andra berörda nämnder och styrelser.
15. Synpunkter om åtgärden ”fortsätt genomförandet av åtgärder för att främja cykel och gång”.	Stadsmiljönämnden: 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 arbetssätt”.	Vi har justerat åtgärden enligt stadsmiljönämndens förslag.
16. Synpunkter om åtgärden ”fortsätt	Förskolenämnden: För ett systematiskt arbete kring barn som cyklar eller går till skolan krävs ett	Göteborgs Stad arbetar mer med skolor än med förskolor avseende självständig mobilitet och att skapa

genomförandet av åtgärder för att främja cykel och gång”.	förtydligande om huruvida detta omfattar förskolebarn. Det förtydligar också om förskolenämnden omfattas av arbetet.	förutsättningar för elever att på egen hand ta sig till skolan. Det är betydligt enklare att göra insatser tillsammans med barnen när de nått skolåldern, och åtgärden bedöms ge större effekt inom skolan än inom förskolan. Grundskolor prioriteras i denna åtgärd, men arbetet kommer sannolikt även att beröra förskolor eftersom de ofta ligger i anslutning till skolor. Detta har förtydligats i texten.
17. Synpunkter om åtgärden ”fortsätt genomförandet av åtgärder för att främja cykel och gång”.	Förskolenämnden: Utmaningen med att fler cykelparkeringar leder till ökade lokalkostnader för förskolenämnden behöver hanteras. Grundskolenämnden: Planen lyfter fram <i>Cykelprogram för en nära storstad 2015–2025</i>, där vidare arbete innebär att det som påbörjats inom cykelprogrammet ska påskyndas och prioriteras. Åtgärdsförslaget innebär att framkomligheten och säkerheten för cyklister och gångtrafikanter ska förbättras, vilket grundskoleförvaltningen ser som en förutsättning för att elever ska ha möjlighet att cykla till skolan. Även andra pågående projekt benämns, för att öka effekten av cykelprogrammet och en handlingsplan tas parallellt fram för att visa vad som krävs för att skapa säkra skolvägar. En användarvänlig cykelparkering nämns också som en del av åtgärden men här behöver förslaget förtydligas. En förutsättning för att elever och anställda cyklar till skolan, är att tillse att det finns cykelparkering på skolgården eller i anslutning till skolgården. På cykelparkeringar för anställda och elever, parkeras cyklar oftast en hel dag, vilket ställer högre krav på både stöldsäkerhet och väderskydd. Ett väderskydd kan även kräva bygglov. Trygghet och säkerhetsfrågor måste betäckas och det ska finnas belysning när det är mörkt. Ett låst utrymme för cykel minskar stöldbenägenheten. Cykelparkeringen kommer uppta en del av skolgårdens friyta, vilket kan påverka övrig planering för skolgården och kan leda till en målkonflikt då ytor för lek reduceras till en mindre yta. Det kan även innebära en kostnadsökning, vilket inte ingår i nuvarande budgetram. Kostnad och vem som ska finansiera de förslag som anges, bör framgå tydligare i åtgärdsplanen. Sammanfattningsvis landar konsekvenserna för hantering av partiklar hos barnen, genom ökade kostnader och minskad friyta.	Åtgärden är utformad för att ge förutsättningar, prioritera och accelerera genomförandet av åtgärder för att främja cykel och gång, och ger exempel på prioriteringsområden. Hur åtgärden ska genomföras behöver hanteras inom de ordinarie stadsutvecklingsprocesserna. Det innebär att en bedömning behöver göras i varje enskilt fall avseende förutsättningar och utmaningar kopplat till varje prioriteringsområde.
18. Synpunkter om åtgärden ”fortsätt genomförandet av åtgärder för att främja cykel och gång”.	Exploateringsnämnden: Förvaltningen bedöms beröras indirekt av arbetet med åtgärden i exploateringsprojekt och stora infrastrukturprojekt och att medverka i att bygga en sammanhängande och väl utformad infrastruktur för cykel- och gångtrafikanter. Förvaltningen ser därtill verktyg som gröna transportplaner och mobilitetsavtal som viktiga för att bidra till åtgärdsarbetet. Det är viktigt att säkerställa resurser för att kunna ta till vara möjligheterna inom åtgärdsområdet fullt ut.	Vi delar exploateringsnämndens uppfattning i frågan och vi uppmuntrar till att gröna transportplaner och mobilitetsavtal används som verktyg för att bidra till åtgärdsarbetet. Vi har dock valt att inte lyfta in dessa specifika verktyg i åtgärdsplanen.

		Avseende gröna transportplaner bedömer vi att verktyget hanteras bäst inom de mer övergripande stadsutvecklingsprocesserna. Avseende mobilitetsavtal så arbetar Göteborgs Stad med en modell för parkeringstal som ger möjlighet att få ett sänkt parkeringstal om fastighetsägaren åtar sig att tillhandahålla mobilitetsåtgärder. Just nu har stadsbyggnadsförvaltningen ett uppdrag om att sänka parkeringstalen i centrala och halvcentrala lägen som snart förväntas komma upp till stadsbyggnadsnämnden för beslut. Detta är att se som ett tillägg till parkeringspolicyn eftersom det är en konkretisering av den.
19. Synpunkter om åtgärden ”arbeta med beteendepåverkande åtgärder för att främja hållbart resande”.	Grundskolenämnden: Beteendepåverkande åtgärder som information och kommunikation, bedöms ha en ganska liten effekt enligt åtgärdsplanen. Men beteendeverkande åtgärder kan även riktas till att möjliggöra och uppmuntra till att fler barn lär sig cykla i tidig ålder samt verka för att föräldrar i större utsträckning cyklar till skolan tillsammans med sina barn. Flera insatser pågår redan, som cykellekar för barn, cykelutflykter och cykelfix men skulle kunna utvecklas ännu mer. Förslaget beskriver även trygga och säkra skolvägar som en framgång. Grundskoleförvaltningen utpekade inte som ansvarig i någon av åtgärdena men flera av åtgärdsförslagen kommer påverka grundskoleförvaltningen och ställa krav på genomförande. Förslaget behöver därför konkretiseras, så att omfattning av ansvar och genomförande synliggörs i planen.	Stadsmiljönämnden och Västtrafik har ett övergripande ansvar för åtgärden. Ytterligare konkretisering av specifika aktiviteter, inklusive omfattning av ansvar och genomförande, behöver hanteras inom det fortsatta arbetet med genomförandet av åtgärdsplanen..
20. Synpunkter om åtgärden ”utveckla metoder och arbetssätt inom Göteborgs Stad för att stärka kompetensen om grönskans positiva effekter på luftkvalitet”.	Förskolenämnden: Planens delar om grönskans roll för att hantera luftföroreningar behöver förtydligas med hur man kan skapa bättre förutsättningar för grönyta inom stadsplaneringsprocessen. Det är svårt att skapa mer gröna ytor på förskolegårdar när stadens nyckeltal för fria ytor påverkar förskolegårdarnas storlek.	Åtgärden om grönskans positiva effekter på luftkvalitet syftar till att stärka kompetensen och utveckla metoder för att bättre kunna planera för, och utforma, främst träd i stadsutvecklingen. Åtgärden har inte en direkt påverkan på arealen/ mängden grönska. Mängden grönska behöver hanteras inom ordinarie stadsutvecklingsprocess och inom de riktlinjer som finns vid exploatering och förvaltning. Åtgärder avser att stötta i en mer effektiv användning och utformning av grönska avseende dess funktion att reglera luftföroreningar.
21. Synpunkter om åtgärden ”utveckla metoder och arbetssätt inom Göteborgs Stad för att stärka kompetensen om grönskans positiva effekter på luftkvalitet”.	Exploateringsnämnden: Förvaltningens arbete bedöms också påverkas av åtgärden genom att medarbetare bidrar till att öka statusen på grönskans värden i stadsutvecklingen så att de tydligare kan vägas mot annan infrastruktur, så att de kan prioriteras högre i relation till andra värden.	Vi instämmer i bedömningen och ser det som positivt att exploateringsnämnden har identifierat att de berörs av åtgärden.
22. Synpunkter om avgörande faktorer för att åtgärdsplanen ska kunna genomföras.	Stadsmiljönämnden: De mest avgörande faktorerna för att åtgärdsplanen ska kunna genomföras på stadsmiljöförvaltningen är att åtgärdena inkluderas och prioriteras i verksamhetsplaneringen på förvaltningen och ansvarssätts under kommande år. Den senaste uppföljningen av miljö- och klimatprogrammet och trafik- och	Vi instämmer i synpunkterna.

	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. Stadsbyggnadsnämnden: Den mest avgörande faktorn för att åtgärdsplanen ska kunna genomföras är att åtgärderna där stadsbyggnadsförvaltningen har ett tilldelat ansvar, inkluderas i verksamhetsplaneringen. Flera åtgärder är delvis pågående och ingår under förvaltningens grunduppdrag och bör därmed kunna implementeras inom redan pågående arbetsuppgifter. För de åtgärder som har störst effekt på lokal nivå kan pågående planering inom planprogram Gårda utgöra en plattform för att integrera föreslagna åtgärder. Stadsfastighetsförvaltningen: Då planen är uppbyggd på att genomföra åtgärder på både kort och lång sikt är det viktigt att de kortsiktiga åtgärderna utförs som planerat för att ta bort topparna då miljökvalitetsnormen överskrids. Förskolenämnden: Samverkan mellan berörda förvaltningar, bolag och myndigheter är centralt för att åtgärderna ska kunna genomföras. Det handlar också om att sammankoppla arbetet med befintliga strukturer där arbete redan pågår enligt andra processer eller styrdokument som handlar om närliggande frågor. Om det inte sker finns det stor risk för målkonflikter och minskad resurseffektivitet. Business Region Göteborg: I Göteborgs Stads näringslivsstrategiska program beskrivs hur samverkan mellan staden och näringslivet ska bidra till att skapa ett näringslivsklimat som präglas av nytänkande, där nya lösningar snabbt fångas upp, miljö och klimatområdet är ett tydligt område för samverkan. Det näringslivsstrategiska programmet visar på att Göteborg är navet i Sveriges viktigaste industriregion och basen för flera globala, kunskapsintensiva tillverkningsföretag. Det skapar unika förutsättningar för staden att positionera sig som internationellt ledande test- och demomiljö för hållbara lösningar på samhällsutmaningar. Göteborgs Stad bör stödja denna utveckling genom att stärka näringslivets förutsättningar för innovation.	
23. Synpunkter om avgörande faktorer för att genomföra trafikrelaterade åtgärder.	Business Region Göteborg: Gällande trafikrelaterade åtgärder, är det viktigt att erbjuda genomtänkta och attraktiva alternativ som kan täcka befintliga och framtida transportbehov hos näringsidkare och deras kunder. Det krävs en tydlig och öppen kommunikation för att informera om syftet med åtgärderna, dess	Vi instämmer i synpunkterna.

	potentiella fördelar och konsekvenser samt för att skapa incitament för deltagande och efterlevnad. Dessutom kan detta öka företagens ansvarstagande och skapa förutsägbarhet på marknaden. Samarbete och partnerskap: Samarbetet mellan olika intressenter, lokala myndigheter, näringslivet, och samhället i stort, är avgörande för att mobilisera resurser och expertis samt för att skapa förutsättningar för en framgångsrik genomförande av åtgärdsplanen. En synkning av arbetet med åtgärder för kvävedioxid och buller är också avgörande eftersom till exempel vägtrafikarbetet är en gemensam källa för alla tre föreningar. Kontinuerlig utvärdering och uppföljning av åtgärdsplanens framsteg och resultat är avgörande för att identifiera eventuella brister eller utmaningar och för att kunna göra nödvändiga justeringar eller förbättringar. Detta kräver tillgång till tillförlitliga data och analyskapacitet för att kunna bedöma effektiviteten av genomförda åtgärder samt fatta informerade beslut om framtida åtgärder.	
24. Synpunkter om avgörande faktorer för att genomföra åtgärderna "ta fram aktiviteter för att genomföra Göteborgs Stads policy för parkering" och "fortsätt genomförandet av åtgärder för att främja cykel och gång".	Stadsfastighetsförvaltningen: Åtgärderna är beroende av att dessa prioriteras i angivna nämnders verksamhetsplaner för kommande år. Hur säkerställs genomförandet av dessa åtgärder gentemot andra strategiska prioriteringar? De kan eventuellt bli nedprioriterade och därmed inte genomförda vilket leder till att åtgärderna uteblir och resultatet kan i stället bli ingen till liten effekt.	Åtgärderna är förankrade i stadsmiljönämnden och stadsbyggnadsnämnden, vilka också har bedömt att de kan genomföras inom ordinarie verksamhet. Vi instämmer i att det finns en risk att de inte prioriteras tillräckligt högt för att ge stor effekt, vilket medfört att vi bedömt den totala effekten som liten till stor, beroende på omfattningen av utförandet. Prioriteringen av åtgärderna gentemot andra strategiska prioriteringar behöver hanteras i dialog mellan berörda nämnder.
25. Synpunkter om avgörande faktorer för att genomföra åtgärden "ta fram aktiviteter för att genomföra Göteborgs Stads policy för parkering".	Business Region Göteborg: Dialog med näringslivet: som stad behöver vi vara tidiga och tydliga med processen för reglering av parkering och säkerställa en policy som driver på omställning utan att skapa en snedvriden konkurrens. Det är ett område där vi behöver vara lyhörda för näringslivets behov och synpunkter speciellt för t.ex. handelsidkare samt hantverkare. Innan policyåtgärder samt under implementeringen bör en dialog inledas med näringslivet för att förstå deras behov och utmaningar när det gäller parkering.	Policyn utgår från möjligheten att arbeta med parkering som ett medel för att minska vägtrafikarbetet. I framtagandet av en policy behöver Göteborgs Stad göra avvägningar avseende hur olika aktiviteter kommer att påverka de sociala, ekologiska och ekonomiska dimensionerna. I arbetet med att göra avvägningar ingår de intressen som kan ha påverkan på näringslivet. Generellt så arbetar Göteborgs Stad med bilparkering som en del av den sammanvägda tillgängligheten, vilket innebär att parkeringsplatser för bil kan minska främst där det finns god tillgång till hållbara alternativ.
26. Synpunkter om avgörande faktorer för att genomföra åtgärden "fortsätt genomförandet av åtgärder för att främja cykel och gång".	Business Region Göteborg: Det är viktigt att värna om systemperspektivet där samtliga transportslag (gång, cykel, bil, buss och lastbil) behöver kunna samexistera för god framkomlighet för alla, utan att kompromissa näringslivets intressen. Förbättra infrastrukturen: Genom att investera i bättre cykel- och gånginfrastruktur, såsom separata cykelvägar och gångbanor, kan man öka säkerheten och bekvämligheten för fotgängare och cyklister. Därmed kan det bli mer attraktivt för näringslivet att	Vi instämmer i synpunkterna om att det är viktigt att värna om systemperspektivet och att prioritera bättre infrastruktur för cykel och gång.

	stödja åtgärden genom att främja alternativa transportsätt för sina anställda och kunder. Dessutom, finns i Göteborg en snabbväxande mikromobilitets- och mikrologistikkluster med flera aktörer längs värdekedjan som kan t.ex. avlasta vägnätet genom att ersätta skåpbilar eller även tyngre fordon för citylogistik. Detta kräver också, när det är möjligt, bredare cykelvägar samt anpassade parkeringsmöjligheter för cykel.	
27. Synpunkter om huruvida ansvariga aktörer kan ta ansvar för tilldelade åtgärder.	Stadsmiljönämnden: 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. Stadsbyggnadsnämnden: Stadsbyggnadsförvaltningen har tilldelats huvudansvar för två åtgärder och delansvar för två åtgärder. Bedömningen är att de åtgärder där förvaltningen tilldelats ansvar ligger inom förvaltningens grunduppdrag och kan stå bakom åtgärderna i åtgärdsplanen.	Vi noterar informationen. Det är mycket positivt, och avgörande, att ansvariga aktörer står bakom de åtgärder de tilldelats ansvar för.
28. Synpunkter om resurser för att genomföra åtgärdsplanen.	Stadsmiljönämnden: Bedömningen är att de åtgärder där stadsmiljönämnden är ansvariga kommer att 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 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. Stadsbyggnadsnämnden: De åtgärder där förvaltningen har ett tilldelat ansvar är av utredande karaktär och innebär främst insatser i form av arbetstid. Vi saknar möjligheten till att göra en fullvärdig bedömning av vilken omfattning arbetsinsatsen skulle innebära. Omfattningen är beroende av i vilken utsträckning utredningsarbetet bedöms vara relevant. Den samlade bedömningen är	Vi noterar att ansvariga nämnder generellt bedömer att åtgärderna i planen kan hanteras inom ordinarie verksamhetsplanering och inom budgetram. Vi är medvetna om att många av åtgärderna i planen är formulerade på ett sådant sätt att det är svårt att göra en fullvärdig bedömning av arbetsinsatser och kostnader. Vi bedömer att den ekonomiska analysen och prioriteringar av resurser behöver hanteras av de aktörer som ansvarar för de enskilda åtgärderna, inom ram för det fortsatta arbetet med att implementera och genomföra åtgärderna i planen. Detta kan med fördel göras i dialog och samarbete med miljöförvaltningen.

	att insatserna ryms inom det ordinarie verksamhetsområde. Se punkt 29–32 för bedömningar av övergripande arbetsinsatser för enskilda åtgärder.	
29. Synpunkter om resurser för att genomföra åtgärden ”se över dubbdäcksförbudet”.	Stadsbyggnadsnämnden: Förslaget innebär deltagande i utredningsarbetet där stadsbyggnadsförvaltningens roll främst relaterar till eventuella förslag på områden för utökning av förbudet så att det ligger i linje med den strategiska- och taktiska utbyggnadsplaneringen.	Vi noterar informationen och ser positivt på att stadsbyggnadsnämnden har identifierat sin roll i åtgärden.
30. Synpunkter om resurser för att genomföra åtgärden ”ta fram aktiviteter för att genomföra Göteborgs Stads policy för parkering”.	Stadsbyggnadsnämnden: Åtgärden innebär ledning av utredningsarbete där arbetsinsatsen är beroende av omfattningen på genomförandet. Åtgärden bedöms vara en naturlig fördjupning av förslaget till Göteborgs Stads policy för parkering och kan genomföras inom ordinarie verksamhetsområde.	Vi noterar informationen och ser positivt på att åtgärden kan genomföras inom ordinarie verksamhetsområde.
31. Synpunkter om resurser för att genomföra åtgärden ”fortsätt genomförandet av åtgärder för att främja cykel och gång”.	Stadsbyggnadsnämnden: Åtgärden avser att fortsätta redan påbörjat arbete och kan genomföras inom ordinarie verksamhetsområde.	Vi noterar informationen och ser positivt på att åtgärden kan genomföras inom ordinarie verksamhetsområde.
32. Synpunkter om resurser för att genomföra åtgärden ”utveckla metoder och arbetssätt inom Göteborgs Stad för att stärka kompetensen om grönskans positiva effekter på luftkvalitet”.	Stadsbyggnadsnämnden: Arbetet med att utveckla metoder och arbetssätt för att påvisa grönskans positiva egenskaper och leveransen av ekosystemtjänster pågår till stora delar inom strategin ”Vi planerar för en grön och robust stad”. Samtidigt pågår arbeten från stadsmiljöförvaltningen genom deltagande i ett forskningsprojekt kopplat till grönskans positiva effekter på specifikt luftkvalitet och partiklar. Åtgärden kommer till stor del innebära arbetsinsatser för att föra samman den kunskapen som arbetas fram och sedan att sprida det inom Göteborgs Stads olika förvaltningar. Åtgärden bedöms vara möjlig att genomföra inom de redan etablerade projekten.	Vi noterar informationen och instämmer i bedömningen om stadsbyggnadsnämndens arbetsinsatser.
33. Synpunkter om hur verksamhetens långsiktiga mål kan anpassas och justeras för att gå i takt/linje med planens intentioner.	Stadsmiljönämnden: 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. Stadsbyggnadsnämnden: Göteborgs Stad och stadsbyggnadsförvaltningen arbetar utifrån högt uppsatta mål och styrande dokument för att uppnå en långsiktig hållbar stadsutveckling. Den samlade bedömningen är att åtgärderna i åtgärdsplanen ligger i linje med redan antagna mål och det miljö- och klimatstrategiska arbete som pågår på förvaltningen och därmed inte behöver några större justeringar.	Vi instämmer i bedömningarna.

34. Synpunkter om det samarbete som krävs för att åtgärdsplanen ska kunna genomföras.	Stadsmiljönämnden: Några av de föreslagna åtgärderna ska genomföras i samarbete med en eller flera förvaltningar och bolag. Främst 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. Stadsbyggnadsnämnden: Samtliga åtgärder där stadsbyggnadsförvaltningen har ett utpekat ansvar är i samverkan med andra förvaltningar inom Göteborgs Stad. Den samlade bedömningen är att det är möjligt att samverka inom de olika åtgärderna inom befintliga samverkansgrupper. Inom de olika åtgärdsområdena kan det finnas olika utmaningar som vid uppkomst behöver hanteras. På förhand är det svårt att identifiera alla utmaningar i samverkansprocessen, men bedömningen är att det främst rör sig om motstående styrning mellan olika skeden i stadsutvecklingsprocessen alternativt frågor rörande ansvarsfördelning och resurser. Det bör vara möjligt att lösa motstående intressen och identifierade utmaningar antingen redan på tjänstepersonnivå, alternativt inom de chefsgrupper som tillhör åtgärdsområdet.	Vi noterar att stadsmiljönämnden och stadsbyggnadsnämnden bedömer att det redan finns plattformar att samarbeta inom, vilket är positivt och kan förenkla det fortsatta arbetet med genomförandet av åtgärdsplanen. Dessa plattformar behöver identifieras inför implementeringen av åtgärdsplanen. Vi bedömer att de utmaningar som kan uppstå under arbetets gång kommer att kunna identifieras under uppföljningen av planen. Uppföljningen kommer att göras vartannat år, men miljöförvaltningen avser också att samla in information om åtgärdsarbetet löpande under planperioden samt genom miljöledningssystemet. De förvaltningar, bolag och myndigheter som är ansvariga för åtgärder i planen ska utse en eller flera kontaktpersoner med vilka miljöförvaltningen har regelbunden kontakt under planens genomförande. Även genom denna kontakt kan eventuella utmaningar hanteras då de uppstår. Avsikten är att styrgruppen, som skapades under framtagandet av åtgärdsplanen, kommer att finnas kvar och det kommer att finnas möjlighet lyfta frågor där vid behov.
--	---	---

Yttranden från regionala och nationella myndigheter och bolag

Yttranden har inkommit från Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Trafikverket och Naturvårdsverket. Samlade övergripande bedömningar presenteras nedan. Detaljerade synpunkter sammanställs i tabell 2, tillsammans med miljöförvaltningens kommenterar och eventuella justeringar. Fullständiga yttranden finns i *Bilaga: Fullständiga yttranden*.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län har varit delaktiga i arbetet med åtgärdsplanen genom att de ingått i projektgruppen och till mindre del även i styrgruppen. Länsstyrelsen lyfter att det är angeläget att de mer långsiktiga åtgärderna i åtgärdsplanen genomförs på så sätt att de får en stor effekt genom lägre partikelhalter i hela staden. Länsstyrelsen föreslår tillägg av en åtgärd som fanns med i en tidigare version av åtgärdsplanen, samt justering av ansvar för en åtgärd.

Trafikverket har deltagit i framtagande av åtgärdsprogrammet och uppfattar att deras synpunkter i stort tagits om hand under arbetets gång. Trafikverket har synpunkter på de två åtgärder som de berörs av.

Naturvårdsverket ser positivt på att Göteborgs Stad har tagit fram ett åtgärdsprogram som enligt deras bedömning med beslutade åtgärder kommer klara miljökvalitetsnormen redan år 2027. I yttrandet lyfter Naturvårdsverket synpunkter som utgår från de krav som miljöbalken, luftkvalitetsförordningen och Naturvårdsverkets föreskrifter om kontroll av luftkvalitet ställer på innehåll i åtgärdsprogram samt den vägledning som ges i Naturvårdsverkets handbok om miljökvalitetsnormer för utomhusluft.

Tabell 2. Sammanställning av synpunkter från regional och nationella myndigheter tillsammans med miljöförvaltningens kommentarer eller justeringar.

Synpunkten avser	Synpunkt	Kommentar eller justering
35. Övergripande synpunkter på åtgärdsplanens innehåll och uppbyggnad.	Länsstyrelsen i Västra Götalands län: Det är viktigt att komma ihåg att miljökvalitetsnormerna endast motsvarar en lägsta godtagbar nivå av luftföroreningar. Negativa hälsoeffekter förekommer även vid halter som är lägre än normerna. Det är därför av stor vikt att staden strävar efter ännu lägre föroreningshalter i arbetet med att följa normerna. Länsstyrelsen anser att det är angeläget att de mer långsiktiga åtgärderna i åtgärdsplanen genomförs på så sätt att de får en stor effekt över hela staden. Åtgärden om extra upptag av sand och grus beräknas sänka halterna 1–3 procent och bedöms inte vara tillräcklig för att erhålla en långsiktigt god luftkvalitet i hela staden. I planen finns ytterligare åtta åtgärder som syftar till att på längre sikt sänka partikelhalterna i hela Göteborg, bland annat genom minskat vägtrafikarbete och minskat vägslitage. Effekterna av dessa åtgärder anges bero på omfattningen av genomförandet, som kan ge allt från mycket liten effekt till mycket stor effekt. För att värna människors hälsa och för att ha god beredskap för den kommande skärpningen av EU:s gränsvärden anser Länsstyrelsen att det är angeläget att åtgärderna genomförs så att de får stor effekt på lång sikt.	Vi instämmer i länsstyrelsen bedömning.
36. Övergripande synpunkter på åtgärdsplanens innehåll och uppbyggnad.	Naturvårdsverket: Staden bedömer baserat på mätningar och modellberäkningar att risk för överskridande är enbart inom ett begränsat område i staden med få bostäder i riskzonen. Från källfördelningen framkommer att främst är slitage från vägbana som främst bidrar med höga utsläpp även om andra källor också har visst bidrag. Varför staden har valt att fokusera på åtgärder inriktat på att minska slitage och uppvirvling av vägdamm. En nackdel med några av de föreslagna åtgärderna är att de är av utredningskaraktär och inte beslutade. Exempel på sådana åtgärder av utredningskaraktär är dammbindning, dubbdäcksförbud, ta fram aktiviteter för att genomföra parkeringspolicy m.m. Flera av dessa åtgärder ger effekt under lång tid och över större område än området för överskridande vilket gynnar fler personer och förordas av Naturvårdsverket.	För att långsiktigt och robust minska partikelhalterna krävs åtgärder som minskar deras uppkomst, det vill säga åtgärder som leder till minskat vägtrafikarbete och minskat vägslitage. För att perioden för överskridande av miljökvalitetsnormen ska hållas så kort som möjligt krävs även åtgärder som kan genomföras och ge effekt snabbt. Åtgärdsplanen innehåller både kortsiktiga och långsiktiga åtgärder. I de kortsiktiga åtgärderna har vi valt att fokusera på områden där halterna är höga idag. De mer långsiktiga åtgärderna syftar till att minska halterna i hela Göteborg. Långsiktiga åtgärder kräver bred acceptans som utan föregående utredningar inte är möjlig att nå under planens framtagande eller genomförandetid.
37. Övergripande synpunkter på	Naturvårdsverket: I scenario för 2030 har staden räknat med en halvering av dubbdäcksandel samt minskade trafikmängder. Naturvårdsverket är positiv	Avseende dubbdäck bedömer vi att de föreslagna åtgärderna är nödvändiga dels för att utreda effekten av nuvarande förbud, dels för att förankra en eventuell

åtgärdsplanens innehåll och uppbyggnad.	till målet men ser risker med att nå dit då åtgärder för nå målet inte är fastställda utan under utredning.	utökning av förbudet. En utökning av dubbdäcksförbudet kräver bred acceptans som inte är möjlig att nå under planens framtagande eller genomförandetid. Avseende målet med minskade trafikmängder så är detta en målsättning även i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram, vilket är beslutat av kommunfullmäktige. I miljö- och klimatprogrammet är målet en minskning med 25 procent till år 2030 jämfört med år 2019. Arbetet med att nå målen i miljö- och klimatprogrammet sker i huvudsak på två sätt. Alla förvaltningar och bolag ska ha ett miljöledningssystem, i vilket miljö- och klimatarbetet planeras, genomförs, följs upp och förbättras. I programmet finns också sju tvärgående strategier där man kraftsamlar och driver på utvecklingen för att påskynda omställningen. Genom att samordna arbetet med miljö- och klimatprogrammet och arbetet med åtgärdsplanen bedömer vi att det finns goda möjligheter att nå målet. Vi har kompletterat åtgärdsplanen med åtgärden ”genomför åtgärder för att minska vägtrafikarbetet” (se synpunkt 5), vilken vi bedömer ska bidra till att åtgärdsscenarioet nås.
38. Övergripande synpunkter på åtgärdsplanens innehåll och uppbyggnad.	Naturvårdsverket: Staden anger i bortvalda åtgärder att både möjligheten att införa dubbdäcksskatt samt möjlighet för kommunerna att övervaka dubbdäcksförbud är åtgärder som skulle kunna påverka uppkomsten av PM10 och minska behovet av driftsåtgärder.	De bortvalda åtgärderna som nämns vill vi uppmärksamma eftersom vi bedömer att de har potential att vara mycket kraftfulla. De kan dock inte beslutas på kommunal nivå, utan behöver hanteras av regering/riksdag.
39. Övergripande synpunkter på åtgärdsplanens innehåll och uppbyggnad.	Naturvårdsverket: Staden har valt att benämna åtgärdsprogrammet för åtgärdsplan för att stämma överens med sin namngivning av styrande dokument. Benämningen åtgärdsprogram används i lagstiftning och Naturvårdsverket rekommenderar att använda lagstiftningens benämning.	Som nämns i inledningen av åtgärdsplanen så har kommunfullmäktige i Göteborg beslutat om Göteborgs Stads riktlinjer för styrande dokument. Enligt riktlinjernas definitioner av styrande dokument är detta dokument att betrakta som en ”plan”. Inom Göteborgs Stad är ett ”program” av mer övergripande karaktär än en ”plan”. Av denna anledning väljer vi att benämna dokumentet åtgärdsplan, vilket också är avstämt med Naturvårdsverket i tidigt skede.
40. Övergripande synpunkter på åtgärdsplanens innehåll och uppbyggnad.	Naturvårdsverket: Naturvårdsverket vill uppmärksamma staden på att föreslagen revidering av luftkvalitetsdirektiv innebär skärpta miljökvalitetsnormer år 2030. Det är lämpligt att ha detta med i planeringen för att vara beredd på att införa skärpta eller ytterligare åtgärder.	Vi är medvetna om kommande revidering av luftkvalitetsdirektiv och skärpta miljökvalitetsnormer. Eftersom de ännu inte är beslutade har vi inte tagit dem i beaktande i denna åtgärdsplan, vilken gäller till 2030. Vi har kompletterat åtgärdsplanen med ett stycke om avgränsningar, samt med ett kort resonemang under avsnittet om planens konsekvenser. Vi har också möjlighet att vid behov revidera planen under genomförandeperioden.
41. Synpunkter om saknade åtgärder: åtgärd om att minska vägtrafiken.	Länsstyrelsen i Västra Götalands län: Åtgärdsplanen gäller för perioden 2025–2030 och innehåller åtgärder som ska ge effekt på lång sikt. Den faktiska effekten av dessa anges bero på omfattningen av genomförandet. För att säkerställa att vägtrafikarbetet inte ökar till 2030 anser Länsstyrelsen att staden bör överväga att återinföra åtgärden om att ta fram aktiviteter för att konkretisera målet om	Åtgärdsplanen har kompletterats med åtgärden ”genomför aktiviteter för att minska vägtrafikarbetet” (se synpunkt 5).

	minskat motoriserat vägtrafikarbete i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram”. Ett minskat vägtrafikarbete är det mest effektiva sättet att minska uppkomsten av slitagepartiklar och erhålla en god luftkvalitet på längre sikt. Det behöver dessutom tas i beaktande att EU:s pågående revision av luftkvalitetsdirektivet med stor sannolikhet innebär att normerna kommer att skärpas och att lägre nivåer behöver klaras till 2030.	
42. Synpunkter om åtgärden ”extra upptag av sand och grus från vägar under tidig vår”.	Länsstyrelsen i Västra Götalands län: Länsstyrelsen instämmer i stadens bedömning att åtgärden om extra upptag av sand och grus har potential att sänka halterna i tillräcklig omfattning för att snabbt och kortsiktigt klara miljökvalitetsnormen på aktuella vägavsnitt. Trafikverket: Trafikverket bedömer att detta är en bra åtgärd som kan ge mycket god effekt, det är dock viktigt att åtgärden dokumenteras och att effekten följs upp för att kunna utvärdera om den får önskad verkan. Trafikverket vill i detta sammanhang också poängtera att spill och grus från lastbilar identifierats som en stor källa till partiklar. Detta har föranlett att Trafikverket redan nu genomför ett extra upptag av sand och grus på vissa vägar under sen sommar/tidig höst. Naturvårdsverket: Trots att flera åtgärder är av utredningskaraktär så bedöms miljökvalitetsnormen klaras med införande av extra upptag av sand och grus på våren. Enligt beräkning skulle åtgärden inneburit att antalet överskridande dagar under 2022 hade kunnat minska från 34 dagar till 29 dagar. Det är dock en åtgärd som behöver utföras årligen så länge risk för överskridande kvarstår varför de övriga mer långsiktiga åtgärderna är viktiga att även de utförs.	Vi instämmer i synpunkterna om åtgärdens potential. Miljöförvaltningen avser att följa upp och dokumentera effekten av åtgärden i samband med att hela åtgärdsplanen följs upp.
43. Synpunkter om åtgärden ”utred och bevaka behovet av dammbindning”.	Trafikverket: Under ”Nuläge – Genomförda, pågående och planerade förbättringsåtgärder” på sidan 17 nämns att binda partiklar som en åtgärd. Just dammbindning föreslås dock initialt endast som en utredning i åtgärdsplanen, detta bör korrigeras. Som nämns i åtgärdsplanen så övervägde fördelarna inte nackdelarna med tidigare dammbindningsmetod, därför är det viktigt att fortsätta utreda hur dammbindning skulle kunna vara ett motiverat och effektivt verktyg.	I nämnda stycke beskrivs centrala <i>möjliga</i> åtgärder för att snabbt få ner partikelhalterna, däribland att ”binda eller ta bort slitagepartiklar ur vägmiljön”. Vad som faktiskt har genomförts, pågår eller planeras beskrivs i detalj i efterföljande stycken. Vi inser att detta upplägg kan vara otydligt, och tar därför bort det inledande stycket. I övrigt instämmer vi i Trafikverkets synpunkt om att det är viktigt att fortsätta utreda hur dammbindning skulle kunna vara ett motiverat och effektivt verktyg.
44. Synpunkter om åtgärden ”ta fram aktiviteter för att genomföra Göteborgs Stads policy för parkering”.	Länsstyrelsen i Västra Götalands län: Länsstyrelsen anser att det är positivt att det inom åtgärdsplanen för partiklar finns en ambition att konkretisera genomförandet av parkeringspolicyn i syfte att minska trafikarbetet i staden. Ett minskat trafikarbete är det mest effektiva sättet att minska uppkomsten av slitagepartiklar och erhålla en god luftkvalitet på längre sikt. Det bidrar dessutom till minskade utsläpp av flera andra luftföroreningar och växthusgaser samt lägre bullernivåer i staden.	Vi instämmer i synpunkten.

45. Synpunkter om åtgärden ”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: Länsstyrelsen anser att åtgärden om prövning och tillsyn av transportintensiva verksamheter kan ge större effekt om både Länsstyrelsen och Göteborgs Stad arbetar med transportfrågan inom ramen för tillsyn av miljöfarlig verksamhet.	Vi instämmer i synpunkten och har justerat ansvarssättningen till att inkludera miljö- och klimatnämnden.
46. Övriga synpunkter: uppgifter som krävs för rapportering.	Naturvårdsverket: Enligt 43 § Naturvårdsverkets föreskrifter om kontroll av luftkvalitet (NFS 2019:9) ska uppgifterna enligt bilaga 7 i föreskrifterna rapporteras senast 3 månader efter fastställande till Naturvårdsverket. Vi rekommenderar att kommunen i tid samlar in de uppgifter som krävs för rapporteringen. Naturvårdsverket rapporterar därefter uppgifterna till EU-kommissionen. Observera dock att Naturvårdsverkets inrapportering till EU-kommissionen ska vara utförd senast 31 december varför uppgifterna behöver vara oss tillhanda i god tid före detta datum. Den generella rekommendationen är att inkludera uppgifterna redan i arbetet med framtagandet av åtgärdsprogrammet för att på så sätt underlätta den senare rapporteringen.	Uppgifterna har tagits fram och kommer att rapporteras in till Naturvårdsverket i samband med att ärendet beslutats i miljö- och klimatnämnden för att skickas vidare till kommunstyrelse och kommunfullmäktige.

Övriga yttranden

Yttranden har inkommit från Göteborgsregionens kommunalförbund och IVL Svenska miljöinstitutet. Samlade övergripande bedömningar presenteras nedan. Detaljerade synpunkter sammanställs i tabell 3, tillsammans med miljöförvaltningens kommentarer och eventuella justeringar. Fullständiga yttranden finns i *Bilaga: Fullständiga yttranden*.

Göteborgsregionens kommunalförbund finner förslag på Göteborgs Stads åtgärdsplan för partiklar (PM10) 2025–2030 som en väl genomarbetad plan, med en pedagogisk struktur, en transparent beskrivning av nulägesanalys och ett tydligt klagörande om ansvarsfördelning av de nio föreslagna åtgärderna. I Göteborgsregionens arbete med strategisk regionplanering utgör luftkvalitet en viktig fråga ur miljömässigt och socialt hållbarhetsperspektiv. Enligt överenskommelser i Göteborgsregionens styrdokument *Hållbar tillväxt - mål och strategier med fokus på regional struktur* (2013), är ett grundläggande krav att regionens invånare har en livsmiljö utan risker för hälsan, där god luftkvalitet ingår. Göteborgsregionens kommunalförbund välkomnar åtgärdsplanen som ett lokalt bidrag till arbetet med en hälsosam luftkvalitet.

IVL Svenska miljöinstitutet finner att åtgärdsplanen har tagits fram på ett omsorgsfullt sätt som bygger på scenarieräkningar, mätningar och andra underlag samt har en bred förankring med övriga aktörer i staden. IVL vill lyfta några åtgärder som särskilt intressanta och långsiktiga. Vidare lyfter IVL en åtgärd som behöver justeras och en åtgärd som saknas.

Tabell 3. Sammanställning av övriga synpunkter tillsammans med miljöförvaltningens kommentarer eller justeringar.

Synpunkten avser	Synpunkt	Kommentar eller justering
47. Synpunkter om saknad åtgärd.	IVL Svenska miljöinstitutet: Eftersom minskad trafik är den klart effektivaste åtgärden att minska partikelhalter i staden saknar vi direkta åtgärder för detta, i linje med Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram. Vi förstår svårigheterna, men anser att det hade varit bra att ha med åtminstone som en åtgärd för att utreda möjligheterna till att minska vägtrafiken i staden.	Åtgärdsplanen har kompletterats med åtgärden ”genomför aktiviteter för att minska vägtrafikarbetet” (se synpunkt 5).
48. Synpunkter om åtgärderna ”se över dubbdäcksförbudet” samt ”ta fram en informationskampanj för minskad dubbdäcksanvändning”.	IVL Svenska miljöinstitutet: Precis som konstateras ger ju en översyn i sig ingen partikelminskning, men det ger ju underlag till att kunna fatta beslut om fler dubbdäcksfria gator/områden, vilket i sin tur får positiv inverkan även på andra områden i och utanför staden.	Vi delar IVL:s uppfattning i frågan.
49. Synpunkter om åtgärden ”ta fram aktiviteter för att genomföra Göteborgs Stads policy för parkering”.	IVL Svenska miljöinstitutet: Parkeringsfrågan är något vi på IVL jobbar mycket med och vi håller med om att ”det finns potential till mycket stor effekt” om alla föreslagna aktiviteter genomförs.	Vi delar IVL:s uppfattning i frågan.
50. Synpunkter om åtgärderna ”fortsatt genomförandet av åtgärder för att främja cykel och gång” och ”arbeta med beteendepåverkande åtgärder för att främja hållbart resande”.	Göteborgsregionens kommunalförbund: Förslaget till åtgärdsplan ligger i linje med flera av Göteborgsregionens mål- och strategidokument, exempelvis Cykelplan för Göteborgsregionen (2020) samt Inriktning för transportinfrastrukturplaneringen i storstadsregionen (2024). Göteborgsregionens mål om en ökad användning av trafikslagen kollektivtrafik, gång samt cykel, för att uppnå en hållbar tillväxt, tangerar de föreslagna åtgärderna i åtgärdsplanen. Dessa två åtgärder ser Göteborgsregionen att de med fördel hade kunnat belysas mer ur ett regionalt perspektiv, då stora trafikflöden sker från kranskommuner in till Göteborgs Stad. Exempelvis betonar Göteborgsregionens cykelplan vikten av utbyggnaden av stomcykelnätet utifrån prioriterade stråk, möjligheten att kombinera cykling med kollektivtrafik, samt synkronisering av infrastrukturåtgärder med beteendepåverkan.	Vi håller med i synpunkten om att frågorna behöver belysas i ett mer regionalt perspektiv. Eftersom åtgärdsplanen ska gälla för Göteborgs kommun ligger fokus på Göteborgs kommun och på åtgärder där Göteborgs Stad har stor rådgivning. Vi ser dock att de utpekade åtgärderna kan ha en positiv påverkan även på regional nivå.
51. Synpunkter om åtgärden ”utveckla metoder och arbetssätt för att stärka kompetensen om grönskans positiva effekter på luftkvalitet”.	IVL Svenska miljöinstitutet: Inom denna fråga har IVL samarbetat med Göteborgs Stad i olika forskningsprojekt. En grön stad, omsorgsfullt planerad, är en bra långsiktig lösning för bland annat minskning av partikelhalter, men även andra trivselfaktorer för människor i staden.	Vi delar IVL:s uppfattning i frågan.
52. Synpunkter om det samarbete som krävs för att åtgärdsplanen ska kunna genomföras.	Göteborgsregionens kommunalförbund: Göteborgsregionen understryker värdet av samverkan för att åtgärdsplanen ska kunna genomföras. Åtgärdsplanen beskriver utmaningar kring styrning och samordning kopplade till hållbara transporter. Göteborgsregionen välkomnar ett fortsatt samarbete mellan Göteborg, övriga GR-kommuner och andra parter i genomförande av de gemensamma målen för	Vi delar Göteborgsregionens uppfattning i frågan.

	ett ökat hållbart resande med kollektivtrafik, cykel och gång. Detta blir särskilt viktigt för åtgärdsplanens genomförande utifrån den stora andelen resor som korsar Göteborg Stads gränser.	
53. Övriga synpunkter.	IVL Svenska miljöinstitutet: Sid 14 står att ”Mätstationen driftas av IVL Svenska miljöinstitutet på uppdrag av Luftvårdsförbundet i Göteborgsregionen.” Tyvärr är det inte så i skrivande stund utan driften utförs av en annan konsult. Då offentliga upphandlingar ofta leder till att konsulter ”kommer och går” föreslår vi följande skrivning: ”Mätstationen driftas av upphandlad konsult.”	Vi har justerat efter IVL:s förslag.

Bilaga: Fullständiga yttranden

- 1. Stadsmiljönämnden**
- 2. Stadsbyggnadsnämnden**
- 3. Exploateringsnämnden**
- 4. Stadsfastighetsförvaltningen**
- 5. Förskolenämnden**
- 6. Grundskolenämnden**
- 7. Business Region Göteborg**
- 8. Länsstyrelsen i Västra Götalands län**
- 9. Trafikverket**
- 10. Naturvårdsverket**
- 11. Göteborgsregionens kommunalförbund**
- 12. IVL Svenska miljöinstitutet**



§ 97 Ärendenummer SMF-2024-01093

Svar på remiss gällande förslag på Göteborgs Stads åtgärdsplan för partiklar (PM10) 2025–2030

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

Justering

Omedelbar justering

Handlingar

Stadsmiljöförvaltningens tjänsteutlåtande med tillhörande bilagor:

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

Remiss från miljö- och klimatnämnden Göteborg 2024-03-19 § 55

Yrkande om återremiss från (M, D, KD och L) från 2024-05-17 (protokollsbilaga 1 § 97)

Yrkanden

Toni Orsulic M yrkar bifall på yrkandet från (M, D, KD och L) om återremiss

Karin Karlsson V, Kristoffer Filipsson C, Roshan Yigit S och Joakim Larsson MP yrkar bifall till förvaltningens tjänsteutlåtande och avslag på yrkandet om återremiss från (M, D, KD och L).

Propositionsordning

Ordförande finner att det finns två förslag till beslut, yrkande om bifall till stadsmiljöförvaltningens tjänsteutlåtande och yrkande om återremiss.

Ordförande ställer först ärendets avgörande idag i proposition mot yrkande om återremiss och finner att ärendet avgörs idag.

Omröstning begärs.

Protokollsutdrag

Sammanträdesdatum: 2024-05-17

Omröstning

Stadsmiljönämnden godkänner följande beslutsgång:

Ja-röst för ärendets avgörande idag.

Nej-röst för att ärendet återremitteras enligt yrkande från (M, D, KD och L) enligt protokollsbilaga 1 § 97.

Roshan Yigit (S), Karin Karlsson (V), Moa Tennberg (S), Hans TO Nilsson (S), Kristoffer Filipsson (C) och Joakim Larsson (MP) röstar Ja.

Toni Orsulic (M), Love Josefsson (M), Anders Torwald (D), Leslie Thorén (SD) och Peter Hedberg (KD) röstar Nej.

Med sex ja-röster mot fem nej-röster finner stadsmiljönämnden att ärendet avgörs idag.

Propositionsordning (fortsättning)

Ordföranden ställer sedan stadsmiljöförvaltningens tjänsteutlåtande i proposition bifall mot avslag och finner bifall.

Protokollsanteckning

Toni Orsulic (M) anmäler yrkandet från (M, D, KD och L) som ett yttrande från (M, D, KD och L)

Reservationer

Toni Orsulic (M), Anders Torwald (D), Love Josefsson (M), Leslie Thorén (SD) och Peter Hedberg (KD) reserverar sig mot beslutet.

Protokollsutdrag skickas till

Miljö- och klimatnämnden

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 utpekat på stadsmiljönämnden är relevanta och de bedöms som genomförbara inom tidsramen för planen.

Stadsmiljönämnden har ett utpekat 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)¹.

Bedömning ur ekologisk dimension

Genomförande av åtgärderna i åtgärdsplanen bedöms bidra till förbättrad luftkvalitet och gynnar direkt generationsmålet och det nationella miljökvalitetsmålet 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 miljökvalitetsnormen 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

¹ IVL Svenska miljöinstitutet, 2022. *Quantification of population exposure to NO₂, PM₁₀ and PM_{2,5}, 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 anknytning 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	Stadsmiljönämnden och Trafikverket i samverkan med miljö- och klimatnämnden	**	**
Å2	Utred och beakta behovet av dammbindning	Miljö- och klimatnämnden i samverkan med Trafikverket och stadsmiljönämnden	-	(**/***)
Å3	Se över dubbdäcksförbudet	Stadsmiljönämnden 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 stadsmiljönämnden	(**/**/**)	(**/**/**)
Å6	Fortsätt genomförandet av åtgärder för att främja cykel och gång	Stadsmiljönämnden i samverkan med stadsbyggnadsnämnden och andra berörda nämnder och styrelser	**/**/**	**/**/**
Å7	Arbeta med beteendepåverkande åtgärder för att främja hållbart resande	Stadsmiljönämnden och Västtrafik	*	*
Å8	Utveckla metoder och arbetssätt inom Göteborgs Stad för att stärka kompetensen om grönskans positiva effekter på luftkvalitet	Stadsbyggnadsnämnden i samverkan med stadsmiljönämnden 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 miljökvalitetsnormen ska kunna följas i Göteborg. Stadsmiljöförvaltningen anser övergripande att åtgärdsplanen innehåll och uppbyggnad är gediget och genomarbetat och att de åtgärder där ansvar är utpekad på stadsmiljönämnden är relevanta.

Stadsmiljönämnden har ett utpekad 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 besluts 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 arbetssätt”.

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. Främst 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



§ 363 Ärendenummer SBF-2024-00429

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

Beslut

I stadsbyggnadsnämnden

1. Tjänsteutlåtandet godkänns
2. Tjänsteutlåtandet översänds till Miljö- och klimatnämnden som yttrande över remissen.
3. Paragrafen justeras omedelbart.

Jörgen Fogelklou (SD) deltar inte i beslutet.

Skäl till beslut

Nämnden beslutar i enlighet med de skäl som anges i förvaltningens tjänsteutlåtande.

Handlingar

Förvaltningens tjänsteutlåtande daterat 2024-04-19, med bilagor.

Beslutsgång

Ordföranden föreslår att nämnden ska besluta att bifalla tjänsteutlåtandet och finner att nämnden beslutar i enlighet med ordförandens förslag.



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2024-04-19

SBN 2024-05-21

Diarienummer SBF-2024-00429

Handläggare

Tyko Lang

Telefon: 031-368 19 32

E-post: tyko.lang@stadsbyggnad.goteborg.se

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

Förslag till beslut

I stadsbyggnadsnämnden

1. Tjänsteutlåtandet godkänns
2. Tjänsteutlåtandet översänds till Miljö- och klimatnämnden som yttrande över remissen.
3. Paragrafen justeras omedelbart.

Sammanfattning

Stadsbyggnadsförvaltningen har mottagit en remiss från Miljö- och klimatnämnden rörande förslag till Göteborgs Stads åtgärdsplan för partiklar (PM10) 2025–2030.

Naturvårdsverket gjorde bedömningen 2023 att ett åtgärdsprogram måste upprättas eftersom miljökvalitetsnormen för partiklar (PM10) riskerar att överskridas vid mätstationen i Gårda. Programmet syftar till att åtgärder vidtas så att halterna av de ämnen som överskrider normvärdet minskar i sådan omfattning att miljökvalitetsnormerna inte längre riskerar att överskridas.

Av de nio utpekade åtgärderna i planen har stadsbyggnadsnämnden i samverkan med andra nämnder tilldelats ansvar för fyra åtgärder; Att se över dubbdäcksförbudet, att ta fram aktiviteter för Göteborgs stads parkeringspolicy, fortsätta genomföra aktiviteter för att främja gång- och cykel samt att utveckla metoder och arbetssätt för att stärka kompetensen kring grönskans positiva effekter på luftkvalitet.

Stadsbyggnadsförvaltningen ställer sig positiv till förslaget till åtgärdsprogrammet för partiklar (PM10). Den samlade bedömningen är att det är en viktig och central stadsutvecklingsfråga i såväl befintlig som ny stad att miljökvalitetsnormerna för partiklar efterlevs. Det utpekade ansvaret på stadsbyggnadsnämnden ligger inom det ordinarie ansvarsområdet och anses vara rimligt för att klara miljökvalitetsnormerna inom planens giltighetstid. Förvaltningen föreslår ett tillägg av en åtgärd samt justering av ytterligare en åtgärd för att tillgodose en bra luftkvalitet även på längre sikt.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Förvaltningen har svårt att bedöma denna dimension fullt ut, men bedömer att enskilda åtgärder kan medföra kostnader för Göteborgs Stad och de aktörer som är utpekade i åtgärdsplanen. För de åtgärder där stadsbyggnadsförvaltningen har ett utpekad ansvar förväntas eventuella kostnaderna vara kopplade främst till personella resurser för utredningsarbete. Kostnaderna för stadsbyggnadsförvaltningen beror till stor del av den

omfattning som åtgärderna genomförs. Vid omfattande utredningsarbete kan behovet av personella resurser öka. Bedömningen är dock att åtgärderna är möjliga att genomföra inom ordinarie budget, baserat på informationen i förslaget till åtgärdsplan. Förvaltningen anser att förslaget bör kompletteras med en ekonomisk analys av de åtgärder som föreslås. Att visa på enskilda åtgärders kostnader skulle möjliggöra effektiva prioriteringar av personella resurser och värdering i förhållande till åtgärdernas effekt.

Stadsbyggnadsförvaltningen delar miljöförvaltningens bedömning att åtgärderna i planen på längre sikt, kan ha en viss ekonomisk påverkan för enskilda invånare och näringsidkare som är beroende av bil. Det rör främst åtgärder för ett eventuellt dubbdäcksförbud samt parkeringsåtgärder. Att däremot inte genomföra åtgärdsplanen innebär stora samhällsekonomiska kostnader. Luftföroreningar ger upphov till ohälsa och sjukdomar som beräknades ge samhällsekonomiska kostnader på cirka 168 miljarder kronor för år 2019.¹ Åtgärderna i planen syftar till att förbättra luftkvaliteten avseende partiklar (PM10) och minskar på sikt de övergripande kostnaderna för samhället.

Bedömning ur ekologisk dimension

Genomförandet av åtgärdsplanen bedöms ha direkt positiva effekter på generationsmålet och det nationella miljömålet frisk luft. Förvaltningens bedömning är vidare att de föreslagna åtgärderna ligger i linje med, och har en positiv inverkan på, de lokala miljömålen i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram samt budgetmålen, *Göteborg ska byggas ihop till en grön och levande stad utan bostadsbrist* och *Göteborg ska vara ledande i klimatomställningen och ha en hög biologisk mångfald*. Flera av de föreslagna åtgärderna bidrar utöver till minskade partikelhalter också minskat buller, lägre halter av andra luftföroreningar och på sikt stärkta ekosystemtjänster. Samtidigt bidrar vissa åtgärder till ett eventuellt minskat vägtrafikarbete och minskade klimatutsläpp.

Förvaltningen gör också bedömningen att föreslagen åtgärdsplan knyter an till det klimat- och miljöstrategiska arbete som pågår inom Staden. Dels via miljö- och klimatprogrammets strategier, dels via arbetet med förvaltningens miljöledningssystem.

Bedömning ur social dimension

Genomförandet av åtgärderna i åtgärdsplanen förväntas ha positiva effekter på samtliga befolkningsgrupper i samhället. När människor utsätts för luftföroreningar ökar risken att drabbas av sjukdomar i hjärta, kärl och luftvägar. Långtidsexponering av luftföroreningar gör att man dör i förtid. Det är främst de inandningsbara partiklarna som bidrar till sjukdomar i Sverige. Barn och äldre grupper i samhället är särskilt känsliga och för dessa grupper är den positiva inverkan stor.

Bilagor

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

¹ IVL Svenska miljöinstitutet. (2022). *Quantification of population exposure to NO2, PM10 and PM2.5, and estimated health impacts 2019*.

Ärendet

Stadsbyggnadsförvaltningen har mottagit en remiss från miljö- och klimatnämnden rörande förslag till Göteborgs Stads åtgärdsprogram för partiklar (PM10) 2025–2030. Remissvar ska inkomma till Miljö- och klimatnämnden senast 2024-05-31.

Beskrivning av ärendet

Bakgrund

I Europaparlamentets direktiv om luftkvalitet och renare luft i Europa (2008/50/EG) definieras ett antal miljökvalitetsnormer (MKN) för utomhusluft som Sverige har implementerat i Luftkvalitetsförordningen (SFS 2010:477). Miljökvalitetsnormerna för luft anger vilka föroreningsnivåer som inte får överskridas och är juridiskt bindande. Syftet med MKN är att skydda människors hälsa och miljön och gäller där människor normalt vistas. För partiklar (PM10) finns två värden för MKN, varav det ena avser årsmedelvärde och det andra dygnsmedelvärde. Årsmedelvärdet tillåter ett värde på 40 µg/m³ som inte får överskridas och dygnsmedelvärdet tillåter att värdet får överskrida 50 µg/m³ högst 35 gånger under ett år.

Under 2022 underrättade Göteborgs Stad Naturvårdsverket avseende risk för överskridande av miljökvalitetsnormen för PM10 vid mätstationen i Gårda. Naturvårdsverket gjorde bedömningen att en åtgärdsplan behöver upprättas för att miljökvalitetsnormen ska kunna följas. Stadsledningskontoret översände ärendet till Miljö- och klimatnämnden under 2023 inför beredning i kommunfullmäktige. Åtgärdsplanen har tagits fram under ledning av miljöförvaltningen i samverkan med en projektgrupp bestående av tjänstepersoner från stadsmiljöförvaltningen, stadsbyggnadsförvaltningen, Trafikverket, Göteborgs Hamn, Västrafik, Västra Götalandsregionen, Länsstyrelsen samt Luftvårdsförbundet.

Åtgärdsplanen är ett övergripande planeringsinstrument som syftar till att åtgärder vidtas så att halterna av PM10 i utomhusluften minskar i sådan omfattning att miljökvalitetsnormerna inte längre riskerar att överskridas. Åtgärdsplanen får omfatta all verksamhet och alla åtgärder som kan påverka möjligheten att följa miljökvalitetsnormerna. Enligt 5 kap. 11 § miljöbalken är myndigheter och kommuner skyldiga att inom sina ansvarsområden vidta de åtgärder som behövs enligt en åtgärdsplan som fastställts enligt 5 kap. 8 § miljöbalken.

Partiklar (PM10) i Göteborg

Göteborg är en stad med flera trafikintensiva leder, som till exempel Kungsbackaleden och Dag Hammarskjöldsleden. Det är längs de större lederna och vid det angränsade lokala vägnätet som luftkvaliteten är som sämst. I Göteborg är den dominerande källan till PM10 vägtrafiken och det bildas genom slitage mellan bromsar, däck och vägbana, PM10 påverkas alltså inte av utsläppsförbättringar från motorer och en förnyad fordonsflotta. Halterna av PM10 är vanligtvis högst under torra och vindstilla vårdagar då stora mängder partiklar bildas från slitage mellan däck och vägbana samt från uppvirvlande material på vägbanan.

Miljöförvaltningen och Luftvårdsförbundet i Göteborgsregionen har mätt halterna av PM10 i Göteborg sedan år 1990. Mätningarna görs vid fyra fasta mätstationer² och en mobil mätvagn. Utvärderingar av de kontinuerliga mätningar av PM10 som gjordes vid mätstationen Gårda år 2022 visar att miljökvalitetsnormen som avser dygnsmedelvärde riskerar att överskridas vid platsen. Under 2022 överskreds miljökvalitetsnormen för dygnsmedelvärde 34 av 35 tillåtna överskridanden under ett kalenderår.

Förslag till åtgärdsplan för partiklar (PM10)

För att snabbt få ner partikelhalterna i Göteborg är de centrala åtgärdsområdena att minska bildandet av slitagepartiklar i vägmiljön, att binda eller ta bort slitagepartiklar i vägmiljön och att minska vägtrafiken. Andra utsläppskällor, såsom sjöfart, industrier, arbetsmaskiner och vedeldning, kan bidra till förhöjda partikelhalter. Åtgärder inom dessa områden ger dock begränsad effekt där halterna i staden är som högst.

Förslaget till åtgärdsplanen innehåller nio åtgärder som behöver genomföras av Göteborgs Stads nämnder och styrelser, av Trafikverket, Västtrafik och Länsstyrelsen i Västra Götalands län. Stadsbyggnadsnämnden har fått ett utpekat huvudansvar för två åtgärder, och ett delansvar för två åtgärder. Se tabellen nedan för en sammanfattning av samtliga föreslagna åtgärder.

*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	Stadsmiljönämnden och Trafikverket i samverkan med miljö- och klimatnämnden	**	**
Å2	Utred och bevaka behovet av dammbindning	Miljö- och klimatnämnden i samverkan med Trafikverket och stadsmiljönämnden	-	(**/***)
Å3	Se över dubbdäcksförbudet	Stadsmiljönämnden 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 stadsmiljönämnden	(**/***)	(**/***)
Å6	Fortsätt genomförandet av åtgärder för att främja cykel och gång	Stadsmiljönämnden i samverkan med stadsbyggnadsnämnden och andra berörda nämnder och styrelser	*/**/ ***	*/**/**

² De fasta mätstationerna är placerade på följande platser; Taket på Femmanhuset, Sprängkullsgatan, Övre Husargatan, Gårda. År 2022 var den mobila mätvagnen placerad vid Oscarsleden i Fiskhamnen.

Å7	Arbeta med beteendepåverkande åtgärder för att främja hållbart resande	Stadsmiljönämnden och Västrafik	*	*
Å8	Utveckla metoder och arbetssätt inom Göteborgs Stad för att stärka kompetensen om grönskans positiva effekter på luftkvalitet	Stadsbyggnadsnämnden i samverkan med stadsmiljönämnden 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	*	*

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Generell bedömning

Förvaltningen anser att det är positivt att en åtgärdsplan för partiklar tas fram. Det är en viktig och central stadsutvecklingsfråga i såväl befintlig som ny stad att miljö kvalitetsnormerna för partiklar efterlevs. I centrala delar av Göteborg och längs de trafikintensiva lederna är partikelhalterna höga idag och vi klarar ofta inte nivåerna för det nationella miljömålet Frisk luft och i en del fall inte heller de lagstadgade miljö kvalitetsnormerna. Att förtäta i den redan byggda staden kan därför innebära att fler bostäder kommer att hamna på platser där det idag är relativt höga halter av luftföroreningar. När det gäller PM10 är den förväntade förbättringen över tid inte lika uppenbar som när det gäller andra luftföroreningar eftersom den största källan är slitage. Detta är viktigt att beakta i planeringsarbetet eftersom det på vissa platser kan komma att innebära att partiklar blir det dominerande och dimensionerande problemet i planeringen avseende luftkvalitet.

Redan idag är partiklar ett problem på många platser när det kommer till planering och utveckling av den befintliga staden. Förvaltningen bedömer att det finns risker med att inte genomföra åtgärder som både på kort och lång sikt kan förbättra luftkvaliteten och minska partikelhalterna. Dels är det viktigt utifrån de ekonomiska, ekologiska och sociala dimensionerna, dels har EU-kommissionens presenterat ett förslag till reviderat luftkvalitetsdirektiv. Kommissionen föreslår att det nya direktivet ska innehålla skärpta luftkvalitetsnormer till 2030 som ligger närmare WHO:s nya riktvärden och ger ett ökat skydd för människors hälsa. Skulle förslaget om reviderade miljö kvalitetsnormer antas i EU-kommissionen kommer Göteborgs Stad med dagens partikelhalter ha än svårare att leva upp till miljö kvalitetsnormerna och därmed följa Göteborgs Stads utvecklingsinriktning.

Bedömningen är därmed att åtgärdsplanen för PM10 är väl formulerad och att de föreslagna åtgärderna är relevanta för att klara miljö kvalitetsnormerna för partiklar inom åtgärdsplanens giltighetstid.

Bedömning miljöförvaltningens frågeställningar

Nedan presenteras förvaltningens bedömning utifrån de frågeställningar som miljöförvaltningen önskade svar på i stadsbyggnadsförvaltningens remissvar.

Bedömningen är avgränsad till åtgärderna i planen som berör stadsbyggnadsförvaltningen.

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?*

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att åtgärdsplanen har ett bra innehåll och är väl formulerad och att föreslagna åtgärder är relevanta för att klara miljökvalitetsnormerna för partiklar inom åtgärdsplanens giltighetstid. Förvaltningen föreslår att åtgärdsplanen kompletteras med ytterligare en åtgärd och att åtgärd ”Å6, *Fortsätt genomförandet av åtgärder för att främja cykel och gång*” justeras.

Att minska vägtrafikarbetet lyfts i åtgärdsplanen som ett av de mest effektiva sätten för att minska partikelhalterna. Förvaltningen saknar därmed en åtgärd som direkt avser att minska vägtrafikarbetet. I dialog med stadsmiljöförvaltningen föreslås därför ett tillägg på en åtgärd. Åtgärdens syfte ska vara att konkretisera/ta fram aktiviteter för hur vägtrafikarbetet kan minska. Ansvariga föreslås vara stadsmiljönämnden i samverkan med stadsbyggnadsnämnden och andra berörda nämnder.

Att inkludera en åtgärd för att direkt undersöka hur vägtrafikarbetet kan minska bedöms vara nödvändigt för att miljökvalitetsnormerna för PM10 efterlevs, även på längre sikt. Detta för att partikelhalterna ska minska i sådan omfattning att eventuella skärpta miljökvalitetsnormer ska klaras och för att säkerställa att PM10 minskar som problem i planprocesserna.

För åtgärden ”Å6. *Fortsätt genomförandet av åtgärder för att främja cykel och gång*” bedömer förvaltningen att den är något bredare formulerad än de andra åtgärdsförslagen och att det blir svårt att se helheten och vad som faktiskt avses. Förvaltningen föreslår därmed att åtgärden konkretiseras för att möjliggöra en tydligare måluppfyllelse.

I åtgärdens tredje stycke föreslår förvaltningen följande kompletterande text genom att även inkludera arbetet som görs inom ”Ta plats”. Tillägget avser den fetmarkerade texten.

”Arbetet som påbörjades inom ”pilotområde cykel” **och ”ta plats”**, med att utveckla och implementera snabba enkla åtgärder för att öka andelen resor med cykel och gång **och främja ett mer levande stadsliv**, behöver fortsätta. Exempel på åtgärder att fokusera på är att anpassa hastigheten, tydligare och bättre skyltning och enklare anpassningar av gatan för att främja och prioritera gång- och cykeltrafik. **Fler gågator och omvandling till vistelsevänliga torgytor med enkla medel är också effektiva sätt att förändra användningen av platser.** Genom dessa åtgärder får den motoriserade trafiken ge plats till gångbanor, cykelbanor och stadsliv.”

På grund av sin breda formulering och att åtgärden (Å6) innehåller flera olika moment är ansvarsfrågan mer tudelad än för andra åtgärder. För bäst uppfyllelse av åtgärden som helhet, föreslår förvaltningen därmed att ansvaret bör vara stadsbyggnadsnämnden och stadsmiljönämnden i samverkan med andra berörda nämnder och styrelser.

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

Den mest avgörande faktorn för att åtgärdsplanen ska kunna genomföras är att åtgärderna där stadsbyggnadsförvaltningen har ett tilldelat ansvar, inkluderas i verksamhetsplaneringen. Flera åtgärder är delvis pågående och ingår under förvaltningen grunduppdrag och bör därmed kunna implementeras inom redan pågående arbetsuppgifter. För de åtgärder som har störst effekt på lokal nivå kan pågående planering inom planprogram Gårda utgöra en plattform för att integrera föreslagna åtgärder.

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

Stadsbyggnadsförvaltningen har tilldelats huvudansvar för två åtgärder och delansvar för två åtgärder. Bedömningen är att de åtgärder där förvaltningen tilldelats ansvar ligger inom förvaltningens grunduppdrag och kan stå bakom åtgärderna i åtgärdsplanen.

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.*

De åtgärder där förvaltningen har ett tilldelat ansvar är av utredande karaktär och innebär främst insatser i form av arbetstid. Vi saknar möjligheten till att göra en fullvärdig bedömning av vilken omfattning arbetsinsatsen skulle innebära. Omfattningen är beroende av i vilken utsträckning utredningsarbetet bedöms vara relevant. Den samlade bedömningen är att insatserna ryms inom det ordinarie verksamhetsområde.

För respektive åtgärd bedömer förvaltningen att den övergripande arbetsinsatsen skulle innebära följande;

Å3. Se över dubbdäcksförbudet – ”Åtgärden avser att se över om det dubbdäcksförbud som idag finns på Friggagatan och Odinsgatan bör utökas. Översynen behöver inkludera en analys av förbudets efterlevnad och dess effekter på luftkvaliteten i området, samt ge förslag på nya områden som det kan vara aktuellt att utöka dubbdäcksförbudet till”. Förslaget innebär deltagande i utredningsarbetet där stadsbyggnadsförvaltningens roll främst relaterar till eventuella förslag på områden för utökning av förbudet så att det ligger i linje med den strategiska- och taktiska utbyggnadsplaneringen.

Å5. Ta fram aktiviteter för att genomföra Göteborgs Stads policy för parkering. – Förutsatt antagandet av förslaget till Göteborgs Stads policy för parkering ”ska framtagna aktiviteterna leda till konkreta inriktningar för hur Göteborgs Stad ska arbeta med parkering som ett verktyg för att minska vägtrafikarbetet”. Åtgärden innebär ledning av utredningsarbete där arbetsinsatsen är beroende av omfattningen på genomförandet. Åtgärden bedöms vara en naturlig fördjupning av förslaget till Göteborgs Stads policy för parkering och kan genomföras inom ordinarie verksamhetsområde.

Å6. Fortsätt genomförandet av åtgärder för att främja cykel och gång – ”Åtgärden innebär att det arbete som påbörjats inom cykelprogrammet ska accelereras och prioriteras och att det underlag som tagits fram i planeringsstödet ska tillämpas”. Åtgärden avser att fortsätta redan påbörjat arbete och kan genomföras inom ordinarie verksamhetsområde.

Å7. Utveckla metoder och arbetssätt inom Göteborgs Stad för att stärka kompetensen om grönskans positiva effekter på luftkvalitet – *”Åtgärden syftar till att öka statusen på grönskans värden i stadsutvecklingen genom att tydligare vägas mot annan infrastruktur”*. Arbetet med att utveckla metoder och arbetssätt för att påvisa grönskans positiva egenskaper och leveransen av ekosystemtjänster pågår till stora delar inom strategin *”Vi planerar för en grön och robust stad”*. Samtidigt pågår arbeten från stadsmiljöförvaltningen genom deltagande i ett forskningsprojekt kopplat till grönskans positiva effekter på specifikt luftkvalitet och partiklar. Åtgärden kommer till stor del innebära arbetsinsatser för att föra samman den kunskapen som arbetas fram och sedan att sprida det inom Göteborgs Stads olika förvaltningar. Åtgärden bedöms vara möjlig att genomföra inom de redan etablerade projekten.

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

Göteborgs Stad och stadsbyggnadsförvaltningen arbetar utifrån högt uppsatta mål och styrande dokument för att uppnå en långsiktig hållbar stadsutveckling. Den samlade bedömningen är att åtgärderna i åtgärdsplanen ligger i linje med redan antagna mål och det miljö- och klimatstrategiska arbete som pågår på förvaltningen och därmed inte behöver några större justeringar.

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?*

Samtliga åtgärder där stadsbyggnadsförvaltningen har ett utpekat ansvar är i samverkan med andra förvaltningar inom Göteborgs Stad. Den samlade bedömningen är att det är möjligt att samverka inom de olika åtgärderna inom befintliga samverkansgrupper.

Inom de olika åtgärdsområdena kan det finnas olika utmaningar som vid uppkomst behöver hanteras. På förhand är det svårt att identifiera alla utmaningar i samverkansprocessen, men bedömningen är att det främst rör sig om motstående styrning mellan olika skeden i stadsutvecklingsprocessen alternativt frågor rörande ansvarsfördelning och resurser. Det bör vara möjligt att lösa motstående intressen och identifierade utmaningar antingen redan på tjänstepersonnivå, alternativt inom de chefsgrupper som tillhör åtgärdsområdet.

Henrik Kant

Jenny Adler

Stadsbyggnadsdirektör

Avdelningschef Strategi och taktik



§ 135 Ärendenummer EXF-2024-00730

Yttrande till miljö- och klimatnämnden över förslag till Göteborgs Stads åtgärdsplan för partiklar (PM10) 2025-2030

Beslut

Enligt exploateringsförvaltningens tjänsteutlåtande:

1. Exploateringsnämnden tillstyrker förslaget gällande Göteborgs Stads plan för partiklar (PM10) 2025-2030 utifrån exploateringsförvaltningens tjänsteutlåtande och översänder tjänsteutlåtandet till miljö- och klimatnämnden som exploateringsnämndens eget yttrande.
2. Exploateringsnämnden justerar ärendet omedelbart.

Justering

Omedelbar justering

Handling

Exploateringsförvaltningens tjänsteutlåtande 2024-04-18

Protokollsutdrag skickas till

Miljö- och klimatnämnden

Dag för justering

2024-05-22

Vid protokollet

Sekreterare

Hanna Jansson

Ordförande

Robert Hammarstrand (S)

Justerande

Patrik Höstmad (D)



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2024-04-18

Ärendenummer EXF-2024-00730

EXN 2024-05-20

Handläggare

Hanna Svanström och Malin Andersson

Telefon: 0738678176 och 0766978236

E-post: hanna.svanstrom@exploatering.goteborg.se
malin.andersson@exploatering.goteborg.se

Yttrande till miljö- och klimatnämnden över Göteborgs stads åtgärdsplan för partiklar (PM10) 2025–2030

Förslag till beslut

I exploateringsnämnden

1. Exploateringsnämnden tillstyrker förslaget gällande Göteborgs Stads plan för partiklar (PM10) 2025-2030 utifrån exploateringsförvaltningens tjänsteutlåtande och översänder tjänsteutlåtandet till miljö- och klimatnämnden som exploateringsnämndens eget yttrande.
2. Exploateringsnämnden justerar ärendet omedelbart.

Sammanfattning

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. Miljöförvaltningen har i samverkan med förvaltningar och bolag i Göteborgs Stad samt med regionala och nationella myndigheter tagit fram förslag på Göteborgs Stads åtgärdsplan för partiklar (PM10) 2025–2030. Exploateringsnämnden har fått förslaget på remiss och har ombetts inkomma med ett yttrande senast 31 maj 2024.

I Göteborg är slitagepartiklar från vägtrafiken den dominerande källan till partiklar (PM10). Åtgärder som berör vägtrafiken är därför prioriterade i åtgärdsplanen. Med den kombination av åtgärder som ingår i åtgärdsplanen bedöms miljö kvalitetsnormen klaras både på kort och lång sikt. En åtgärd som snabbt dämpar halterna av partiklar, i detta fall extra upptag av sand och grus från vägbanorna under tidig vår, bedöms vara tillräcklig för att kortsiktigt klara miljö kvalitetsnormen på de platser där den riskerar att överskridas idag. De långsiktiga åtgärderna som minskar uppkomsten av partiklar, främst genom en minskning av vägtrafiken och minskat vägsitage, säkerställer att miljö kvalitetsnormen klaras även på lång sikt. De långsiktiga åtgärderna bidrar dessutom till lägre partikelhalter i hela Göteborg och inte bara i de områden där miljö kvalitetsnormen riskerar att överskridas idag.

Exploateringsförvaltningen är inte utpekad som huvudansvarig för någon åtgärd men bedöms vara berörd nämnd främst för åtgärderna 6 ”Fortsätt genomförandet av åtgärder för att främja cykel och gång” och 8 ”Utveckla metoder och arbetssätt inom Göteborgs Stad för att stärka kompetensen om grönskans positiva effekter på luftkvalitet”.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Genomförande av åtgärdsplanen förväntas ha en positiv hälsoeffekt på samtliga befolkningsgrupper i samhället samt en positiv påverkan på miljömässiga och samhällsrelaterade mål. Att inte genomföra åtgärdsplanen ger konsekvenser i form av ohälsa och sjukdomar, vilket medför kostnader för samhället.

Exploateringsförvaltningens ekonomi bedöms inte påverkas i stort av åtgärdsplanens föreslagna åtgärder, då berörda nämnder och styrelser i sin ordinarie verksamhetsplanering och inom budgetram, med stöd av sina miljöledningssystem, ska genomföra åtgärderna i planen. Åtgärderna bedöms också vara i linje med redan uttalade arbetsområden gällande trafikåtgärder.

Bedömning ur ekologisk dimension

Partiklar PM 10 påverkar främst människors hälsa på kort och lång sikt.

Exploateringsförvaltningen delar miljöförvaltningens bedömning om 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 samt att åtgärderna också bidrar till att förbättra luftkvaliteten generellt och att bidra till minskat buller och klimatpåverkan framförallt genom åtgärder för att minska vägtrafiken.

Bedömning ur social dimension

Genomförande av åtgärdsförslaget förväntas ge en positiv hälsoeffekt för alla grupper i staden. Ren luft påverkar hälsan positivt hos alla invånare och är därmed av stor vikt för staden. Luftföroreningar drabbar idag vissa människor mer än andra, framför allt känsliga människor som barn, äldre och sjuka. För dessa grupper blir den positiva effekten stor.

Mål för renare luftmiljö återfinns i styrdokument som översiktsplan och miljö- och klimatprogram.

De åtgärder som bidrar till minskad trafik bidrar också till minskat buller och lägre nivå av andra luftföroreningar vilket ger fler positiva hälsoeffekter.

Samverkan

Förvaltningen har bedömt att facklig samverkan inte är aktuellt i detta ärende.

Bilagor

1. Förslag till Göteborgs Stads åtgärdsplan för partiklar (PM10) 2025–2030
2. Bilaga till Åtgärdsplanen

Protokollsutdrag skickas till

Miljö- och klimatnämnden

Ärendet

Miljöförvaltningen har i samverkan med förvaltningar och bolag i Göteborgs Stad samt med regionala och nationella myndigheter tagit fram förslag på Göteborgs Stads åtgärdsplan för partiklar (PM10) 2025–2030 som nu remissbehandlas.

Exploateringsnämnden ska senast den 31 maj 2024 lämna sitt yttrande över förslaget på åtgärdsplan.

Beskrivning av ärendet

Den 23 november 2022 skickade Göteborgs Stad in en underrättelse till Naturvårdsverket avseende risk för överskridande av miljökvalitetsnormen för partiklar (PM10) vid mätstationen i Gårda. I ett yttrande 6 mars 2023 gjorde Naturvårdsverket bedömningen att en åtgärdsplan behöver upprättas för att miljökvalitetsnormen för partiklar (PM10) ska kunna följas i Göteborg. Ärendet översändes till Länsstyrelsen i Västra Götalands län för fortsatt handläggning. Efter samråd med Göteborgs Stad har länsstyrelsen i ett beslut 20 april 2023 gjort bedömningen att det är lämpligt att överlåta upprättandet av åtgärdsplanen till Göteborgs Stad. Stadsledningskontoret har översänt ärendet till miljö- och klimatnämnden för beredning inför beslut i kommunfullmäktige.

Förslaget till åtgärdsplan har tagits fram under ledning av miljöförvaltningen i Göteborgs Stad. Arbetet utfördes i en projektgrupp bestående 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.

Förslaget till åtgärdsplan innehåller nio åtgärder som behöver genomföras av Göteborgs Stads nämnder och styrelser, Trafikverket, Västtrafik och Länsstyrelsen i Västra Götalands län.

Om åtgärdsplanen

Syftet med åtgärdsplanen är att åtgärder och styrmedel vidtas så att halterna av partiklar (PM10) i utomhusluften minskar i sådan omfattning att miljökvalitetsnormen inte längre riskerar att överskridas i Göteborg. Syftet med åtgärdsplanen är också att, i de fall överskridandet beror på utsläpp från flera olika källor, kunna samordna och fördela åtgärderna så att de mest lämpliga och kostnadseffektiva åtgärderna vidtas för att minska PM10-nivåerna så att miljökvalitetsnormen följs. Enligt Göteborgs Stads riktlinjer för styrande dokument är detta dokument att betrakta som en ”plan”. Lagstiftningens benämning på dokumentet är åtgärdsprogram.

Genomförande av denna plan

Enligt 5 kap. 11 § miljöbalken är myndigheter och kommuner skyldiga att inom sina ansvarsområden vidta de åtgärder som behövs enligt en åtgärdsplan som fastställts enligt 5 kap. 8 § miljöbalken. Detta innebär att de aktörer som utpekats som ansvariga för en fastställd åtgärd ansvarar för genomförandet av åtgärden. Miljö- och klimatnämnden driver och samordnar genomförandet av åtgärdsplanen. De förvaltningar, bolag och myndigheter som är ansvariga för åtgärder i planen ska utse en eller flera kontaktpersoner med vilka miljöförvaltningen har regelbunden kontakt under planens genomförande.

Berörda nämnder och styrelser ska i sin ordinarie verksamhetsplanering och inom budgetram, med stöd av sina miljöledningssystem, genomföra åtgärderna i planen.

Uppföljning av planen

En åtgärdsplan ska enligt 5 kap. 9 § miljöbalken omprövas vid behov, dock minst vart sjätte år. Åtgärdsplanen kommer att följas upp vartannat år av miljöförvaltningen. Uppföljningen ska redogöra för status på genomförande av åtgärderna, inklusive en analys av eventuella hinder och utmaningar för genomförandet. Miljöförvaltningen kommer även att följa upp verksamheternas arbete med åtgärderna i planen genom arbetet med miljöledningssystemet. En utvärdering kommer att genomföras i slutet av planperioden. Uppföljningen och utvärderingen rapporteras till miljö- och klimatnämnden och resultaten kommer därefter att delges berörda nämnder, bolag och myndigheter.

Åtgärdsförslag

*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	Stadsmiljönämnden och Trafikverket i samverkan med miljö- och klimatnämnden	**	**
Å2	Utred och bevaka behovet av dammbindning	Miljö- och klimatnämnden i samverkan med Trafikverket och stadsmiljönämnden	-	(**/***)
Å3	Se över dubbdäcksförbudet	Stadsmiljönämnden 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 Göteborgs Stads policy för parkering	Stadsbyggnadsnämnden i samverkan med stadsmiljönämnden	(**/**)	(**/**)
Å6	Fortsätt genomförandet av åtgärder för att främja cykel och gång	Stadsmiljönämnden i samverkan med stadsbyggnadsnämnden och andra berörda nämnder och styrelser	***/**	***/**
Å7	Arbeta med beteendepåverkande åtgärder för att främja hållbart resande	Stadsmiljönämnden och Västtrafik	*	*
Å8	Utveckla metoder och arbetssätt inom Göteborgs Stad för att stärka kompetensen om grönskans positiva effekter på luftkvalitet	Stadsbyggnadsnämnden i samverkan med stadsmiljönämnden 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	*	*

Syftet med remissen

Remissen är en aktiv del av planens utveckling med syftet att förankra och bearbeta förslaget till åtgärdsplan ytterligare. Miljöförvaltningen har bifogat sex frågor att fokusera på i remissvaret. Fråga 3–6 riktar sig endast till de aktörer som ansvarar för någon av föreslagna åtgärderna.

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?
2. Vilka ser ni som de mest avgörande faktorerna för att åtgärdsplanen ska kunna genomföras?
3. Kan er nämnd/styrelse/myndighet stå bakom den/de åtgärd/er ni tilldelats ansvar för? Om nej, motivera.
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.
5. Hur bedömer ni att er verksamhets långsiktiga mål kan anpassas och justeras för att gå i takt/linje med planens intentioner?
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?

Förvaltningens bedömning

Förslaget till åtgärdsplan har potential att förbättra luftkvaliteten och bidra positivt ur hälsosynpunkt för alla stadens invånare. Exploateringsförvaltningen har inga ytterligare förslag på åtgärder eller förslag på justering av någon åtgärd.

Förvaltningen har inget utpekat ansvar för någon åtgärd, men bedöms beröras indirekt framförallt av arbetet med åtgärd 6 ”Fortsätt genomförandet av att främja gång och cykel” i exploateringsprojekt och stora infrastrukturprojekt och att medverka i att bygga en sammanhängande och väl utformad infrastruktur för cykel- och gångtrafikanter. Förvaltningen ser därtill verktyg som gröna transportplaner och mobilitetsavtal som viktiga för att bidra till åtgärdsarbetet. Det är viktigt att säkerställa resurser för att kunna ta till vara möjligheterna inom åtgärdsområdet fullt ut.

Förvaltningens arbete bedöms också påverkas av åtgärd 8 ”Utveckla metoder och arbetssätt inom Göteborgs Stad för att stärka kompetensen om grönskans positiva effekter på luftkvalitet” genom att medarbetare bidrar till att öka statusen på grönskans värden i stadsutvecklingen så att de tydligare kan vägas mot annan infrastruktur, så att de kan prioriteras högre i relation till andra värden.

Förvaltningens insatser fram till år 2030 bedöms framförallt vara arbetstid i form av kunskapshöjande insatser som kan hanteras inom ordinarie tidsram.

Kristina Lindfors
Direktör exploateringsförvaltningen

Elisabet Gondinger
Avdelningschef projekt norr

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2024-06-13

Diarienummer SFF-2024-00683

Handläggare

Cecilia Tammgren

Telefon: 031-365 05 47

E-post: cecilia.tammgren@stadsfast.goteborg.se

Remissvar till Förslag till Göteborgs stads åtgärdsplan för partiklar (PM10) 2025–2030

Förslag till beslut

I Stadsfastighetsnämnden:

1. Stadsfastighetsnämnden översänder remissvar på förslag till Göteborgs stads åtgärdsplan för partiklar (PM10) 2025-2030 i enlighet med förvaltningens tjänsteutlåtande, som sitt eget yttrande till miljöförvaltningen.

Sammanfattning

Stadsfastighetsförvaltningen har remissbehandlat Miljöförvaltningens framtagna åtgärdsplan för partiklar (PM10). Åtgärdsplanen består av nio åtgärder som kommer, om de utförs, att sänka partikelhalterna under gränsvärde för miljö kvalitetsnormen vilket också är planens syfte.

Miljöförvaltningen har i remissbehandlingen önskat svar på ett antal frågor. Stadsfastighetsförvaltningen har svarat på de frågor som relevanta utifrån att stadsfastighetsförvaltningen inte är ansvarig för någon åtgärd i planen.

Stadsfastighetsförvaltningen bedömer förslaget till åtgärdsplanens innehåll och uppbyggnad som bra och lämnar endast mindre synpunkter i sitt remissvar.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Stadsfastighetsförvaltningen har inget uttalat ansvar i någon av åtgärderna i åtgärdsplanen och därmed inte funnit några särskilda aspekter som behöver tas hänsyn till.

Bedömning ur ekologisk dimension

Åtgärdsplanens syfte är att följa miljö kvalitetsnormerna enligt miljöbalken och inte nå god luftkvalitet i ett långsiktigt hållbart samhälle. Däremot kan åtgärdsplanen bidra till att nå miljömålet ”göteborgarna har en hälsosam livsmiljö” och till delmålet ”Göteborgs stad säkrar en god luftkvalitet för göteborgarna”. Indikatorn på det målet är riktat mot bostäder och förskolegårdar vilket stadsfastighetsförvaltningen arbetar med utanför denna åtgärdsplan. I åtgärdsplanen har även miljöförvaltningen gjort bedömningen att inga skolor eller förskolor har överskridande gränsvärden för miljö kvalitetsnormen. Stadsfastighetsförvaltningen har inte heller fått några specifika åtaganden tilldelade sig i denna åtgärdsplan. Sammantaget ger detta bedömningen att förvaltningen inte påverkas av eller påverkar åtgärdsplanen.

Bedömning ur social dimension

Det framgår tydligt i åtgärdsplanen att genomförandet av åtgärdsplanen förväntas ha en positiv hälsoeffekt på samtliga befolkningsgrupper. Stadsfastighetsförvaltningen anser att åtgärdsplanen är viktig ur hälsofrämjande syfte för stadens invånare och framför allt de som bor eller vistas i områden med överskridande gränsvärden av partiklar.

Bilagor

Bilaga 1. Stadsfastighetsförvaltningens svar till frågor 1–2 i remissutskicket

Ärendet

Stadsfastighetsförvaltningen ska ta ställning till, av miljöförvaltningen, framtagna åtgärdsplan, Göteborgs stads åtgärdsplan för partiklar (PM10) utifrån angivna frågor i remissvaret, som en del av planens utveckling samt förankring och bearbetning av åtgärdsplanen.

Miljöförvaltningen önskade synpunkter senast 2025-05-31. Stadsfastighetsförvaltningen har dock fått förlängd remisstid till 2024-06-30 av miljöförvaltningen som även önskar ta del av utkastet till vårt remissvar den 16 juni.

Beskrivning av ärendet

Bakgrund och skäl till ärendet

Den 23 november 2022 skickade Göteborgs Stad in en underrättelse till Naturvårdsverket avseende risk för överskridande av miljökvalitetsnormen för partiklar (PM10) vid mätstationen i Gårda. I ett yttrande 6 mars 2023 gjorde Naturvårdsverket bedömningen att en åtgärdsplan behöver upprättas för att miljökvalitetsnormen för partiklar (PM10) ska kunna följas i Göteborg. Ärendet översändes till Länsstyrelsen i Västra Götalands län för fortsatt handläggning. Efter samråd med Göteborgs Stad har länsstyrelsen i ett beslut 20 april 2023 gjort bedömningen att det är lämpligt att överlåta upprättandet av åtgärdsplanen till Göteborgs Stad. Stadsledningskontoret har översänt ärendet till miljö- och klimatnämnden för beredning inför beslut i kommunfullmäktige.

Syftet med åtgärdsplanen

Syftet med åtgärdsplanen är att åtgärder och styrmedel vidtas så att halterna av partiklar (PM10) i utomhusluften minskar i sådan omfattning att miljökvalitetsnormen inte längre riskerar att överskridas i Göteborg. Syftet med åtgärdsplanen är också att, i de fallen överskridandet beror på utsläpp från flera olika källor, kunna samordna och fördela åtgärderna så att de mest lämpliga och kostnadseffektiva åtgärderna vidtas för att minska PM10-nivåerna så att miljökvalitetsnormen följs. Förslaget till åtgärdsplan innehåller nio åtgärder som behöver genomföras av Göteborgs stads nämnder och styrelser, av Trafikverket, Västtrafik och Länsstyrelsen i Västra Götalands län.

Involverade i framtagandet av åtgärdsplanen

Förslaget till åtgärdsplan har tagits fram under ledning av miljöförvaltningen i Göteborgs Stad. Arbetet utfördes i en projektgrupp bestående 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.

Syftet med remissen

Remissen är en aktiv del av planens utveckling med syftet att förankra och bearbeta förslaget till åtgärdsplan ytterligare.

Frågor att besvara i remissen

Miljöförvaltningen önskar i första hand svar på frågor 1–3. Frågor 3–6 riktar sig endast till de aktörer som ansvarar för någon av de föreslagna åtgärderna. Stadsfastighetsförvaltningen är inte ansvarig för någon åtgärd och svarar därmed endast på frågor 1–2 i detta tjänsteutlåtande.

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?
2. Vilka ser ni som de mest avgörande faktorerna för att åtgärdsplanen ska kunna genomföras?
3. Kan er nämnd/styrelse/myndighet stå bakom den/de åtgärd/er ni tilldelats ansvar för? Om nej, motivera.
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.
5. Hur bedömer ni att er verksamhets långsiktiga mål kan anpassas och justeras för att gå i takt/linje med planens intentioner?
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?

Remissinstanser

- | | |
|---------------------------|----------------------------|
| • Stadsmiljönämnden | • Länsstyrelsen i Västra |
| • Stadsbyggnadsnämnden | Götalands län |
| • Exploateringsnämnden | • Västra Götalandsregionen |
| • Stadsfastighetsnämnden | • Göteborgsregionens |
| • Förskolenämnden | kommunalförbund |
| • Skolnämnden | • Luftvårdsförbundet i |
| • Göteborgs Stads leasing | Göteborgsregionen |
| • Göteborgs Hamn | • Trafikverket |
| • Renova | • Naturvårdsverket |
| • Västtrafik | |

Förvaltningens bedömning

Stadsfastighetsförvaltningen bedömer förslaget till åtgärdsplanens innehåll och uppbyggnad som bra och lämnar endast mindre synpunkter i sitt remissvar, via svar på frågorna 1-2 enligt Bilaga 1.

Stadsfastighetsförvaltningen har inte fått några ansvar tilldelade sig i åtgärdsplanen och bedömer sammantaget att förvaltningen i mycket begränsad omfattning påverkas av eller påverkar åtgärdsplanen.

Lars Mauritzson

Martin Blixt

Avdelningschef

Förvaltningsdirektör

Bilaga 1. Stadsfastighetsförvaltningens svar till frågor 1-2 i remissutskicket

1. Övergripande synpunkter på åtgärdsplanens innehåll och uppbyggnad:

Saknar kapitel om målkonflikter då dessa är viktiga att både tydliggöra och synliggöra för att kunna koppla åtgärder och ekonomi. I planen kan en målkonflikt urskiljas vilket också beskrivits tydligt i avsnitt Åtgärdsområden som inte hanteras i planen under rubriken ”Elektrifiering”. Dessutom beskrivs det i Å8 om hur grönska kan bidra till ökad ansamling av luftföroreningar där det kan finnas målkonflikter vilket behöver tydliggöras om i vilket arbete och styrande dokument som dessa ska behandlas i då de inte riktigt ses höra hemma i denna plan.

a. Anser ni att det saknas några åtgärder?

Nej.

b. Finns det några åtgärder som bör tas bort?

Nej.

c. Finns det några åtgärder som kräver justering?

Å1 kan endast, som beskrivet i planen, utföras om det inte finns någon risk för halka på vägbana och helst i mars månad. Åtgärden är väsentlig men behöver justeras med tydliggörande om att genomförandegraden har en viss osäkerhet då den är väderberoende.

Tabell 1, Å4 saknad parentes. Åtgärden i sig har inte någon effekt då den syftar till att sprida information om minskad dubbdäcksanvändning

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

Då planen är uppbyggd på att genomföra åtgärder på både kort och lång sikt är det viktigt att de kortsiktiga åtgärderna utförs som planerat för att ta bort topparna då miljö kvalitetsnormen överskrids.

Å5 och Å6 är beroende av att dessa prioriteras i angivna nämnders verksamhetsplaner för kommande år. Hur säkerställs genomförandet av dessa åtgärder gentemot andra strategiska prioriteringar? De kan eventuellt bli nedprioriterade och därmed inte genomförda vilket leder till att åtgärderna uteblir och resultatet kan i stället bli ingen till liten effekt.

Tjänsteutlåtande

Utfärdat: 2024-05-16

Diarienummer: N608-1062/24

Handläggare: Daniela Fjellman

E-post: daniela.fjellman@forskola.goteborg.se

Yttrande över förslag till Göteborgs Stads åtgärdsplan för partiklar (PM10) 2025–2030

Förslag till beslut

Förskolenämnden tillstyrker förslag till Göteborg Stads åtgärdsplan för partiklar (PM10) 2025–2030 och översänder förvaltningens tjänsteutlåtande som sitt yttrande till miljö- och klimatnämnden.

Sammanfattning

Förskolenämnden har ombetts yttra sig över förslaget till Göteborg Stads åtgärdsplan för partiklar (PM10) 2025–2030. Naturvårdsverket har beslutat att åtgärdsplanen ska tas fram eftersom det finns risk att miljö kvalitetsnormen för partiklar (PM10) överskrids i Göteborg. Miljö- och klimatnämnden hanterar framtagande och genomförande av åtgärdsplanen.

I åtgärdsplanen föreslås nio åtgärder och förskolenämnden har inget särskilt utpekat ansvar kopplat till dessa. Delar av åtgärderna som berör förskolenämndens verksamhet handlar om beteendearbete, cykelparkeringar och grönytor. Det är viktigt att åtgärderna samordnas och prioriteras utifrån befintliga processer, för att säkerställa ett effektivt arbete. Åtgärdsplanens genomförande förväntas bidra till förbättrad luftkvalitet i Göteborg, vilket påverkar barns hälsa och livsvillkor. Det bidrar således till bättre förutsättningar för förskolorna, särskilt i centrala områden i staden där halterna av partiklar (PM10) bedöms vara höga.

Förskoleförvaltningens bedömning är att delar av förslaget kräver förtydligande. Det handlar bland annat om att inkludera kostnadseffektivitet vid prioritering av åtgärder och skapa bättre förutsättningar för att etablera grönyta samt skydda barn från exponering av höga partikelhalter.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Planen saknar en tydlig ekonomisk analys kopplat till genomförandet av åtgärderna. Det anges att hanteringen ska ske inom nämndernas ordinarie verksamhetsplanering och budgetram. Det är svårt att uppskatta eventuella kostnader eller resursbehov kopplat till de delar som berör förskolenämndens verksamhet. En ökning av antalet cykelparkeringar kan medföra ökade hyreskostnader för förskolenämnden, i ett redan ansträngt ekonomiskt läge. Det är viktigt att åtgärdsarbetet samordnas och sammankopplas med befintligt arbete inom områdena, för ökad resurseffektivitet. Åtgärderna bör prioriteras sammantaget för hela staden utifrån genomförbarhet, effekt (både kortsiktigt och långsiktigt) och kostnad.

Bedömning ur ekologisk dimension

Åtgärdsplanen förväntas bidra till en förbättrad luftkvalitet avseende partiklar (PM10) i Göteborg, vilket är ett positivt och viktigt arbete. Ambitionen handlar om att säkerställa att miljökvalitetsnormen inte överskrids. Det innebär att det sannolikt krävs ytterligare arbete för att nå stadens ambitioner om en god luftmiljö utifrån miljö- och klimatprogrammet.

Bedömning ur social dimension

Åtgärdsplanens genomförande förväntas bidra till en förbättrad luftkvalitet, vilket bidrar till att förbättra barns hälsa och livsvillkor. Det är särskilt viktigt för barn som vistas i eller nära områden som bedöms ha en sämre luftkvalitet. Det är viktigt att stadens gemensamma arbete för att förbättra luftkvaliteten fortskrider.

Barnkonventionen

Om åtgärder uteblir och miljökvalitetsnormen överskrids så sker fortsatt negativ påverkan på barns hälsa i Göteborg.

Samverkan

Samverkan har skett med de fackliga organisationerna vid förvaltningssamverkan den 12 juni 2024.

Bilagor

1. Besvarade frågor enligt följebrev
2. Förslag till Göteborg Stads åtgärdsplan för partiklar (PM10) 2025–2030

Ärendet

Förslaget till Göteborgs Stads åtgärdsplan för partiklar (PM10) 2025–2030 är framtaget av miljö- och klimatanmnden och är skickat på remiss till stadens nämnder och bolag. Yttrandet ska vara miljö- och klimatanmnden tillhanda senast 31 maj. Förskolenämnden har fått förlängd svarstid till 30 juni 2024.

Beskrivning av ärendet

Bakgrund

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 anknytning till delar av det lokala vägnätet.

Naturvårdsverket har bedömt att en åtgärdsplan enligt 5 kap. miljöbalken behöver upprättas för att miljökvalitetsnormen (MKN) för partiklar (PM10) ska kunna följas i Göteborg. Bedömningen baseras på mätresultat där miljökvalitetsnormens nivå för högsta tillåtna dygnsmedelvärde överskreds vid 34 tillfällen under år 2022. Miljökvalitetsnormen tillåter maximalt 35 tillfällen. Miljö- och klimatanmnden samordnar framtagandet samt genomförandet av åtgärdsplanen.

Åtgärdsplanens syfte och innehåll

Syftet med åtgärdsplanen är att åtgärder och styrmedel vidtas så att halterna av partiklar (PM10) i utomhusluften minskar i sådan omfattning att miljökvalitetsnormen inte längre riskerar att överskridas. Det innebär att planen har ett större fokus på åtgärder som kan genomföras och ge snabb effekt. Denna typ av åtgärder dämpar problematiken tillfälligt, men är inte en långsiktig och robust lösning vilket kräver åtgärder som handlar om minskat vägtrafikarbete och minskat vägsnitage.

Förslaget till åtgärdsplan innehåller nio åtgärder som behöver genomföras av Göteborgs Stads nämnder och styrelser, av Trafikverket, Västrafik och Länsstyrelsen i Västra Götaland. Åtgärderna handlar om följande områden; sand och grus, dammbindning, dubbdäcksförbud, parkeringar, främja cykel och gång, beteendearbete för hållbart resande, grönytor och krav i kommande tillståndsprövningar. Förskolenämnden har inget särskilt utpekat ansvar för någon av åtgärderna i planen, men berörs av åtgärderna som handlar om beteendearbete, cykelparkeringar och grönytor.

I planen lyfts Gårda och Haga fram som områden med särskilt påverkad luftkvalitet. I dagsläget finns inga förskolor i Gårda, men det finns totalt tre förskolor i Haga varav två är fristående verksamheter. Åtgärder som förbättrar luftkvaliteten är särskilt viktiga för förskolenämnden eftersom det påverkar barns hälsa och livsvillkor.

Förvaltningens bedömning

Förskoleförvaltningen bedömer att delar av förslaget kräver förtydligande och följande områden behöver omhändertas:

- Åtgärderna i planen bör prioriteras utifrån genomförbarhet och effekt (både kortsiktig och långsiktig), men även kopplas till kostnad. Ett helhetsperspektiv krävs för att säkerställa att planen prioriterar rätt åtgärder, med hög kostnadseffektivitet.
- För ett systematiskt arbete kring barn som cyklar eller går till skolan krävs ett förtydligande om huruvida detta omfattar förskolebarn. Det förtydligar också om förskolenämnden omfattas av arbetet.
- Utmaningen med att fler cykelparkeringar leder till ökade lokalkostnader för förskolenämnden behöver hanteras.
- Det krävs en tydligare inriktning för hur resultaten kring luftkvalitet ska hanteras inom ramen för stadsplaneringsprocesserna. Det behöver finnas åtgärder för att säkerställa att barn skyddas från exponering för höga halter vid platser där staden har kunskap om att det förekommer. Ett exempel som visar på utmaningarna handlar om att man vid kommande stadsutveckling ser över möjligheten att placera förskolor i Gårda, trots kunskap om höga halter av partiklar (PM10).
- Planens delar om grönskans roll för att hantera luftföroreningar behöver förtydligas med hur man kan skapa bättre förutsättningar för grönyta inom stadsplaneringsprocessen. Det är svårt att skapa mer gröna ytor på förskolegårdar när stadens nyckeltal för friyta påverkar förskolegårdarnas storlek.

Synpunkterna återfinns i sin helhet i bilaga 1, med svar på frågor från remissens följebrev.

Johan Olofson

Ulf Högberg

Förvaltningsdirektör

Avdelningschef Ekonomi, fastighet och säkerhet

Expedieras till: miljoforvaltningen@miljo.goteborg.se

Märkt med diarienummer 2023–10297

Remissyttrande

Utfärdat: 2024-05-16

Diarienummer N608-1062/24

Handläggare: Daniela Fjellman

E-post: daniela.fjellman@forskola.goteborg.se

Bilaga 1 till yttrande över Göteborgs Stads åtgärdsplan för partiklar (PM10) 2025–2030

Förvaltningens yttrande

Följande avsnitt besvarar frågorna som angavs i foljebrevet till remissen.

1. Övergripande synpunkter på åtgärdsplanens innehåll och uppbyggnad:

a. Anser ni att det saknas några åtgärder?

I åtgärdsplanen anges att det finns bortvalda åtgärder och åtgärder som inte hanteras i planen. Dessa bedöms dock kunna ha effekt på halterna av partiklar (PM10), i flera fall på ett mer omfattande sätt än vissa av åtgärderna som finns med i planen. Här bör kostnadseffektivitet finnas med på ett tydligare sätt, så att rätt åtgärder prioriteras sammantaget utifrån genomförbarhet, effekt (både kortsiktig och långsiktig) och kostnad. Det är särskilt viktigt eftersom åtgärdsplanen anger att arbetet utifrån planen ska ske inom berörda nämnders befintliga budgetram och ordinarie verksamhetsplanering.

I åtgärdsplanen krävs en tydligare inriktning för hur resultaten kring luftkvalitet ska hanteras inom ramen för stadsplaneringsprocesserna i staden. Det handlar om att hitta sätt att säkerställa hur känsliga grupper, exempelvis barn, inte ska exponeras för föroreningar på platser där staden har kunskap om att luftkvaliteten är dålig. Ett exempel som visar på utmaningarna handlar om program för Gårda, där man ser över att placera förskolor i Gårda vid kommande stadsutveckling. I åtgärdsplanen anges att Gårda är den plats där höga halter har lett till att miljö kvalitetsnormen för partiklar (PM10) riskerar att överskridas. En sådan åtgärd kommer inte leda till förbättrade partikelhalter, men adresserar hur staden ska skydda de mest känsliga medan arbetet med att sänka halterna pågår.

b. Finns det några åtgärder som bör tas bort?

Det är viktigt att stadens gemensamma arbete för att förbättra luftkvaliteten fortskrider. Om åtgärder uteblir och miljö kvalitetsnormen överskrids så sker fortsatt negativ påverkan på barns hälsa i Göteborg.

c. Finns det några åtgärder som kräver justering?

I åtgärd sex anges att Göteborgs Stad behöver implementera ett systematiskt arbete för att öka andelen barn som går eller cyklar till skolan. Här behövs ett förtydligande eftersom det inte framgår om åtgärden avser barn i grundskola eller förskola. Det påverkar hur

åtgärden hanteras och vilka verksamheter som ska arbeta med uppdraget, med nuvarande formulering är det inte klarlagt om förskolenämnden omfattas av åtgärden.

I åtgärd sex anges att alla nämnder ska säkerställa att behovet av användarvänliga cykelparkeringar för medarbetare, hyresgäster, elever och besökare är tillgodosett. Här behövs ett förtydligande gällande hyresgäster eftersom det påverkar ansvarsfördelningen inom staden. Det bör framgå om det är verksamhetsnämnderna eller stadfastighetsnämnden som har ett övergripande ansvar. Tabellen på sidan 10 måste därmed också justeras. En ökning av antalet cykelparkeringar skulle medföra ökade hyreskostnader för förskolenämnden. Det ekonomiska utrymmet finns inte inom nuvarande budgetram och det råder ett ansträngt ekonomiskt läge.

Det är viktigt att påtala att cykelparkeringar idag ska placeras på egna fastigheten, vilket påverkar storleken på kvarvarande friyta för verksamheten. Det innebär mindre förskolegårdar och är särskilt relevant i centrala områden i staden där det är svårt att hitta ytor för förskoleverksamhet. Det kan därför vara svårt att prioritera ytterligare cykelparkeringar på vissa platser.

I åtgärd åtta anges att välplanerad grönska kan fungera som en barriär mot luftföroreningar och bidra till att minska partikelhalterna. Det anges att metoder, arbetssätt och kompetens ska utvecklas inom området. Här bör ett förtydligande inkluderas om att skapa bättre förutsättningar för grönyta inom stadsplaneringsprocessen. Det är svårt att skapa mer gröna ytor på förskolegårdar när stadens nyckeltal för friyta påverkar förskolegårdarnas storlek.

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

Samverkan mellan berörda förvaltningar, bolag och myndigheter är centralt för att åtgärderna ska kunna genomföras. Det handlar också om att sammankoppla arbetet med befintliga strukturer där arbete redan pågår enligt andra processer eller styrdokument som handlar om närliggande frågor. Om det inte sker finns det stor risk för målkonflikter och minskad resurseffektivitet.

Fråga 3–6 ska endast besvaras av aktörer som är ansvariga för någon av åtgärderna i planen. Förskolenämnden har inte pekats ut som ansvarig och därför besvaras inte dessa frågor.

Remissvar till miljöförvaltningen om Göteborgs Stads åtgärdsplan för partiklar (PM10) 2025–2030

§ 130, N609-1600/24

Beslut

Grundskolenämnden översänder förvaltningens tjänsteutlåtande, daterat 2024-05-17, som sitt yttrande.

Ärendet

Grundskoleförvaltningen har ombetts av miljöförvaltningen att yttra sig över förslag till Göteborg Stads åtgärdsplan mot partiklar (PM10) 2025 – 2030. Ärendet har samverkats med förskoleförvaltningen.

Grundskolenämndens yttrande ska vara miljöförvaltningen tillhanda senast den 30 juni 2024.

Handlingar

Grundskoleförvaltningens tjänsteutlåtande, daterat 2024-05-17

Bilaga 1, Göteborgs Stads åtgärdsplan för partiklar (PM10) 2025 – 2030

Beslutsgång

Ordföranden frågar om grundskolenämnden kan besluta i enlighet med förvaltningens förslag och finner bifall.

Protokollsutdrag skickas till

Miljöförvaltningen



Utdrag ur protokoll

Sammanträdesdatum: 2024-06-18

Dag för justering

2024-06-20

Vid protokollet

Sekreterare

Gustav Boström

Ordförande

Viktoria Tryggvadottir Rolka (S)

Justerande

Axel Darvik (L)

Rätt utdraget intygar i tjänsten:

Gustav Boström

Nämndsekreterare

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2024-05-17

Diarienummer N609-1600/24

Handläggare:

Sara Lingefors

E-post: sara.lingefors@grundskola.goteborg.se

Yttrande över remiss avseende förslag på Göteborgs Stads åtgärdsplan för partiklar (PM10) 2025–2030

Förslag till beslut

I grundskolenämnden,

Grundskolenämnden översänder förvaltningens tjänsteutlåtande, daterat 2024-05-17, som sitt yttrande.

Sammanfattning

Miljöförvaltningen har tagit fram ett förslag på åtgärdsplan, i syfte att vidta åtgärder och styrmedel för att halter av partiklar (PM10) ska dämpas i utomhusluften i sådan omfattning att miljökvalitetsnormen inte längre riskerar att överskridas i Göteborg. Planen syftar även till att samordna berörda förvaltningar och fördela åtgärderna så att de mest kostnadseffektiva och adekvata åtgärderna utförs av rätt instans.

Åtgärdsplanen innehåller nio åtgärds punkter, där grundskoleförvaltningen har ombetts svara övergripande om åtgärder saknas, behöver tas bort, justeras eller är avgörande för att planen ska kunna genomföras. Grundskoleförvaltningen påverkas främst av åtgärd sex, *Fortsätt genomförandet av åtgärder för att främja cykel och gång* och sju, *Arbeta med beteendepåverkande åtgärder för att främja hållbart resande* och har därmed valt att koncentrera yttrandet till de två åtgärdsförslagen.

Grundskoleförvaltningens samlade bedömning är att *Göteborgs Stads åtgärdsplan för partiklar (PM10) 2025–2030*, kommer att bidra till att miljökvalitetsnormen ej överskrids samt verka hälsofrämjande för Göteborgs Stads medborgare.

Bedömning ur ekonomisk dimension

De åtgärder som föreslås i form av bland annat cykelparkeringar på skolor, kommer innebära kostnadsökningar för grundskoleförvaltningen. Dessa kostnader ingår i nuläget inte i förvaltningens ordinarie budgetram, utan kostnad för planer och program, bedöms i varje enskilt fall. Om beteendepåverkande åtgärder ska få effekt, kommer det även finnas behov av personella resurser. Samordning och planering av cykelparkeringar, innebär också ökade personalkostnader i syfte att utreda och planera för åtgärder. Dessa kostnader kan komma att läggas på lokalhyran. Dock kommer möjliggörande av cykling medföra andra värden i form av förbättrad hälsa hos elever och anställda på skolor, vilket är en positiv effekt av förslaget.

Bedömning ur ekologisk dimension

Åtgärdsplanen syftar till att med sammantagna åtgärder, kortsiktiga som långsiktiga, mindre effektiva som mer effektiva, tillse att miljökvalitetsnormen (MKN) ej överskrids. Planen kommer vara ett hjälpmedel till att dämpa partikelspridning tillfälligt men är inte en långsiktig lösning. För att komma åt en mer långsiktig lösning, krävs åtgärder som minskar uppkomsten av partiklar, det vill säga, åtgärder som leder till ett minskat vägsplitage. Samlade åtgärder, utförda av Trafikverket och Göteborgs Stads förvaltningar, kommer verka hälsofrämjande för stadens medborgare.

Bedömning ur social dimension

Planen syftar till att genomföra ett antal åtgärder som kan ge en bättre hälsa för barn och vuxna i Göteborg. Främjande åtgärder i form av trygga och tillgängliga gång- och cykelvägar, uppmuntrar även till motion bland barn och unga.

Flera projekt är på gång i staden för att integrera blågröna lösningar i stadsplaneringen. Bland annat i *Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram*. De gröna lösningarna som presenteras i planen, kan även fungera som en barriär mot luftföroreningar och minska halten av PM10. En skolgård bör präglas av gröna lösningar, vilka dessutom kan bidra bullerdämpande och kan ge positiva hälsoeffekter som välmående.

Bedömning av barnets bästa

Genom ovanstående resonemang bedöms detta vara ett beslut där barnets bästa, i enlighet med 1 kapitlet 10 § skollagen, ha tagits i beaktande.

Samverkan

Information på facklig samverkansgrupp (FSG) den 10 juni 2024.

Bilagor

1. Göteborgs Stads åtgärdsplan för partiklar (PM10) 2025 – 2030

Ärendet

Grundskoleförvaltningen har ombetts av Miljöförvaltningen att yttra sig över förslag till Göteborg Stads åtgärdsplan mot partiklar (PM10) 2025 – 2030. Ärendet har samverkats med förskoleförvaltningen.

Grundskolenämndens yttrande ska vara Miljöförvaltningen tillhanda senast den 30 juni 2024.

Beskrivning av ärendet

Miljö- och klimatnämnden beslutade den 19 mars 2024 § 55 att ge Miljöförvaltningen i uppdrag att skicka förslaget till de nämnder som ansvarar för respektive förvaltningsarbete enligt förslag om remissinstanser. Göteborgs Stads åtgärdsplan mot partiklar (PM10) 2025–2030, syftar till att vidta åtgärder, så att halterna av partiklar i utomhusluften minskar i sådan omfattning att miljökvalitetsnormen inte längre riskerar att överskridas i Göteborg. Naturvårdsverket har bedömt att åtgärdsplanen enligt 5 kap. miljöbalken, behöver upprättas för att nå miljökvalitetsnormen (MKN). Bedömningen baseras på redovisade mätresultat från mätstationen i Gårda, där miljökvalitetsnormens nivå för högsta värde, överskreds vid upprepade tillfällen år 2022.

I planen framgår att den dominerande källan till partikeluppkomst är vägtrafikens slitage mellan vägbana, däck och bromsar. Åtgärder som berör vägtrafik prioriteras i planen.

Planen syftar till att i vissa fall samordna och fördela åtgärderna, för att de mest adekvata och kostnadseffektiva åtgärderna ska vidtas. Miljö- och klimatnämnden kommer att driva och samordna genomförandeplanen.

Åtgärdsplanen innehåller följande nio åtgärds punkter;

1. Extra upptag av sand och grus från vägar under tidig vår
2. Utred och bevaka behovet av dammbindning
3. Se över dubbdäcksförbudet
4. Ta fram en informationskampanj för minskad dubbdäcksanvändning
5. Ta fram aktiviteter för att genomföra Göteborgs Stads policy för parkering
6. Fortsätt genomförandet av åtgärder för att främja cykel och gång
7. Arbeta med beteendepåverkande åtgärder för att främja hållbart resande
8. Utveckla metoder och arbetssätt inom Göteborgs Stad för att stärka kompetensen om grönskans positiva effekter på luftkvalitet
9. Verka för skarpa krav på vägval, hög miljöprestanda och transportoptimering för transporter i kommande tillståndsprövningar samt vid tillsyn av transportintensiva verksamheter

Grundskoleförvaltningen har ombetts redogöra för övergripande synpunkter på åtgärdsplanen samt de mest avgörande faktorerna för att planen ska kunna genomföras. Utav de nio åtgärderna i planen, berörs grundskoleförvaltningen främst av åtgärd sex och sju.

Förvaltningens bedömning

Förvaltningens yttrande

Följande avsnitt lyfter fram synpunkter på *Göteborgs Stads åtgärdsplan för partiklar (PM10) 2025–2030*.

Övergripande om åtgärdsplanen

Miljö- och klimatnämnden kommer att ha det övergripande samordnande ansvaret för att planen genomförs. Förslaget beskriver att berörda nämnder och styrelser ska genomföra åtgärderna i planen, enligt sin ordinarie verksamhetsplanering och inom budgetram samt med stöd av sina miljöledningssystem. För att genomförandet ska vara möjligt, behöver förutsättningar skapas. Grundskoleförvaltningen har en budget att förhålla sig till och där ingår ingen specifik budgetpost, skapad för att finansiera stadenövergripande planer och program. Tillkommer extra utgifter för planer, program eller projekt, behöver finansiering bedömas i varje enskilt fall.

Grundskoleförvaltningen har inget utpekat ansvar för de åtgärder som föreslås i planen. Många föreslagna åtgärder påverkar dock förvaltningen. En tydlig ansvarsfördelning mellan stadsmiljö- och grundskoleförvaltningen behöver särskilt tydliggöras i planen.

I planen framgår att den dominerande källan till att partiklar uppstår, beror på vägslitage, där halterna är som högst längst med statlig väg. Göteborgs Stad har svårt att påverka åtgärder kopplat till statlig väg, utan i stället framhävs de mindre effektiva åtgärder staden har rådighet över. För att nå framdrift behöver dock staden gemensamt samarbeta förvaltningar emellan men även med statliga aktörer, i syfte att arbeta effektivt med de åtgärder som påverkar på lång sikt, det vill säga de åtgärder som leder till minskat vägslitage.

Åtgärd 6 - Fortsätt genomförandet av åtgärder för att främja cykel och gång

Planen lyfter fram *Cykelprogram för en nära storstad 2015–2025*, där vidare arbete innebär att det som påbörjats inom cykelprogrammet ska påskyndas och prioriteras. Åtgärdsförslaget innebär att framkomligheten och säkerheten för cyklister och gångtrafikanter ska förbättras, vilket grundskoleförvaltningen ser som en förutsättning för att elever ska ha möjlighet att cykla till skolan. Även andra pågående projekt benämns, för att öka effekten av cykelprogrammet och en handlingsplan tas parallellt fram för att visa vad som krävs för att skapa säkra skolvägar.

En användarvänlig cykelparkering nämns också som en del av åtgärden men här behöver förslaget förtydligas. En förutsättning för att elever och anställda cyklar till skolan, är att tillse att det finns cykelparkering på skolgården eller i anslutning till skolgården. På cykelparkeringar för anställda och elever, parkeras cyklar oftast en hel dag, vilket ställer högre krav på både stöldsäkerhet och väderskydd. Ett väderskydd kan även kräva bygglov. Trygghet och säkerhetsfrågor måste betänkas och det ska finnas belysning när det är mörkt. Ett låst utrymme för cykel minskar stöldbänägenheten. Cykelparkeringen kommer uppta en del av skolgårdens friyta, vilket kan påverka övrig planering för skolgården och kan leda till en målkonflikt då ytor för lek reduceras till en mindre yta.

Det kan även innebära en kostnadsökning, vilket inte ingår i nuvarande budgetram. Kostnad och vem som ska finansiera de förslag som anges, bör framgå tydligare i åtgärdsplanen. Sammanfattningsvis landar konsekvenserna för hantering av partiklar hos barnen, genom ökade kostnader och minskad friyta.

Åtgärd 7 – Arbeta med beteendepåverkande åtgärder för att främja hållbart resande

Beteendepåverkande åtgärder som information och kommunikation, bedöms ha en ganska liten effekt enligt åtgärdsplanen. Men beteendeverkande åtgärder kan även riktas till att möjliggöra och uppmuntra till att fler barn lär sig cykla i tidig ålder samt verka för att föräldrar i större utsträckning cyklar till skolan tillsammans med sina barn. Flera insatser pågår redan, som cykellekar för barn, cykelutflykter och cykelfix men skulle kunna utvecklas ännu mer. Förslaget beskriver även trygga och säkra skolvägar som en framgång. Grundskoleförvaltningen utpekas inte som ansvarig i någon av åtgärderna men flera av åtgärdsförslagen kommer påverka grundskoleförvaltningen och ställa krav på genomförande. Förslaget behöver därför konkretiseras, så att omfattning av ansvar och genomförande synliggörs i planen.

Utifrån ovanstående synpunkter är grundskoleförvaltningens samlade bedömning att *Göteborgs Stads åtgärdsplan för partiklar (PM10) 2025–2030*, kommer att bidra till att miljö kvalitetsnormen ej överskrids samt verka hälsofrämjande för Göteborgs Stads medborgare.

Protokollsutdrag skickas till

Miljöförvaltningen

Göteborgs Stad Grundskoleförvaltningen

Maria Andersson
Förvaltningsdirektör

Helena Sjöberg
Avdelningschef Ledning och Styrning

Utdrag ur protokoll fört vid ordinarie styrelsesammanträde vid Business Region Göteborg 2024-04-23.

§ 53 Remiss: Göteborgs stads åtgärdsplan mot partiklar

Spyridon Ntemiris redogjorde för remissvaret för Göteborgs stads åtgärdsplan mot partiklar.

Styrelsen för Business Region Göteborg AB beslutade att,

Godkänna yttrandet och överlämna detsamma till Miljö- och klimatnämnden.

Rätt utdraget intygar:

.....
Jessica Nilsson

VD-assistent

Business Region Göteborg AB



Yttrande: Remittering av Förslag på Göteborgs Stads åtgärdsplan för partiklar (PM10) 2025–2030, MKN- 2023-10297

Förslag till beslut

I styrelsen för Business Region Göteborg:

- Att godkänna förslag till yttrande och överlämna detsamma till Miljö- och klimatnämnden.

Business Region Göteborg (BRG) är positiv till planens inriktning och syfte och bedömer övergripande att tydligare reglera luftkvalitet och ge frågan en större tyngd i det lokala arbetet, i synnerhet då förslaget har potential att förbättra luftkvaliteten och därmed också minska sjukfrånvaro hos arbetstagare samt indirekt höja produktivitet på arbetsplatsen. En stad som aktivt arbeta för att ligga i framkant vad det gäller miljöarbetet och luftkvalitet med låga partikelutsläpp bidrar till att attrahera framtidens talanger och arbetskraft, beslutsfattare, investeringar och etableringar, som i sin tur skapar konkurrensfördelar för regionalt näringsliv.

Sammanfattning

Syftet med åtgärdsplanen är att åtgärder och styrmedel vidtas så att halterna av partiklar (PM10) i utomhusluften minskar i sådan omfattning att miljökvalitetsnormen inte längre riskerar att överskridas i Göteborg. Syftet med åtgärdsplanen är också att, i de fall överskridandet beror på utsläpp från flera olika källor, kunna samordna och fördela åtgärderna så att de mest lämpliga och kostnadseffektiva åtgärderna vidtas för att minska PM10-nivåerna så att miljökvalitetsnormen följs.

Åtgärdsplanen gäller för Göteborgs Stads nämnder och bolagsstyrelser för perioden 2025-2030.

I listan nedan sammanfattas de åtgärder som ingår i planen:

- Å1: Extra upptag av sand och grus från vägar under tidig vår
- Å2: Utred och bevaka behovet av dammbindning
- Å3: Se över dubbdäcksförbudet
- Å4: Ta fram en informationskampanj för minskad dubbdäcksanvändning
- Å5: Ta fram aktiviteter för att genomföra Göteborgs Stads policy för parkering
- Å6: Fortsätt genomförandet av åtgärder för att främja cykel och gång
- Å7: Arbeta med beteendepåverkande åtgärder för att främja hållbart resande

- Å8: Utveckla metoder och arbetssätt inom Göteborgs Stad för att stärka kompetensen om grönskans positiva effekter på luftkvalitet
- Å9: Verka för skarpa krav på vägval, hög miljöprestanda och transportoptimering för transporter i kommande tillståndsprövningar samt vid tillsyn av transportintensiva verksamheter

Bakgrund till ärendet

Enligt Miljö- och klimatprogrammet står vägtrafiken (framför allt slitage mellan vägbana, däck och bromsar) i Göteborg för det enskilt största bidraget till höga halter av luftföroreningar på platser där människor bor och vistas. Luftföroreningar ger ökad risk för hjärt- och kärlsjukdomar, luftvägssjukdomar och cancer. Barn, särskilt de mindre barnen, är extra sårbara för luftföroreningar. Det finns ett samband mellan ohälsa och luftföroreningar även vid måttliga halter men någon säker tröskelnivå har inte identifierats för när negativa hälsoeffekter helt uteblir.

Naturvårdsverket har bedömt att en åtgärdsplan enligt 5 kap. miljöbalken behöver upprättas för att miljökvalitetsnormen (MKN) för partiklar (PM10) ska kunna följas i Göteborg. Bedömningen baseras på redovisade mätresultat från mätstationen Gårda, där miljökvalitetsnormens nivå för högsta tillåtna dygnsmedelvärde av PM10 (50 µg/m³) överskreds vid 34 tillfällen under år 2022. Miljökvalitetsnormen tillåter maximalt 35 överskridanden under ett kalenderår.

Beskrivning av ärendet

Enligt följebrev i remissutskick besvaras frågorna nedan:

Övergripande synpunkter på åtgärdsplanens innehåll och uppbyggnad:

Generellt står BRG bakom den föreslagna åtgärdsplanen som att tydligare reglerar luftkvalitet och ge frågan en större tyngd i det lokala arbetet.

Business Region Göteborg har varit med och initierat flera projekt och initiativ med anledning av att vi ser att näringslivet vill bidra till omställning till ett renare och mer hälsosamt samhälle och vi ser potential för att omställningen är en möjlighet för det lokala näringslivet att skapa sig fördelar på en internationell marknad. När EU succesivt skärper kraven i hela unionen ökar efterfrågan på både erfarenhet och konkreta lösningar. Erfarenheter lokalt omsätts då till konkurrensfördelar på andra marknader.

Vi får till oss att näringslivet vill att Göteborg som stad och region ska gå före. Exempel på detta är engagemanget kring Stadens ansökan om att bli en av 100 *Climate-Neutral and Smart Cities* eller det engagemang som finns kring initiativ som *Göteborgs plattform för klimatneutralt byggande* eller initiativet *Gothenburg Green City Zone*. Inom ramen för dessa arbeten har vi kontakt med företag som ser konkurrensfördelar i att vara en del av den lokala omställningen.

Elektrifiering

Som det nämns i planen kommer en ökad elektrifiering av fordonsflottan inte att minska produktionen av däckslitagepartiklar från vägtrafiken. Detta är en fråga som fordonsindustri

arbetar med. Trots det finns det systemövergripande fördelar att värna en ökad grad av elektrifiering sett till andra faktorer som buller, kvävedioxid och koldioxidutsläpp.

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

I Göteborgs stads näringslivsstrategiska program beskrivs hur samverkan mellan staden och näringslivet ska bidra till att *skapa ett näringslivsklimat som präglas av nytänkande, där nya lösningar snabbt fångas upp*¹, miljö och klimatområdet är ett tydligt område för samverkan.

Det näringslivsstrategiska programmet visar på att Göteborg är navet i Sveriges viktigaste industriregion och basen för flera globala, kunskapsintensiva tillverkningsföretag. Det skapar unika förutsättningar för staden att positionera sig som internationellt ledande test- och demomiljö för hållbara lösningar på samhällsutmaningar². Göteborgs Stad bör stödja denna utveckling genom att stärka näringslivets förutsättningar för innovation.

Gällande trafikrelaterade åtgärder (Å5, Å6, Å9), är det viktigt att erbjuda genomtänkta och attraktiva alternativ som kan täcka befintliga och framtida transportbehov hos näringsidkare och deras kunder. Det krävs en tydlig och öppen kommunikation för att informera om syftet med åtgärderna, dess potentiella fördelar och konsekvenser samt för att skapa incitament för deltagande och efterlevnad. Dessutom kan detta öka företagens ansvarstagande och skapa förutsägbarhet på marknaden.

- **Samarbete och partnerskap:** Samarbetet mellan olika intressenter, lokala myndigheter, näringslivet, och samhället i stort, är avgörande för att mobilisera resurser och expertis samt för att skapa förutsättningar för en framgångsrik genomförande av åtgärdsplanen. En synkning av arbetet med åtgärder för kvävedioxid och buller är också avgörande eftersom till exempel vägtrafikarbetet är en gemensam källa för alla tre föroreningar.
- **Kontinuerlig utvärdering och uppföljning** av åtgärdsplanens framsteg och resultat är avgörande för att identifiera eventuella brister eller utmaningar och för att kunna göra nödvändiga justeringar eller förbättringar. Detta kräver tillgång till tillförlitlig data och analyskapacitet för att kunna bedöma effektiviteten av genomförda åtgärder samt fatta informerade beslut om framtida åtgärder.

Mer specifikt om avgörande faktorer per åtgärd:

"Åtgärd 5: Ta fram aktiviteter för att genomföra Göteborgs Stads policy för parkering":

- **Dialog med näringslivet:** Som stad behöver vi vara tidiga och tydliga med processen för reglering av parkering och säkerställa en policy som driver på omställning utan att skapa en snedvriden konkurrens. Det är ett område där vi behöver vara lyhörda för näringslivets behov och synpunkter speciellt för t.ex. handelsidkare samt hantverkare. Innan policyåtgärder samt under implementeringen bör en dialog inledas med näringslivet för att förstå deras behov och utmaningar när det gäller parkering.

¹ Göteborgs stads näringslivsstrategiska program 2023-2035, sid 6

² Göteborgs stads näringslivsstrategiska program 2023-2035, sid 15

"Åtgärd 6: Fortsätt genomförandet av åtgärder för att främja cykel och gång":

Det är viktigt att värna om systemperspektivet där samtliga transportslag (gång, cykel, bil, buss och lastbil) behöver kunna samexistera för god framkomlighet för alla, utan att kompromissa näringslivets intressen.

- Förbättra infrastrukturen: Genom att investera i bättre cykel- och gånginfrastruktur, såsom separata cykelvägar och gångbanor, kan man öka säkerheten och bekvämligheten för fotgängare och cyklister. Därmed kan det bli mer attraktivt för näringslivet att stödja åtgärden genom att främja alternativa transportsätt för sina anställda och kunder. Dessutom, finns i Göteborg en snabbväxande mikromobilitets- och mikrologistikkluster med flera aktörer längs värdekedjan som kan t.ex. avlasta vägnätet genom att ersätta skåpbilar eller även tyngre fordon för citylogistik. Detta kräver också, när det är möjligt, bredare cykelvägar samt anpassade parkeringsmöjligheter för cykel.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Näringslivets förmåga att klara av klimat- och miljöomställningen är avgörande för att bibehålla och växa ett starkt näringsliv i Göteborg. Långsiktiga och tydliga regler och direktiv från samhället är viktigt för att näringslivet ska kunna göra nödvändiga investeringar. Omställning är en avgörande fråga för att lyckas behålla existerande jobb och skapa jobb i linje med stadens mål om minst 120 000 fler jobb (2016 till 2035). Åtgärder för att minska partikelutsläppen kan kräva investeringar i renare teknik och utrustning inom olika sektorer, vilket kan skapa efterfrågan på arbetskraft inom tillverkning, service och teknik. Dessutom kan nya regleringar och krav på utsläppsminskningar leda till behov av experter inom miljöteknik och hållbar utveckling.

Bedömning ur ekologisk dimension

För att lyckas är det avgörande att inte bara få med näringslivet på omställningen utan att skapa förutsättningar för att näringslivet kan gå före.

Bedömning ur social dimension

En stad som aktivt arbeta för att ligga i framkant vad det gäller miljöarbetet och luftkvalitet med låga partikelutsläpp bidrar till att attrahera framtidens talanger och arbetskraft, beslutsfattare, investeringar och etableringar.

Den gröna omställningen handlar inte enbart om minskade utsläpp utan vi ser även potential till jobbskapande inom nya områden. Det kan handla om nya arbetstillfällen i yrken inom mikromobilitet och mikrologistikområde som kan vara insteg på arbetsmarknaden för unga eller för personer som idag har svårt att etablera sig på arbetsmarknaden. Dessutom genom informationskampanjer och beteendeförändringsåtgärder syftar åtgärdsplanen till att öka medvetenheten bland invånarna. Detta kan öka delaktigheten och engagemanget från invånarna och företag i arbetet med att förbättra luftkvaliteten och skapa en mer hälsosam och hållbar miljö för alla.

Patrik Andersson

Vd, Business Region Göteborg AB



Göteborgs kommun
miljoforvaltningen@miljo.goteborg.se

Remiss om förslag på åtgärdsplan för partiklar (PM₁₀) 2025–2030 i Göteborgs kommun

Er beteckning: 2023–10297

Sammanfattning

Länsstyrelsen har tagit del av Göteborgs Stads åtgärdsplan¹ för partiklar (PM₁₀) 2025–2030 och har följande synpunkter:

- Länsstyrelsen instämmer i stadens bedömning att åtgärden om extra upptag av sand och grus har potential att sänka halterna i tillräcklig omfattning för att snabbt och kortsiktigt klara miljökvalitetsnormen på aktuella vägvägnitt.
- Det är angeläget att de mer långsiktiga åtgärderna i åtgärdsplanen genomförs på så sätt att de får en stor effekt genom lägre partikelhalter i hela staden.
- Det är positivt att åtgärdsplanen för partiklar har ambitionen att konkretisera genomförandet av parkeringspolicyn för att främja hållbar stadsutveckling och minska vägtrafikarbetet i staden.
- Länsstyrelsen anser att åtgärden om prövning och tillsyn av transport-intensiva verksamheter kan ge större effekt om både Länsstyrelsen och Göteborgs stad arbetar med transportfrågan inom ramen för tillsyn av miljöfarlig verksamhet.
- Åtgärdsplanen gäller för perioden 2025–2030 och innehåller åtgärder som ska ge effekt på lång sikt. Den faktiska effekten av dessa anges bero på omfattningen av genomförandet. För att säkerställa att vägtrafikarbetet inte ökar till 2030 anser Länsstyrelsen att staden bör överväga att återinföra åtgärden om att ta fram aktiviteter för att konkretisera målet om minskat motoriserat vägtrafikarbete i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram”. Ett minskat vägtrafikarbete är det mest effektiva sättet att minska uppkomsten av slitagepartiklar och erhålla en god luftkvalitet på längre sikt. Det behöver dessutom tas i beaktande att EU:s pågående revision av luftkvalitetsdirektivet med stor sannolikhet innebär att normerna kommer att skärpas och att lägre nivåer behöver klaras till 2030.

¹ Lagstiftningens benämning är Åtgärdsprogram, 31–37 §§ Luftkvalitetsförordningen (SFS 2010:477). Enligt Göteborgs Stads riktlinjer för styrande dokument ska detta dokument kallas ”plan” och kallas därför åtgärdsplan i stället för åtgärdsprogram.

Bakgrundsinformation

Länsstyrelsen i Västra Götalands län har varit delaktiga i arbetet med Åtgärdsplanen för partiklar genom att vi ingått i projektgruppen och till mindre del även i styrgruppen.

Under arbetets gång har en mängd olika åtgärder diskuterats och generellt har Länsstyrelsen kännedom om på vilka grunder åtgärder inkluderats i programmet eller valts bort. I yttrandet tar Länsstyrelsen därför endast upp synpunkter som bedömts vara viktiga att lyfta eller uppgifter angående sakfrågor som ändrats jämfört med den version projektgruppen fick ta del av kring årsskiftet 2023/24.

Länsstyrelsens synpunkter

Övergripande synpunkt

Det är viktigt att komma ihåg att miljökvalitetsnormerna endast motsvarar en lägsta godtagbar nivå av luftföroreningar. Negativa hälsoeffekter förekommer även vid halter som är lägre än normerna. Det är därför av stor vikt att staden strävar efter ännu lägre föroreningshalter i arbetet med att följa normerna. Länsstyrelsen anser att det är angeläget att de mer långsiktiga åtgärderna i åtgärdsplanen genomförs på så sätt att de får en stor effekt över hela staden.

Enligt Naturvårdsverkets vägledning om åtgärdsprogram ska åtgärder vidtas så att luftföroreningshalterna minskar i sådan omfattning att normen inte längre riskerar att överskridas. Göteborg stads åtgärdsplan innefattar en åtgärd som ska sänka halterna snabbt så att miljökvalitetsnormen för partiklar klaras på de platser där den riskerar att överskridas i dag. Aktuell åtgärd (Å1) avser extra upptag av sand och grus från vägar vid fler tillfällen än i dag. Länsstyrelsen instämmer i bedömningen att åtgärden har potential att sänka halterna i tillräcklig omfattning omgående.

Åtgärden om extra upptag av sand och grus beräknas sänka halterna 1–3 procent och bedöms inte vara tillräcklig för att erhålla en långsiktigt god luftkvalitet i hela staden. I planen finns ytterligare åtta åtgärder som syftar till att på längre sikt sänka partikelhalterna i hela Göteborg, bland annat genom minskat vägtrafikarbete och minskat vägslitage. Effekterna av dessa åtgärder anges bero på omfattningen av genomförandet, som kan ge allt från mycket liten effekt till mycket stor effekt. För att värna människors hälsa och för att ha god beredskap för den kommande skärpningen av EU:s gränsvärden anser Länsstyrelsen att det är angeläget att åtgärderna genomförs så att de får stor effekt på lång sikt.

Utvalda åtgärder – Å5: Ta fram aktiviteter för att genomföra Göteborgs stads policy för parkering (sidan 26)

Länsstyrelsen anser att det är positivt att det inom åtgärdsplanen för partiklar finns en ambition att konkretisera genomförandet av parkeringspolicyn i syfte att minska trafikarbetet i staden.

Det beskrivs inledningsvis (Lokala styrande dokument) att kommunfullmäktige beslutade om en parkeringspolicy år 2009. Ett nytt förslag till parkeringspolicy finns nu framtaget för politisk behandling 2024. Avseende själva åtgärden (Å5) beskrivs den syfta till att ta fram aktiviteter för att genomföra parkeringspolicyn. Aktiviteterna ska i sin tur leda till konkreta inriktningar för att med parkering som verktyg minska trafikarbetet.

Ett minskat trafikarbete är det mest effektiva sättet att minska uppkomsten av slitagepartiklar och erhålla en god luftkvalitet på längre sikt. Det bidrar dessutom till minskade utsläpp av flera andra luftföroreningar och växthusgaser samt lägre bullernivåer i staden.

Utvalda åtgärder – Å9: Verka för skarpa krav på vägval, hög miljö-prestanda och transportoptimering för transporter i kommande tillståndsprövningar samt vid tillsyn av transportintensiva verksamheter (sidan 28)

Länsstyrelsen anser att även Göteborgs stads miljöförvaltning bör omfattas av åtgärden avseende framför allt den del som rör tillsyn av verksamheter.

Prövning av miljöfarliga verksamheter resulterar sällan i kvantifierade villkor för de transporter som är en följd av verksamheten. Ofta ges i stället villkor som säger att verksamhetsutövaren ska upprätta en handlingsplan för att minska miljö- och klimatpåverkan från transporter. Handlingsplanen ska lämnas till tillsynsmyndigheten och eftersom arbetet behöver ske fortlöpande ska planen revideras/-uppdateras med ett visst intervall. För att en handlingsplan ska få önskad effekt är det viktigt att tillsynsmyndigheten arbetar aktivt med transportfrågan och ställer krav på relevanta åtgärder i handlingsplanen. Både Länsstyrelsen och Göteborgs stad är tillsynsmyndighet för verksamheter i Göteborg som kan omfattas av villkor om transportplaner.

I den tidigare versionen av åtgärdsplanen ansvarade Länsstyrelsen tillsammans med miljöförvaltningen, genom miljö- och klimatnämnden, för att genomföra åtgärden. Åtgärden tillhör inte dem som bedöms ge störst effekt. Men många verksamheter använder tunga transporter som genererar mer slitagepartiklar än lätta fordon. Generellt ökar produktionen av slitagepartiklar med ökat fordonsflöde, ökad fordonsvikt och ökad hastighet samt varierar med typ av däck. Länsstyrelsen anser att åtgärden kan ge större effekt om både Länsstyrelsen och Göteborgs stad arbetar med transportfrågan genom tillsyn av miljöfarlig verksamhet.

Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021–2030

Den åtgärd som syftade till att "ta fram en handlingsplan för att minska det motoriserade vägtrafikarbetet i enlighet med målen i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram" har utgått i remissversionen och finns inte heller med i avsnittet "Bortvalda åtgärder". Länsstyrelsen anser att denna åtgärd, på samma sätt som Å5 (parkeringspolicy), skulle ha kunnat kvarstå och på så sätt bidra till att realisera målsättningen om minskat vägtrafikarbete för att nå klimatmålen för staden.

Ett minskat trafikarbete är dessutom det mest effektiva sättet att minska uppkomsten av slitagepartiklar och erhålla en god luftkvalitet på längre sikt. Hela 40 % av partikelutsläppen i Göteborg kommer från vägtrafiken och av dessa härrör mer än 95 % från slitage av vägbana, däck och bromsar. Planens åtgärdsscenario för 2030 utgår från att vägtrafikarbetet ska minska med 10 procent jämfört med år 2022 och att dubbdäcksandelen halverats, från 34 till 17 procent. För att uppnå denna målsättning anser Länsstyrelsen att fler åtgärder kan komma att krävas.

I miljö- och klimatprogrammet finns en indikator om att vägtrafikarbetet (personbilar, lastbilar och bussar) ska minska med 25 procent till år 2030 jämfört med år 2020. Indikatorn speglar dock endast en målsättning och åtgärder för att faktiskt minska vägtrafikarbetet har inte tagits fram. Denna brist skulle delvis ombesörjas genom ovan nämnda åtgärd inom åtgärdsplanen för partiklar. Eftersom målsättningen om minskat trafikarbete till 2030 används som prognos för framtiden, i till exempel detaljplanearbetet, anser Länsstyrelsen att målet bör konkretiseras genom effektiva åtgärder.

Kontaktuppgifter

Välkommen att kontakta Länsstyrelsen för frågor på telefon 010-224 40 00 eller via e-post vastragotaland@lansstyrelsen.se.

Det går också bra att kontakta handläggare Annika Svensson på telefon 010-22 44 665 eller via e-post annika.o.svensson@lansstyrelsen.se.

Ange ärendets diarienummer 502-13771-2024 i ämnesraden för e-post.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av avdelningschef Monique Wannding med luftvårdsexpert Annika Svensson som föredragande. I handläggningen av ärendet har även samordnare Elisabeth Lindqvist Tärneld deltagit.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.



SWEDISH
ENVIRONMENTAL
PROTECTION
AGENCY

Henrik Larsson
Tel: 010-698 13 77
henrik.larsson
@naturvardsverket.se

REMISS
2024-05-29

Ärendenummer
NV-02839-24

Sändlista
miljoforvaltningen@miljo.goteborg.se

Yttrande över förslag till åtgärdsplan för partiklar i Göteborg Stad, Dnr 2023-10297

Sammanfattning

Naturvårdsverket ser positivt på att Göteborgs Stad har tagit fram ett åtgärdsprogram som enligt deras bedömning med beslutade åtgärder kommer klara miljökvalitetsnormen redan år 2027.

Enligt de scenarion som presenteras kommer föreslagna åtgärder vara tillräckliga för att följa miljökvalitetsnormen för PM10. Men ska föreslagen revidering av luftkvalitetsdirektivet klaras när de reviderade miljökvalitetsnormerna börjar gälla 2030 behöver fler och kraftfullare åtgärder införas.

Bakgrund

Den 23 november 2022 skickade Göteborgs Stad in en underrättelse till Naturvårdsverket avseende risk för överskridande av miljökvalitetsnormen för partiklar (PM10) vid mätstationen i Gårda. Under perioden 2022-01-06 till och med 2022-04-22 överskreds det tillåtna värdet 40 gånger enligt de preliminära resultaten.

I ett yttrande den 6 mars 2023 gjorde Naturvårdsverket bedömningen att ett åtgärdsprogram behöver upprättas för att miljökvalitetsnormen för partiklar (PM10) ska kunna följas i Göteborg. Ärendet översändes till Länsstyrelsen i Västra Götalands län för fortsatt handläggning. Efter samråd med Göteborgs Stad har länsstyrelsen i ett beslut den 20 april 2023 gjort bedömningen att det är lämpligt att överlåta upprättandet av åtgärdsplanen till Göteborgs Stad.

Under ärendets gång har mätresultaten genomgått kvalitetsgranskning och korrigerats. Korrigeringen innebär att de tidigare resultaten var något förhöjda och korrekt antal överskridande av miljökvalitetsnormen för partiklar var 34 dygn. Även om miljökvalitetsnormen inte överskreds finns fortfarande risk för överskridande och behov av åtgärder.

Den 22 mars 2024 skickade Göteborgs Stad ut förslaget till åtgärdsprogram på remiss.

Synpunkter på förslaget

Vi har i vårt yttrande över förslaget till åtgärdsprogram utgått från de krav som miljöbalken, luftkvalitetsförordningen samt Naturvårdsverkets föreskrifter om kontroll av luftkvalitet ställer på innehåll i åtgärdsprogram samt den vägledning som ges i Naturvårdsverkets handbok om miljökvalitetsnormer för utomhusluft

Förslag till åtgärdsprogram

Staden har valt att benämna åtgärdsprogrammet för åtgärdsplan för stämma överens med sin namngivning av styrande dokument. Benämningen åtgärdsprogram används i lagstiftning och Naturvårdsverket rekommenderar att använda lagstiftningens benämning.

Staden bedömer baserat på mätningar och modellberäkningar att risk för överskridande är enbart inom ett begränsat område i staden med få bostäder i riskzonen. Från källfördelningen framkommer att främst är slitage från vägbana som främst bidrar med höga utsläpp även om andra källor också har visst bidrag. Varför staden har valt att fokusera på åtgärder inriktat på att minska slitage och uppvirvling av vägdam.

En nackdel med några av de föreslagna åtgärderna är att de är av utredningskaraktär och inte beslutade. Exempel på sådana åtgärder av utredningskaraktär är dammbindning, dubbdäcksförbud, ta fram aktiviteter för att genomföra parkeringspolicy m.m. Flera av dessa åtgärder ger effekt under lång tid och över större område än området för överskridande vilket gynnar fler personer och förordas av Naturvårdsverket.

I scenario för 2030 har staden räknat med en halvering av dubbdäcksandel samt minskade trafikmängder. Naturvårdsverket är positiv till målet men ser risker med att nå dit då åtgärder för nå målet inte är fastställda utan under utredning.

Staden anger i bortvalda åtgärder både möjligheten att införa dubbdäcksskatt samt möjlighet att för kommunerna övervaka dubbdäcksförbud är åtgärder som skulle kunna påverka uppkomsten av PM10 och minska behovet av driftsåtgärder.

Trots att flera åtgärder är av utredningskaraktär så bedöms miljökvalitetsnormen klaras med införande av extra upptag av sand och grus på våren. Enligt beräkning skulle åtgärden innebära att antalet överskridande dagar under 2022 hade kunnat minska från 34 dagar till 29 dagar. Det är dock en åtgärd som behöver utföras årligen så länge risk för överskridande kvarstår varför de övriga mer långsiktiga åtgärderna är viktiga att även de utförs.

Naturvårdsverket vill uppmärksamma staden på att i föreslagen revidering av luftkvalitetsdirektiv innebär skärpta miljökvalitetsnormer år 2030. Det är lämpligt att ha detta med i planeringen för att vara beredd på att införa skärpta eller ytterligare åtgärder.

Övrigt

Enligt 43 § Naturvårdsverkets föreskrifter om kontroll av luftkvalitet (NFS 2019:9) ska uppgifterna enligt bilaga 7 i föreskrifterna rapporteras senast 3 månader efter fastställande till Naturvårdsverket. Vi rekommenderar att kommunen i tid samlar in de uppgifter som krävs för rapporteringen. Naturvårdsverket rapporterar därefter uppgifterna till EU-kommissionen. Observera dock att Naturvårdsverkets inrapportering till EU-kommissionen ska vara utförd senast 31 december varför uppgifterna behöver vara oss tillhanda i

god tid före detta datum. Den generella rekommendationen är att inkludera uppgifterna redan i arbetet med framtagandet av åtgärdsprogrammet för att på så sätt underlätta den senare rapporteringen.

Beslut om denna remiss har fattats av enhetschef Roger Sedin.

Vid den slutliga handläggningen har i övrigt deltagit handläggare Henrik Larsson, föredragande, handläggarna, Matthew Ross-Jones och Helena Sabelström.

Detta beslut har fattats digitalt och saknar därför namnunderskrifter.

För Naturvårdsverket

Roger Sedin

Henrik Larsson

Kopia till:

Ärendenummer
TRV 2024-34833
Motpartens ärendenummer
2023-10297

Dokumentdatum
2024-05-30

Göteborgs stad
Miljöförvaltningen
miljoforvaltningen@miljo.goteborg.se

Trafikverkets yttrande gällande Förslag på Göteborgs stads åtgärdsplan för partiklar (PM10) 2025-2030

Ärende

Miljöförvaltningen lett arbetet med att ta fram föreliggande förslag till Göteborgs Stads åtgärdsplan för partiklar (PM10) 2025-2030.

Förslaget till åtgärdsplan innehåller nio åtgärder som behöver genomföras av Göteborgs Stads nämnder och styrelser, av Trafikverket, Västtrafik och Länsstyrelsen i Västra Götalands län.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket har deltagit i framtagande av åtgärdsprogrammet och uppfattar att Trafikverkets synpunkter i stort tagits om hand under arbetets gång.

Det är främst två åtgärder i åtgärdsprogrammet som berör Trafikverket: *Å1 Extra upptag av sand och grus från vägar under tidig vår* samt *Å2: Utred och bevaka behovet av dammbindning*.

Extra upptag av sand och grus från vägar under tidig vår
Trafikverket bedömer att detta är en bra åtgärd som kan ge mycket god effekt, det är dock viktigt att åtgärder dokumenteras och att effekten följs upp för att kunna utvärdera om det får önskad verkan.

Trafikverket vill i detta sammanhang också poängtera att spill och grus från lastbilar identifierats som en stor källa till partiklar. Detta har föranlett att Trafikverket redan nu genomför ett extra upptag av sand och grus på vissa vägar under sen sommar/tidig höst.

Ärendenummer
TRV 2024-34833
Motpartens ärendenummer
2023-10297

Dokumentdatum
2024-05-30

Dammbindning

Under *Nuläge – Genomförda, pågående och planerade förbättringsåtgärder* på sidan 17 nämns att binda partiklar som en åtgärd. Just dammbindning föreslås dock initialt endast som en utredning i åtgärdsplanen, detta bör korrigeras.

Som nämns i åtgärdsplanen så övervägde fördelarna inte nackdelarna med tidigare dammbindningsmetod, därför är det viktigt att fortsätta utreda hur dammbindning skulle kunna vara ett motiverat och effektivt verktyg.

Med vänlig hälsning

Sarah Vo

Ärendenummer
TRV 2024-34833
Motpartens ärendenummer
2023-10297

Dokumentdatum
2024-05-30

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2024-34833, Motpartens ärendenummer 2023-10297, Dokumentdatum 2024-05-30, Dokumenttyp BREV.

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.



§ 51

Dnr GRFS-2023-00172

Yttrande över Göteborgs Stads förslag på åtgärdsplan för partiklar

Förbundsstyrelsens beslut

Förbundsstyrelsen antar förslag till yttrande daterat 2024-04-29.

Sammanfattning av ärendet

Göteborgsregionen (GR) har i skrivelse från Göteborgs Stad daterad 2024-03-08 beretts tillfälle att yttra sig över rubricerad remiss.

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

I Göteborg är slitagepartiklar från vägtrafiken den dominerande källan till partiklar (PM₁₀), även om andra källor som från till exempel sjöfart föreligger. Åtgärder som berör vägtrafiken är prioriterade i åtgärdsplanen. Med den kombination av åtgärder som ingår i åtgärdsplanen bedöms miljökvalitetsnormen klaras både på kort och lång sikt inom Göteborgs Stad, där de långsiktiga åtgärderna kan bidra till lägre partikelhalter i hela staden och inte bara i de områden där risk för överskridande föreligger i dagsläget.

GR har ombetts fokusera sitt remissvar på följande två frågor i sitt yttrande:

1. Övergripande synpunkter på åtgärdsplanens innehåll och uppbyggnad:
 - 1a. Anser ni att det saknas några åtgärder?
 - 1b. Finns det några åtgärder som bör tas bort?
 - 1c. Finns det några åtgärder som kräver justering?
2. Vilka ser ni som de mest avgörande faktorerna för att åtgärdsplanen ska kunna genomföras?

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse

Remiss -Göteborgs Stads åtgärdsplan för partiklar (PM₁₀) 2025 - 2030

Förslag till yttrande

Förslag på sammanträdet

Peter Arvidsson (SD) föreslår följande tillägg till yttrandet: I åtgärdsförslagen finns det faktiskt ingen åtgärd för att faktiskt städa upp damm och mindre partiklar. Genom regelbunden och kontinuerlig städning och upptagning av damm och partiklar från våra gator och vägar kan vi på riktigt få undan partiklar. På så vis kan vi uppnå syftet med åtgärdsplanen att åtgärder och styrmedel vidtas så att halterna av partiklar (PM₁₀) i utomhusluften minskar på riktigt.



Förbundsstyrelsen

Att städa gator och vägar på riktigt med exempelvis vatten med högtryck är personalintensivt. Flera enkla jobb kan förväntas uppstå för folk som annars kanske står långt från arbetsmarknaden

Viktoria Tryggvadottir Rolka (S) föreslår, med instämmande av Nedzad Deumic (KD), avslag på tilläggsyrkandet.

Beslutsgång

Ordförande frågar först om förslag till yttrandet kan antas och finner att så sker.

Därefter frågar ordförande om förslag tillägg till yttrandet ska antas eller avslås och finner att tillägget avslås.

Protokollsanteckning

Peter Arvidsson (SD) medges lämna följande anteckning till protokollet:

I åtgärdsförslagen finns det faktiskt ingen åtgärd för att faktiskt städa upp damm och mindre partiklar. Genom regelbunden och kontinuerlig städning och upptagning av damm och partiklar från våra gator och vägar kan vi på riktigt få undan partiklar. På så vis kan vi uppnå syftet med åtgärdsplanen att åtgärder och styrmedel vidtas så att halterna av partiklar (PM10) i utomhusluften minskar på riktigt.

Att städa gator och vägar på riktigt med exempelvis vatten med högtryck är personalintensivt. Flera enkla jobb kan förväntas uppstå för folk som annars kanske står långt från arbetsmarknaden.

Skickas till

Göteborgs stad



miljoforvaltningen@miljo.goteborg.se samt
helene.olofson@miljo.goteborg.se

Yttrande avseende Förslag på Göteborgs Stads åtgärdsplan för partiklar (PM10) 2025-2030

Göteborgsregionen (GR) finner Förslag på Göteborgs Stads åtgärdsplan för partiklar (PM10) 2025-2030 som en väl genomarbetad plan, med ett pedagogiskt struktur, en transparent beskrivning av nulägesanalys och ett tydligt klargörande om ansvarsfördelning av de nio föreslagna åtgärderna.

I GR:s arbete med strategisk regionplanering utgör luftkvalitet en viktig fråga ur miljömässigt och socialt hållbarhetsperspektiv. Enligt överenskommelser i Göteborgsregionens styrdokument *Hållbar tillväxt - mål och strategier med fokus på regional struktur* (2013), är ett grundläggande krav att regionens invånare har en livsmiljö utan risker för hälsan, där god luftkvalitet ingår. GR välkomnar åtgärdsplanen som ett lokalt bidrag till arbetet med en hälsosam luftkvalitet.

Förslaget till åtgärdsplan ligger i linje med fler av GR:s mål- och strategidokument, exempelvis *Cykelplan för Göteborgsregionen* (2020) samt *Inriktning för transportinfrastrukturplaneringen i storstadsregionen* (2024). GR:s mål om en ökad användning av trafikslagen kollektivtrafik, gång samt cykel, för att uppnå en hållbar tillväxt, tangerar de föreslagna åtgärderna "Å6: Fortsätt genomförandet av åtgärder för att främja cykel och gång" och "Å7: Arbeta med beteendepåverkande åtgärder för att främja hållbart resande" i åtgärdsplanen. Dessa två åtgärder ser GR att de med fördel hade kunnat belysas mer ur ett regionalt perspektiv, då stora trafikflöden sker från kranskommuner in till Göteborgs Stad. Exempelvis betonar GR:s cykelplan vikten av utbyggnaden av stomcykelnätet utifrån prioriterade stråk, möjligheten att kombinera cykling med kollektivtrafik, samt synkronisering av infrastrukturåtgärder med beteendepåverkan.

Göteborgsregionen understryker värdet av samverkan för att åtgärdsplanen ska kunna genomföras. Åtgärdsplanen beskriver utmaningar kring styrning och samordning kopplade till hållbara transporter. Göteborgsregionen välkomnar ett fortsatt samarbete mellan Göteborg, övriga GR-kommuner och andra parter i genomförande av de gemensamma målen för ett ökat hållbart resande med kollektivtrafik, cykel och gång. Detta blir särskilt viktigt för

åtgärdsplanens genomförande utifrån den stora andelen resor som korsar Göteborg Stads gränser.

Maria Sigroth
Avdelningschef Miljö och
Samhällsbyggnad

Ylva Barr

Diariennr: 2023– 10297

Göteborg 2024-05-31

Göteborgs Stads åtgärdsplan för partiklar (PM10) 2025–2030

Synpunkter från IVL Svenska Miljöinstitutet

Vi vill börja med att tacka för möjligheten, trots att IVL inte är en remissinstans, att få ta del av och ge synpunkter på Göteborgs Stads åtgärdsplan för partiklar (PM10) 2025-2030.

Vi finner att åtgärdsplanen har tagits fram på ett omsorgsfullt sätt som bygger på scenarioberäkningar, mätningar och andra underlag samt har en bred förankring med övriga aktörer i staden.

Några åtgärder vill vi lyfta som särskilt intressanta och långsiktiga och det är:

Å3: Se över dubbdäcksförbudet/ Å4: Ta fram en informationskampanj för minskad dubbdäcksanvändning

Precis som konstateras ger ju en översyn i sig ingen partikelminskning, men det ger ju underlag till att kunna fatta beslut om fler dubbdäcksfria gator/områden, vilket i sin tur får positiv inverkan även på andra områden i och utanför staden.

Å5: Ta fram aktiviteter för att genomföra Göteborgs Stads policy för parkering

”Aktiviteter ska leda till konkreta inriktningar för hur Göteborgs Stad ska arbeta med parkering som ett verktyg för att minska vägtrafikarbetet.” Parkeringsfrågan är något vi på IVL jobbar mycket med och vi håller med om att ”det finns potential till mycket stor effekt” om alla föreslagna aktiviteter genomförs.

Å8: Utveckla metoder och arbetssätt inom Göteborgs Stad för att stärka kompetensen om grönskans positiva effekter på luftkvalitet

Inom denna fråga har IVL samarbetat med Göteborgs Stad i olika forskningsprojekt. En grön stad, omsorgsfullt planerad, är en bra långsiktig lösning för bland annat minskning av partikelhalter, men även andra trivselfaktorer för människor i staden.

Vidare har vi förslag på en justering:

- Sid 14 står att "Mätstationen driftas av IVL Svenska miljöinstitutet på uppdrag av Luftvårdsförbundet i Göteborgsregionen." Tyvärr är det inte så i skrivande stund utan driften utförs av en annan konsult. Då offentliga upphandlingar ofta leder till att konsulter "kommer och går" föreslår vi följande skrivning: " Mätstationen driftas av upphandlad konsult."

Och lite om en åtgärd som vi saknar:

Eftersom minskad trafik är den klart effektivaste åtgärden att minska partikelhalter i staden saknar vi direkta åtgärder för detta, i linje med Göteborgs Stads Miljö- och Klimatprogram. Vi förstår svårigheterna, men anser att det hade varit bra att ha med åtminstone som en åtgärd för att utreda möjligheterna till att minska vägtrafiken i staden.

Med vänlig hälsning

IVL Svenska Miljöinstitutet AB
Ågot Watne och Karin Söderlund