

STADSBYGGNADSNÄMNDEN Jönköpings kommun	
Ink	2013-08-19
Dnr	147/2012
Tillhör beslut

§ 252

**Uppföljningsrapport av åtgärdsprogram för uppfyllande av miljö-
kvalitetsnorm för partiklar i Jönköping**
Ks/2013:330 400

Sammanfattning

Stadsbyggnadsnämnden har upprättat rapport av åtgärdsprogram för uppfyllande av miljö kvalitetsnorm för partiklar.

Beslutsunderlag

Stadsbyggnadsnämndens beslut 2013-06-13 § 271 med tillhörande tjänsteskrivelse

Uppföljningsrapport 2013-06-04

Kommunalrådsyttranden enligt nedan

Majoritetsrådets förslag

Kommunalrådet Ann-Mari Nilssons (C) förslag till kommunstyrelsens beslut:
– Uppföljningsrapport daterad 2013-06-04 överlämnas som Jönköpings kommuns redovisning av åtgärdsprogram för uppfyllande av miljö kvalitetsnorm för partiklar PM 10 till Länsstyrelsen i Jönköpings län.

Oppositionsrådets förslag

Kommunalrådet Britt-Marie Glaad (S) instämmer.

KOMMUNSTYRELSENS BEHANDLING 2013-08-14

Kommunstyrelsens beslut

– Uppföljningsrapport daterad 2013-06-04 överlämnas som Jönköpings kommuns redovisning av åtgärdsprogram för uppfyllande av miljö kvalitetsnorm för partiklar PM 10 till Länsstyrelsen i Jönköpings län.

Beslutet expedieras till:

Länsstyrelsen

Stbn

2013-06-04

Uppföljningsrapport av åtgärdsprogram för uppfyllande av miljökvalitetsnormen för partiklar PM 10 i Jönköping

Bakgrund

Miljöbalken trädde i kraft 1 januari 1999 och med den infördes begreppet miljökvalitetsnorm i svensk lagstiftning. Miljökvalitetsnormerna (MKN) reglerar vilken förorenings- eller störningsnivå som skall eftersträvas eller inte bör överskridas för att varaktigt skydda människors hälsa och miljö. Myndigheter och kommuner ska enligt miljöbalken säkerställa att MKN uppfylls.

Eftersom Jönköpings kommun 2008 överskred MKN för partiklar PM 10 upprättades ett åtgärdsprogram. Länsstyrelsen fastställde den 15 december 2010 Jönköpings kommuns förslag till åtgärdsprogram för att klara miljökvalitetsnormen för partiklar PM 10.

MKN för partiklar PM 10:

Medelvärdestid	Värde	Anmärkning
Årsmedelvärde	40 µg/m ³	Värdet får ej överskridas
Dygnsmedelvärde	50 µg/m ³	Värdet får överskridas 35 gånger per år

PM 10

PM 10 är ett samlingsbegrepp för partiklar med en aerodynamisk diameter på mindre än 10 µm. Partiklarna är indelade i tre grupper där den grövsta fraktionen främst består av partiklar som kommer från slitage av vägbanor, bromsar, däck och halkbekämpning med till exempel sand och salt. Mängden av dessa partiklar påverkas bland annat av antal fordon, hastighet, andel tung trafik, användning av sand och kross för halkbekämpning samt till stor del omfattningen av dubbdäcksanvändningen. Under våren är partikelhalterna som högst eftersom vägbanorna torkar samtidigt som andelen dubbdäck fortfarande är hög.

Samband mellan luftföroreningar och hälsa

Många studier visar tydliga samband mellan halten luftföroreningar och effekten på människors hälsa. Studierna visar på astma- och bronkitsymtom, nedsatt lungfunktion samt död. Barn som bor eller går i skola i områden där högre halter av

Luftföroreningar finns är särskilt utsatta och har oftare symtom från luftvägarna. Utsatta personer med andra sjukdomar kan vid påverkan av luftföroreningar bli kraftigt försämrade i sina sjukdomstillstånd.

Mätningar

Miljökontoret har sedan 1986 mätt luftkvaliteten i Jönköping.

Den fasta mätutrustningen på Hoppets torg installerades 1986 för mätning i urban bakgrund. Under åren 2001/2002 till 2009/2010 utfördes mätningar av PM 10 under vinterperioderna med ett genomsnittligt resultat på $14 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Antalet överskridanden av gränsvärdet har som mest uppgått till två under ett vinterhalvår. Mätningar har inte genomförts sedan 2010 då kommunen valde att koncentrera resurserna på mätningar i gatumiljö. Mätningar i urban bakgrund kommer fortsättningsvis att ske årligen.

Sedan 2002 finns fast mätutrustning på Kungsgatan som mäter kväve- och svaveldioxidnivåer, bensen samt marknära ozon. Mätstationen på Barnarpsgatan upprättades 2005/2006 i syfte att mäta partiklar PM 10 i gatumiljö. Sedan 2011 har kommunen även mätt halten av PM 2,5 på Barnarpsgatan. Mätningarna visar att kommunen klarar miljö kvalitetsnormen med stor marginal då MKN (årsmedelvärde) för partiklar PM 2,5 ligger på $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ och för 2012 uppgick årsmedelvärdet i Jönköping till $6,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Årliga mätningar för PM 2,5 kommer inte att fortsätta.

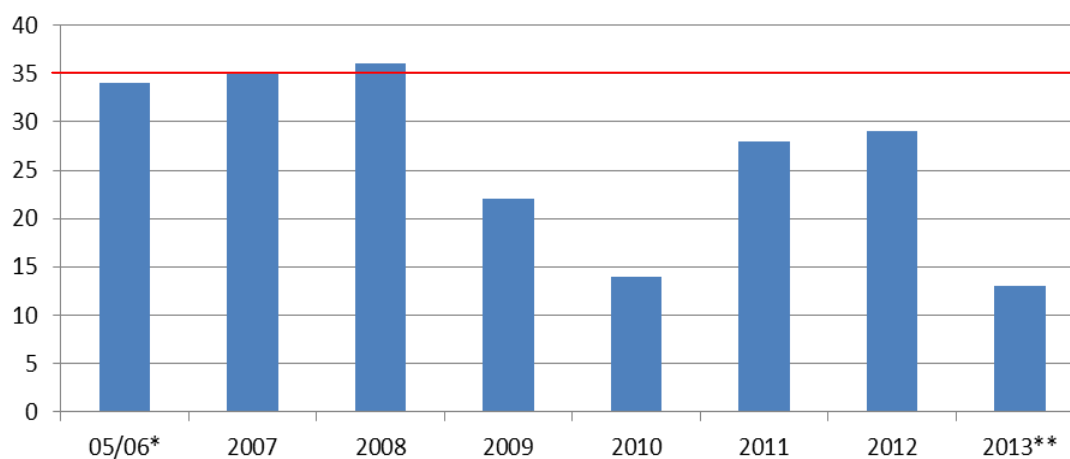
Under 2013 kommer Jönköpings läns luftvårdsförbund att ta över mätverksamheten kring utomhusluft för att nå en samordnad kontroll av luftkvaliteten i länet. Luftvårdsförbundet står som huvudman för verksamheten men arbetet kommer att genomföras av ett antal olika konsulter. Mätning kommer årligen att ske i Jönköpings kommun för PM 10 på Barnarpsgatan och för kvävedioxid och bensen på Kungsgatan. Mätstationen för urban bakgrund kommer att flyttas från Hoppets torg till ny plats i östra centrum. Utöver detta finns möjlighet att vart tredje år genomföra en indikativ mätning omfattande PM 10, kvävedioxid, svaveldioxid, bensen samt flyktiga organiska ämnen på en mätplats där modellberäkningarna visar höga värden.

Uppmätta mätvärden redovisas på kommunens webbplats.

Resultat mätningar PM 10

Miljö kvalitetsnormen för partiklar PM 10 har inte överskridits på Barnarpsgatan sedan 2008. År 2008 överskreds gränsvärdet 36 gånger och miljö kvalitetsnormen för partiklar PM 10 klarades inte. Under 2009 och 2010 gick antalet överskridanden ned och de kalla och snörika vintrarna bedömdes ha påverkat halterna PM 10 på ett positivt sätt. Nya dubbdäcksregler infördes 2010 vilket innebar en två veckor kortare dubbdäckssäsong vilket bedömdes innebära ett färre antal överskridanden. Under 2012 överskreds gränsvärdet 29 gånger och hittills i år har det överskridits 13 gånger. Snöbelagda vägbanor i början av 2013 antas ha påverkat halterna PM 10 positivt. Eftersom överskridanden vanligtvis sker på våren klarar Jönköpings kommun sannolikt miljö kvalitetsnormen för partiklar PM 10 under 2013.

Barnarpsgatan antal dygn > 50 µg/m³ (max 35 dygn per år):



* Mätningar vinterhalvår **Antal dygn som hittills överskridits

Figur 1: Visar antal dygn med partikelhalter över 50 µg/m³. Gränsvärdet får överskridas max 35 gånger per år.

Resultat modellberäkningar av luftkvalitet

Jönköpings kommun har med hjälp av programmet SIMAIR-väg gjort beräkningar av de lokala halterna kvävedioxid, partiklar PM 10 och bensen för tio gatu- och vägavsnitt i Jönköping. Beräkningarna är utförda med den senast tillgängliga emissionsdatabasen från 2010 vilket betyder att de bakgrundshalter och de meteorologiska förhållanden som gällde 2010 har använts.

Modellberäkningen har vid Norra Strandgatan visat på förhöjt årsmedelvärde (20,3 µg/m³) och förhöjd 90-perc. per dygn (32,9 µg/m³) i förhållande till de värden som uppmättes för Barnarpsgatan (17,6 µg/m³ respektive 27,3 µg/m³). Kompletterande mätningar kommer därför att genomföras på Norra Strandgatan under 2014 för att skapa en mer tillförlitlig bild av situationen i Jönköpings stadsmiljö.

Trend PM 10

Ingen trend kan utläsas från mätvärdena på Barnarpsgatan då fluktuationerna är allt för stora. Att anta är dock att den förkortade dubbdäckssäsongen som infördes 2010 påverkat luftkvaliteten positivt. Den två veckor kortare dubbdäckssäsongen förmodas ha resulterat i färre dygn med halter över 50 µg/m³ vilket medfört att Jönköping legat under 35 dygn med överskridanden på Barnarpsgatan de senaste åren.

För att få en bild av stadens luftkvalitet genomförs modellberäkningar på olika gatu- och vägavsnitt vilka har visat på att något gatuavsnitt kan ligga i närheten av eller över de värden som uppmätts på Barnarpsgatan. Ingen trend kan utläsas av dessa beräknade värden. Kompletterande mätningar kommer att genomföras på aktuella platser.

Trafikräkning

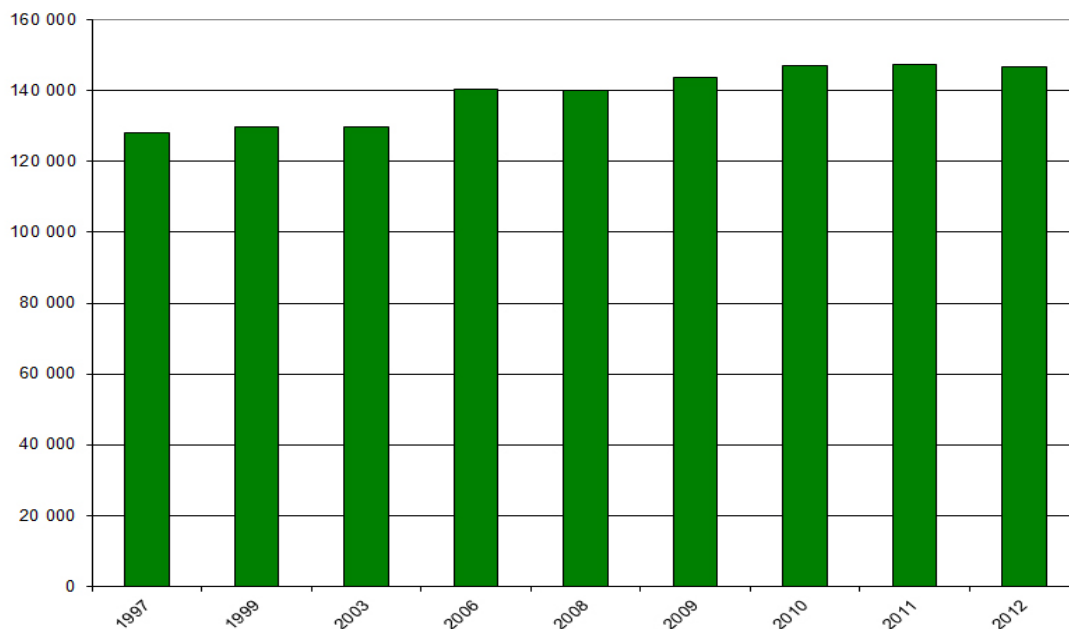
Eftersom fordonstrafiken är skyldig till en stor del av luftföroreningarna i Jönköping är det av stor vikt att förstå och följa utvecklingen av trafikflödena. Trafikräkning ger en överblick av trafiksituationen och kan därför påverka åtgärdshanteringen.

Trafikökningen i Jönköpings kommun ska ske med gång-, cykel- och kollektivtrafik. Detta är norm i stads- och trafikplaneringen och trafikslagen ska därför ges möjlighet att utvecklas så att biltrafiken inte ökar i takt med befolkningstillväxten.

Fordonstrafik

Kommunen menar att motorfordonstrafiken till och från centrum inte ska öka jämfört med 2012 oavsett befolkningstillväxt.

Antal fordon per vardagsmedeldygn inom Jönköpings stadskärna:

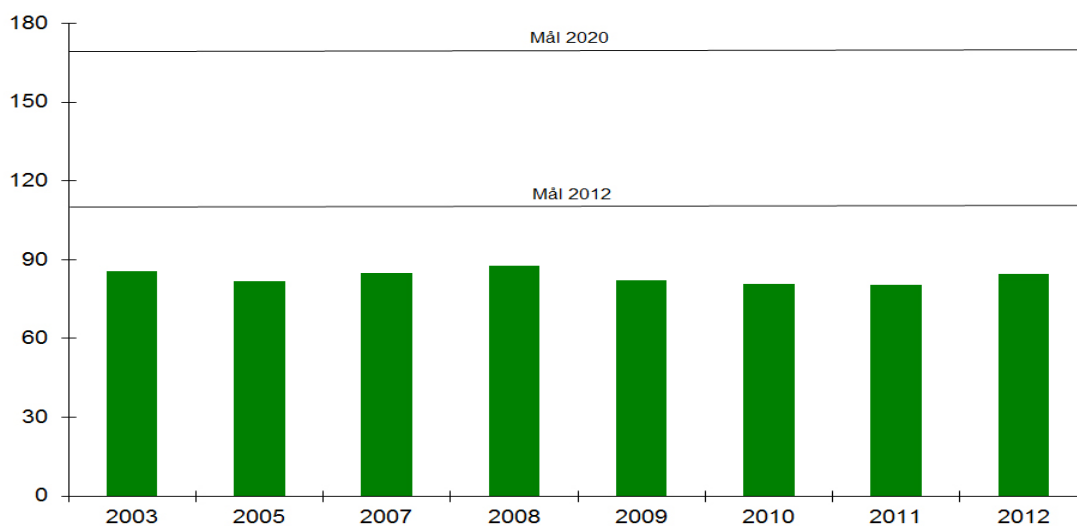


Figur 2: Trafikflödet på ett antal gator i staden summerad per dygn under de senaste åren.

Kollektivtrafik

Kommunens mål är att fram till 2020 fördubbla antalet kollektivtrafikresor per invånare jämfört med 2007 års siffror på 85 resor per invånare. Delmålet på en ökning av minst 30 % till 2012 klarades inte.

Antalet kollektivtrafikresor per invånare:



Figur 3: Antal kollektivtrafikresor per invånare.

I *Program för hållbar utveckling* redovisas att trenden under de senaste fem åren varit relativt konstant och att prognosen ser negativ ut.

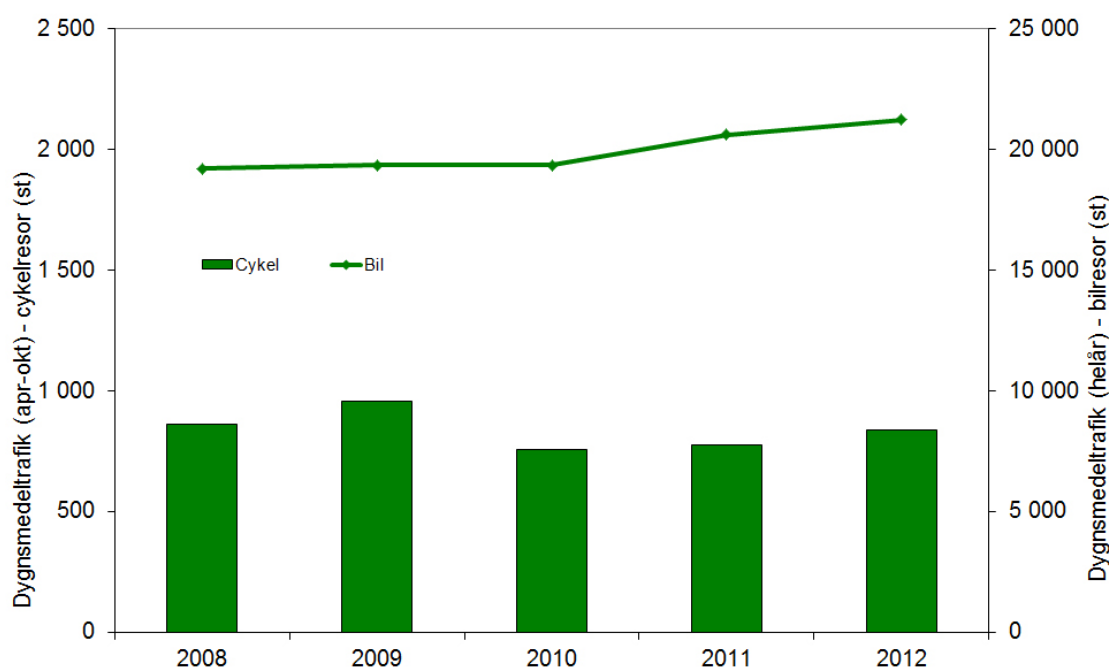
Cykelresor

Målet med cykeltrafiken är att antalet cyklister till och från centrum 2015 ska ha ökat med 30 % jämfört med 2010.

Någon mätning av cyklister med slangar som omfattar centrumsnittet har inte gjorts under 2012 vilket medför att jämförande siffror med tidigare år inte kan redovisas. Utfallet av antalet cykeltrafikanter som passerat fasta mätstationer visar dock på en ökning med 12 %. Enligt Jönköpings kommuns cykelmål måste den årliga ökningen ligga på ca 6 % för att nå det slutliga målet på 30 % under 2015.

För att kunna ställa antalet cykelresor i förhållande till antalet bilresor räknas antalet cyklister också på annat sätt. Figur 4 visar dygnsmedeltrafiken för cykel under cykelsäsongen april till oktober samt dygnsmedeltrafiken för bil räknat på ett helt år.

Antalet cykelresor och bilresor per dygn i Jönköping:



Figur 4: Dygnsmedeltrafik för cykel och bil i ett antal utvalda mätpunkter i centrala Jönköping.

Program för hållbar utveckling använder figur 4 för att bedöma utvecklingen av cykeltrafiken och rapporterar 2012 att trenden under de senaste fem åren varit relativt konstant och att prognosen ser negativ ut.

Trafiktrend

Antalet fordon, kollektivtrafikresor och cykelresor har inte förändrats så mycket vilket gör det svårt att utläsa trender. Önskvärt hade varit om en ökning gällande kollektivtrafikresor och cykelresor tydligt kunnat avläsas samtidigt som antalet bilister minskat. Målet är att motorfordonstrafiken inte ska öka kommande år och antalet kollektivtrafikresor och cykelresor per person öka.

Den resvaneundersökning som planeras under 2014 kommer förhoppningsvis att visa på de förändringar som skett sedan förra resvaneundersökningen 2009.

Åtgärder

Nedan följer en genomgång av de åtgärder som är upptagna i åtgärdsprogrammet vilket sammanfattar kommunens genomförda arbete gällande luftkvaliteten men visar också på den inriktning som finns för kommande år.

Konkreta föreslagna beslutade åtgärder

- Förbättrat vägunderhåll samt upprepad vårrengöring med spolmaskin skulle genomföras under 2010-2011. Fastän riktlinjerna syftar till att vägbanan skulle spolas vid torrt väglag under våren då dubbdäck var tillåtna har kontinuerlig rengöring ej varit möjlig på grund av vädret. Det statistiska underlaget har tidigare ansetts för litet för att slutsatser skulle kunna dras och spolmaskinen skulle fortsätta att användas under flera säsonger. Under de tre säsonger maskinen varit i bruk har ingen minskning kunnat avläsas på partikelhalterna. Spolmaskinen anses inte ge någon effekt på partikelhalterna under de förutsättningar den använts och kommer därför kommande år inte att användas i syfte att minska partikelhalterna.
- Sedan 2009 har kommunen genomfört informationskampanjer för ett minskat dubbdäcksanvändande. År 2008 använde 60 % av alla bilister dubbdäck och målet var att halvera denna användning. År 2012 hade fortfarande nästan 60 % av alla bilar dubbdäck under vinterhalvåret. Trots att informationskampanjen fick mycket plats i media och blev omdebatterad kan något resultat än så länge inte avläsas. Den årliga räkningen av antalet dubbdäcksanvändare kommer att fortsätta för en kontinuerlig mätserie men information kommer i nuläget inte att spridas i lika stor omfattning.
- Stadsplanering på kort sikt syftade till att säkerställa att påbörjade projekt avseende cykelbanor och hållbart resande drevs framåt. Dokument kring stadens hållbara kommunikationer som till exempel *Handlingsplan för hållbart resande* (2011), *Handlingsprogram kollektivtrafik* (2011) och *Kommunikationsstrategin* (2012) samt *Cykelplan* (2008) användes och används fortfarande för en hållbar utveckling av stadens kommunikationer och ett ökat kollektivtrafikresande.

Ovanstående åtgärder bedömdes ha möjlighet att minska partikelöverskridandena med 10-15 dygn per år vilket skulle generera en bättre luftkvalitet i Jönköping. Effekten har uteblivit och det som antas ha haft störst påverkan på partikelhalterna är den förkortade dubbdäckssäsongen.

Föreslagna beslutade åtgärder av utredningskaraktär som genomförs löpande

- Då nya vägbeläggningar och halkbekämpningssätt ska väljas i kommunen bör alternativa vägbeläggningar och halkbekämpningssätt beaktas så att påverkan på partikelhalterna inte försämras. Ingen förnyelse har hittills skett vilket innebär att 90 % ABS11 och vägsalt fortfarande används i innerstaden.
- En hastighetsöversyn håller på att genomföras i kommunen och under hösten 2013 kommer översynen att påbörjas i Jönköping och Huskvarna. En minskning från 50 km/h till 30 km/h kan minska halten av partiklar mellan 20-30 %.

- Gällande kommunala policys antogs en *Resepolicy* 2011 och under 2013 beräknas en *Policy för miljöanpassad upphandling* att antas. Resepolicyn ersatte ett tiotal gamla dokument och policys och syftar bland annat till att minska biltrafiken i innerstaden genom prioritering av resfria möten, begränsning av förmånsbeskattade parkeringsplatser och alternativa transportsätt vid tjänsteresor. Den miljöanpassade upphandlingen omfattar rutiner, prioriteringar och övergripande kravnivåer beträffande miljökrav i alla typer av upphandlingar.
- Den långsiktiga stadsplaneringen syftar till att utveckla kommunen på ett hållbart sätt där en minskad miljöpåverkan är en stor och viktig del. *Utbyggnadsstrategi 150 000 invånare* (2011) och *Stadsbyggnadsvisionen* (2008) behandlar tillväxten av kommunens tätorter. *Program för hållbar utveckling* (2012) sammanfattar kommunens miljömålsarbete och beskriver trender och prognoser kopplat till måluppfyllnaden.

Föreslagna beslutade åtgärder av utredningskaraktär som kan genomföras om normen fortsätter att överträdas

- Utredning av dubbdäcksförbud på enskilda gator utreds inte vidare då risken för överskridande anses vara låg.
- Förutsättningar för eventuell dubbdäcksskatt på nya däck samt dubbdäcksavgift skulle utredas 2011 om övriga åtgärder inte hade gett tillräcklig effekt. Eftersom inga fler överskridanden hade inträffat ströks dessa två punkter från åtgärdsprogrammet.
- För att beakta miljökrav vid upphandling av varor, tjänster, entreprenader och transporttjänster har en policy för miljöanpassad upphandling tagits fram. Policyn beräknas antas 2013.
- Miljöbilsparkeringarna är avvecklade och därför ströks den punkten från åtgärdsprogrammet.

Åtgärder som är genomförda eller ej är föreslagna till beslut under nuvarande situation

- Användning av olika dammbindningsmedel har undvikits då antalet överskridanden ej ansetts vara tillräckligt många. Fortfarande finns möjligheten att använda dammbindningsmedel om behov uppstår.
- Den begränsade dubbdäcksperioden som infördes 2010 anses ha minskat antalet överskridanden och är den åtgärd som bedöms ha haft störst påverkan på partikelhalterna.

Slutsatser

Inga överskridanden av MKN för partiklar PM 10 har skett sedan 2008. Vad minskningen beror på är svårt att utreda eftersom kommunens åtgärder till stor del består av ett långsiktigt arbete för en förbättrad stadsmiljö och effekterna är därför

inte mätbara. Den förkortade dubbdäckssäsongen bedöms dock ha påverkat partikelhalterna positivt.

Tre nya tjänster är tillsatta för att dels arbeta med miljöfrågor kopplat till planering (samhällplanerare) men också med hållbart resande (projektledare hållbart resande) och kollektivtrafik (kollektivtrafikutvecklare). Dessa tre tjänster arbetar bland annat med åtgärder kopplat till åtgärdsprogrammet.

- Kommunen kommer följande år att följa upp stadsutbyggnaden och förtätningen så att luftkvaliteten inte försämras.
- Kommunen kommer att fortsätta följa upp trafikutvecklingen för att se om arbetet är tillräckligt. Jönköping har goda förutsättningar att utveckla ett fungerande gång- och cykelvägnät samt ett effektivt kollektivtrafiksystem vilket borde minska bilresorna. 54 % av kommunens invånare bor närmare än 400 m fågelvägen till en hållplats med kollektivtrafikturer var 20:e minut eller oftare. 60 % av de som bor i Jönköping har sin arbetsplats inom cykelavstånd vilket innebär högst 5 km och en topografi som möjliggör cykling. Resvaneundersökningen 2014 ger förhoppningsvis en indikation på hur kommunen klarar sina mål.
- Kommunen fortsätter genomföra kontinuerliga luftkvalitetsmätningar och modellberäkningar för att bland annat följa utvecklingen av partiklar PM 10. Kompletterande mätningar på gatu- och vägavsnitt där modellberäkningar signalerar förhöjda värden kommer att genomföras.

Genom ovanstående nämnda arbete anses kommunen ha goda möjligheter att klara MKN för partiklar PM 10 även kommande år.