

PM 2006 RIII (Dnr 314-1294/2005)

Stoppa planerna på att förbjuda dubbdäck

Skrivelse av Mikael Söderlund (m)

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande
Skrivelsen av Mikael Söderlund (m) anses besvarad med vad föredragande borgarrådet anför.

Föredragande borgarrådet Leif Rönngren anför följande.

Bakgrund

Mikael Söderlund (m) föreslår i sin skrivelse den 23 mars 2005 att staden uppvaktar regeringen om behovet av att stoppa Länsstyrelsens planer på att förbjuda eller på andra sätt motverka förekomsten av dubbdäck i Stockholm, *bilaga 2*.

Motivet till förslaget är att trafiksäkerheten i Stockholm skulle försämrast påtagligt under vintertid om restriktioner mot dubbdäck infördes.

Remisser

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafiknämnden och miljö- och hälso- skyddsnämnden.

Stadsledningskontoret anser att det för närvarande pågår mycket utrednings- och utvecklingsarbete om hur man skall komma till rätta med partikelproblemet. Effekterna av användningen av dubbdäck är en del av detta. Stadsledningskontoret föreslår därför att de försök som nu pågår avvaktas och resultatet av den informationskampanj angående dubbdäck som planeras i höst avvaktas innan ytterligare åtgärder föreslås. Vägverket tillsammans med VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut, kommer också att ta fram ytterligare kunskaper i frågan inför den informationskampanj som planeras.

Gatu- och fastighetsnämnden beslutade att godkänna kontorets förslag och gav kontoret i uppdrag att återkomma till nämnden med ett förslag på en informationskampanj angående användning av dubbdäck.

Miljö- och hälso- och skyddsnämnden beslutade bifalla förvaltningens förslag som svar på skrivelsen. Förvaltningen delar länsstyrelsens ståndpunkt att en ökad användning av dubbfria vinterdäck av friktionsfri typ är nödvändig för att minska halterna av PM 10. Åtgärder som framförallt krävs är effektivare halkbekämpning, gaturenhållning och damm- bindning.

Mina synpunkter

Stockholm har en högre partikelhalt i luften än många andra europeiska storstäder. Studier har visat att partikelutsläppen är orsak till förkortad livslängd för hundratals personer varje år. Det är framförallt mycket höga toppar av partikelhalter vid speciella väderförhållanden under vinter och vår. Stockholms utmaning inför framtiden blir att kunna

förena tillväxt med en hållbar utveckling. Staden växer inåt och det viktiga är hur vi planerar byggnation och infrastruktur så vi kan förena en växande region med en god miljö- och hälsoutveckling.

Sedan januari 2005 gäller miljökvalitetsnormen för partiklar (PM 10) i utomhusluft.

Regeringen beslutade 2004 om ett åtgärdsprogram för att minska halterna av partiklar, PM 10. Halterna av partiklar är, under vissa perioder, på många av Stockholms gator alltför höga och staden vidtar en rad åtgärder för att miljökvalitetsnormen för partiklar, PM 10, inte ska överskridas. Det handlar främst om insatser som rör biltrafiken, som att uppmuntra till ökat kollektivtrafikåkande, ökad användning av dammbindningsmedel, miljöstyrande avgifter, infartsparkeringar och information om dubbdäck. Kommunstyrelsen har det övergripande ansvaret för att samordna och följa upp stadens åtgärder för att få ner de höga partikelhalterna.

En av de orsaker som anses ha stor betydelse för partikelhalten är de bieffekter som uppstår vid användning av dubbdäck. Dubbdäcken ökar mängden partiklar 40-50 gånger jämfört med odubbade vinterdäck (friktionsdäck). För att Stockholms stad ska ha möjlighet att klara miljökvalitetsnormen för PM 10 är det nödvändigt att få ner användningen av dubbdäck på stadens gator. Stockholms stad genomför nu en informationskampanj för att tydliggöra kopplingen mellan dubbdäcksanvändning och mängden skadliga partiklar i luften bl.a. PM 10. Skulle vi få ner dubbdäckanvändningen till hälften av vad den är idag skulle mängden skadliga partiklar minska med 20-25 procent, enligt Vägverket.

Idag regleras dubbdäcksanvändningen av vägtrafikförordningen samt Vägverkets författningssamling 2003:22. Reglerna för vinterdäcks- och dubbdäcksanvändning är följande. För en personbil är det krav att vinterdäck ska användas från 1 december till 31 mars. Vinterdäck kan vara odubbade friktionsdäck eller dubbdäck. När det gäller dubbdäck får dessa endast användas under perioden 1 oktober till 30 april. Vägverket anser att moderna dubbfria vinterdäck avsedda för nordiska vintervägar är ett godtagbart alternativ till dubbdäck. Mest avgörande för säkerheten är att anpassa hastigheten och körsättet till väglaget.

Det som måste vara i fokus är på vilket sätt vi kan få ner de alltför höga halterna av PM 10 som finns i stockholmsluften. Forskare vid Johns Hopkins-universitetet i Baltimore har undersökt hur exponering för fina partiklar i tätortsmiljön drabbar äldre människor. I den framkom att risken för att läggas in akut på sjukhus på grund av hjärtsvikt ökade 30 procent för den som kortvarigt utsattes för fina partiklar. Studien understöds av docent Tom Bellander vid miljömedicinska enheten vid Stockholms läns landsting. Det är sorgligt att moderaterna och Mikael Söderlund inte tar allvarigare på frågan än att fixera sig vid risken att det införs ett förbud mot dubbdäckanvändning. Säkerheten på stadens gator ska inte äventyras varken av förbud mot dubbdäck men inte heller på grund av höga partikelhalter i luften.

Jag föreslår med vad som ovan anförts att kommunstyrelsen beslutar följande

Skrivelsen av Mikael Söderlund (m) anses besvarad med vad föredragande borgarrådet anför.

Stockholm den 23 mars 2006

LEIF RÖNNGREN

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden *Kristina Axén Olin*, *Sten Nordin* och *Mikael Söderlund* (alla m) och *Lotta Edholm* (fp) enligt följande.

Vi föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. avslå föredragande borgarråds förslag till beslut
2. bifalla skrivelsen
3. därutöver anförda följande:

Den ännu härskande vintern visar hur viktigt det är med dubbdäck även i Stockholmstrafiken. Men den socialdemokratiska regeringens orimliga miljöregler innebär att länsstyrelsen nu agerar för att förbjuda dubbdäck i Stockholm. Det är en helt ansvarslös och rent av livsfarlig politik. Dubbdäck räddar liv, det är den enkla sanningen.

Ett förbud mot dubbdäck skulle öka risken för fler allvarliga olyckor i stockholmstrafiken. Vid svår halka är dubbdäck helt överlägsna andra däck och helt avgörande för att minimera antalet skadade i trafiken. Det är ett grundläggande trafiksäkerhetskrav under rådande vinterväglag i Stockholm att bilister får använda bästa möjliga vinterdäck.

Därför är det oerhört cyniskt av socialdemokraterna att motverka användande och verka för förbud av dubbdäck. Vad Stockholm behöver är inte dubbdäcksförbud, utan ett förverkligande av ringen runt staden samt en utbyggd och attraktiv kollektivtrafik.

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av *Kristina Axén Olin*, *Sten Nordin* och *Kristina Alvendal* (alla m) och *Lotta Edholm* och *Ann-Katrin Åslund* (båda fp) med hänvisning till reservationen av (m) och (fp) i borgarrådsberedningen.

ÄRENDET

Mikael Söderlund (m) föreslår i sin skrivelse den 23 mars 2005 att staden uppvaktar regeringen om behovet av att stoppa Länsstyrelsens planer på att förbjuda eller på andra sätt motverka förekomsten av dubbdäck i Stockholm, *bilaga 2*.

Motivet till förslaget är att trafiksäkerheten i Stockholm skulle försämrast påtagligt under vintertid om restriktioner mot dubbdäck infördes.

REMISSER

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafikinämnden och miljö- och hälso-skyddsnämnden.

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 14 juni 2005 har i huvudsak följande lydelse.

EU har fastställt gränsvärden för utomhusluft bland annat för partiklar mindre än 10 mikrometer (PM 10). Dessa gränsvärden har införts som miljö kvalitetsnormer och inarbetats i miljöbalken. Inandningsbara partiklar kan ge upphov till sjukdomar i lungor och andningsvägar. Enligt gränsvärdet får mängden PM 10 partiklar inte överskrida 50 µg/ m² mer än 35 dygn per år. Detta gäller från 2005-01-01.

Länsstyrelsen tog 2004-01-19 fram ett åtgärdsprogram för Stockholms län som översändes till regeringen för fastställelse. Här föreslogs en halvering av användningen av dubbdäck för att minska halterna av PM 10. Något förbud var inte aktuellt. En minskad användning får enligt länsstyrelsens förslag inte medföra en försämrad trafiksäkerhet utan förutsätter också en förbättrad halkbekämpning. Regeringen fastställde sedan den 9 december 2004 ett åtgärdsprogram, där bland annat Stockholm tillsammans med övriga aktörer skall informera om konsekvenserna av höga partikelhalter och de negativa effekterna av dubbdäcksanvändning. Man skall också vidta åtgärder för att öka kunskapen om olika beläggningssmaterialers benägenhet att bilda PM 10 samt hur halkbekämpning med tvättad stenkross och olika metoder för barmarksrenhållning påverkar halterna av PM10.

I slutet av april har Miljöförvaltningen mätt klara överskridande på Norrlandsgatan, Hornsgatan och Sveavägen, och förvaltningen uppskattar att ett 20-tal gator kommer att överskrida normen 2005. Problemen är störst under våren och hösten vid torrt väder. Våta vägbanor gör att partiklarna binds och inte virvlar upp.

Forskning pågår på olika håll i världen om innehållet och risken med de partiklar som finns i gaturummet. Studier har då visat att största orsaken till de lokalt uppkomna partiklarna är dubbdäcken. Dessa river upp och krossar stenmaterial i asfaltbeläggningen till PM 10 partiklar.

Partiklarna är ett generellt problem på våra vägar och Vägverket har därför tittat på sambandet mellan olyckor och fordon som har dubbdäck respektive odubbade vinterdäck. Man kan här inte se någon skillnad på antalet olyckor eller skadeföljd mellan de olika däckstyperna. Däremot finns det en stor överrepresentation av fordon med sommardäck.

Något generellt förbud mot dubbdäck har inte diskuterats eftersom en viss andel dubbdäck gör att friktionen på isiga vägbanor ökar. Hur stor andelen dubbdäck bör vara har man inte tagit ställning till, men i Oslo där avgift på dubbdäck införts har man som mål att andelen dubbdäck inte bör vara under 20%. Andelen dubbdäck är i Stockholm under vintern 60-70%, och i länsstyrelsens förslag till åtgärdsprogram har målet satts till en halvering av denna andel.

En informationskampanj planeras att genomföras under hösten. Det är Stockholms Stad, Vägverket, Naturvårdsverket, Länsstyrelsen samt några kommuner i Mälardalen som tillsammans skall gå ut och informera om de folkhälsoproblem som uppstår vid för stor användning av dubbdäck.

För att minska partikelmängden genomförs också försök med alternativa halkbekämpnings- och dammbindningsmetoder. Vägverket, gatu- och fastighetskontoret, numera trafikkontoret, och SLB- analys har utfört försök med calciummagnesiumacetat (CMA) för dammbindning. Under torra dagar med höga halter av PM10 har andelen kunnat sänkas med 20-50%. Vägverket har gjort försök med magnesiumklorid med motsvarande resultat.

Det pågår mycket utrednings- och utvecklingsarbete om hur man skall komma till rätta med partikelproblemet. Effekterna av användningen av dubbdäck är en del av detta. Stadsledningskontoret föreslår därför att man avvaktar de försök som nu pågår och resultatet av den informationskampanj angående dubbdäck som planeras i höst innan man föreslår ytterligare åtgärder. Vägverket tillsammans med VTI kommer också att ta fram ytterligare kunskaper i frågan inför den informationskampanj som planeras.

Gatu- och fastighetsnämnden beslutade den 26 april 2005

att godkänna kontorets tjänsteutlåtande

att ge kontoret i uppdrag att återkomma till nämnden med ett förslag på en informationskampanj för att få stockholmarna att minska användningen av dubbdäck.

Samt att därutöver anföra

Användningen av dubbdäck då gatorna inte är isbelagda är en av de största källorna till hälsofarliga partiklar i innerstadsluften. Användningen av dubbdäck när det inte är halka måste därför minskas. Kontoret bär därför snarast återkomma till nämnden med förslag till en informationskampanj för att få stockholmarna att minska användningen av dubbdäck och istället börja använda dubbfria vinterdäck.

Reservation anfördes av *Berthold Gustavsson* (m), *Anna Wersäll* (m), *Helena Bonnier* (m), *Ulf Fridebäck* (fp), *Claes Fleming* (fp) och *Björn Nyström* (kd), *bilaga 1*.

Gatu- och fastighetskontorets tjänsteutlåtande daterat den 6 april 2005 har i huvudsak följande lydelse.

Mot bakgrund av hälsoskäl har EU lagt fast normvärden för utomhusluft vad gäller partiklar PM 10. Luftdirektivet finns intaget i bl.a. direktiv 1996/62/EG och 1999/30/EG. Miljökvalitetsnormerna har inarbetats i den svenska miljöbalken. Reglerna om miljökvalitetsnormer för PM10 i utomhusluft finns i förordningen (2001:527.) om miljökvalitetsnormer för utomhusluft. I kort-het kan dessa uttydas som att per dygn får halten PM 10 partiklar inte överskrida 50 µg/ m³ mer än 35 dygn per år från 2005-01-01. Per 2005-04-06 har noterats 40 överskridanden på Norrlands-gatan och 37 på Hornsgatan, där luftmätningar görs. De högsta halterna uppkommer främst under höst och vår då partiklarna virvlar upp i luften vid torrt väglag. Våta vägbanor binder partiklarna till vägbanan. Partiklarna ger upphov till sjukdomar i lungor och andningsvägar särskilt för astmatiker och andra lungsjuka. En sänkning av PM10 halterna i Stockholm med 5 µg/ m³ på årsbasis beräknas leda till över 200 färre döda per år i länet.

Av en forskningsrapport som utarbetats av universiteten i Stockholm och Lund, SMHI och Stockholms och Uppsala läns Luftvårdförbund (SLB), SLB rapport 4:2004, framgår att dubbdäck står för en övervägande andel, 88 %, av lokalt uppkomna partiklar. I detta ingår inte långdistans-transporterade partiklar som främst kommer från kontinenten. Orsaken till höga halter från dubbdäcken är att dessa river upp och krossar stenmaterialet i asfaltbeläggningen till PM 10 partiklar.

I länsstyrelsens förslag till åtgärdsprogram 2004-01-19 för Stockholm län, som översänts till regeringen för fastställelse, föreslås en halverad användning av dubbdäck som ett medel att minska halterna av PM 10 och därmed även slitaget på vägbeläggningarna. En minskad användning får enligt länsstyrelsens förslag inte medföra trafiksäkerhetsförsämring utan en minskad andel förutsätter också förbättrad halkbekämpning. Vägverket, gatu- och fastighetskontoret och Norr-

malms och Östermalms stadsdelsförvaltningar har mot denna bakgrund inlett försök med kalciummagnesiumacetat (CMA) som ett medel för dammbindning och alternativ till halkbekämpning med vägsalt och sand. Det är ännu för tidigt att lämna några säkra besked om effekt men medlet bidrar till att minska halten av PM 10.

Vägverket har mot bakgrund av farhågor om en ökad olycksfrekvens vid minskad användning av dubbdäck studerat relationer dubbdäck och vinterdäck utan dubb i ett antal trafikolyckor vid vinterväglag med dödade och allvarligt skadade personer inblandade. Av Vägverkets rapport framgår att i trafikolyckorna föreligger inte någon överrepresentation av vinterdäck utan dubbar. Det går alltså inte att belägga att dubbdäck är avgörande för att undvika svåra trafikolyckor.

Ett generellt förbud för att använda dubbdäck har inte diskuterats varken i Sverige eller hos våra nordiska grannar. För att få en god friktion mellan däck och vägbana på isbelagda vägytor krävs en viss uppruggningseffekt som dubbdäck åstadkommer. Hur stor denna andel skall vara kan diskuteras men en 20% andel har varit en nivå i Norge där användningen begränsats i de större städerna genom dubbdäcksavgifter. I Stockholm stad ligger andelen dubbdäck på ca 60-70 % under vintermånaderna.

Kontoret delar länsstyrelsens ståndpunkt att en begränsning av användningen av dubbdäck är nödvändig för att minska halterna av PM10. För att klara gränsvärdena för PM10 krävs det dock fler åtgärder i linje med vad länsstyrelsen föreslagit i åtgärdsprogrammet för länet. Det krävs också mer forskning och kunskapsuppbyggnad kring metoder för renhållning av gator och ytbeläggningar.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade den 24 maj 2005 att återropa miljöförvaltningens tjänsteutlåtande.

Reservation anfördes av *Magnus Hellström* (m), *Katarina Larsson* (m), *Erik Wassén* (fp) samt tjänstgörande ersättarna *Lena Bring* (m) och *Gustav Åkerblom* (fp) enligt följande.

1. tillstyrka skrivelsen
2. därutöver anförda följande

Det är angeläget att minska utsläpp och sänka partikelhalten i luften, men det böt kunna ske utan att ta till åtgärder som skapar andra oönskade effekter, exempelvis ett kringskärande av stockholmarnas möjligheter att välja säkerhetsåtgärder vid vinterväglag.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 9 maj 2005 har i huvudsak följande lydelse.

Av hälsoskäl har EU fastställt gränsvärden för utomhusluft bl a för inandningsbara partiklar PM 10 (1999/30/EG). Gränsvärdena har i Sverige införts som miljökvalitetsnormerna och inarbetats i miljöbalken. Reglerna om miljökvalitetsnormer för PM 10 i utomhusluft finns i förordningen (2001:527) om miljökvalitetsnormer för utomhusluft. Från den 1 januari 2005 får dygnsmedelvärdet av PM 10-halter inte överskrida $50\mu/m^3$ mer än 35 dygn per år. Den 22 april 2005 har uppmäts 51 överskridanden på Norrlandsgatan och 43 på Sveavägen. Ett tjugotal gator i innerstaden beräknas överskrida normen 2005.

Slitag av dubbdäck på vägbeläggningar som källa till PM10-halter har verifierats i ett stort antal internationella studier. Förhållandena i Stockholms län har studerats bl a i en forskningsrapport som utarbetats av ITM vid Stockholms universitet, SMHI, SLB-analys och Lunds universitet (SLB rapport 4:2004). Rapporten finns på hemsidan www.slb.nu/slb/. Av rapporten framgår att dubbdäck står för ca 75 procent av uppkomsten av PM 10-partiklar. De större PM 10-partiklarna ger upphov till sjukdomar i lungor och andningsvägar särskilt för astmatiker och andra med luftvägssjukdomar. En generell sänkning av partikelhalterna i Stockholms stad med $5\mu/m^3$ på årsbasis beräknas leda till ca 150 färre döda per år (enligt en studie som APHEIS (Air Pollution and Health – A European Information System) Hälsokonsekvenser av partikulära luftföroreningar i 26 europeiska länder – svenska resultat, 2003). Vägverket anger antalet döda pga olyckor i

vägtrafiken i hela region Stockholm till omkring sex på vinterväglag varje vinter (Vägverkets rapport "Dödsolyckor vintertid och på vinterväglag samt ett försök att bedöma betydelsen av däckval på lätta fordon". 2003.12.09).

I Stockholms stad ligger andelen dubbdäck på ca 60-70 procent under vintermånaderna. Resiterande tredjedel använder vinterdäck utan dubb av friktionstyp. Till en liten del används sommardäck. Vägverket har mot bakgrund av farhågor som en ökad olycksfrekvens vid minskad användning av dubbdäck studerat relationer dubbdäck och vinterdäck utan dubb i et antal trafikolyckor vid vinterväglag med dödade och allvarligt skadade personer inblandade. Av vägverkets studie av dödsolyckor framgår att varken friktionsdäck eller dubbdäck är överrepresenterade i dödsolyckor. Däremot är sommardäck överrepresenterade. Största risken att bli inblandad i olycka vid halt väglag eller isigt väglag är dåligt mönsterdjup eller slitna dubbdäck som kan ge en falsk säkerhetskänsla.

Något generellt dubbdäcksförbud har inte diskuterats eller föreslagits varken i Sverige eller i våra nordiska grannar. För att få en god friktion mellan däck och vägbana på isbelagda vägytor krävs en viss uppruggningseffekt som dubbdäck åstadkommer. Hur stor andelen dubbdäck bör vara kan diskuterats, men i Norge har användningen begränsats till 20-30 procent i de större städerna genom dubbdäcksavgifter.

I länsstyrelsens förslag till åtgärdsprogram (som skickats till regeringen 19 januari 2004) för Stockholms län föreslås en halverad användning av dubbdäck (30-35 procent) som ett medel att minska halterna och även slitaget på vägbeläggningarna. En minskad användning får enligt länsstyrelsens förslag inte medföra trafiksäkerhetsförsämring utan förutsätter samtidigt förbättrad halkbekämpning.

Vägverket, gatu- och fastighetskontoret och SLB-analys har utfört försök med calciummagnesiumacetat (CMA) som alternativt haltbekämpningsmedel. Försöken har hittills endast omfattat dammbindning under februari till maj 2004 och 2005 längs E4 och i ett område vid Norrlandsgatan. Under torra dagar med höga halter av PM 10 kan CMA-behandling sänka halterna med 20-50 procent. Under 2005 vid E4 har även magnesiumklorid testats med samma resultat.

Förvaltningen delar länsstyrelsens ståndpunkt att en ökad användning av dubbfria vinterdäck av friktionstyp är nödvändig för att minska halterna av PM 10. För att klara gränsvärdena för PM 10 krävs det dock flera åtgärder enligt det åtgärdsprogram för länet som länsstyrelsen föreslagit. Främst gäller detta åtgärder som effektivare halkbekämpning, gatuhållning och dammbindning. Frågan om någon form av restriktioner för dubbdäcksanvändning behöver, parallellt med de åtgärder som genomförs lokalt (halkbekämpning, dammbindning etc), utreds och beslutas för att möjliggöra ett uppfyllande av EU:s miljökvalitetsnorm för inandningsbara partiklar.

RESERVATIONER M.M.

Gatu- och fastighetsnämnden

Reservation anfördes av Berthold Gustavsson (m), Anna Wersäll (m), Helena Bonnier (m), Ulf Fridebäck (fp), Claes Fleming (fp) och Björn Nyström (kd) enligt följande.

att bifalla skrivelsen
samt
att därutöver anföras

Lösningen på de partiklar som finns i Stockholmsluften är inte avgifter på dubbdäck. Istället borde Stockholm göra som Helsingfors och istället satsa stort på en grundlig rengöring av gator och trottoarer så snart det blivit plusgrader på våren. Bilisterna informeras några dagar i förväg och de bilar som sedan står i vägen transporteras bort.

Staden samarbetar med fastighetsägarna, som samtidigt får i uppdrag att göra rent på trottoaren. Uppemot 15 miljoner kronor ansätts varje år för rengöring.

På de sättet har man lyckats minska halterna med hälften. När värdena närmar sig de tillåtna gränsvärdet spolas huvudgator med saltlösning, som binder dammet vid gatans yta.

Bättre information till stockholmarna om dubbdäckens konsekvenser för luften och miljön borde dessutom sättas in innan nya straffavgifter återigen tas ut av stockholmarna.

Genom att lägga avgiften på dubbdäck förs bara ansvaret och kostnaderna över från staden och staten till den enskilde bilägaren, vilket är oacceptabelt. Staden och staten borde istället börja med att se till att däcktillverkarna tar till sig detta problem.