



Hans Söderström
Stadsmiljö
08-50826123
Hans.soderstrom@tk.stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2009-08-18

Genomförda aktiviteter gentemot regeringen i syfte att få till stånd lokala verktyg för begränsning av dubbdäckanvändningen. Svar på uppdrag från nämnden.

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner redovisningen som svar på uppdraget.
2. Nämnden uppdrar åt Trafikkontoret att återkomma med förslag till planering och genomförande av kommande förordning om dubbdäcksförbud.

Magdalena Bosson
Förvaltningschef

Claes Thunblad
tf. Avdelningschef

Sammanfattning

På uppdrag av trafik- och renhållningsnämnden redovisas olika aktiviteter som utförts från kontorets sida för begränsning av dubbdäcksanvändningen. Kontoret konstaterar att regeringens beslut om åtgärdsprogram enligt miljöbalken inte varit tillräckligt för att klara miljökvalitetsnormen för PM10 gällande för dygn. Flertalet av de åtgärder som länsstyrelsen efter samråd med trafikkontoret föreslog ingå i åtgärdsprogrammet, men som krävde lagändring, har utelämnats i regeringens beslut om åtgärdsprogram.



Kontoret har i underlaget till trafiklösning för Stockholmsregionen, liksom i underlag till remissvar till miljödepartementet och underhandskontakter med Vägverket framhållit fördelarna med inrättande av miljözoner i miljö känsliga områden. Detta kräver dock lagändring.

Regeringen har nyligen aviserat införande av förordning som skall möjliggöra för kommuner att införa dubbförbud för en viss väg eller vägsträcka. Detta förslag är positivt och ligger i linje med vad som krävs för att minska partikelhalten i luften. För att ha möjlighet att klara miljö kvalitetsnormen krävs dock kraftigare åtgärder för minskning av dubbdäcksanvändningen, vilket kan åstadkommas med miljözon.

Kontoret bör ges i uppdrag att arbeta med planering och genomförande för kommande förbud mot dubbdäck för en viss väg eller vägsträcka. Ett genomförandebeslut bedöms kunna fattas av trafik- och renhållningsnämnden tidigast i oktober-november.

Bakgrund

Vid trafik- och renhållningsnämndens sammanträde 2009-05-12 beslöt nämnden vid behandling av ärendet miljöupprustning av Hornsgatan att uppdra åt kontoret att återkomma med en redovisning gällande de aktiviteter kontoret genomfört gentemot regeringen i syfte att få till stånd lokala verktyg för begränsning av dubbdäcksanvändning.

Sammanställning av aktiviteter

Kontoret utgår i nedanstående redovisning från det åtgärdsprogram som regeringen fastställt när det gäller partiklar PM10. Dessutom belyser kontoret samråd och underhandskontakter som skett med länsstyrelsen i Stockholms län, Vägverket samt andra aktörer inom trafik- och miljöområdet.

Åtgärdsprogram för Stockholms län

Länsstyrelsen i Stockholms län hemställde i juni 2002 att regeringen snarast skulle besluta om upprättande av åtgärdsprogram för att klara miljö kvalitetsnormen för partiklar (PM10). Bakgrunden var att en kartläggning som utförts av SLB-analys visade att miljö kvalitetsnormen överskreds på flera platser i länet och att den sannolikt skulle överskridas även i framtiden om inte åtgärder kunde vidtas.

I november 2002 beslutade regeringen att ge i uppdrag till länsstyrelsen att ta fram ett förslag till åtgärdsprogram för att uppfylla miljökvalitetsnormen för partiklar. I detta arbete deltog kontoret och en samlad redovisning med förslag till olika åtgärder inlämnades av länsstyrelsen till regeringen 2003.

Regeringen fastställde i december 2004 ett åtgärdsprogram för kvävedioxid och PM10 i Stockholms län. Åtgärdsprogrammet angav även vilka som var ansvariga för att åtgärderna genomfördes. Kontoret kan konstatera att flera av de åtgärder som länsstyrelsen föreslagit och som krävde ändring av lagstiftning inte fanns med i det åtgärdsprogram som regeringen fastställde. En sammanfattning av det beslutade åtgärdsprogrammet med korta kommentarer redovisas i nedanstående tabell.

Samtidigt beslutade regeringen att uppdra åt länsstyrelsen att upprätta ett förslag till kompletterande åtgärdsprogram för partiklar och kvävedioxid, om beslutade åtgärder inte var tillräckliga. Länsstyrelsen besvarade uppdraget från regeringen 2006 med en lägesrapport där det konstaterades att inga ytterligare åtgärder förutom de som tidigare anvisats i länsstyrelsens förslag har identifierats.

Åtgärder som behöver vidtas	Ansvarig myndighet eller kommun
1. Åtgärder för att informera om hälso-konsekvenserna av höga partikelhalter och de negativa effekterna av dubbdäcks-användning	Vägverket, Naturvårdsverket, Länsstyrelsen i Stockholms län och kommunerna inom Stockholms län Stockholms stads kommentar Stockholm stad redovisar kontinuerligt information om miljökvalitetsnormerna för bl.a. PM10 på sin webbtjänst miljöbarometern . Riktade informationsinsatser till hushåll och företag har skett i samarbete med Vägverket, länsstyrelsen och Stockholms läns landsting. Enligt ny statistik från branschorganisationerna är nu andelen dubbfria vinterdäck stadigt ökande vid däckförsäljningen.
2. Åtgärder inom parkeringspolitikens område för att minska personbils-trafiken och öka framkomligheten inom Stockholms kommun	Stockholms kommun Stockholms stads kommentar Stockholm har höjt parkeringsavgifterna och även från och med den 1 januari 2009 slopat den tidigare avgiftsbefrielsen för boendeparkering för miljöbilar. En ny parkeringsstrategi håller på att tas fram. Ett arbete för att ta fram nya infartsparkeringar pågår tillsammans med SL. Våren 2006 ökade antalet infartsparkeringar inom och utom staden med ca 30 %.
3. Åtgärder vad	Myndigheter och kommuner med arbetsplatser inom Stockholms län



<p>gäller de parkeringsavgifter som tillämpas vid myndigheters och kommuners arbetsplatser i Stockholms län, för att minska personbilstrafiken</p>	<p>Stockholms stads kommentar Stockholms stad har infört avgifter för all personal vid stadens samtliga arbetsplatsparkeringar.</p>
<p>4. Åtgärder för att minska halterna av partiklar i de delar av vägnätet där det finns risk för extremt höga halter</p>	<p>Vägverket och kommunerna inom Stockholms län</p> <p>Stockholms stads kommentar Stockholms stad har begärt att trängselskatter permanent skall införas i Stockholms innerstad. Det har minskat trafikarbetet i innerstaden (där flertalet av överskridandena sker) med 14 % och trafiken in till och ut ur innerstaden under avgiftstid med drygt 20 %. Ett arbete pågår för att minska partikelhalterna på Hornsgatan. Olika försök med dammbindningsmetoder har utförts med varierande resultat.</p>
<p>5. Åtgärder för att öka kunskaperna om olika beläggingsmaterials benägenhet att bilda PM 10 samt hur halkbekämpning med tvättad stenkross och olika metoder för barmarksrenhållning påverkar halterna av PM 10</p>	<p>Vägverket och kommunerna inom Stockholms län</p> <p>Stockholms stads kommentar Hård vägbeläggning minskar bildningen av slitagepartiklar. Stockholm stad använder redan idag mycket hård vägbeläggning för att minska slitaget på de mest trafikerade gatorna d v s där miljö kvalitetsnormen överskrids. Det är stor skillnad på olika sandningsmaterial när det gäller hur mycket PM10 de bidrar med. Krossat bergmaterial avger mindre PM10 än naturgrus och tvättat material avger mindre än otvättat. Effektivare vårstädning har bedömts ge lägre emissioner av PM10. Försök med intensiv spolning och sopning på Norrlandsgatan i Stockholm har inte gett någon effekt på halterna av PM10. Stockholms stad har genomfört försök med olika dammbindningar för att minska PM10-halterna.</p>
<p>6. Åtgärder för att öka kunskaperna om bidrag till PM 10-halterna från fartyg, arbetsmaskiner och småskalig fastbränsleeldning</p>	<p>Energimyndigheten, Naturvårdsverket, Vägverket, Sjöfartsverket, Länsstyrelsen i Stockholms län samt kommunerna inom Stockholms län</p> <p>Stockholms stads kommentar Ett omfattande arbete pågår för att bl a minska fartygstrafikens utsläpp av bl.a. partiklar. Stockholms hamn har rankats som den sjunde miljömässigt bästa hamnen av över 800 stora hamnar i världen. Stockholm stad ställer miljökrav vid</p>

	upphandling av entreprenader vilket medför att enbart EU-klassade arbetsmaskiner och transportfordon används.
--	---

Vi konstaterar att de åtgärder som ingår i det av regeringen beslutade åtgärdsprogrammet inte har medfört att miljö kvalitetsnormen för PM10, räknat som dygnsmedelvärde, uppfylls i staden. Dygnsmedelvärdet överskrider frekvent och på flera platser under perioden februari till april. Miljö kvalitetsnormen gällande för årsmedelvärdet av PM10 klaras dock.

Trafiklösning för Stockholmsregionen

I överenskommelsen om en samlad trafiklösning för miljö och tillväxt i Stockholmsregionen som träffades 2007 behandlades i utredningsskedet frågan om olika styrmedel för en bättre miljö. Kontoret deltog i detta arbete. I den slutliga överenskommelsen föreslår regionens parter att användningen av miljözoner inom regionen bör utvecklas. Parterna anser vidare att det bör utredas om förutsättningarna föreligger för andra områden än Stockholms innerstad att införa miljözoner liksom miljözonens omfattning och vilka emissionskrav som kan ställas. Beträffande dubbdäck föreslår regionens parter att regeringen bör åta sig att besluta om lämpliga styrmedel för att begränsa dubbdäcksanvändningen och i övrigt analysera vilka åtgärder som krävs för att begränsa partikelutsläpp från trafiken.

EU-kommissionen varnar Sverige

EU-kommissionen skickade i januari 2009 varningsbrev till tio medlemsstater, däribland Sverige, vilka bedömdes inte klara gränsvärdet för PM10 inom fastställd tid. Regeringen begärde underlag från bl.a. Stockholm stad för att besvara skrivelsen från EU-kommissionen. Den korta remisstiden innebar att Trafikkontoret och Miljöförvaltningen levererade in underlag till Stadsledningskontoret (Slk) som utformade remissvaret till regeringen och med anmälan i efterhand till kommunstyrelsen.

I skrivelsen till regeringen framhölls bl.a:

” Stockholm stad anser att det enda sättet att komma tillrätta med överskridandet av miljö kvalitetsnormerna för PM10 är en radikal minskning av dubbdäcksanvändningen. Staden har därför 2008 tillskrivit Regeringen med en begäran om att få möjlighet att förkorta tidsperioden när dubbdäck är tillåtna i Stockholm. Stadens skrivelse har ännu inte besvarats. Kommuner har i dag små möjligheter att aktivt påverka bilisternas däcksväl. Staden anser att det i första hand är en statlig fråga att komma till rätta



med den höga användningen av dubbdäck i Stockholmsområdet. Det kan ske genom en nationell avgift eller skatt införs på dubbdäck. En annan åtgärd är, som staden redan föreslagit, att förkorta den tid när det är tillåtet att använda dubbdäck.

Om regeringen inte är beredd att vidta sådana åtgärder, måste kommunerna ges laglig möjlighet att själva besluta om åtgärder för att minska dubbdäcksanvändningen. En sådan åtgärd skulle kunna vara att ändra trafikförordningens regler om miljözon så att en kommun även kan reglera tillåtligheten av dubbdäck inom zonen.”

Vägverkets lägesrapport om vinterdäck 2009-01-07

Vägverket har på uppdrag av regeringen utrett bl.a. problemen med höga PM10-halter i tätorter orsakade av dubbdäck, samt lämnat förslag till åtgärder för att klara trafiksäkerhets- och miljökrav på ett samhällsekonomiskt rimligt sätt.

Vägverket överlämnade rapporten till regeringen i januari 2009. I rapporten lämnas bl.a. förslaget att en kommun skall kunna, genom lokal trafikföreskrift, utfärda förbud för fordon med dubbdäck på en viss väg eller vägsträcka. Andra förslag är begränsning av tiden för dubbdäck, parkeringsrestriktioner och minskning av antalet dubb i däcken samt olika ekonomiska styrmedel. Rapporten innehåller sammanlagt ett 20-tal åtgärder.

Näringsdepartementet översände 2009-02-19 rapporten på remiss till bl.a. Stockholm stad med begäran om svar senast 20 mars 2009. Den korta remisstiden innebar att även denna remiss måste behandlas som kontorsyttrande direkt till kommunstyrelsen.

I kontorets yttrande, daterat 2009-03-17, framhölls att de förslag som lämnats i vägverkets rapport generellt sett är bra, men att de enskilda förslagen i de flesta fall har en liten effekt på partikelhalterna i Stockholm. Kontoret anser att de i rapporten redovisade förslagen om förbud för dubbdäck på vissa gator, samt förslagen om avgiftssystem för dubbdäcksanvändning, är de mest intressanta att gå vidare med för att minska problemen med höga partikelhalter.

Kontoret konstaterar vidare att det krävs en avsevärd reduktion av dubbdäcksanvändningen för att det skall finnas förutsättningar att klara miljökvalitetsnormen för PM10- dygnsvärdet i Stockholm.

Trafikkontorets samlade förslag till kommunstyrelsen var därför att vägverkets framförda alternativ med förbud på enskilda gator, bör utvecklas till områdesförbud för användning av fordon med dubbdäck.

Regeringen planerar lagändring

Näringsdepartementet har vid en presskonferens under Almedalsveckan meddelat att man avser införa en förordning som innebär att kommuner ges möjlighet att förbjuda dubbdäck på vissa gator och vägsträckor. Ett förslag till förordning utarbetas vid departementet med målsättning att under juli månad skicka förslaget vidare till EU- kommissionen för notifiering. Detta beräknas från departementets sida ta drygt tre månader. Transportstyrelsen skall även ges i uppdrag att utreda möjligheten att införa miljözon med förbud för användning av dubbdäck.

Kontorets synpunkter

Kontoret ser positivt på de beslut som regeringen förbereder. Det förslag som nu förbereds vid näringsdepartementet bedöms motsvara det som lämnades i Vägverkets utredning och som kontoret ansåg kunna utgöra ett första steg och verktyg för att minska partikelhalterna i luften. Vi förutsätter att förslaget till förordning innebär en ändring i trafikförordningen för att göra det möjligt att genom lokal trafikföreskrift införa förbud mot dubbdäck för en viss väg eller vägsträcka. Även utmärkningen genom vägmärken måste klarläggas i enlighet med internationellt regelverk.

Kontoret bedömer att det förutom de juridiska frågorna finns ett stort antal praktiska frågor som måste klarläggas innan förslag på sträckor som bör omfattas av dubbdäcksförbudet kan beslutas av trafik- och renhållningsnämnden. Exempel på sådana frågor är:

- Kostnader för införande
- Behov av ökad halkbekämpning
- Vilka gator skall omfattas
- Trafikkonsekvenser
- Trafiksäkerhetskonsekvenser
- Kommunikationsplan
- Dispensmöjligheter
- Sanktioner och övervakning



Det är en stor mängd frågor som behöver klarläggas varav flertalet är beroende av kommande regelverks utformning. Vi bedömer dock att det är möjligt och meningsfullt att inleda planeringsarbetet för att förbereda förslag och underlag för ovanstående frågeställningar i avvaktan på att lagtexter och regelverk färdigställs.

Det är mycket svårt att bedöma när ett genomförande av kommande dubbdäcksförbud kan genomföras med hänsyn till de olika beslut som måste fattas bl.a. av EU-kommissionen. Kontoret anser att ett beslut om dubbdäcksförbud på vissa vägsträckor måste förberedas och kommuniceras noggrant innan det kan träda i kraft.

Kontoret anser i dagsläget att det finns en stor osäkerhet om en ny bestämmelse hinner träda i kraft innan 1 december då kravet på vinterdäck inträder. Vi bedömer att det inte är lämpligt att införa förbudet mitt under vinterdäcksäsongen. I detta fall bör införandet anstå till följande år.

Kontoret konstaterar avslutningsvis att dubbdäcksförbud inom ramen för en miljözon skulle ha väsentligt större inverkan på partikelhalterna i luften. Ett förbud mot dubbdäck i Stockholms innerstad (miljözon) kommer sannolikt även att medföra att andelen bilar med dubbdäck minskar i länet, vilket ger en positiv effekt beträffande partikelhalter inom hela regionen. Detta måste dock vägas mot eventuella konsekvenser och insatser ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Trafikkontorets förslag

Trafikkontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden godkänner kontorets redovisning, samt uppdrar åt kontoret att inleda planeringsarbetet med införande av förbud för dubbdäck enligt kommande förordning, samt återkomma med förslag till inriktningsbeslut och genomförande.

Slut