

# Åtgärder för att minska halten PM10 i Stockholm

## Vidtagna åtgärder

### Dubbdäcksförbud på Hornsgatan

Dubbdäcksförbud infördes på Hornsgatan i januari 2010 och har förutom en minskad andel dubbdäck gett minskade halter PM10 samt minskad trafikmängd. I bilaga 2 finns en mer utförlig redovisning av resultat av dubbdäcksförbudet.

### Dammbindning

Under vintern 2011-2012 utfördes dammbindning med CMA (kalciummagnesiumacetat) på Hornsgatan och Sveavägen och under vintern 2012-2013 utfördes dammbindning även på Fleminggatan. En utvärdering efter vintern 2011-2012 visade att dammbindningen minskar halterna PM10 signifikant (ca 30%) dagen efter att gatan behandlats med CMA. Staden har även testat att spola gator med vatten och sopa med bredsug, men dessa försök kunde inte visa några signifikanta effekter på PM10-halterna dagen efter behandlingen.

Trafikverket utför dammbindning på de stora infartslederna i Stockholm sedan flera år tillbaka.

### Effekt av trängselskatten

Trängselskatten i Stockholm infördes 2006. Resultatet blev att antalet bilresor som passerar trängselskattesnittet har minskat med ca 20 % och effekten kvarstår fortfarande. Detta trots att antalet invånare ökat med 100 000 i staden och 200 000 i regionen samt att avgiften inte höjts.

### Framkomlighetsstrategi

2012 antog Stockholms stad Framkomlighetsstrategin. Huvudinriktningen i denna strategi är att framförallt främja de kapacitetsstarka färdmedlen såsom kollektivtrafik, gång och

cykel. Strategin föreslår principer för hur staden ska prioritera i stora och små beslut för att kapaciteten och pålitligheten i väg- och gatutrafiken ska öka och bidra till ett tryggt, snyggt, miljövänligt och hälsosamt Stockholm. Fyra övergripande planeringsinriktningar anges för att Stockholm ska ha storstadsgator i världsklass 2030:

- A. Fler människor och mer gods ska kunna förflyttas genom att fler använder kapacitetsstarka färdmedel, det vill säga kollektivtrafik, cykel och gång samt godsfordon med hög beläggning.
- B. Framkomligheten i väg- och gatunätet ska förbättras genom att öka reshastigheten för de kapacitetsstarka färdmedlen och öka restidspålitligheten för alla trafikanter.
- C. Vägarnas och gatornas roll som attraktiva platser ska förstärkas genom att förbättra gångvänligheten i staden.
- D. De negativa effekterna av väg- och gatutrafiken ska minimeras genom att styra bilanvändning till de resor där bilen gör mest samhällsnytta.

Strategin utmynnar i ett flertal handlingsplaner, exempelvis parkeringsplan, cykelplan, gångtrafikplan m.fl.

### **Cykelplan**

Staden ska fram till 2018 satsa 1 mdkr på cykelinfrastruktur. Som ett led i detta antogs Stockholms stads cykelplan under 2012.

### **Kommunikation**

Staden har satsat stora pengar på kommunikation. Främst en kampanj ”Dra in klorna” inriktad på att medvetandegöra stockholmarna om dubbdäckens betydelse för Stockholmsluften samt förändra attityden till dubbdäck.

Trafikverket har också genomfört informationsinsatser, bland annat genom skyltning på vissa trafikleder för att sänka hastigheten i syfte att minska PM10-halten.

## Planerade åtgärder

### Åtgärdsprogram för kvävedioxid och partiklar i Stockholms län

I december 2012 beslutade Länsstyrelsen i Stockholms län om ett nytt åtgärdsprogram för kvävedioxid (NO<sub>2</sub>) och partiklar (PM<sub>10</sub>). Åtgärdsprogrammet innebär att myndigheter och kommuner ska vidta de åtgärder och styrmedel som utifrån gällande regelverk bäst leder till att miljö kvalitetsnormerna följs på de platser där miljö kvalitetsnormerna i dagsläget inte klaras, eller där de riskerar att inte klaras.

### Konkreta åtgärder

De konkreta åtgärder som beslutats om för att minska halten PM<sub>10</sub> i Stockholms stad är:

- Dammbindning av samtliga gator och trafikleder i staden där det finns risk för överskridande av miljö kvalitetsnormen för PM<sub>10</sub>.
- Städning med ny teknik på Stockholms stads gator vid risk för överskridanden av miljö kvalitetsnormen för PM<sub>10</sub>.
- Tidig vårstädning av Stockholms stads gator vid risk för överskridanden av miljö kvalitetsnormen för PM<sub>10</sub>.
- Optimerad halkbekämpning.

### Utredningsinsatser

I åtgärdsprogrammet har några utredningar bedömts vara avgörande för att kunna fatta välgrundade beslut om åtgärder. Följande utredningsinsatser har beslutats som berör Stockholms stad:

- Utredning om införande av sänkt hastighet på trafikleder i Stockholms län för att sänka PM<sub>10</sub>-halten.
- Framtagande av förslag till länstäckande kamera- och trafikflödesmätningar.

### Generella insatser

I åtgärdsprogrammet identifieras följande generella insatser som har påverkan på PM<sub>10</sub>:

- Förbättrad kollektivtrafik
- Främja gång- och cykeltrafik

- Effektivare godstransporter
- Parkeringsåtgärder
- Mobility management
- Trafikregleringar
- Samverkan mellan Trafikverket och berörda kommuner för att identifiera lämpliga åtgärder i syfte att minska överskridanden på trafikleder
- Informations- och kommunikationsinsatser

### Revidering

Åtgärdsprogrammet kommer att revideras återkommande gånger under perioden 2013 – 2018 för att fler åtgärder successivt ska kunna införas.

### Behov av förändrad lagstiftning

För att öka möjligheterna att miljökvalitetsnormerna ska kunna nås i Stockholms län är ytterligare verktyg än de som idag är tillgängliga avgörande. Möjligheten att införa en avgift på dubbdäcksanvändning har stor betydelse för möjligheterna att nå normerna på ett mer samhällsekonomiskt fördelaktigt sätt än med tillgängliga åtgärder (se stycket nedan).

### Avgift för dubbdäck

För att miljökvalitetsnormen inte ska överskridas på någon av stadens gator krävs antingen en stor utvidgning av dubbdäcksförbudet eller att ett avgiftssystem för dubbdäcksanvändning införs.

Staden eftersträvar inte att dubbdäcksandelen ska bli noll utan bara att den ska ligga på nivåer där miljökvalitetsnormen uppfylls. En viss andel dubbdäck är till och med lämpligt utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv. Detta gör att ett avgiftssystem är lämpligare än ett utökat förbud. Den önskvärda andelen fordon som kör med dubbdäck bör kunna göra det lagligt och bör utgöras av de trafikanter som mest behöver däck. Avgifter är den bästa lösningen ur ett samhällsekonomiskt perspektiv eftersom de som mest behöver dubbdäcken också kommer vara de som är villiga att betala för att använda dem. Ett avgiftssystem istället för utökat förbud innebär också att dispenshanteringen minskar.

**Stadsledningskontoret**  
Förnyelseavdelningen

Stadshuset, Ragnar Östbergs  
plan 1  
105 35 Stockholm  
Växel 08-508 29 000  
kommunstyrelsen@stockholm.se  
stockholm.se

Sammanfattningsvis gör alla dessa fördelar att staden förespråkar ett avgiftssystem istället för ett stort utvidgande av förbudet. Införandet av ett avgiftssystem utesluter dock inte att

dubbdäcksförbud kan behövas på någon eller några av de gator som har de största partikelproblemen, t ex Hornsgatan.

Avgiftssystem har sedan länge införts i flera norska städer. I t ex Oslo har avgifterna inneburit att endast ca 15 procent kör med dubbdäck och att miljö kvalitetsnormerna för PM10-halter klaras, dock kompletterat med dammbindning och hastighetssänkning på vissa vägar. I Norge har de medel som inbringats med hjälp av avgiften använts för att dels ge bidrag till de som byter ut sina däck, dels för att finansiera en förbättrad vinterväghållning.

Mot bakgrund av ovanstående och det angelägna i att snarast uppfylla miljö kvalitetsnormerna för luftkvalitet i Stockholms län önskar staden att regeringen snarast utreder möjligheten att avgiftsbelägga dubbdäcksanvändning samt möjligheten för berörd väghållare (kommuner och/eller Trafikverket) att fatta beslut om avgiften och om användning av de medel som avgiften inbringar. Stockholms stads trafikkontor skrev i september 2012 tillsammans med Trafikverket en hemställan till regeringen om möjlighet att införa avgift på dubbdäcksanvändning.

**Stadsledningskontoret**  
Förnyelseavdelningen

Stadshuset, Ragnar Östbergs  
plan 1  
105 35 Stockholm  
Växel 08-508 29 000  
kommunstyrelsen@stockholm.se  
stockholm.se