

**Handläggare**  
Joakim Bergsten**Till**  
Trafiknämnden  
2026-09-24

## **Utsläpp på platser med mycket trafikstörningar av Dennis Wedin m.fl. (M). Svar på skrivelse**

### **Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna trafikkontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.

Gunilla Glantz  
FörvaltningschefSara Bergendorff  
AvdelningschefRobin Billsjö  
Enhetschef

### **Sammanfattning**

Dennis Wedin m.fl. (M) har inkommit med en skrivelse där de uttrycker oro över att försämrade framkomligheten på Södermalm, Tegelbacken och Sveavägen kan ha medfört sämre luftkvalitet.

Trafikkontoret framhåller att det idag inte finns tillräckligt med data som visar hur den tillfälligt försämrade framkomligheten på Södermalm, Tegelbacken och Sveavägen påverkar luftkvaliteten. Den generella trenden sedan 2022 är att luftkvaliteten blivit bättre. Det går att göra generella antaganden kring påverkan på luftkvalitet men för att kunna verifiera dessa antaganden med data krävs fler mätningar under en längre tidsperiod vilket kontoret har planerat att göra.

Generellt kan köbildning leda till ökade avgasutsläpp och därmed ge upphov till högre lokala halter av kväveoxider (NO<sub>2</sub>). Halten av NO<sub>2</sub> på en plats är dock beroende av flera faktorer som varierar över

tid. I ett kortare tidsperspektiv är det svårt att säga om en enskild faktor är orsaken till en förändring eller om det beror på variationer i flera faktorer. Över tid är den viktigaste faktorn för halten av NO<sub>2</sub> på en plats det totala flödet av fordon med förbränningsmotorer.

Köbildning och ryckig trafik i låg hastighet har liten påverkan på PM10-halterna.

### **Bakgrund**

Trafikkontoret mottog skrivelsen Utsläpp på platser med mycket trafikstörningar av Dennis Wedin m.fl. (M), vid trafikinämndens sammanträde den 23 april 2026. I skrivelsen oroas författarna över framkomligheten på Södermalm, Tegelbacken och Sveavägen. Med anledning av det vill man fråga trafikkontoret hur luftkvaliteten har förändrats på dessa platser sedan 2022.

### **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts i samråd med miljöförvaltningen.

### **Trafikkontorets synpunkter**

Luftkvaliteten på en plats påverkas av flera faktorer, bland annat lokala utsläpp och intransport av föroreningar från andra områden. Även platsens utformning och väderförhållanden kan ha stor påverkan på luftkvaliteten. Exempelvis påverkar gatans eller vägens läge i förhållande till byggnader och andra strukturer vindhastighet, vindriktning och skuggning. Mot denna bakgrund är långsiktiga trender det mest tillförlitliga underlaget för att bedöma effekten på luftkvalitet av trafikomläggningar.

Det går däremot att ge generell information om vilka faktorer som påverkar nivåerna av partiklar (PM10) och kväveoxider (NO<sub>2</sub>) på stadens gator och hur de varierar baserat på tidigare erfarenheter och forskning.

### **Kväveoxider NO<sub>2</sub>**

- Påverkas övervägande av lokala utsläpp.
- Helt elektriska fordon släpper inte ut kväveoxider vid körning. Stockholm elektrifieras i snabbare takt än Sverige som helhet. År 2025 var 50 procent av nyregistrerade personbilar i Stockholms stad helelektriska och drygt 30 procent var laddhybrider.
- Förbränningsmotorer släpper ut kväveoxider, moderna fordon har generellt lägre utsläpp än äldre fordon.

- Lastbilar och bussar har högre utsläpp än personbilar så sammansättningen av fordon har stor påverkan på halterna på enskilda gator.
- På enskilda gator påverkas halterna av vindriktning eftersom utvädringen av utsläppen påverkas av omgivande byggnader i olika grad beroende på hur det blåser samt hur tät bebyggelsen är. Därför kan två gator med likvärdiga utsläpp ha olika luftföroreningshalter beroende på sida av vägen, dess orientering, omkringliggande bebyggelse och hur platsens utformning påverkar vindförhållanden.
- Meteorologi påverkar halterna av kväveoxider. Vid lägre vindhastigheter är utvädringen lägre vilket leder till högre halter.
- Minskad total mängd trafik på en gata innebär generellt lägre utsläpp av kväveoxider.
- Ryckig trafik och köbildning kan ge ökade utsläpp men eftersom övriga ovanstående faktorer också inverkar är det svårt att isolera köbildningens effekt från mätdata under kortare perioder.

Sammantaget sker en rad förbättringar inom staden som överlag bidragit till minskade halter vid mätstationerna de senaste åren, vilket stöds av mätningarna. Köbildningar och cirkulerande trafik kan bidra till lokala ökningar under kortare perioder. Men den viktigaste faktorn är det totala flödet av fordon med förbränningsmotorer.

| Årsmedelhalt    | Hornsgatan 110,<br>NO <sub>2</sub> , (ug/m <sup>3</sup> ) | St Eriksgatan 83,<br>NO <sub>2</sub> , (ug/m <sup>3</sup> ) | Sveavägen 59,<br>NO <sub>2</sub> (ug/m <sup>3</sup> ) |
|-----------------|-----------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| 2022            | 23.4                                                      | 14.1*                                                       | 17.2                                                  |
| 2023            | 21.8                                                      | 12.5**                                                      | 15.8                                                  |
| 2024            | 19.5                                                      | 14.8                                                        | 14.7                                                  |
| 2025            | 16.9                                                      | 12.9                                                        | 12.8                                                  |
| 2025 tom 4 juni | 17.5                                                      | 15.3                                                        | 13.1                                                  |
| 2026 tom 4 juni | 17.1                                                      | 12.7                                                        | 12.0                                                  |

Tabell 1. Årsmedelhalter för kvävedioxid sedan 2022 samt periodmedel (1 januari - 4 juni) för åren 2025 och 2026. \* Mätstationen var avstängd 26 september - 20 december på grund av renovering av gatan. \*\* Trädplanteringar och markarbete vid mätstationen har påverkat mätningarna delar av året.

- Den största källan till PM10 i Stockholm är vägslitage (främst från dubbdäck), men på enskilda gator kan sand och grus från halkbekämpning ge betydande bidrag.
- PM10 påverkas mer av intransport från andra regioner och länder jämfört med NO<sub>2</sub>, men för de dagar med högst halter i Stockholm så är det lokala emissioner som helt dominerar bidraget till halterna.
- Helt elektriska fordon släpper inte ut avgaspartiklar men bidrar till slitagepartiklar från däck, bromsar och vägbana.
- Dubbdäck sliter mer på vägbanan än friktionsdäck. Andelen bilar med dubbdäck har minskat i Stockholm de senaste åren.
- Högre hastighet ger ett ökat slitage av väg och däck jämfört med lägre hastighet.
- På enskilda gator påverkas halterna av vindriktning eftersom utvädringen av utsläppet påverkas av omgivande byggnader i olika grad beroende på hur det blåser samt hur tät bebyggelsen är. På grund av detta kan två gator med likvärdiga utsläpp ha olika koncentrationer på grund av placeringen av mätstationen (sidan av vägen), dess orientering och om vinden hindras av omgivningen.
- Meteorologi påverkar halterna av PM10 förutom hur det blåser även av nederbörd. Vid torrt väglag under våren frigörs dammet som har bildats under vintern och ansamlats i vägens struktur. Under år 2026 var våren torr, vilket bidrog till ökade nivåer jämfört med föregående år.
- Minskad mängd trafik på en gata innebär generellt minskade utsläpp av PM10 vid oförändrad trafiksammansättning.
- Kraftiga inbromsningar och accelerationer ger ökade utsläpp av partiklar.
- PM10 kommer i huvudsak från vägslitage som främst påverkas av hastighet och typ av däck. Köbildning och ryckig trafik i låg hastighet har liten påverkan på PM10-halterna.

Det har skett en rad förbättringar inom staden som överlag bidragit till minskade halter vid mätstationerna de senaste åren. De högre halterna av PM10 under 2026 går inte att förklara med köbildning utifrån den kunskap som finns inom området kring vad som genererar utsläpp utan tillskrivs främst torrt väglag under våren.

**Trafikkontoret**  
Trafikplanering

Fleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon  
Växel 08-508 27 200  
joakim.bergsten@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
start.stockholm

| Årsmedelhalt | Hornsgatan 110<br>PM10 (µg/m <sup>3</sup> ) | St Eriksgatan 83<br>PM10 (µg/m <sup>3</sup> ) | Sveav 59 PM10<br>(µg/m <sup>3</sup> ) |
|--------------|---------------------------------------------|-----------------------------------------------|---------------------------------------|
| 2022         | 19.5                                        | 17.7                                          | 16.7                                  |
| 2023         | 19.5                                        | 13.6                                          | 15.7                                  |

|                 |      |      |      |
|-----------------|------|------|------|
| 2024            | 16.0 | 15.9 | 16.3 |
| 2025            | 12.7 | 16.3 | 16.7 |
| 2025 tom 4 juni | 17.2 | 22.8 | 19.1 |
| 2026 tom 4 juni | 18.5 | 27.4 | 22.0 |

Tabell 2. Årsmedelhalter för partiklar, PM10, sedan 2022 samt periodmedel (1 januari - 4 juni) för åren 2025 och 2026.

Ökad framkomlighet kan på kort sikt bidra till lägre utsläpp av kväveoxider och avgaspartiklar per körd kilometer. På längre sikt är det mer positivt för luftmiljön i staden att minska bilresandet, elektrifiera fordonsflottan samt styra mot lägre hastigheter, lättare fordon och minskad dubbdäcksanvändning.

## Slut

## Bilagor

1. Utsläpp på platser med mycket trafikstörningar av Dennis Wedin m.fl. (M).