



PM 2009:64 RII (Dnr 001-433/2009)

## Vägverkets redovisning av regeringsuppdrag - samlad lägesrapport om vinterdäck

Remiss från Näringsdepartementet

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Som svar på remissen från Näringsdepartementet överlämnas och åberopas denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

**Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton** anför följande.

### *Ärendet*

Stockholms stad har fått Vägverkets redovisning av regeringsuppdrag – samlad lägesrapport om vinterdäck på remiss från Näringsdepartementet. Remisstiden sträcker sig till och med den 17 april 2009.

Regeringen gav i september 2008 Vägverket i uppdrag att ge en samlad lägesrapport om vinterdäck. Uppdraget har också varit att redovisa hittills vidtagna åtgärder samt kunskapsläget ur ett väghållarperspektiv såväl ur ett trafiksäkerhets- som ett miljö/hälsoperspektiv. Även förväntade nyttor och kostnader av olika föreslagna åtgärder skulle redovisas tillsammans med förslag till författningstexter.

Vägverkets uppdrag har varit att presentera åtgärder som leder till minskade problem orsakade av stopp i trafiken av tunga fordon och minskade problem av höga partikelhalter i tätorter.

### Vägverkets förslag för färre stopp i trafiken

- Krav på vinterdäck på drivaxeln för tunga fordon
- Krav på 5 millimeter mönsterdjup på däck till tunga fordon exklusive släpfordon
- Förbättrad vinterväghållning på utsatta platser
- Förbättrad vinterväghållning på två tredjedelar av det högtrafikerade vägnätet
- Krav på vinterdäck för utländska fordon med totalvikt av högst 3,5 ton
- Krav på 3 millimeter mönsterdjup för vinterdäck på utländska fordon med totalvikt av högst 3,5 ton
- Krav på vinterdäck för svenskregistrerade fordon vid färd till och från utlandet

En minskning av stoppen i trafiken orsakade av tunga fordon kan åstadkommas med ett krav på vinterdäck på drivaxeln, ett ökat krav på mönsterdjup och förbättrad vinterväghållning.

### Vägverkets förslag på åtgärder för minskade konsekvenser av slitagepartiklar

- Ge kommunerna rätt att förbjuda fordon med dubbdäck att köra på vissa gator
- Begränsa tiden då dubbdäck är tillåtna till 1/10 -15/4 förutom då vinterväglag råder
- Begränsa antalet tillåtna dubbar i dubbdäck till 50 per rullomkretsometer
- Etablera överenskommelser kring däckval och tekniska stödsystem
- Ökade insatser i den kommunala väghållningen som till exempel sänkning av hastigheter samt dammbindning och tvättning.

### Förslag för genomförande på längre sikt

Vägverkets utredning presenterar också förslag som dock kräver ytterligare bearbetning i form av både praktiska och juridiska överväganden.

- Införande av skatt för att köra med dubbdäck inom utpekade områden liknande den modell som gäller i Oslo
- Förlängning av dubbdäcksförbudet till 1 april i södra Sverige
- Ökat krav på mönsterdjup på vinterdäck från tre till fyra millimeter för lätta fordon.

### *Beredning*

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden samt till trafik- och renhållningsnämnden. På grund av den korta remisstiden har samtliga remissinstanser lämnat kontorsyttranden.

*Stadsledningskontoret* anser att det är angeläget att åtgärdslistan ses som ett paket där alla delar är viktiga i det totala genomförandet, bland annat av trafiksäkerhetsskäl. Kontoret hade gärna sett det utrett huruvida en skatt- eller avgift på dubbdäck hade kunnat uppnå godtagbart resultat innan ett förbud införs.

*Miljöförvaltningen* bedömer att inget av de förslag som Vägverket redovisar, vare sig enskilt eller i kombination, är tillräckliga för att miljö kvalitetsnormen för partiklar (PM10) ska uppnås i Stockholms stad. Flera av förslagen bedöms ha försumbar effekt på partikelhalterna i Stockholm. Förvaltningen bedömer att det förslag som skulle ge störst effekt på PM10-halterna är ett förbud för fordon med dubbdäck på vissa gator. Å andra sidan skulle det tränga undan trafik till omkringliggande gator och därmed försämma luftkvaliteten på dessa. Det är dessutom osäkert vilken effekt det skulle ha för att klara miljö kvalitetsnormerna på samtliga gator som i dagsläget överskrider normen i Stockholm. En åtgärd som inte behandlas i Vägverkets rapport är att ge möjligheter till att förbjuda dubbdäck inom miljözoner. Förvaltningen bedömer att detta skulle ge större effekt vad gäller partikelhalterna än att införa förbud på enskilda gator och anser att ett sådant förbud bör utredas av regeringen.

*Trafikkontoret* anser att de förslag som framförts av Vägverket generellt sett är bra för framkomligheten, miljön och ger en oförändrad trafiksäkerhet på landets vägnät i stort. För stockholmsförhållanden är dock bilden mera svårbedömd. Det är stor skillnad mellan den mindre staden som har partikelproblem på någon eller några få gator mot Stockholm där problemet är av en betydligt större dignitet, och där det rent praktiskt kan bli svårt att välja ut vissa gator för ett förbud. Trafikförordningen bör ändras så att det finns möjlighet att ha förbud för dubbdäck på vissa gator och förbud inom en zon. Att införa skatt på dubbdäck skulle innebära att intäkterna tillfaller staten medan kostnaderna för dubbdäcksanvändning i Stockholm drabbar väghållaren. Det

framgår inte av Vägverkets förslag hur stor effekt en skatt bedöms ha på val av däck. Det är därför inte möjligt att bedöma hur stor effekt detta har på partikelhalterna.

### *Mina synpunkter*

Staden har i underlaget till Regeringen i anledning av EU-kommissionens underrättelse till Sverige angående överskridanden av miljökvalitetsnormen för partiklar (PM10), anfört att ansvaret för att minska partikelhalterna i första hand är en statlig fråga. Kommuner har inte rådigheten över några åtgärder som undanröjer överskridandena av miljökvalitetsnormer. I underlaget till Regeringen konstaterar staden att staden uppfyllt sin del av det åtgärdsprogram som Regeringen fastställde den 9 december 2004. Det har tidigare konstaterats att åtgärdsprogrammet inte är tillräckligt för att undanröja överskridandena av miljökvalitetsnormer för partiklar.

I maj 2007 tillskrev Stockholms stad Näringsdepartementet i frågan att ge kommunerna rådighet att lokalt förkorta den tillåtna perioden för användande av dubbdäck. Detta var en konsekvens av att staden år efter år upplever flera överskridanden av miljökvalitetsnormen för partiklar på vårvintern när vägbanan är torr och snöfri, men andelen bilar som fortfarande kör med dubbdäck är fortfarande hög. Stadens önskan var att ges rådighet att förkorta den tillåtna tiden för dubbade däck med åtminstone en månad jämfört med nu gällande regler.

Staden har inte erhållit något svar på skrivelsen, men det regeringsuppdrag som ligger till grund för Vägverkets rapport innehöll just att utreda denna fråga. Jag kan konstatera att Vägverket i sin rapport visserligen lämnar utrymme för en viss förkortning av tiden, men stadens remissinstanser gör bedömningen att de två veckor som föreslås kommer att få liten effekt och inte leda till att miljökvalitetsnormerna för partiklar klaras i staden.

I övrigt kan jag liksom stadens remissinstanser konstatera att Vägverkets rapport ger en bra bild över möjliga åtgärder för att minska konsekvenserna av slitagepartiklar och ökad framkomlighet, men ingen av de föreslagna åtgärderna beräknas vara tillräckliga för att Stockholm ska uppnå miljökvalitetsnormerna för partiklar.

Vägverket föreslår att en skatt införs på dubbdäck, men i rapporten saknas beräkningar på vilken effekt en sådan åtgärd skulle kunna få.

Rapporten innehåller vidare ett förslag att kommuner ska ges rådighet att förbjuda dubbdäck på vissa gator. Det är positivt att kommunen ges ökad rådighet i frågan, men åtgärder i sig skulle knappast få önskad effekt i Stockholm där överskridanden finns på flera gator. Förutom de frågor som väcks kring hur ett sådant förbud i praktiken skulle övervakas och efterlevas riskerar en modell där dubbdäck tillåts på vissa gator men förbjuds på andra att leda till att problemet med partikelöverskridanden sprids till flera gator eller bara flyttas runt. Det skulle med största sannolikhet också leda till krav på förbud på ett stort antal gator runtom i staden.

En potentiell åtgärd som inte behandlas i Vägverkets rapport är att ändra trafikförordningen så att kommuner ges möjlighet att förbjuda dubbdäck inom miljözoner. Jag anser i likhet med vad staden tidigare anfört i sitt underlag till regeringen, att detta skulle ge större effekt vad gäller partikelhalter än att införa förbud på enskilda gator och att det därigenom är större sannolikhet för att miljökvalitetsnormen för partiklar klaras. Ett dubbdäcksförbud inom en miljözon kräver dock ytterligare överväganden, varför jag anser att regeringen bör utreda frågan.

Dagens lagstiftning medger inte att en kommun inför förbud mot dubbdäck inom miljözonen. Reglerna för miljözoner är samma för alla svenska städer med miljözon, vilket innebär att kommuner som beslutar sig för att införa miljözon enbart kan välja vilket geografiskt område den ska gälla för. Dagens miljözoner reglerar tunga bussar och tunga lastbilar som är utrustade med teknik för drift endast med diesel. För att

kunna införa dubbdäcksförbud inom miljözonen krävs därför en ändring av trafikförordningen.

Ett förbud mot användning av dubbdäck inom miljözonen skulle leda till en tydlig förbättring av luftkvaliteten med avseende på partiklar PM10. De flesta gator och vägar där miljökvalitetsnormen för PM10 överskrids idag skulle klara normen. Ett dubbdäcksförbud inom miljözonen leder sannolikt till lägre dubbdäcksandel även i Stockholms ytterområden, vilket också bidrar till att de totala utsläppen av PM10 minskar väsentligt i hela regionen. Förutom färre överskridanden av partikelnormen kommer befolkningens exponering för partiklar att minska liksom vägslitaget. Även lägre bullernivåer skulle uppnås.

Avseende rapportens övriga förslag vill jag hänvisa till vad som anförts i remissvaren från stadens miljöförvaltning och trafikkontor.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Som svar på remissen från Näringsdepartementet överlämnas och återopas denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Stockholm den 3 april 2009

ULLA HAMILTON

#### *Bilaga*

Samlad lägesrapport om vinterdäck

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarråden *Carin Jämtin* och *Roger Mogert* (båda s) enligt följande.

Vi föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen beslut att

1. Besvara remissen med nedanstående.
2. Därutöver anföra följande.

Partiklar i Stockholmsluften är det största enskilda miljöproblemet i Stockholms stad. Detta allvarliga hälsoproblem är särskilt stort under vintertid samt under tidig vår, då dubbdäcken förorsakar en stor mängd ohälsosamma partiklar i den luft vi andas. Det finns fortfarande medicinska oklarheter hur allvarliga dessa relativt stora partiklar, orsakade av dubbdäcken, är för människors hälsa, men att dessa är ett mycket allvarligt hälsoproblem är uppenbart och "försiktighetsprincipen" kräver att vi snarast vidtar åtgärder som kan ge resultat så fort som möjligt. Den borgerliga hanteringen av dessa allvarliga hälsoproblem har hittills varit mycket valhänt och otydlig, både lokalt i Stockholm och i regeringskansliet.

Vi anser att man skyndsamt både skall utreda möjligheterna att införa en miljözon med förbud mot dubbdäck och redan inför vintern 2010 införa ekonomiska styrmedel i enlighet med den norska modellen. Det sistnämnda vet vi kommer att innebära en minskning av dubbdäcksanvändningen till 15-20 % i staden.

Fortsatta långbänkar i detta ärende, i enlighet med annan borgerlig miljöpolitik, kommer att medföra att 10 000-tals Stockholmare de närmaste åren kommer att få en förkortad livstid samt i andra fall en allvarligt försämrad hälsa och livskvalitet.

**Reservation** anfördes av borgarrådet *Yvonne Ruwaida* (mp) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. delvis bifalla borgarrådets förslag
2. Stockholm vidtar kraftfulla åtgärder mot partikelutsläppen i väntan på nationella regler
3. i övrigt anföra följande

Problemen med alltför höga partikelhalter i Stockholm är stora på flera av Stockholms gator, så höga att miljö kvalitetsnormen överskrids. Det är positivt att majoriteten nu äntligen inser allvaret och vill göra något åt luftkvaliteten, men det är fel att lägga över ansvaret helt från staden till staten. Självklart har staden ett ansvar för att reglera biltrafiken så att hälsopåverkan blir acceptabel. Det finns en rad åtgärder som staden kan genomföra redan idag, i väntan på nationella åtgärder.

Miljöpartiet kräver att staden i väntan på bättre regler från staten, vilket kan ta flera år, agerar för att värna stockholmarnas hälsa och redan inför nästa dubbdäckssäsong genomför en kraftfull informationskampanj och på så vis gör bilägare och däckfirmor medvetna om hälsoriskerna med dubbdäck. Samtidigt bör staden införa fördubblad p-avgift för bilar med dubbdäck på samtliga p-tytor som staden har rådighet över (p-hus, tomtmarks- samt gatuparkering). Kombinationen av tydlig information och ekonomiska incitament har på andra ställen lyckats reducera dubbdäcksanvändningen radikalt (t ex Oslo).

Vi håller med borgarrådet och Miljöförvaltningen om att Vägverkets förslag om förbud av dubbdäck på vissa gator, och då enbart kommunala gator, inte avhjälper problemen med partiklar i Stockholmsluften.

För att komma tillrätta med partikelhalterna anser vi att Stockholm behöver ökad rådighet att förbjuda dubbdäck inom en större del av stadens yta, antingen genom en miljözon eller i lokala hälsoföreskrifter. Om dubbdäckssäsongen ska förkortas krävs att den blir betydligt kortare än Vägverkets förslag. Både i år och förra året hade Stockholm extremt höga partikelhalter redan i mars månad.

Miljöpartiet anser att en miljözon för lätt trafik inte enbart är ett verktyg för att få bort de illegala nivåerna av partiklar, en sådan bör bidra till att de nationella miljö kvalitetsmålen uppnås. Därmed bör regler om avgasutsläpp finnas med, liksom även oproportionellt stora CO<sub>2</sub>-utsläpp från SUVar.

**Reservation** anfördes av borgarrådet *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. Som svar på remissen från Näringsdepartementet överlämnas och återropas delvis denna promemoria
2. Därefter anföra följande.

I likhet med föredragande borgarråd och stadens remissinstanser anser vi att Vägverkets rapport ger en bild över möjliga åtgärder för att minska konsekvenserna av slitagepartiklar men att ingen av de föreslagna åtgärderna beräknas vara tillräckliga för att Stockholm ska uppnå miljö kvalitetsnormerna för partiklar. För att komma till rätta med problemen i Stockholm krävs samlade åtgärder. Vi stödjer förslaget att kommuner ska få rådighet att förkorta den tillåtna tiden för dubbdäck men att varje kommun måste ges möjlighet att besluta om exakta datum för dubbdäcksanvändning. För Stockholms del bör dubbdäck endast vara tillåtna mellan 15 november och 15 mars om inte vägverket kräver dubbdäck.

Förslaget med högre skatt vid dubbdäcksanvändning är intressant men måste utvecklas. Vidare måste frågan om möjlighet att förbjuda dubbdäck i en miljözon utredas, med förbud på enstaka gator riskeras problemen bara flyttas mellan olika gator, medan en förbudszon kan få verklig effekt. På sikt vill Vänsterpartiet se ett totalförbud av dubbdäck i Stockholms innerstad. Förbud av dubbdäck, högre trängselavgifter och en utökad zon för betalning till Essingeleden tillsammans med en stor satsning på att bygga ut och förbättra den befintliga kollektivtrafiken är det som krävs för att lösa problemen med köer och höga halter av partiklar i Stockholms innerstad.

## Kommunstyrelsen

**Reservation** anfördes av *Carin Jämtin, Roger Mogert, Tomas Rudin* och *Teres Lindberg* (alla s) med hänvisning till reservationen av (s) i borgarrådsberedningen.

**Reservation** anfördes av *Stefan Nilsson* (mp) med hänvisning till reservationen av (mp) i borgarrådsberedningen.

**Reservation** anfördes av *Ann-Margarethe Livh* (v) med hänvisning till reservationen av (v) i borgarrådsberedningen.

**Ersätтарыtrande** gjordes av *Per Ankersjö* (c) enligt följande.

Centerpartiet i Stadshuset har ända sedan 2006 konsekvent drivit på för att frågan om dubbdäcksanvändningen ska hamna på regeringens agenda.

Det är därför mycket glädjande att regeringen gett Vägverket i uppdrag att ta itu med problematiken kring vinterdäck och speciellt dubbdäck som är den i särklass största källan till dålig luftkvalitet i Stockholms stad. Forskarrapporter tyder på ökad frekvens av hjärt-kärlsjukdomar, nedsatt lungkapacitet hos barn samt kopplingar till cancer hos stockholmarna.

Nu gäller att snabbt besluta om åtgärder och möjligheter för kommuner att vidta åtgärder för att förbättra luftkvaliteten. Inte minst mot bakgrund av EU:s miljökvalitetsnormer, varav normer för partiklar överskrids ideligen i Stockholm.

Förslagen i lägesrapporten är generellt sett bra. Centerpartiet i Stockholm har förespråkat ekonomiska styrmedel enligt ”Polluter Pays Principle” vilket är ett sätt att minska dubbdäcksanvändningen samtidigt som bilägaren ges valmöjlighet utifrån egna behov och resmönster. Tyvärr är detta juridiskt komplicerat och tar därmed längre tid att genomföra.

Centerpartiet anser därför att man bör arbeta parallellt med en metod som tar itu med problemen omedelbart – och en metod som bygger på ekonomiska styrmedel på längre sikt.

Om den omedelbara metoden är lokala dubbdäcksförbud på vissa gator eller i större zoner måste snabbt utredas så att staden så snart som möjligt kan vidta åtgärder för att komma tillrätta med detta allvarliga problem.

Viktigt är att det alltid finns vägar på vilka besökande kan ta sig fram. Stockholm får aldrig bli en sluten stad.

## ÄRENDET

Stockholms stad har fått Vägverkets redovisning av regeringsuppdrag – samlad lägesrapport om vinterdäck på remiss från Näringsdepartementet. Remisstiden sträcker sig till och med den 17 april 2009.

Regeringen gav i september 2008 Vägverket i uppdrag att ge en samlad lägesrapport om vinterdäck. Uppdraget har också varit att redovisa hittills vidtagna åtgärder samt kunskapsläget ur ett väghållarperspektiv såväl som ur ett trafiksäkerhets- och miljö/hälsoperspektiv. Även förväntade nyttor och kostnader av olika föreslagna åtgärder skulle redovisas tillsammans med förslag till författningstexter.

Vägverkets uppdrag har varit att presentera åtgärder som leder till minskade problem orsakade av stopp i trafiken av tunga fordon och minskade problem av höga partikelhalter i tätorter.

### Vägverkets förslag för färre stopp i trafiken

- Krav på vinterdäck på drivaxeln för tunga fordon
- Krav på 5 millimeter mönsterdjup på däck till tunga fordon exklusive släpfordon
- Förbättrad vinterväghållning på utsatta platser
- Förbättrad vinterväghållning på två tredjedelar av det högtrafikerade vägnätet
- Krav på vinterdäck för utländska fordon med totalvikt av högst 3,5 ton
- Krav på 3 millimeter mönsterdjup för vinterdäck på utländska fordon med totalvikt av högst 3,5 ton
- Krav på vinterdäck för svenskregistrerade fordon vid färd till och från utlandet

En minskning av stoppen i trafiken orsakade av tunga fordon kan åstadkommas med ett krav på vinterdäck på drivaxeln, ett ökat krav på mönsterdjup och förbättrad vinterväghållning.

### Vägverkets förslag på åtgärder för minskade konsekvenser av slitagepartiklar

- Ge kommunerna rätt att förbjuda fordon med dubbdäck att köra på vissa gator
- Begränsa tiden då dubbdäck är tillåtna till 1/10 -15/4 förutom då vinterväglag råder
- Begränsa antalet tillåtna dubbar i dubbdäck till 50 per rullomkretsometer
- Etablera överenskommelser kring däckval och tekniska stödsystem
- Ökade insatser i den kommunala väghållningen som till exempel sänkning av hastigheter samt dammbindning och tvättning.

En minskning av dubbdäcksanvändningen är lönsamt samhällsekonomiskt genom lägre vägslitage och minskade hälso- och miljöeffekter. Med en ökad användning av dubbfria däck anpassade för nordiska förhållanden och en förbättrad vinterväghållning liksom en konsekvent introduktion av tekniska stödsystem som antisladd, kan den begränsade ökningen av antalet olyckor som annars förväntas, istället öka säkerheten. De åtgärder som föreslås förväntas sammantaget ge en ökad framkomlighet, förbättrad miljö och en oförändrad trafiksäkerhet. Tillgängligheten för fordon med dubbdäck kommer dock att försämrans om förbud införs på gator med luftkvalitetsproblem.

En minskning av användandet av dubbdäck för med sig flera andra positiva effekter för stadsmiljön.

Odubbade vinterdäck bullrar mindre än dubbade. Därtill kommer att mjukare, eller ”tystare” vägbeläggning kan användas när slitaget minskar. Båda åtgärderna tillsammans leder till att antalet människor som utsätts för buller över gränsvärdena minskar.

Dubbfria däck har lägre rullmotstånd än både sommar- och dubbdäck. Dubbdäckens högre motstånd ger idag upphov till 150 000 ton CO<sup>2</sup>-utsläpp. Ett minskat användande av dubbdäck som leder till att vägbeläggningen kan bytas ut till en mindre beständig sådan, skulle leda till en ytterligare minskning av CO<sup>2</sup>-utsläpp. Minskade CO<sup>2</sup>-utsläpp är en konsekvens av den minskade drivmedelsåtgången som det lägre rullmotståndet ger upphov till, en konsekvens och kostnadsbesparing som naturligtvis även den är positiv.

Beläggningsslitaget på grund av dubbdäck är betydande och beräknas kosta mellan 300 och 400 miljoner kronor på de statliga vägarna. Den sammanlagda slitagekostnaden för statliga och kommunala vägar kan vara över 700 miljoner kronor och år.

Enligt Vägverkets lägesredovisning är inte bilar med dubbfria vinterdäck inblandade i olyckor i högre utsträckning än bilar med dubbdäck. Visserligen finns det väderlekstyper där dubbdäck ger större säkerhetsegenskaper än odubbade vinterdäck, men även det omvända förhållandet råder. Empiriska undersökningar från Norge, där dubbdäcksanvändningen minskat från 60-70 procent till 15-20 procent efter den införda dubbdäcksavgiften, visar att personskadeolyckorna inte ökat.

#### Förslag för genomförande på längre sikt

Vägverkets utredning presenterar också förslag som dock kräver ytterligare bearbetning i form av både praktiska och juridiska överväganden.

- Införande av skatt för att köra med dubbdäck inom utpekade områden liknande den modell som gäller i Oslo
- Förlängning av dubbdäcksförbudet till 1 april i södra Sverige
- Ökat krav på mönsterdjup på vinterdäck från tre till fyra millimeter för lätta fordon.

#### BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden samt till trafik- och renhållningsnämnden. På grund av den korta remisstiden har samtliga remissinstanser lämnat kontorsyttranden.

#### **Stadsledningskontoret**

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 23 mars 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Vägverket har presenterat en genomarbetad rapport som delvis vilar på empiriskt underlag för effekter av minskad dubbdäcksanvändning. Lägesrapporten i sin helhet syftar genom dess förslag till att minska trafikens negativa effekter både i form av miljö-, hälso- och minskade trafikskador.

Stadsledningskontoret bedömer att samtliga förslag som Vägverket lämnar i syfte att minska stopp i trafiken kommer att bidra till att nå målet enligt uppdragsbeskrivningen. Samtidigt är bedömningen att åtgärdernas genomförande kommer att påverka stadens verksamhet i liten omfattning, förutom de positiva effekter som kan förväntas på stadens egna framkomlighetsmål och trafiksäkerhetsarbete.

Vägverkets förslag på åtgärder för att minska konsekvenserna av slitagepartiklar är av stort intresse för staden. Trots att staden genomfört åtgärder enligt regeringens fastställda åtgärdsprogram uppvisar flera gator i Stockholm fortsatta problem med överskridanden av miljö-



kvalitetsnormen för partiklar, PM10. Trots att staden uppvisar relativt låga årsmedelvärden för PM10, överskrider dygnsnormerna/dygnsmedelvärdena på ett noterbart sätt. Dagarna då miljökvalitetsnormen för PM10 överskrider är huvudsakligen förlagda till vårens och eller vinterns torra väglag. Sambandet mellan höga partikelhalter och dubbdäcksanvändandet är därför väl fastställt. Slitage från dubbdäck beräknas stå för mellan 50 och 85 procent av befolkningens exponering av PM10 under perioden.

Mot denna bakgrund är därför Vägverkets förslag att ge kommunerna rätt att förbjuda fordon med dubbdäck att köra på vissa gator intressant, eftersom det ger kommunerna större rådighet över partikelhalternas utveckling.

Vägverkets samlade åtgärdslista bör inte ses som ett smörgåsbord. Åtgärderna har visserligen var för sig högt meritvärde, men stadsledningskontoret anser ändå att det är kombinationen eller paketet av åtgärder som ger den största nyttan. Åtgärderna bör genomföras samlat för att säkerställa en utveckling av ökad trafiksäkerhet och uppnående av hälso- och miljömål.

Staden har genom tidigare genomförda åtgärdsprogram fått ner partikelhalterna, dock inte i nivå med kraven enligt miljöbalken. Stadens övriga åtgärder som faller inom ramen för kommunal kompetens och väghållaransvar har inte heller i önskvärd grad visat sig vara tillräckliga. En minskad användning av dubbdäck är därför den enskilt viktigaste åtgärden för att komma tillrätta med miljökvalitetsnormen för PM10.

Stadsledningskontoret konstaterar att en ändring av trafikförordningen så att lokala däckdubbsförbud möjliggörs, endast leder till en minskning av PM10-halterna om kommunerna väljer att införa förbudet. Behovet av eventuell samordning mellan kommuner och länsstyrelser kan för närvarande inte överblickas, ett sådant behov kan dock inte uteslutas. Stadsledningskontoret konstaterar också att förbud på vissa gator leder till en omfördelning av trafik till andra gator vilket kan få påverkan på framkomlighet, trafiksäkerhet samt möjligheterna att klara miljökvalitetsnormerna på samtliga gator. Vidare äger staten frågan om kontroll av ett sådant förbud men det framgår inte av Vägverkets rapport hur staten avser att utföra kontroll och tillsyn av lokala däckdubbsförbud. Det förs heller inget resonemang i rapporten om vad det statliga avhändandet av beslutsfrågan betyder för statens egna ambitioner och åtaganden kring de egna miljömålen.

Vägverkets förslag till ändring i denna del betyder att kommunens rådighet över miljökvalitetsnormen ökar högst avsevärt. Stadsledningskontoret stödjer de i detta tjänsteutlåtande beskrivna effekterna av ett sådant beslut. Dock betyder detta enligt kontorets mening inte att ansvaret för miljökvalitetsnormens uppnående fräntas staten och enbart åläggs kommunen. Regeringens åtagande gentemot Europeiska Unionen kan inte vältras över på kommunen, därtill är frågan (och miljömålet) alltför komplext.

Trots att kontoret är positivt till effekterna av ett dubbdäcksförbud enligt lägesredovisningens förslag, är det möjligt att ett förbud ska användas som sista utväg. En första åtgärd som bör vara effektiv och som också övervägs på sikt i vägverkets förslag, är att avgifts- eller skattebelägga dubbdäck. I Norge har dubbdäcksanvändningen minskat från 60-70 procent till 15-20 procent efter att en säsongsavgift på 1200 norska kronor eller 400 norska kronor per månad införts. Om en generell, statlig lösning leder till fullgott resultat vad gäller miljökvalitetsnormerna kan ett potentiellt lapptäcke av olika lokala trafikföreskrifter undvikas.

För Stockholms del kan skatt- eller avgiftslösningen vara att föredra, även om kontoret inser att en skattelösning kommer att omfatta kommuner och framförallt individer som i ringa omfattning bidrar till att normen för PM10 överskrider. Av Vägverkets rapport framgår dock att ett allmänt minskat dubbdäcksanvändande har så positiva samhällsekonomiska effekter att uppkomna kostnader kan kompenseras.

I rapporten beskrivs också hur förbättrad vinterväghållning kan bidra till att minska antalet stopp i trafiken. Vägverket har identifierat ett 60-tal utsatta platser där Vägverkets vinterväghållning har förbättrats under vintern 2008/2009. I Vägverkets rapport konstateras vidare att en generell förbättring av vinterväghållningen genom bland annat ökade plogresurser ytterligare skulle bidra till att minska antalet stopp i trafiken. Stadsledningskontoret förutsätter, då staden sköter väghållningen på sin del av vägnätet, att den av Vägverkets föreslagna förbättring av väghållningen avser de delar av vägnätet där Vägverket har väghållaransvaret. Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen överlämnar detta tjänsteutlåtande som svar på remissen från Näringsdepartementet.

## Miljöförvaltningen

**Miljöförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 20 mars 2009 har i huvudsak följande lydelse.

### FÖRSLAG OM VINTERDÄCK FÖR TUNGA FORDON

För att minska problemen orsakade av stopp i trafiken av tunga fordon, föreslår Vägverket att krav införs på vinterdäck på drivaxeln på tunga fordon. I rapporten redovisas den samhällsekonomiska nyttan, samt konsekvenser i form av ökade bullerstörningar, av detta för landet som helhet. Bullerstörningarna beräknas öka med 1 – 3 %, vilket innebär att antal utsatta över riktvärdena ökar med omkring 10 000 personer.

Eftersom trafikbuller är en betydande miljöstörning i Stockholm anser Miljöförvaltningen att de samhällsekonomiska vinsterna och konsekvenserna i form av bullerstörningar bör redovisas på regional nivå. Om samhällsnyttan inte sammanfaller geografiskt med bullerstörningarna anser Miljöförvaltningen att man bör utreda möjligheten att endast införa detta krav i de delar av landet där det är samhällsekonomiskt motiverat. Där kravet införs bör ökade kostnader för bulleråtgärder finansieras.

### FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER FÖR ATT MINSKA HÖGA PARTIKELHALTER

Miljöförvaltningen ser positivt på att regeringen och Vägverket utreder möjliga åtgärder för att minska problemen med höga partikelhalter i tätorter. Förvaltningen anser att det är av största vikt att det genomförs förändringar i lagstiftningen som möjliggör tillräckliga åtgärder för att minska partikelhalterna.

Staden har i underlaget till Regeringen i anledning av EU-kommissionens underrättelse till Sverige ang överskridanden av miljökvalitetsnormen för PM10, anfört att ansvaret för att minska partikelhalterna i första hand är en statlig fråga. Miljöförvaltningen delar denna ståndpunkt.

Kommuner har inte rådigheten över några åtgärder som undanröjer överskridandena av miljökvalitetsnormer. I underlaget till Regeringen konstaterar staden att staden uppfyllt sin del av det åtgärdsprogram som Regeringen fastställde den 9 december 2004. Det har tidigare konstaterats att åtgärdsprogrammet inte är tillräckligt för att undanröja överskridandena av miljökvalitetsnormer för partiklar. Staden har begärt att få möjlighet att förkorta tiden när dubbdäck är tillåtna. Regeringen har dock inte besvarat denna skrivelse.

I ”Samlad lägesrapport om vinterdäck” redovisas ett antal förslag till åtgärder för att minska problemen med höga partikelhalter i tätorter. Miljöförvaltningen bedömer att de förslag som Vägverket redovisar, vare sig enskilt eller i kombination, är tillräckliga för att miljökvalitetsnormen för partiklar (PM10) ska uppnås i Stockholms stad.

Förvaltningen bedömer att det förslag som skulle ge störst effekt på partikelhalterna är ett förbud för fordon med dubbdäck på vissa gator. Ett sådant förbud skulle medföra att miljökvalitetsnormerna klaras på nästan alla gator i Stockholm, utom eventuellt de mest belastade, t.ex. Hornsgatan. Vissa förslag, bl.a. begränsning av dubbantalet på däck, förändrad tillåten tid för dubbdäck och skatt på dubbdäck bedöms ge märkbar skillnad av partikelhalterna, men inte tillräcklig för att miljökvalitetsnormerna ska uppnås. Flera av förslagen bedöms ha försumbar effekt på partikelhalterna i Stockholm.

Nedan har Miljöförvaltningen kortfattat kommenterat hur stor effekt de åtgärder som Vägverket gått igenom bedöms ha på halterna av partiklar i Stockholm. Bedömningen har gjorts i samråd med SLB-analys.

3.2.3 Förändring av tid då dubbdäck är tillåtna ändras till 1/10 – 15/4

3.2.4 Förändring av tid då dubbdäck är tillåtna ändras till 1/10 – 31/3 i södra Sverige och 1/10 - 15/4 i övriga Sverige

3.2.5 Förändring av tid för krav på vinterdäck

Kommentar: Antalet dagar under april månad som överskrider miljökvalitetsnormen varierar kraftigt mellan olika år på gatorna i Stockholm. Under 2003-2008 har antalet dagar över normen varierat mellan 11 och 30. En förkortning av tiden under våren då dubbdäck är tillåtna skulle leda till färre antal överskridanden under ett år. Det är däremot inte tillräckligt för att klara miljökvalitetsnormen på gatorna även om samtliga överskridanden under april

försvann. En begränsning till 31/3 skulle ge tydligt större effekt än en förkortning till 15/4. En alternativ lösning vore att behålla nuvarande tid för skyldighet för fordonsägare att ha vinterdäck, men lokalt kraftigt förkorta den tid när dubbdäck är tillåtna. En sådan åtgärd ger möjlighet för bilägare under en begränsad period att använda dubbdäck, men den bilägare som vill utnyttja möjligheten kommer då att behöva tre uppsättningar däck. Det skulle sannolikt väsentligt minska dubbdäcksanvändningen, men eftersom någon sådan åtgärd inte utretts är det osäkert hur stor effekt en sådan lösning skulle få.

### 3.2.6 Begränsning av dubbantalet

Kommentar: Om antalet tillåtna dubbar per däck ändras till maximalt 50 per rullomkrets-meter antar Vägverket att partikelhalten minskar med 15 %, beroende på däckbestånd. Detta är inte tillräckligt för att miljö kvalitetsnormen för partiklar (PM10) ska uppnås i Stockholm. Det är först och främst antalet fordon med dubbdäck som ger störst utslag. Eftersom full effekt av detta förslag uppnås först efter c:a 5-7 år så missar man mycket värdefull tid.

### 3.2.9 Förbud för fordon med dubbdäck på vissa gator

Kommentar: Ett dubbdäcksförbud på enskilda gator beräknas medföra att miljö kvalitetsnormerna klaras på alla gator i Stockholm, utom eventuellt de mest belastade, t.ex. Hornsgatan. Ett förbud på enskilda gator försvårar till viss del möjligheterna att klara miljö kvalitetsnormerna på samtliga gator (t.ex. Hornsgatan) jämfört med ett totalförbud. Detta beror på att luften på enskilda gator påverkas av trafiken på närliggande gator.

Förvaltningen befarar också att efterlevnaden av ett sådant förbud blir lägre än ett totalförbud, eftersom det är resurskrävande att kontrollera, samt att det kan vara svårt för förare som åker sällan i staden att hantera.

### 3.2.11 Skatt för dubbdäcksanvändning inom vissa områden

Kommentar: Vägverket bedömer att en skatt för dubbdäcksanvändning i vissa områden skulle minska dubbdäcksandelen till under 20 %. Detta är inte tillräckligt för att miljö kvalitetsnormen för partiklar (PM10) ska uppnås på samtliga platser Stockholm.

Stockholm har dock i det omnämnda underlaget till Regeringen pekat på möjligheten att införa ekonomiska incitament som en väg för att minska dubbdäcksanvändningen.

### 3.2.13 Sänkt hastighet på gator med partikelproblem

Kommentar: Det finns ett starkt samband mellan emissionerna av PM10 och hastighet för dubbdäcken slitage på vägbanan. Sänkt hastighet är en åtgärd som skulle ge störst effekt på infarts- och kringfartsleder där hastigheten är högre. På gator i innerstaden är den verkliga hastigheten i praktiken lägre än de skyltade 50 km/h redan idag. En hastighetssänkning på innerstadsgator bedöms endast ge en mindre effekt på PM10-halterna och inte tillräckligt för att klara miljö kvalitetsnormerna.

### 3.2.7 Miljödäckspremie vid byte från dubbdäck till dubbfria däck.

### 3.2.8 Försäljningsskatt på dubbdäck

### 3.2.10 Differentierade parkeringsavgifter beroende på däckstyp

### 3.2.14 Differentierad trängselskatt beroende på däckstyp

Kommentar: Det är inte möjligt inom ramen för nuvarande tekniska system för uttag av trängselskatt att differentiera trängselskatten med hänsyn till däckstyp. Avgiften måste, som Vägverket själva framhåller, byggas på uppgifter i trafikregistret och där finns ingen uppgift om vilka däck ett fordon använder. Det framgår inte heller av Vägverkets förslag hur stor effekt dessa förslag bedöms ha på val av däck. Det är därför inte möjligt att bedöma hur stor effekt detta har på partikelhalterna.

3.2.1 Avskaffande av undantag av krav på vinterdäck för utländska fordon samt avskaffande av undantag av krav på vinterdäck för svenskregistrerade fordon vid färd till och från utlandet

3.2.2 Avskaffande av undantag av krav på 3 mm mönsterdjup på vinterdäck för utlandsregistrerade fordon

3.2.12 Ökat krav på mönsterdjup på vinterdäck till 4 mm. Kommentarer: Förslagen har sannolikt försumbar effekt på partikelhalterna i Stockholm. Andelen bilar som detta berör bedöms som försumbar.

### Förbud mot dubbdäck i miljözon

En potentiell åtgärd som inte behandlas i Vägverkets rapport är att ändra trafikförordningen så att kommuner ges möjlighet att förbjuda dubbdäck inom miljözoner. Miljöförvaltningen bedömer i likhet med vad staden anförde i sitt underlag till Regeringen, att detta skulle ge

större effekt vad gäller partikelhalter än att införa förbud på enskilda gator och att det därigenom är större sannolikhet att miljö kvalitetsnormen för partiklar klaras. Ett dubbdäcksförbud inom en miljözon kräver dock ytterligare överväganden, varför förvaltningen anser Regeringen bör utreda frågan.

Dagens lagstiftning medger inte att en kommun inför förbud mot dubbdäck inom miljözonen. Reglerna för miljözoner är samma för alla svenska städer med miljözon, vilket innebär att kommuner som beslutar sig för att införa miljözon enbart kan välja vilket geografiskt område den ska gälla för. Dagens miljözoner reglerar tunga bussar och tunga lastbilar som är utrustade med teknik för drift endast med diesel. För att kunna införa dubbdäcksförbud inom miljözonen krävs därför en ändring av trafikförordningen..

Ett förbud mot användning av dubbdäck inom miljözonen skulle leda till en tydlig förbättring av luftkvaliteten med avseende på partiklar PM10. De flesta gator och vägar där miljö kvalitetsnormen för PM10 överskrids idag skulle klara normen. Ett dubbdäcksförbud inom miljözonen leder sannolikt till lägre dubbdäcksandel även i Stockholms ytterområden, vilket också bidrar till att de totala utsläppen av PM10 minskar väsentligt i hela regionen. Förutom färre överskridanden av partikelnormen kommer befolkningens exponering för partiklar att minska liksom vägslitage. Även lägre bullernivåer skulle uppnås.

## **Trafikkontoret**

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 6 mars 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Vägverket konstaterar i sin rapport att en minskning av dubbdäcksanvändningen är mycket lönsamt samhällsekonomiskt genom mindre vägslitage och minskade hälso- och miljöeffekter. Kontoret noterar uppgiften i vägverkets redovisning att en minskning i Stockholm kan medföra en positiv effekt på upp till flera tusen kronor per år. Vägverkets utredning behandlar landet som helhet och tar liten hänsyn till olika meteorologiska förhållanden som råder i den södra delen av landet i förhållande till landets norra delar som har ett mer typiskt vinterklimat. Förhållandena skiftar också beroende på om det är storstad eller glesbygd eftersom förutsättningarna ifråga om transportbehov, trafiktäthet och fordon skiljer sig åt avsevärt.

Förslagen till åtgärder måste beakta detta förhållande om det skall medföra de förbättringar i fråga om miljö och säkerhet som ingår i uppdraget från regeringen. Vägverket förefaller i stor utsträckning ha behandlat och beskrivit något slags riksgenomsnitt av vägnät och trafikförhållanden och med fokus på det statliga vägnätet för att härigenom lösa de problem som ingår i uppdraget.

Kontoret anser att de förslag som framförts av vägverket generellt sett är bra för framkomligheten, miljön och ger en oförändrad trafiksäkerhet på landets vägnät i stort. För stockholmsförhållanden är dock bilden mera svårbedömd. För stadens del är dubbdäcksproblemen med partiklar PM 10 den mest svårbemästrade frågan.

De förslag som kan vara värda att gå vidare med är förslagen om förbud på vissa gator samt förslagen om skatte/avgiftssystem för dubbdäcksanvändning. I detta sammanhang vill dock kontoret framhålla att ett avgiftssystem är ett mer relevant förslag eftersom intäkterna då skulle tillfalla väghållaren.

Nedan följer en sammanställning av Vägverkets förslag med kortfattade kommentarer från kontoret:

### Däcksrelaterade förslag

3.2.1 Avskaffande av undantag av krav på vinterdäck för utländska fordon samt avskaffande av undantag av krav på vinterdäck för svenskeregistrerade fordon vid färd till och från utlandet.

Kontoret anser att förslaget är genomförbart. Dock vill vi väcka frågor kring hur ett sådant system ska övervakas och hur efterlevnad ska säkerställas. Förslaget har sannolikt försumbar

effekt på partikelhalterna i Stockholm.

### 3.2.2 Avskaffande av undantag av krav på 3 mm mönsterdjup på vinterdäck för utlandsregistrerade fordon

Ur trafiksäkerhetssynpunkt ser kontoret inget skäl till att förslaget inte är genomförbart. Förslaget har sannolikt dock försumbar effekt på partikelhalterna i Stockholm.

### 3.2.3 Förändring av tid då dubbdäck är tillåtna ändras till 1/10 – 15/4

Mot bakgrund av partikelsituationen förordar kontoret en förkortning av säsongen till 1 april eller ännu hellre till 15 mars. Säsongstarten är rimlig ur ett stockholmsperspektiv eftersom bilägare här i regel avvaktar med att sätta på vinterdäck till första halkan som brukar infalla i november.

Kontoret ser ingen fara i att en förkortad dubbdäckssäsong skulle innebära att fordonsägare byter tillbaka till sommardäck ännu tidigare alternativt struntar i vinterdäck. Idag kan man se en viss tendens till att fordonsägare sätter på vinterdäcken för sent, men inte att de plockas av för tidigt. Att fordonsägare skulle strunta i vinterdäck på en kortare period motsägs av att vinterdäckanvändning är väletablerat sedan närmare femtio år tillbaka och starkt förknippat med trafiksäkerhet i människors medvetande.

Antalet dagar under april månad som överskrider miljö kvalitetsnormen varierar kraftigt mellan olika år på gatorna i Stockholm. Under 2003-2008 har antalet dagar över normen varierat mellan 11 och 30. En förkortning av tiden under våren då dubbdäck är tillåtna skulle leda till färre antal överskridanden under ett år. Det är däremot inte tillräckligt för att klara miljö kvalitetsnormen på gatorna även om samtliga överskridanden under april försvann. En begränsning till 31/3 skulle ge tydligt större effekt än en förkortning till 15/4.

### 3.2.4 Förändring av tid då dubbdäck är tillåtna ändras till 1/10 – 31/3 i södra Sverige och 1/10 - 15/4 i övriga Sverige

Se 3.2.3

### 3.2.5 Förändring av tid för krav på vinterdäck

Se 3.2.3 och 3.2.4

Kontoret anser att Vägverkets resonemang om att däckfirmor måste ha resurser för att hantera stora mängder kunder som vill skifta däck inte kan vara utgångspunkt för regelverket.

### 3.2.6 Begränsning av dubbantalet

Om antalet tillåtna dubbar per däck ändras till maximalt 50 per rullomkrets meter antar Vägverket att partikelhalten minskar med 15 %, beroende på däcksbestand. Detta är inte tillräckligt för att miljö kvalitetsnormen för partiklar (PM10) ska uppnås i Stockholm. Det är först och främst antalet fordon med dubbdäck som ger störst utslag.

Eftersom full effekt av detta förslag uppnås först efter c:a 5-7 år så missar man mycket värdefull tid.

### 3.2.7 Miljödäckspremie vid byte från dubbdäck till dubbfria däck.

Kontoret tror inte att Vägverkets förslag om 100 kronor i bidrag/däck kommer att vara ett ekonomiskt incitament som förändrar dubbdäcksanvändandet. Systemet kan även antas kräva omfattande, kostsam administration.

Det framgår inte av Vägverkets förslag hur stor effekt detta bedöms ha på val av däck. Det är därför inte möjligt att bedöma hur stor effekt detta har på partikelhalterna.

### 3.2.8 Försäljningsskatt på dubbdäck

Skatteintäkterna skulle tillfalla staten medan kostnaderna för dubbdäcksanvändning i Stockholm drabbar väghållaren.

Det framgår inte av Vägverkets förslag hur stor effekt detta bedöms ha på val av däck. Det är

därför inte möjligt att bedöma hur stor effekt detta har på partikelhalterna.

### 3.2.9 Förbud för fordon med dubbdäck på vissa gator

Kontoret anser att förslaget är praktiskt genomförbart. Vägverket föreslår i rapporten att kommuner ska ges möjlighet att under perioden oktober 2010-2013 införa förbud mot dubbdäck på vissa gator. Detta kräver en förändring i Trafikförordningen.

Kontoret ser flera problem med ett förbud på vissa gator. Ett sådant förbud skulle leda till omfördelning av trafik till andra gator vilket kan få stor påverkan på framkomlighet.

Luften på enskilda gator påverkas till viss del även av trafiken på närliggande gator. Ett förbud på enskilda gator försvarar till viss del möjligheterna att klara miljö kvalitetsnormerna på samtliga gator jämfört med ett totalförbud.

Opinionsmässigt kommer ett sådant förbud att innebära att krav ställs på förbud även för andra gator med höga partikelhalter, t ex gator vid skolor och daghem.

Beräkningar av SLB-analys och SMHI har visat på att andelen fordon med dubbdäck måste minska till under 5 % för att samtliga gator ska klara miljö kvalitetsnormen.

Vid ett eventuellt förbud mot dubbdäck är vissa fordonsgrupper eller yrkesgrupper dispensade (t.ex. utryckningsfordon såsom polis och ambulans). Därutöver tillkommer frågan hur väl efterlevnaden av ett förbud skulle vara. Det är därför svårt att anta vilken dubbdäcksandel som vi skulle få efter ett förbud införs. Det kan bli svårt att komma ner till <5 % som beräkningarna visar att det krävs för att klara miljö kvalitetsnormerna. Variationen mellan åren kan också leda till att vissa gator inte kommer att klara miljö kvalitetsnormen under vissa år även om dubbdäckandelen blir så låg som t.ex. 5 %.

De kommuner som väljer att ha Miljözon för dubbdäcksförbud bör kunna välja att antingen ha det på vissa gator, eller att ha det som en zon där ett visst område är avgränsat. Det är stor skillnad mellan den mindre staden som har partikelproblem på någon eller några få gator mot Stockholm där problemet är av en betydligt större dignitet, och där det rent praktiskt kan bli svårt att välja ut vissa gator för ett förbud. Trafikförordningen bör ändras så att det finns möjlighet att ha förbud för dubbdäck på vissa gator och förbud inom en zon.

### 3.2.10 Differentierade parkeringsavgifter beroende på däckstyp

Parkeringsavgifter tas ut för att skapa ordning i trafiksystemet vad gäller framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet. Att öppna upp för kommuner att använda parkeringsavgifter i andra syften riskerar att urholka avgifternas funktion och i förlängningen människors acceptans för dem. Det finns även en kostnadsaspekt att ta hänsyn till då parkeringsentreprenörernas uppdrag skulle behöva utökas avsevärt för att hantera differentierade avgifter.

Det framgår inte av Vägverkets förslag hur stor effekt detta bedöms ha på val av däck. Det är därför inte möjligt att bedöma hur stor effekt detta har på partikelhalterna.

### 3.2.11 Skatt för dubbdäcksanvändning inom vissa områden

Se ovan om att skatteintäkter ej tillfaller väghållaren.

Vägverket bedömer att en skatt för dubbdäcksanvändning i vissa områden skulle minska dubbdäcksandelen till under 20 %. Detta är inte tillräckligt för att miljö kvalitetsnormen för partiklar (PM10) ska uppnås i Stockholm.

### 3.2.12 Ökat krav på mönsterdjup på vinterdäck till 4 mm

Detta förslag har sannolikt försumbar effekt på partikelhalterna i Stockholm.

### 3.2.14 Differentierad trängselskatt beroende på däckstyp

Kontoret antar att förslaget skulle innebära mycket höga utvecklingskostnader för att klara övervakning och efterlevnad. Systemet skulle även behöva utformas så att intäkter för dubbdäckslitage tillfaller rätt väghållare vilket är en komplicerande faktor.

Det framgår inte av Vägverkets förslag hur stor effekt detta bedöms ha på val av däck. Det är därför inte möjligt att bedöma hur stor effekt detta har på partikelhalterna.

Övriga förslag

#### 3.2.13 Sänkt hastighet på gator med partikelproblem

Det finns ett starkt samband mellan emissionerna av PM10 och hastighet för dubbdäcken slitage på vägbanan. Sänkt hastighet är en åtgärd som skulle ge störst effekt på infarts- och kringfartsleder där hastigheten är högre. På gator i innerstaden är den verkliga hastigheten i praktiken lägre än de skyltade 50 km/h redan idag. En hastighetssänkning på innerstadsgator bedöms endast ge en mindre effekt på PM10-halterna och inte tillräckligt för att klara miljö-kvalitetsnormerna.

#### 3.3.1 Förbättrad vinterväghållning på utpekade platser

Kontoret uppskattar att främst i kuperad gatumiljö krävs ökad förberedande halkbekämpning. Kostnad för denna förbättring uppskattas till 10-15 miljoner per år.

#### 3.3.2 Förändring av regelverk för flyttning av fordon

I Förordning om flyttning av fordon i vissa fall (SFS 1982:198), görs följande tillägg "Ett fordon får flyttas om fordonet är försett med dubbdäck och står parkerat inom ett område eller på en gata med dubbdäcksförbud."

#### 3.3.4 Tvättning och dammbindning av gatumiljöer

Trafikkontoret har i samarbete med SLB-analys studerat effekten av tvättningsåtgärder och får bekräfta vägverkets negativa bedömning av denna typ av åtgärd. De dammbindningsförsök som utförts visar en haltminskning på ca 25 % på Stockholms innerstadsgator.

#### 3.4.1 Etablera överenskommelse kring däckval och tekniska stödsystem

Kontoret anser att överenskommelser med samarbetspartners och branschföreträdare sker bäst genom vägverket på nationell nivå. Vid upphandling av tjänster kan kontoret t.ex. vid transporttjänster föreskriva viss däckval för utförande av tjänsten. När det gäller informationsinsatser har kontoret etablerat samarbete med bl.a. vägverket. Även om vägverket genom enkätundersökningar finner en attitydförändring mot vinterdäck utan dubb är dubbandelen för fordon i trafik i Stockholm fortfarande över 70 %. Kostnader och genomförande av infokampanjer om dubbdäcks påverkan på miljö och hälsa bör ske av vägverket.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att stadsledningskontoret i svaret till miljödepartementet översänder kontorets kommentarer samt föreslår regeringen att förslaget till förbud för användning av dubbdäck utvecklas till ett områdesförbud för användning av fordon försedda med dubbdäck.