



Handläggare: Göran Westberg  
Avdelningen för Strategisk Trafikplanering  
Tel: 508 273 61  
goran.westberg@gfk.stockholm.se

2005-04-06

Dnr 05-300-1079

Till  
Gatu- och fastighetsnämnden

**Stoppa planerna på att förbjuda dubbdäck i Stockholm, skrivelse av  
Mikael Söderlund (m)**

**FÖRSLAG TILL BESLUT**

Gatu- och fastighetsnämnden beslutar att som svar på skrivelsen till  
kommunstyrelsen översända och återropa detta tjänsteutlåtande

Göran Gahm  
T.f.

Monica Hildingson

**SAMMANFATTNING**

I Mikael Söderlunds skrivelse föreslås att staden uppvakter regeringen för  
att stoppa länsstyrelsens planer på att förbjuda eller motverka användningen  
av dubbdäck. Som skäl anförs att trafiksäkerheten kräver bästa möjliga  
vinterdäck under rådande vinterväglag i Stockholm.

Bakgrunden till länsstyrelsens förslag är att EU lagt fast normvärden för  
utomhusluft beträffande partiklar mindre än 10 mikrometer (PM 10).  
Nämnda partiklar ger upphov till sjukdomar i lungor och andningsvägar.  
Höga partikelhalter uppkommer främst under höst och vår och orsakas  
främst av dubbdäck som river upp och krossar stenmaterialet i  
vägbeläggningar. Som ett medel att minska partikelhalterna föreslår  
länsstyrelsen en halverad användning av dubbdäck tillsammans med andra  
åtgärder. Vägverket har vid en undersökning av svåra trafikolyckor inte  
kunnat belägga någon skillnad i olyckshänseende för fordon med dubbdäck  
och fordon med vinterdäck utan dubb. Kontoret delar länsstyrelsens

ståndpunkt att en begränsning av användningen av dubbdäck är nödvändig för att minska halterna av PM 10 i utomhusluften.

## **UTLÅTANDE**

### **Skrivelsen**

I skrivelse till kommunstyrelsen 2005-03-23 föreslår Mikael Söderlund (m) att staden uppvaktar regeringen om behovet av att stoppa Länsstyrelsens planer på att förbjuda eller på annat sätt motverka förekomsten av dubbdäck i Stockholm. Bil 1. Som skäl för framställningen anges att ett grundläggande trafiksäkerhetskrav är att bilister får använda bästa möjliga vinterdäck under rådande vinterväglag i Stockholm. Dubbdäcken beskrivs som helt överlägsna andra däck och helt avgörande för att undvika svåra trafikolyckor. Vidare hävdas att miljö kvalitetsnormerna måste ändras och anpassas till förhållandena i Sveriges större städer.

### **Kontorets synpunkter**

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. Miljö kvalitetsnormerna har inarbetats i den svenska miljöbalken. Reglerna om miljö kvalitetsnormer för PM10 i utomhusluft finns i förordningen (2001:527. ) om miljö kvalitetsnormer för utomhusluft. I korthet kan dessa uttydas som att per dygn får halten PM 10 partiklar inte överskrida  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  mer än 35 dygn per år från 2005-01-01. Per 2005-04-06 har noterats 40 överskridanden på Norrlandsgatan 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  $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$  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 långdistanstransporterade 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 Norrmalms 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.

**SLUT**