



Jarmo Riihinen
Telefon 08-508 28 820
jarmo.riihinen@miljo.stockholm.se

Till
Miljö- och hälsoskyddsnämnden

ÅTGÄRDER FÖR ATT MINSKA EMISSIONERNA AV PARTIKLAR FRÅN SLITAGE OCH UPPVIRVLING FRÅN VÄGTRAFIKEN, KS 303-1702/2007

Remiss från Kommunstyrelsen.

Förslag till beslut

- 1 Godkänna förvaltningens yttrande som svar på remissen.
- 2 Justera ärendet omedelbart.

Gunnar Söderholm

Gustaf Landahl

Sammanfattning

Vägverket har till Stockholms stad remitterat en redovisning om möjliga åtgärder för att minska partikelemissionerna och slitage och uppvirvling från vägtrafiken. Kommunstyrelsen har sänt ärendet till bland andra Miljö- och hälsoskyddsnämnden för yttrande senast den 14 juni 2007.

Förvaltningen instämmer i bedömningen att det är viktigast med åtgärder som påverkar dubbdäcksslitaget. Vägverkets redovisning visar också att en minskning av dubbdäcksanvändningen inte skulle ge några större negativa effekter på trafiksäkerhet eller framkomlighet. Förvaltningen anser därför att det är mycket positivt att Vägverket föreslår att en beredskap och möjlighet ska finnas att minska användningen av dubbdäck i tätort.

Utredningen visar att hastigheter har betydelse för såväl bildning som spridning av partiklar. Miljöförvaltningen efterlyser därför ytterligare studier av hur sänkta hastigheter kan användas för att minska partikelhalterna.

Bakgrund

Regeringen har gett Vägverket i uppdrag att i samråd med Naturvårdsverket och Sveriges Kommuner och Landsting utreda möjliga åtgärder för att minska partikelemissionerna från slitage och uppvirvling från vägtrafiken.

Vägverket har utrett ärendet och skickat sin redovisning till Stockholms stad för synpunkter. Kommunstyrelsen har remitterat ärendet till Trafiknämnden, Miljö- och hälsoskyddsnämnden, Exploateringsnämnden och Stadsbyggnadsnämnden för yttrande senast den 14 juni 2007.

MILJÖKVALITETSNORMER FÖR PM 10

Sedan 2001 finns det en miljö kvalitetsnorm som reglerar de högsta tillåtna PM 10-halterna i luften, det vill säga massan av alla partiklar mindre än 10 mikrometer i diameter. Årsmedelvärdet 40 mikrogram/m³ får inte överskridas, och dygnsmedelvärdet på 50 mikrogram/m³ får överskridas högst 35 gånger per år (en förändring av EU:s partikeldirektiv har diskuterats men i nuläget föreslås ingen ändring).

Miljö kvalitetsnormen för PM 10 överskrids i flera svenska tätorter – bland annat på flera gator i Stockholm.

Enligt Miljöbalken ska myndigheter och kommuner säkerställa att miljö kvalitetsnormer uppfylls. Regeringen fastställde den 9 december 2004 ett åtgärdsprogram för att minska halterna av PM 10 i Stockholm. I programmet ingick följande åtgärder:

- 1) informera om konsekvenserna av höga partikelhalter och de negativa effekterna av dubbdäcksanvändning
- 2) åtgärder inom parkeringspolitikens område för att minska personbilstrafiken och öka framkomligheten inom Stockholms kommun
- 3) åtgärder vad gäller de parkeringsavgifter som tillämpas vid myndigheters och kommuners arbetsplatser i Stockholms län, för att minska personbilstrafiken
- 4) åtgärder för att minska halterna av partiklar i de delar av vägnätet där det finns risk för extremt höga halter
- 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 PM10
- 6) åtgärder för att öka kunskaperna om bidrag till PM 10-halterna från fartyg, arbetsmaskiner och småskalig vedeldning.

Alla dessa åtgärder har inte genomförts. I en lägesrapport till regeringen hösten 2006 skrev länsstyrelsen att många av de åtgärder som genomförs i Stockholm varit av karaktären kunskapsuppbyggnad och försöksverksamhet. Få av åtgärderna var av mer praktiskt operativ natur, menade länsstyrelsen.

I propositionen "Moderna transporter 2005/06:160" skrevs att "Utsläppen av luftföroreningar från vägtrafiken har minskat kraftigt. Fortsatta utsläppsminskningar är dock nödvändiga för att nå uppsatta delmål och miljö kvalitetsnormer för partiklar och kvävedioxid". I propositionen angavs också att regeringen avsåg att ge Vägverket i uppdrag att utreda möjliga åtgärder för att minska partikelemissionerna från dubbdäcksanvändning och vaghållning.

Regeringen gav också den 21 juni 2006 Vägverket i uppdrag att, i samråd med Naturvårdsverket och Sveriges kommuner och landsting, utreda möjliga åtgärder för att minska partikelemissionerna från slitage och uppvirvling från vägtrafiken.

VÄGVERKETS REDOVISNING

Efter att ha fått ovannämnda uppdrag har Vägverket utrett möjliga åtgärder för att minska partikelemissioner och spridning av partiklar (inledning och sammanfattning av redovisningen bifogas och rapporten i sin helhet finns på webbsidan http://www.vv.se/filer/1601/regeringsuppdrag_slitagepartiklar.pdf).

Vägverket har fokuserat sin redovisning på åtgärder med betydande potential att minska partikelhalterna. De åtgärdstyper som bedöms ha sådan effekt är:

- Åtgärder som påverkar dubbdäcksslitage
- Åtgärder som påverkar trafikens hastighet och mängd.
- Sandens kvalitet och mängd.
- Dammbindning.

Det finns därutöver åtgärder som Vägverket bedömer ha mindre potential att minska partikelhalter. Åtgärder som handlar om vägbeläggning är i stort sett redan genomförda. Även när det gäller vägrengöring bedömer Vägverket att potentialen är liten.

Den enskilt viktigaste åtgärds möjligheten är minskning av dubbdäcksslitage, skriver Vägverket. Detta innebär främst minskning av antalet dubbdäck. Vägverket menar därför att det bör finnas beredskap och möjlighet att införa avgifter på dubbdäck. Vägverket skriver också att "Regeringen bör snarast initiera att förutsättningar skapas för införande av ett sådant styrmedel".

Vägverket menar att trafiksäkerhetskonsekvenser av en minskning av dubbdäcksandelen är väl utredda. Vägverket bedömer att risken för ökad dödlighet på grund av ökad användning av dubbfria vinterdäck i Mellansverige är mycket liten. Vägverket menar också att trafiksäkerheten inte bör påverkas mer än marginellt av de framförda

möjligheterna att minska partikelemissionerna. Framkomligheten kan påverkas negativt för enskilda trafikanter, men eftersom en viss andel av trafikarbetet fortfarande bör ske med dubbdäck bedömer Vägverket problemet vara relativt litet.

Enligt utredningen minskar vägslitage vid lägre hastigheter. Minskningar sker även vid hastighetssänkningar från 50 km/h till 30 km/h. Även spridningen av partiklar minskar vid lägre hastigheter.

Vägverket har haft som tilläggsuppdrag att utreda Stockholms stads förslag om att ha mer flexibel tidsbegränsning för dubbdäck. Vägverkets svar ingår som en bilaga till utredningen. Vägverket svarar att nuvarande tidsbegränsning för dubbdäck är lämplig, både från trafiksäkerhets- och väghållningssynpunkt.

Förvaltningens synpunkter

Miljöförvaltningen anser att redovisningen sammanfattar problembilden och tänkbara åtgärder på ett riktigt sätt.

Förvaltningen instämmer i bedömningen att det är viktigast med åtgärder som påverkar dubbdäcksslitage. Vägverkets redovisning visar också att en minskning av dubbdäcksanvändningen inte skulle ge några större negativa effekter på trafiksäkerhet eller framkomlighet. Förvaltningen anser därför att det är mycket positivt att Vägverket föreslår att en beredskap och möjlighet ska finnas att minska användningen av dubbdäck i tätort.

Vägverket skriver i utredningen att fordonens hastigheter påverkar såväl bildning som spridning av partiklar. Det saknas dock kvantitativ kunskap om hur hastigheter påverkar partikelbildningen. Miljöförvaltningen menar att dessa kunskapsbrister motiverar ytterligare studier av hur sänkta hastigheter kan användas för att minska partikelhalterna.

Slut

Bilagor

Bilaga 1 ”Åtgärder för att minska emissionerna av partiklar från slitage och uppvirvling från vägtrafiken”. Inledning och sammanfattning.