



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

Till  
Miljö- och hälsoskyddsnämnden

## SKRIVELSE OM KONKRETA ÅTGÄRDER FÖR ATT MINSKA DEN HÄLSOSKADLIGA NIVÅN AV PARTIKLAR I STOCKHOLMS LUFT, KS DNR. 303-1982/2007

Remiss från Kommunstyrelsen

### Förslag till beslut

- 1 Godkänna förvaltningens yttrande som svar på remissen.

Gunnar Söderholm

Gustaf Landahl

### Sammanfattning

Yvonne Ruwaida och Mats Nilsson (båda mp) har till Kommunstyrelsen lämnat in en skrivelse i vilken de föreslår ett antal åtgärder för att minska den hälsoskadliga nivån av partiklar i Stockholm. Kommunstyrelsen har remitterat ärendet till Miljö- och hälsoskyddsnämnden för svar.

När det gäller förslaget på avgifter för dubbade däck tillåter inte nuvarande lagstiftning sådana avgifter. Förvaltningen menar dock att minskad dubbdäcksanvändningen vore den viktigaste åtgärden för att minska PM 10-halterna.

Sänkta hastigheter, vilket också föreslås, kan minska partikelhalterna. Vägverket arbetar för närvarande med en översyn av hastigheterna på det statliga vägnätet och i avvägningarna ingår sänkta partikelhalter som ett kriterium. När det gäller stadens vägnät har sänkta hastigheter förts fram som en tänkbar åtgärd av Miljöförvaltningen men åtgärden har inte prioriterats i stadens åtgärdsarbete.

I fråga om stadens upphandling av transporter finns redan en rekommendation om att däck skall vara dubbfria. Även i stadens reseråd, som gäller trafiksäkerhets- och miljöaspekter på resor i tjänsten i Stockholms stad, anges att odubbade vinterdäck ska användas av miljö- och hälsoskäl.

I Stockholm har miljöbilar gratis boende- och nyttoparkering. I definitionen av miljöbil tas dock inte hänsyn till om fordonet körs på dubbade däck.

Dammbindning har visats kortvarigt kunna sänka partikelhalterna. Ett problem vid dammbindning har dock varit att utläggningen av dammbindningsmedel orsakat halka vid vissa tillfällen. Trafikkontoret håller nu på att testa ny spridarutrustning som kontoret hoppas minskar halkproblemen.

När det gäller förslaget på utbyte av gatubeläggningar bedömer Miljöförvaltningen att potentialen är begränsad beroende på att de mest trafikerade gatorna i Stockholm redan har en relativt hård beläggning som ger mindre partikelalstring.

I den remitterade skrivelsen framförs ett krav på att höjda hastigheter och fler bilar i innerstaden ska stoppas. Miljöförvaltningen har inte fått kännedom om några planer för höjda hastigheter eller ökad trafik i innerstaden.

## Bakgrund

Borgarrådet Yvonne Ruwaida och Mats Nilsson (båda mp) har till Kommunstyrelsen lämnat in en skrivelse (se bilaga 1) i vilken de anser att Stockholm ska:

- Införa avgift för att få köra med dubbade vinterdäck i stadstrafik.
- Sänka hastigheten på alla infarter.
- Låta alla transporter som staden upphandlar vara odubbade och inte ge parkeringssubventioner till bilar med dubbade vinterdäck.
- Fortsätta åtgärderna med dammbindning och utbyte av vägbeläggningar.
- Stoppa planerna på höjda hastigheter och fler bilar i innerstaden.

Kommunstyrelsen har remitterat ärendet till Miljö- och hälsoskyddsnämnden för svar senast den 15 januari 2008.

## MÖJLIGHETER ATT MINSKA PARTIKELHALTERNA MED FÖRESLAGNA ÅTGÄRDER

### Avgift för dubbade vinterdäck i stadstrafik

En halvering av dubbdäcksanvändningen beräknas kunna minska partikelhalterna i Stockholms innerstad med mellan 20 och 25 procent. En avgift på dubbade vinterdäck skulle rimligen minska dubbdäcksanvändningen, men nuvarande lagstiftning möjliggör inte avgifter på dubbade däck eftersom en avgift kräver en motprestation av det allmänna vilket är svårt att definiera i detta fall.

### **Sänka hastigheten på alla infarter**

Sänkta hastigheter har i olika studier visats minska partikelemissionerna med tiotals procentenheter. Det är främst på infarter där hastigheterna är högre som denna åtgärd har potential att ge minskade partikelhalter. När Miljöförvaltningen föreslog att Miljö- och hälsoskyddsnämnden den 25 april 2005 skulle förelägga staden att vidta åtgärder för att sänka halterna av PM 10, nämnde förvaltningen även sänkta hastigheter som en tänkbar åtgärd mot höga partikelhalter. Förvaltningen tog också upp hastighetsfrågan i den av Stadsledningskontoret ledda arbetsgrupp som under hösten 2005 tog fram ett förslag till åtgärdsprogram mot PM 10. Stadsledningskontoret valde dock att inte prioritera sänkta hastigheter i det åtgärdsförslag som presenterades för Kommunstyrelsen. I Kommunstyrelsens beslut om åtgärder mot PM 10 ingick inte heller hastighetssänkningar

Vägverket arbetar för närvarande med en översyn av hastigheterna på det statliga vägnätet. Enligt Vägverket är trafiksäkerhet den faktor som väger tyngst i översynen men även hastigheternas effekter på partikelhalter beaktas.

### **Upphandling av transporter med odubbade däck på fordon**

Det finns inget förbud inom Stockholms stad mot att upphandla eller använda fordon med dubbdäck. I stadens upphandlingsguide för fordon och transporter, som är en rekommendation, anges dock att däck skall vara dubbria.

Även i stadens reseråd, som gäller trafiksäkerhets- och miljöaspekter på resor i tjänsten i Stockholms stad, anges att odubbade vinterdäck ska användas av miljö- och hälsoskäl.

### **Inga parkeringssubventioner till bilar med dubbade vinterdäck**

I Stockholm har miljöbilar gratis boende- och nyttoparkering. I definitionen av miljöbil tas dock inte hänsyn till om fordonet körs på dubbade däck. I Göteborg ska dock användning av odubbade däck kopplas som ett användarkrav till definitionen på miljöbil. Detta sker från och med år 2009.

### **Dammbindning och utbyte av vägbeläggningar**

Dammbindning har visats kortvarigt kunna sänka partikelhalterna längs de gator som behandlats. När kalciummagnesiumacetat (CMA) under vintern 2005/2006 lades ut på innerstadsgator sjönk halterna med cirka 30 procent mellan kl 6 och kl 8 men steg relativt snabbt därefter. På Essingeleden lades också CMA ut och där blev effekten större: dygnshalterna sjönk med cirka 15 procent. Försök har även gjorts med magnesiumklorid och PM 10-halterna sjönk då ungefär lika mycket som med CMA.

Ett problem vid dammbindning har varit att utläggningen av dammbindningsmedel vid vissa tillfällen orsakat sämre friktion mellan vägbana och hjul. Trafikkontoret har dock nyligen fått ny spridarutrustning för dammbindningsmedel som är tänkt att ge väl avvägda mängder på de behandlade gatusträckorna. På detta sätt hoppas kontoret undvika

problem med halka i samband med dammbindning. Den nya spridarutrustningen har testats på Sveavägen men några resultat från försöket finns ännu inte.

När det gäller de statliga vägarna har Vägverket gett Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, i uppdrag att utreda optimala dammbindningsmedel. Vägverket anger att i detta uppdrag ingår att skyndsamt studera frågan om friktion – detta med sikte på att dammbindning ska kunna genomföras även under kommande säsong.

När det gäller gatubeläggningar har de mest trafikerade gatorna i Stockholm, som Hornsgatan och Sveavägen, en relativt hård beläggning som ger mindre partikelalstring än mjukare beläggningar. Potentialen för ytterligare förbättringar är således begränsad.

### **Stoppa planerna på höjda hastigheter och fler bilar i innerstaden.**

I den remitterade skrivelsen framförs ett krav på att höjda hastigheter och fler bilar i innerstaden ska stoppas. Miljöförvaltningen har inte fått kännedom om några planer på höjda hastigheter eller ökad trafik i innerstaden. Trafikkontoret har svarat till förvaltningen att kontoret inte fått några sådana uppdrag, men anger att det råder restriktivitet avseende inrättande av nya 30-zoner i bostadsområdena.

En åtgärd som lär ha minskat trafiken är trängselskatten som infördes i Stockholm den 1 augusti 2007. Någon samlad uppföljning av skattens trafikeffekter har ännu inte gjorts, men under försöket med trängselskatt 2006 minskade trafikarbetet i innerstaden med omkring 15 procent. Trafiken över avgiftsnittet minskade ännu mer – med cirka 20 procent.

### **Förvaltningens synpunkter**

Miljö kvalitetsnormen för PM 10 överskrids fortfarande på tiotals gator i Stockholm. Av de åtgärder som ingick i det åtgärdsprogram mot PM 10 som regeringen fastställde den 9 december 2004 har bara vissa genomförts. Länsstyrelsen har i en skrivelse den 30 oktober 2006 anfört att det för närvarande inte föreligger rimliga förutsättningar att kunna upprätta ett i länet tillräckligt förankrat kompletterande åtgärdsprogram för kvävedioxid och partiklar. Länsstyrelsen menar vidare att det saknas nödvändiga beslut av regeringen angående de mest kraftfulla åtgärdsförslagen.

Mot bakgrund av ovanstående anser Miljöförvaltningen att fler åtgärder behöver vidtas för att miljö kvalitetsnormen ska kunna klaras. Förvaltningen bedömer att den absolut viktigaste åtgärden för att minska PM 10-halterna är att minska dubbdäcksanvändningen. En avgift på dubbade däck skulle kunna minska användandet av dubbdäck men för detta krävs en lagändring. Miljö- och hälsoskydds nämnden har emellertid den 17 april 2007 beslutat att avstyrka Miljöförvaltningens förslag beträffande avgift på dubbade vinterdäck.

Även hastighetssänkningar kan minska partikelhalterna. När det gäller det statliga vägnätet pågår för närvarande en genomgång av hastigheterna på vägnätet. I detta arbete



beaktas även effekter på partikelhalter. För infarterna för vilka staden är väghållare sker inget sådant arbete, vad förvaltningen känner till.

När det gäller dammbindning pågår för närvarande arbete med att hitta bättre metoder. Miljöförvaltningen kommer i sin tillsyn på väghållarna att följa upp resultaten.

I fråga om transporter som staden upphandlar ingår redan rekommendationer att välja odubbade vinterdäck, och förvaltningen bedömer att det inte är motiverat att kräva ett totalförbud mot dubbade däck – vissa av stadens transporter kan ske på perifera vägar där dubbdäck kan behövas och där få människor exponeras för de partiklar som alstras.

Slut

## **Bilagor**

- Bilaga 1      Skrivelse om konkreta åtgärder för att minska den hälsoskadliga nivån av partiklar i Stockholms luft. Skrivelse av Yvonne Ruwaida och Stefan Nilsson (båda mp).