



Göran Westberg
Trafikplanering
08-508 273 61
goran.westberg@tk.stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2008-02-12

Konkreta åtgärder för att minska den hälsoskadliga nivån av partiklar i Stockholms luft. Skrivelse från Stefan Nilsson (mp) och Yvonne Ruwaida (mp). Remiss

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att som svar på remissen från kommunstyrelsen om skrivelse från Stefan Nilsson (mp) och Yvonne Ruwaida (mp) överlämna och återropa detta tjänsteutlåtande.
2. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar om omedelbar justering.

Magdalena Bosson
Förvaltningschef

Anette Scheibe
Avdelningschef

Sammanfattning

Yvonne Ruwaida (mp) och Stefan Nilsson (mp) har i skrivelse föreslagit ett antal åtgärder för att minska den skadliga nivån av partiklar PM 10 i Stockholms luft. I kontorets svar redogör kontoret för reglerna för att införa dubbdäcksavgift samt dubbdäcksavgiften i Oslo, den positiva effekten av att sänka hastigheterna på infartslederna, kontorets policy för egna och upphandlade transporter. Kontorets egna fordon förutsätts ha däck utan dubbar och upphandlade transporter rekommenderas att ha dubbfria däck. Vidare redogörs för de försök med dammbindning som pågår samt frågan om vad framkomlighet och trängselskatt får för effekt.



Skrivelsen

I skrivelse till kommunstyrelsen 2007-05-16 framlägger Yvonne Ruwaida (mp) och Stefan Nilsson (mp) förslag för att minska den skadliga nivån av partiklar PM 10. Skrivelsen har remitterats till trafik- och renhållningsnämnden och miljö- och hälsoskyddsnämnden för yttrande senast 2008-01-15. I skrivelsen anförts att landstingets senaste kartläggning av luftföroreningarna i Stockholm jämte sambanden mellan partikelhalter och hälsan visar på allvarliga konsekvenser för ett stort antal stockholmare. Vidare anförts att minst 4000 personer bor i områden där partikelhalten överskrider miljö kvalitetsnormen. I stort sett hela Stockholms stad och i stora områden i kranskommunerna överskrider WHO:s rekommendationer om 20 mikrogram. Källorna till de höga halterna av partiklar är främst vägtrafiken och slitaget av vägbanorna. Vägslitaget orsakar 87 procent av de lokala utsläppen av partiklar PM 10. Förutom att minska biltrafiken behövs en förstärkt kollektivtrafik för att få ner partikelhalterna. En av de mest effektiva åtgärderna är avgift på användning av dubbdäck. En annan åtgärd är sänkt hastighet på infarterna till Stockholm. Mot denna bakgrund föreslås i skrivelsen att Stockholm ska

- införa avgift för att få köra med dubbade vinterdäck i stadstrafik
- sänka hastigheterna 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 vägbeläggning
- stoppa planerna på höjda hastigheter och fler bilar i innerstaden

Trafikkontorets synpunkter

Dubbdäcksavgift

Fordons utrustning som t.ex. däck regleras i fordonsförordningen. Detta är sålunda en statlig uppgift som kommunen inte har någon rådighet över. Dubbdäcksavgift betraktas i den svenska lagstiftningen som en skatt. Kontoret har valt att informera bilisterna om dubbdäckens betydelse för uppkomsten av partiklar PM 10. En minskning av dubbdäcksanvändningen är nödvändig för att klara miljö kvalitetsnormen för PM 10.

I Norge har kommunerna rätt att ta ut avgifter på fordon som kör med dubbdäck. Dagavgiften är i Oslo 30 kronor, månadsavgiften 400 kronor och säsongavgiften mellan 1 november till 23 april 1.200 kronor. Dessa avgifter gäller för fordon upp till 3,5 ton. För fordon över 3,5 ton är avgifterna fördubblade. Avgiftsskyldigheten gäller innanför hela Oslo kommuns gränser. Man får ha dubbdäck monterade på bilen i Oslo d.v.s när bilen är parkerad, men så fort man kör bilen inträder avgiftsskyldighet. Den som kör med dubbdäck och inte har betalat avgift påförs en tilläggsavgift om 750 kronor.

Angående sänkta hastigheter på alla infarter

Hastighetsminskning har betydelse för uppkomsten av partiklar PM 10. Från Oslo rapporteras att en sänkning av fordonens registrerade hastighet med 10 km/ från 77km/tim till 67km/tim. Partikelhalterna minskar med minst 35%. I Söderleds-tunneln har mätningar visat att vid en ökad hastighet från 72 km/tim till 82 km/tim ökar partikelhalterna med en faktor två.

På infartsleder där kommunen är väghållare är den skyltade hastigheten högst 70 km/tim. På de trafikleder där Vägverket är väghållare - E4 Södertäljevägen från trafikplats Västertorp och söderut och Riksväg 73 Nynäsvägen från trafikplats Larsboda och söderut - är den skyltade hastigheten 90 km/tim. På Vägverkets övriga infartsleder inom Stockholm är den skyltade hastigheten 70 km/tim. Förslag finns om nya hastighetsgränser i intervallet 30-120 km/tim. Inom nämnda intervall föreslås hastighetsgränser i steg om 10 km/tim. Mellan 70 km/tim och 90 km/tim tillkommer som exempel 80 km/tim. Då de nya hastighetsgränserna fastlagts överväger kontoret att föreslå nämnden nya hastighetsgränser på vägavsnitt med höga partikelhalter.

Upphandlade transporter och friktionsdäck

Kontorets policy för egna lätta och leasade fordon är att dessa ska vara utrustade med friktionsdäck under vinterdäcksperioden mellan 1 december och 1 april om det inte finns särskilda skäl för andra däck. För tunga fordon råder förbud att använda dubbdäck. I stadens upphandlingsguide för fordon och transporter rekommenderas att använda dubbfria vinterdäck. Några subventioner för val av däck finns inte.

Dammbindning och utbyte av vägbeläggning

Kontoret har under tre år gjort försök med kalciummagnesiumacetat (CMA). Försöken har utvisat att partikelhalterna kan sänkas i innerstadsmiljö med ca 20 procent på torra vägbanor då partikelhalterna är höga. Motsvarande effekt kan uppnås med andra kemikalier. Tekniken med utläggning av dammbindningsmedel är ännu inte färdigutvecklad. Medlens dammbindningsförmåga över tiden, dos och friktionsegenskaper behöver utredas ytterligare. Vid för höga koncentrationer av dammbindningsmedel uppstår halka. Vägverket har därför uppdragit åt Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) att utreda lämpligt ämne och metod. Så snart Vägverkets arbete är slutfört kommer kontoret redovisa frågan om metoder och dess effekt på dammbindning. Trafikkontoret har sedan ny utrustning anskaffats av Stockholm Entreprenad för spridning av salt och andra lösningar t.ex. CMA påbörjat ett mindre försök på Sveavägen med CMA för att klargöra dos och effekt på partikelhalter samtidigt som kontroll sker på medlets friktionsegenskaper vid givna doser.



Kontoret använder på huvudgatunätet beläggningar med stor andel sten av hög kvalitet och storlek, vilket skapar mindre partikelbildning än beläggningar med annan sammansättning. En effekt av beläggningarna på huvudgatunätet är att dessa skapar mer buller än beläggningar som har mindre stenstorlek.

Angående höjda hastigheter och fler bilar i innerstaden

Kontoret bedömer inte att hastighetsgränserna behöver förändras på annat sätt än vad som redovisats ovan. Trängselskatten är nu permanent. Under försöksperioden förra året minskade passagerna över avgiftssnittet med ca 22 procent. Kontoret anser att den framkomlighet som uppnåddes på gatunätet inte medförde någon signifikant ökning av bilarnas hastighet. Däremot förkortades restiden genom att tiderna för trafik i kö minskade. I innerstaden minskade partikelhalterna med 13 procent och kväveoxiderna med 8,5 procent.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden som svar på remissen från kommunstyrelsen beslutar att överlämna och återropa detta tjänsteutlåtande.

Slut