



Kontaktperson trafikkontoret
Johanna Salén
Trafikplanering
Telefon: 08-508 260 32
johanna.salen@stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2011-11-24

Utformning av miljözon för dubbdäck. Svar på uppdrag i skrivelse från Ulla Hamilton (M), Mark Klamberg (FP), Jonas Naddebo (C) den 25 augusti 2011.

Samt svar på skrivelse om utökat dubbdäcksförbud från Emilia Hagberg m.fl. (MP)

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden ger kontoret i uppdrag att fortsätta följa upp utvecklingen av PM10-halterna och resultatet av dubbdäcksförbudet.
2. Nämnden ger kontoret i uppdrag att inför vintersäsongen 2012/2013 återkomma med förslag till dubbdäcksförbud på ytterligare någon eller några innerstadsgator.
3. Nämnden ger kontoret i uppdrag att fortsätta utreda införandet av områdesförbud.
4. Nämnden ger kontoret i uppdrag att fortsätta kommunicera däckvalets betydelse.

Per Anders Hedkvist
Förvaltningschef

Kristofer Tengliden
T.f Avdelningschef

Bilaga 1. Skrivelse om uppdrag att ta fram förslag om utformning av miljözon för dubbdäck.

Bilaga 2. Skrivelse om utökat dubbdäcksförbud i Stockholms Stad

2011-11-14
TJÄNSTEUTLÅTANDE



Anton Västberg
Enhetschef

Sammanfattning

Miljökvalitetsnormerna för partiklar PM10 överskrids på ett antal gator i Stockholm. Regeringen beslutade den 23 juni 2011 att ge kommuner möjlighet att reglera dubbdäcksanvändningen genom områdesförbud mot dubbdäck. Trafik- och renhållningsnämnden har därför gett kontoret i uppdrag att ta fram ett förslag om utformning av miljözon för dubbdäck.

Trafikkontoret förslår en stegvis utvidgning där kommande förbudsetapper kan kommuniceras i god tid. Kontoret avser att under våren 2012 återkomma till nämnden med förslag till utvidgning av förbudet. Kontoret avser då att föreslå förbud på ytterligare någon eller några innerstadsgator för införande vintersäsongen 2012/2013.

Bakgrund

Miljökvalitetsnormerna för partiklar PM10 överskrids på ett antal gator i Stockholm. Den 1 januari 2010 införde Stockholm, som första stad i Sverige, ett dubbdäcksförbud på Hornsgatan där de högsta halterna tidigare uppmätts. Förbudet på Hornsgatan har haft stor effekt. Dubbanvändandet har minskat från 60-70% till 30% på Hornsgatan och till 50% i resten av innerstaden. Även partikelhalterna har minskat, men dubbandelen måste minska till 10-20% för att miljökvalitetsnormen för partiklar PM10 skall klaras på Hornsgatan.

På grund av överskridandena har Sverige fått ett föreläggande från EU-domstolen och i maj fälldes Sverige av densamme efter flera varningar.

Kort därefter beslutade regeringen vid sitt sammanträde den 23 juni att ge kommunerna ytterligare möjligheter att reglera dubbdäcksanvändningen genom att tillåta zonförbud mot dubbdäck. Ulla Hamilton (M), Mark Klamberg (FP) och Jonas Naddebo (C) har i en skrivelse gett kontoret i uppdrag att ta fram ett förslag om utformning av miljözon för dubbdäck (bilaga 1). Emilia Hagberg m.fl. (MP) har i en skrivelse föreslagit ett zonförbud till säsongen 2011-2012 (bilaga 2).

Trafikkontorets synpunkter

Trafikkontoret förslår en stegvis utvidgning där kommande förbudsetapper kan kommuniceras i god tid. Nästa steg föreslås bli införande av förbud på ytterligare någon eller några innerstadsgator inför säsongen 2012/2013.

Förbudets påverkan

Ju fler gator som förbudet avser desto fler kommer att påverkas av det. Detta kräver större och mer långsiktiga kommunikationsinsatser.



Förbud på en enskild gata innebär att fordon med dubbdäck fortfarande kan trafikera området eftersom de kan korsa gatan eller välja att åka på en parallellgata. Resultat från Hornsgatan visar att både dubbdäcksandelen och trafikmängderna minskar på gatan vilket medför minskade partikelhalter. Hittills har inte minskningen av dubbdäcksandelen varit tillräcklig för att klara miljökvalitetsnormen för partiklar PM10. En risk med förbud på en enskild gata är att mindre närliggande gator trafikeras med mer trafik än de är planerat för och att trafiken därmed inte styrs till huvudgatorna som tål större strömmar. Resultaten från Hornsgatan visade dock endast på en försumbar trafikökning på de närliggande gatorna men resultatet kan bli annorlunda på en annan plats.

Förbud i en zon innebär att möjligheten att välja alternativa vägar minskar. Ju större zonen är desto mer begränsas möjligheten att använda dubbdäck. En större zon kan därför vara en möjlighet på sikt om förbud på enskilda gator eller mindre zoner inte är tillräckligt för att få ner partikelhalterna.

Kommunikation och beteendeförändring

Syftet med förbudet är att åstadkomma en beteendeförändring bland Stockholms bilister så att tillräckligt många väljer att köra med dubbfria däck på de gator där luftkvaliteten är försämrad. Sedan 2009 kommunicerar staden årligen om däckvalets betydelse för miljön.

Den senaste utvärderingen (USK:s Stockholmsbuss nr 16, våren 2011) visar bland annat att andelen stockholmare som är positiva till ett utökat dubbdäcksförbud har ökat från 45 procent hösten 2010 till 52 procent våren 2011. Andelen som anger att de kör med dubbdäck har sjunkit något, från 52 procent hösten 2010 till 48 procent våren 2011.

Förbudet mot dubbdäck ställs mot djupt rotade uppfattningar om olika vinterdäck och deras egenskaper. Att åstadkomma en attityd- och beteendeförändring måste därför ses i ett flerårigt perspektiv, innefattande kommunikationsinsatser.

Dubbdäcksförbud är också en kostnadsfråga för den enskilde bilisten. Enkätstudien som trafikkontoret genomförde bland vanebilister på Hornsgatan år 2009/2010 visade att majoriteten byter däck när de gamla är utslitna, oavsett förbudet. Av de som körde med dubbdäck under säsongen uppgav också majoriteten att de kan tänka sig att byta till dubbfritt när de gamla däcken var utslitna. I samma undersökning såg man också att många fick med dubbdäck då de köpte ny bil och därför inte hade valet att själva påverka vilka däck de

använde. Det kan därför tänkas att det tar ytterligare något eller några år innan ett däckbyte sker med tanke på den ekonomiska aspekten.

Vidare arbete

Uppföljningen av förbudet på Hornsgatan visar att förbudet haft stor effekt på Hornsgatan, men också att dubbdäcksandelen har minskat i hela innerstaden. Kontoret bedömer att dubbandelen kommer att fortsätta minska även under kommande vinter. Till vintersäsongen 2012/2013 bör förbudet utökas med ytterligare någon eller några innerstadsgator. Detta kommuniceras denna höst så att stockholmarna får en chans att förbereda sig. Årliga uppföljningar fortsätter att göras för att se vilken effekt förbuden har, och hur trenden ser ut. Om det blir nödvändigt med mer kraftfulla åtgärder kan det bli aktuellt att införa ett områdesförbud i stadens centralare delar. Detta kommer att få betydligt mer kännbara konsekvenser för dubbdäcksanvändare än förbud på enskilda gator. Därför är det lämpligt med ett stegvis införande.

Kontoret avser att under våren 2012 återkomma till nämnden med förslag till utvidgning av förbudet. Kontoret avser då att föreslå förbud på ytterligare någon eller några huvudgator i innerstaden för införande vintersäsongen 2012/2013.

Exempel på gator som har för höga partikelhalter är bland annat Götgatan, Sveavägen, Folkungagatan, S:t Eriksgatan, Fleminggatan, Regeringsgatan, Birger Jarlsgatan och Norrlandsgatan.

Drift- och underhållsåtgärder 2011/2012 för att förbättra luftkvaliteten

Under perioden 2011 t o m 31 maj 2012 kommer drift- och underhållsåtgärder, för att få ner partikelnivåerna för PM10 på både Hornsgatan och Sveavägen, att genomföras. Dessa åtgärder är inte tillräckliga för att nå miljökvalitetsnormerna men är ett komplement till dess att förbudet utvidgas. Åtgärderna kommer att bestå av vakuumsugning och spolning av körbanor samt dammbindning efter ett schema. Även friktionsmätningar kommer ske på aktuella ytor. Resultaten följs upp successivt. Extra insatser på Hornsgatan hålls på samma nivå som föregående säsong d v s extra bevakning, utökad halkbekämpning, extra snöbortforsling, tidig sandupptagning samt friktionsmätning.

Kostnaderna för att följa upp arbetet med PM10 kommer att öka p.g.a. personalkostnader och utökade driftkostnader. Kostnaderna kommer att öka ytterligare ju fler gator som får förbud. Driftkostnaderna för insatserna kommer att öka kraftigt och eventuella inköp av ny utrustning för att kunna möta kraven vid utökat förbud måste tas i beaktande.



Tidplan för åtgärder mot PM10

Nedan visas en möjlig tidplan för utökande av förbudet. Om alla steg kommer att bli nödvändiga får årliga utvärderingar av förbudens effekt visa. Det kan också bli aktuellt att gå långsammare fram med områdesförbud, om det visar sig att förbud på enskilda gator har stor effekt på det totala dubbdäcksanvändandet i staden.

2011/2012	Förbud på Hornsgatan samt drift- och underhållsåtgärder
2012/2013	Förbud på ytterligare innerstadsgata(or)
2014/2015	Förbud i mindre område(n) (tidigast)
senare	Förbud i större område

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att kontoret får i uppdrag att fortsätta följa upp utvecklingen av PM10-halterna och resultatet av dubbdäcksförbudet, att inför vintersäsongen 2012/2013 återkomma med förslag till dubbdäcksförbud på ytterligare någon eller några innerstadsgator, att fortsätta utreda införandet av områdesförbud samt att fortsätta kommunicera däckvalets betydelse.

Slut