

Bilaga 2 till kommunfullmäktiges protokoll 2010-11-29 § 4

Svar på interpellation (2010:29) om konsekvenser av beslutet att förbjuda dubbdäck på Hornsgatan

Catharina Tarras-Wahlberg (s) ställer i en interpellation följande frågor till mig:

1. Har det gjorts någon mätning av hur beslutet att förbjuda dubbdäck på Hornsgatan har påverkat a) luftkvaliteten b) trafikmängden på Hornsgatan? Vad säger den i så fall?
2. Har det gjorts någon mätning av hur kringliggande gator påverkats av beslutet att förbjuda dubbdäck på Hornsgatan i form av a) luftkvalité b) ökad biltrafik? Vad säger den i så fall?
3. Innan beslutet fattades, vilka konsekvenser såg ni att det skulle få? Vilka av dessa togs i beaktande?
4. Kommer någon säkerhetsanalys att göras kring de gator som idag används som alternativa gator, t.ex. Högalidsgatan och Lundagatan?
5. Vilka åtgärder ser borgarrådet som möjliga för att komma runt problemet att bilköerna nu växer å mindra gator runt Hornsgatan, gator som inte är anpassade till den mängden fordon eller den tillåtna hastigheten?
6. Vilka åtgärder planeras för att öka skyddet av oskyddade trafikanter på de kringliggande gatorna?

Som svar på interpellantens synpunkter angående konsekvenser av beslutet att förbjuda dubbdäck på Hornsgatan vill jag anföra följande:

1. Luftkvaliteten och trafikmängderna mäts kontinuerligt i miljöförvaltningens miljöstation som finns på Hornsgatan. Från denna går att avläsa att trafikmängderna har minskat med upp till 25% (motsvarar 6000 bilar) på Hornsgatan (mätningar från februari) jämfört med samma period föregående år. Trafikmängderna var under denna period även 25% lägre än i december 2009.

Enligt trafikkontorets mätning av beteenden/attityder har dubbdäcksförbudet inneburit att bilister med dubbdäck, i varierande grad, förändrat sina resor. Innan förbudet infördes trodde bilisterna att det var högst troligt att de skulle "byta resväg och åka på andra gator på Södermalm" (61%) följt av "köra på Hornsgatan med mina dubbdäck" (17%) och "tidigarelägga bytet till sommardäck" (12%). Eftermätningen visar att man oftast bytt resväg till andra gator på Södermalm (55%), följt av att 15 procent oftast bytt färdmedel till kollektivtrafiken och 12 procent har oftast cyklat eller gått.

Den 9 maj har 38 överskridanden över tillåten nivå för partikelhalter på Hornsgatan noterats. För att klara miljökvalitetsnormen för PM10 får inte dygnsvärdena överskrida 50 µg/m³ mer än 35 gånger på ett år. Detta överskreds i början av maj vilket är senare än vanligt och till viss del beror denna förskjutning på dubbdäcksförbudet.

2. Trafikmängderna mättes i 18 snitt i december innan förbudet infördes. På grund av de omfattande snömängder som kom i Stockholm under januari var det omöjligt att mäta trafikmängderna med slang. Istället användes radarkameror av entreprenören och mätningar kunde göras på 5 andra gator i närheten av Hornsgatan, där trafikökningar befarades.

Resultatet blev som förväntat på samtliga parallellgator ökade trafikmängderna efter 1 januari 2010, vilket skiljer sig från utvecklingen i innerstaden i övrigt. Det tyder på att en del av dubbdäckstrafiken har valt att åka på andra gator. På dessa gator finns inga mätstationer för partikelmängder. Miljöförvaltningen, har på uppdrag från trafikkontoret, mätt dubbdäcksandelen på två av dessa gator, Högbergsgatan och Lundagatan. Mätningarna blev få eftersom det på grund av väglaget inte gick att mäta vid alla tillfällen. De mätningar som gjordes pekar dock på att andelen bilar med dubbdäck var högre än innerstadssnittet både på Lundagatan och Högbergsgatan. Den ökade trafiken och andelen dubbdäckstrafik indikerar på att partikelhalterna bör ha gått upp på dessa gator men trafikökningarna har inte varit så omfattande att partikelhalterna har överskridit tillåtna nivåer.

3. I tidigare utredningar har trafikkontoret flaggat för att förbud på enskild gata kan innebära omledning av dubbdäckstrafiken till mindre gator som inte är gjorda för stora trafikmängder. För att kontrollera och följa upp detta har analyser av trafikens rörelsemönster kartlagts och trafikmätningar genomförts på närliggande gator före och efter förbudets införande. Trafiksäkerhetsaspekten är en annan fråga som varit föremål för utredningar. Ökad beredskap för halkbekämpning sattes in vid årsskiftet för att vara på den säkra sidan om total ishalka skulle uppstå men eftersom så pass många trotsade förbudet och fortsatte åka med dubbdäck på Hornsgatan har inga åtgärder behövts vidtas. Justeringar av trafikteknisk karaktär gjordes för att utformningen av förbudet skulle anpassas bättre till rådande förutsättningar, tex på grund av tillfälliga vägarbeten, trafikfarliga situationer och problematiska vägvalssituationer.

4. Trafikökningarna har inte varit så omfattande på nämnda gator (se tabell nedan). I kombination med de låga hastighetsgränserna (30 km/h) anser trafikkontoret inte att en trafiksäkerhetsanalys är nödvändig i nuläget, vilket jag instämmer i. Skulle trafikmängden tillta på någon av dessa gator skulle en trafiksäkerhetsanalys möjligen bli intressant.

Trafikförändringar - dygnsmedelvärde för passager under fem vardagar

	nov/dec 2009	vecka 7 2010	vecka 8 2010
Hornsgatan	ca 29 800 fordon	Minskning med ca 6800 st	Minskning med ca 4900 st
Lundagatan	3 794 fordon	Ökning med 307 st	Ökning med 298 st
Högbergsgatan	2 263 fordon	ingen uppgift	Ökning med 141 st
St Paulsgatan	1613 fordon	Ökning med 410 st	Ökning med 467 st
Hornsbruksgatan	1223 fordon	Ökning med 203 st	Ökning med 107 st

5. Trafikökningarna har inte varit så stora att det bildats bilköer. Det handlar om en ökning på upp till 500 fordon per dygn. Med full efterlevnad av förbudet kan det dock tänkas att fler väljer en alternativ väg men allt fler kommer förmodligen byta däck då de gamla slits ut och kan därmed åka på Hornsgatan igen. Det går inte att helt förutspå utvecklingen till nästa år men konsekvenserna bör även fortsättningsvis följas upp.

6. Det har inte kommit till trafikkontorets kännedom att de ökade trafikmängderna uppfattas som ett problem av boende på Hornsgatans närliggande gator i någon större omfattning. Hittills tycks trafiken ha fördelat sig jämt mellan olika parallellgator och trafikökningen har inte varit så omfattande på enskild gata. Högsta tillåtna hastighet är 30 km/h på dessa gator, vilket bidrar till att skapa en trafiksäker miljö.

Utifrån ovanstående punkter kan konstateras att interpellantens påstående om en markant trafikökning på närliggande gator är överdrivet. Givetvis måste vi bevaka utvecklingen utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv. I dagsläget är det dock inte trafiken som genereras på grund av dubbdäcksförbudet som är det överhängande trafiksäkerhetsproblemet i området utan den tunga trafik som alstras av arbetet med Citybanan. Här arbetar Trafikkontoret i nära samarbete med Banverket och entreprenörerna för att hitta bästa trafiksäkerhetslösningar i området.

I sammanhanget bör det också påpekas att trafiken i området generellt minskat, främst den trafik som inte haft Hornsgatan som målpunkt, vilket är mycket positivt. Dessutom har många valt att åka kollektivt, gå eller cykla vilket också är bra. Före dubbdäcksförbudet gjorde tre fjärdedelar vanligtvis en genomfartsresa när det reste på Hornsgatan, dvs. de hade varken start- eller målpunkt på Hornsgatan. Dessa resor skulle därmed kunnat ske på andra gator. Efter dubbdäcksförbudets införande hade dessa genomfartsresor minskat till 45 procent. 38 procent hade slutat att köra på Hornsgatan sedan förbudet infördes. Av dessa hade nästan samtliga dubbdäck – nio av 10 fordon. 13 procent har start- eller målpunkt på Hornsgatan men har trots detta valt att ställa bilen på en intilliggande gata. 25 procent har undvikit Hornsgatan helt och hållet.

En annan viktig aspekt med dubbdäcksförbudet är det förändrade beteendet hos bilisterna. Tidigare år har andelen dubbdäck på infarterna legat tämligen konstant runt 70 procent, men årets mätningar visar på en 6% minskning från föregående år. Det är även en betydande andel som har valt att byta till dubbfria däck i år. I innerstaden visar uppmätta gator att dubbdäcksandelen minskat med 10-15 procentenheter till 50 procent. Trafikkontorets egen mätning av attityder till val av vinterdäck bland privatbilister som färdas på Hornsgatan, visar att andelen som valt dubbfria däck denna vinter ökat från 24 procent till 37 procent. Ytterligare 37 procent uppger att de kan tänka sig byta till dubbfritt, den dagen de gamla däcken är utslitna. Detta är mycket positivt och vi kan därför anta att andelen dubbfria däck kommer att öka i stockholmstrafiken även kommande vintersäsonger. Det finns dock inget egenvärde i att ha ett dubbdäckförbud i Stockholm om bilisterna väljer att på egen hand bidra till att minska partikelhalterna men jag kan konstatera att förbudet på Hornsgatan varit en viktig del i denna positiva förändring.

Stockholm den 18 maj 2010

Ulla Hamilton (m)
Miljö- och trafikborgarråd