



PM 2007: RIII (Dnr 303-1702/2007)

Vägverkets redovisning av möjliga åtgärder för att minska partikelemissionerna från slitage och uppvirvling från vägtrafiken

Remiss från Näringsdepartementet

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Som svar på Näringslivsdepartementets remiss överlämnas och återopas denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

Stockholms stad har fått Vägverkets redovisning av möjliga åtgärder för att minska partikelemissionerna från slitage och uppvirvling från vägtrafiken på remiss från Näringsdepartementet. Remisstiden sträcker sig till den 27 augusti 2007.

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.

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).

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden. Kontorsyttrande har avgetts från exploateringskontoret.

Stadsledningskontoret anser att rapporten ger en bra och aktuell överblick över ämnesområdet, men påpekar att frågan om partiklarnas hälsoeffekter inte behandlas. Kontoret delar uppfattningen att åtgärder bör genomföras för att minska partikelhalterna i stockholmsluften. Åtgärderna och de positiva effekterna av minskade PM10-halter måste dock vägas mot andra konsekvenser som kan uppstå. Kontoret anser att det finns vägande skäl för att begränsa tiden för att få köra med dubbdäck under april månad i Stockholm.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att redovisningen sammanfattar problembilden och tänkbara åtgärder på ett riktigt sätt samt instämmer i bedömningen att det är viktigast med åtgärder som påverkar dubbdäcksslitage. Det saknas dock kvantitativ kunskap om hur hastigheter påverkar partikelbildningen och dessa kunskapsbrister motiverar ytterligare studier av hur sänkta hastigheter kan användas för att minska partikelhalterna.

Stadsbyggnadsnämnden påpekar att frågorna är komplexa och att mer forskning och utveckling fordras för att få hela partikelproblematiken bättre belyst. Sambandet

mellan åtgärder och effekter är många gånger oklart. Nämnden anser att Vägverket i sitt fortsatta arbete ska verka för en förkortning och differentiering av den tillåtna tiden för dubbdäcksanvändande.

Trafik- och renhållningsnämnden efterlyser en studie över lämplig nivå på dubbdäcksanvändning när det gäller uppruggningseffekt som friktionsförbättring på vägbeläggning. Nämnden anser att Vägverket i sitt fortsatta arbete ska verka för en förkortning och differentiering av den tillåtna tiden för dubbdäcksanvändande. Vidare anser nämnden att arbetet med att minska partiklarna kräver samarbete mellan flera organ. Det krävs även forskning och ekonomiska resurser för att uppnå bra resultat. I denna process har statens organ en viktig uppgift att styra arbetet för att klara uppgiften om att få bra luft.

Exploateringskontoret finner att vägverket gjort en bra överblick av problemområdet, men bedömer att även om de föreslagna åtgärderna genomförs finns stor risk att miljökvalitetsnormen för PM10 kommer att överskridas även i framtiden. Vidare påpekar kontoret att kopplingen mellan miljöbalken och PBL medför effekter som sannolikt inte är helt förutsägbara, och anser att regeringen bör uppmärksammas på den komplikation som kan uppstå för bostadsförsörjningsprogrammen i storstäder där problem med miljökvalitetsnormen för partiklar föreligger. En strikt tolkning av miljöbalken kan med nuvarande lagtext innebära att en detaljplan stoppas.

Mina synpunkter

Jag instämmer i huvudsak med de synpunkter som framförts av stadens olika remissinstanser och vill särskilt lyfta fram de synpunkter som följer.

Vägverkets redovisning sammanfattar på ett bra sätt problembilden och de tänkbara åtgärder som står till buds.

Det är viktigt att ytterligare forskning satsas på att undersöka hälsoeffekterna av partiklar eftersom det här finns osäkerheter kring vilken typ och storlek på partiklar som kan medföra negativ hälsopåverkan.

På några av Stockholms gator överskrider miljökvalitetsnormen för PM10 avseende antal tillåtna dygn per år. Överskridandena sker till absolut övervägande del på våren då vägbanan är torr och snöfri. PM10-medelvärdet över året överskrider emellertid inte och Stockholm ligger här förhållandevis bra till.

Till skillnad från många andra städer genereras partiklarna i stockholmsluften främst från slitage och uppvirvling från dubbdäck. Vägverkets bedömning är att den enskilt viktigaste åtgärdsalternativet för att minska partikelhalterna är att minska dubbdäcksslitaget. Staden arbetar aktivt med denna fråga på olika sätt och avser att fortsätta med det. Att försöka lösa frågan med dubbdäcksavgift eller ett absolut förbud är att förenkla problemet. Dubbdäcken luckrar upp vinterväglaget vilket gör att andra typer av friktionsdäck får fäste. Eftersom dubbdäck är en trafiksäkerhetsfråga, minskad dubbdäcksanvändning får inte ske till priset av minskad trafiksäkerhet, är det viktigt att de enskilda bilägarna själva fattar beslut om vilken typ av däck just de har behov av. För att bilägarna skall kunna göra aktiva val är det viktigt att saklig information om dubbdäckens konsekvenser och vilka alternativ som finns sprids på ett lättillgängligt sätt.

Åtgärderna som ligger inom en kommuns rådighet räcker inte. Jag anser att det är nödvändigt att alla hjälper till och det är viktigt att arbeta förutsättningslöst med olika möjliga åtgärder. Jag instämmer med trafik- och renhållningsnämnden att diverse åtgärder bör utredas ytterligare såväl olika typer av dammbindning som vägbeläggningar och hastighetsbegränsningar för att se vad som får bäst effekt. Detta för att åstadkomma den kunskapsuppbyggnad som krävs för att frågan skall kunna lösas långsiktigt.

Vägverket anser inte att det är en lämplig åtgärd att förkorta den tillåtna perioden för dubbdäck i Stockholm. Jag inser att en sådan bestämmelse möter en del praktiska problem, men i ett avlångt land som Sverige där klimatet kan skilja sig avsevärt beroende på var i landet som man befinner sig så framstår det närmast som märkligt att ha en enhetlig datumgräns för hela landet. För den som promenerat på Stockholms gator en torr dag i slutet av mars, då gatorna redan varit snöfria i flera veckor och merparten av bilar alltjämt använder dubbdäck och kan fortsätta så ytterligare en månad, ter sig detta synsätt som mycket statiskt och avfärdandet av förslaget på grund av att det blir lite krångligt som alltför lättvindigt.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Som svar på Näringslivsdepartementets remiss överlämnas och återopas denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Stockholm den 15 augusti 2007

ULLA HAMILTON

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Utdrag ur Vägverkets redovisning

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Carin Jämtin* (s) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. I huvudsak godkänna föredragande borgarrådets förslag till beslut.
2. Förorda att förutsättningarna för ekonomiska styrmedel i syfte att minska partikelemissionerna prövas.
3. Därutöver anföras följande.

Det är glädjande att det numera råder enigheten i Stockholms stad om att informationsinsatser är önskvärda för att öka trafikanternas kunskap på området och minska omfattningen på problematiken. Det är dock inte troligt att det ensamt kan minska partikelemissionerna i tillräcklig utsträckning och därför är det viktigt med en beredskap för att kunna använda ekonomiska styrmedel om och när det krävs. Den frågan bör därför föras vidare av berörda myndigheter.

Reservation anfördes av borgarråden *Yvonne Ruwaida* (mp) och *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Vi föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. som svar på Näringsdepartementets remiss överlämnas och återopas denna promemoria med följande tillägg
2. protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat

Det är viktigt att problemet med partikelemissioner i staden sätts på dagordningen. En av Stockholms stora miljöutmaningar är luftkvaliteten. Överskridningarna av miljökvalitetsnormerna drabbar alla stockholmare. Det behövs därför krafttag för att lösa problemen. Biltrafiken är den enskilt största källan till de höga koncentrationerna av stoft och partiklar. Partiklar leder till stora hälsoproblem framförallt för människor med hjärt- och lungsjukdomar och astmatiker. Dubbdäck förstör asfalten och river upp dammet i mycket större grad än dubbfria vinterdäck samtidigt som de leder till ökat buller. Dubbdäck gör därmed att luftkvaliteten försämras och föroreningarna ökar.

Vägverkets utredning är mycket bra och föreslår ett flertal konkreta åtgärder för att minska partikelhalterna i staden. De viktigaste åtgärdsområdena är mindre slitage från dubbdäck (färre dubbdäck och kortare dubbdäckssäsong), sänkta hastigheter, och minskat antal motorfordon. Fortsatta åtgärder bör därför inriktas inom dessa områden. Att prioritera andra otillräckliga åtgärder är att fortsätta att utsätta stockholmarna för oacceptabla hälsorisker.

Utredningen är tydlig med att resultat inte kan uppnås enbart med informationsinsatser. Det är glädjande att Vägverket anser att regeringen snarast bör skapa förutsättningarna för att införa avgifter på dubbdäck. Vägverket bör därför framföra en hemställan till regeringen så att de kommuner som önskar får möjlighet att införa avgiftssystem för dubbdäck.

Ett antal norska storstäder har infört avgifter för användandet av dubbdäck, något som har resulterat i minskat användande och förbättrad luftkvalitet. Stockholms stad ska verka för att ett avgiftssystem för dubbdäck kan införas i Stockholm för att värna stockholmarnas livsmiljö omkring hårt trafikerade gator.

Ytterligare studier över hur sänkta hastigheter kan minska partikelhalter behövs. Det är viktigt att i samband med detta titta på hur stadens 30-zoner kan utvidgas.

Att ha en aktiv parkeringspolitik som leder till minskad personbilstrafik i innerstaden ingår i regeringens åtgärdsprogram från 2004. Stockholms stad måste ta ansvar för de åtgärder man har ansvar för i åtgärdsprogrammet, här släpar åtgärder på parkeringspolitikens område efter. Den borgerliga majoriteten planerar i sin parkeringspolitik för närmast motsatsen till åtgärdsprogrammets krav på färre bilar i innerstaden.

ÄRENDET

Stockholms stad har fått Vägverkets redovisning av möjliga åtgärder för att minska partikelemissionerna från slitage och uppvirvling från vägtrafiken på remiss från Näringsdepartementet.

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

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 samt dammbindning.

Vägverket anser att den enskilt viktigaste åtgärdsalternativet är minskning av dubbdäcksslitage. 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.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden. Exploateringskontoret har avgett ett kontorsyttrande som svar på remissen.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 28 maj 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret anser att rapporten ger en bra och aktuell överblick över ämnesområdet. Däremot behandlas inte frågan om partiklarnas hälsoeffekter. Det råder stor osäkerhet kring partiklarnas påverkan på människors hälsa. Mycket talar dock för att partiklarna påverkar förekomsten och styrkan av sjukdomar i andningsorganen. Det är ett faktum att personer med astma och känslighet för luftvägsinfektioner påverkas av att vistas i miljöer med höga halter av PM 10. Däremot är beläggen för risker för dödsfall i hjärtinfarkt, lungcancer och risker för nedsatt utveckling av lungkapacitet överdrivna.

Partikelhalterna i Stockholm alstras till 67 % av transporter och allra mest av lätta fordon. Halterna i Stockholm år 2006 varierade mellan 13 och 38 µg/m³. Det kan jämföras med bakgrundshalterna på Upplands landsbygd där den är 12 µg/m³. Få storstäder i Europa har så låga partikelhalter.

Kontoret anser likväl att åtgärder bör genomföras för att minska partikelhalterna i Stockholmsluften. Åtgärderna och de positiva effekterna av minskade PM 10 halter måste dock vägas mot andra konsekvenser som kan uppstå. En minskning av dubbdäcksanvändningen leder till lägre slitage på vägbeläggningen men kan å andra sidan få till följd att fler trafikolyckor inträffar.

Skyldighet att ha vinterdäck föreligger mellan 1 december och 31 mars vid vinterväglag. Det är emellertid tillåtet att ha dubbdäck mellan 1 oktober till 30 april. Kontoret anser att det finns vägande skäl för att begränsa tiden för att få köra med dubbdäck under april månad. April är en månad med höga halter av partiklar PM 10. En minskad dubbdäcksandel under delar av vintersäsongen är nödvändig om staden ska klara rådande miljökonsekvensnormerna. Det är dock av yttersta vikt att studier görs över vilka konsekvenser detta för med sig

beträffande trafiksäkerheten.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 12 juni 2007 att godkänna förvaltningens yttrande som svar på remissen.

Reservation anfördes av vice ordföranden Åsa Romson (mp) och tjänstgörande ersättaren Tina Kratz (v) med hänvisning till sitt yrkande, *bilaga 1*.

Reservation anfördes av ledamöterna Eva Louise Erlandsson Slorach (s), Malte Sigemalm (s), Ulla Jöhnk (s) och Godfrey Etyang (s) med hänvisning till sitt yrkande, *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Ulla Hamilton (m), ledamöterna Lennart Jansson (m), Torbjörn Erbe (m), Daniel Valiollahi (m), Per Ola Bosson (m) och Karin Karlsbro (fp) samt tjänstgörande ersättaren Ulf Linder (m), *bilaga 1*.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 28 maj 2007 har i huvudsak följande lydelse.

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 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.

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.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 14 juni 2007 att i huvudsak godkänna kontorets förslag till beslut, samt att därutöver anföra följande.

På några av Stockholms större innerstadsgator överskrids de gränsvärden för partiklar (PM10) som infördes 2005 i och med EU:s nya luftkvalitetsnormer. Detta kan leda till luftrörsbesvär och andningsproblem. Därför är det angeläget att man både från stadens och från statens sida gör vad man kan för att motverka problemet. Tyvärr råder det ingen enighet om vilka insatser som är de mest effektiva för att åstadkomma detta.

En åtgärd som ofta nämns är ett minskat användande av dubbdäck. Forskarna är överens om att detta skulle minska mängden partiklar som slits upp från gatorna, men samtidigt råder det dessvärre stor enighet om i hur stor utsträckning det skulle innebära fler olyckor och fler dödsfall. Olika riskmoment måste således vägas mot varandra.

I april är det ofta mycket höga partikelnivåer med stor andel av dagar då halterna överskrids. Det finns också inventeringar gjorda av trafikkontoret som visar på stor andel fordon som fortfarande har kvar dubbdäcken långt in på försommaren. Vi anser

därför att Vägverket i sitt fortsatta arbete ska verka för en förkortning och differentiering av den tillåtna tiden för dubbdäcksanvändande.

Generellt bör Vägverket fortsätta att ha en öppen attityd och söka kunskap både nationellt och internationellt och inte fastna i en enskild åtgärd.

Reservation med hänvisning till kontorets förslag till beslut anfördes av ledamöterna Gunni Ekdahl (s) och Hasan Dölek (s) samt tjänstgörande ersättarna Anette Höijer (s) och Jan-Olof Gustavsson (s).

Reservation anfördes av ledamoten Cecilia Obermüller (mp), som hänvisade till sitt yrkande, *bilaga 1*.

Reservation anfördes av tjänstgörande ersättaren Anders Nordenskiöld (v), som hänvisade till sitt yrkande, *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ledamöterna Gunni Ekdahl (s) och Hasan Dölek (s) samt tjänstgörande ersättarna Anette Höijer (s) och Jan-Olof Gustavsson (s), *bilaga 1*.

Ersättaryttrande gjordes av Lukas Forslund (c), *bilaga 1*.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 21 maj 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Allmänt

Stadsbyggnadskontoret anser att redovisningen ger en mycket bra och aktuell överblick över ämnesområdet. Frågorna är emellertid ytterst komplexa. Mer forskning och utveckling fordras för att få hela partikelproblematiken bättre belyst. Sambandet mellan åtgärder och effekter är många gånger oklart. Vidare behövs mer analyser kring hälsoaspekter för att få en klarare bild av situationen. I de senaste forskningsrönen har t.ex. barn påvisats löpa större risk för olägenheter av partiklar.

Vinterdäck

Den enskilt största bidraget till lokalt alstrade partiklar PM10 kommer från dubbdäck. En minskning av användningen av dubbdäck är nödvändig av både hälso- och slitageskäl. Skyldighet att ha vinterdäck på person- och lätta lastbilar föreligger mellan 1 december och 31 mars vid vinterväglag. Det är tillåtet att ha dubbdäck från 1 oktober till 30 april.

Stadens mål är en halvering av andelen dubbdäck under vinterdäckssäsongen från 75 % till 35 %. Det finns en uppfattning att det behövs en andel om 20 % för att säkerställa uppruggning av beläggningen. Uppruggningen bidrar till att förbättra friktionen för de som använder dubbfria vinterdäck. Hur stor andel dubbdäck som är lämplig är emellertid inte klarlagt och här behövs ytterligare studier.

Kontoret anser att vägande skäl föreligger för begränsa användningen av dubbdäck i Stockholm, antingen genom att förkorta tiden då dubbdäck är tillåtna och/eller att belägga användningen med avgifter. Dubbdäck kan med fördel ersättas av s.k. friktionsdäck anpassade för nordiska förhållanden, dels har friktionsdäcken förbättrats genom åren och ger väl så gott vägfäste som dubbdäck med undantag för ren tunn is på gatubeläggningen, dels är den egentliga vintersäsongen i Stockholm mycket kort.

Friktionsdäcken har också enligt uppgifter en förbättringspotential när det gäller egenskaper för såväl buller som effekt när det råder vinterväglag. Ett nära samarbete mellan staten och däckbranschen bör etableras för att driva på en utveckling. Om dessutom antisladdsystem införs på alla nya bilar uppnås hög säkerhet varvid bilisterna lättare kan få tilltro till att använda friktionsdäck i stället för dubbdäck.

Vägbeläggning

I Stockholm används på huvudgatunätet beläggning med sten av hög kvalitet och med 16 mm storlek vilket ger god effekt mot slitage och uppkomst av partiklar PM10. På bostads- och lokalgator är stenstorlek mindre och beläggningens steninnehåll av lägre kvalitet mot

slitage. Trafikintensiteten är på detta vägnät å andra sidan avsevärt lägre. Situationen avspeglas genom lägre halter av partiklar PM10.

Vinterväghållning och teknikutveckling

Vinterväghållning har skett med i huvudsak samma teknik under de senaste decennierna. Ett skäl till detta förhållande är begränsade anslag till renhållning och därmed små möjligheter till utveckling av ny teknik för vinterväghållning.

Mot bakgrund av dubbdäcks- och partikelproblemen finns skäl att utveckla nya metoder och hjälpmedel för att förbättra drift och underhåll av vägnätet. Det kan gälla friktionsmedel vid halka, maskiner för sandupptagning och renhållning av vägytan, informationssystem för övervakning vid risk för halka m.m. Uppgifterna är av såväl demonstrations- som forskningskaraktär. Samarbete krävs mellan väghållare och staten. Visserligen kommer kostnaderna för vinterväghållningen att öka kostnaderna men å andra sidan minskar kostnaderna för trafikolyckor och förmodligen även för hälsouppoffringar till följd av minskade partikelhalter.

Trafikåtgärder

Temporära hastighetsnedsättningar vid höga partikelhalter har visat sig vid försök medföra vinster för såväl trafiksäkerhet som minskande partikelhalter. På infartsleder kan det vara en framkomlig väg att minska såväl uppvirvling som generering av nya av partiklar. I syfte att få bättre kunskap om potentialen krävs dock fältförsök på lämpliga vägavsnitt. Kontoret anser att frågan är viktig och att den bör utredas ytterligare, med avseende på såväl juridiska som praktiska åtgärder inför ett eventuellt införande i trafiklagstiftningen.

I redovisningen finns en beräkning av hur stor trafikmängd som kan tillåtas för att klara miljö kvalitetsnormerna. Vid en gata med dubbelsidig bebyggelse och 24 meters bredd beräknas normen kunna klaras om trafikvolymen är högst 13 000 fordon per dygn. För Hornsgatan som är 24 meter bred innebär det att trafiken skulle behöva minskas med 22 000 fordon per dygn för att på så sätt klara miljö kvalitetsnormen. Kontoret bedömer att en dylik minskning inte är möjlig på flertalet av stadens huvudgator utan måste kombineras med andra medel och metoder för att klara miljö kvalitetsnormen.

Information

Ett mycket viktigt led i arbetet med att minska dubbdäcksanvändningen är information. Mot bakgrund erfarenheter i Norge bedöms informationsinsatserna bli tidskrävande och omfattande. Trafikkontoret, miljöförvaltningen, länsstyrelsen, vägverket och landstinget genom Centrum för miljömedicin har inlett ett arbete med informationsinsatser inför kommande vintersäsong. Mot bakgrund av Naturvårdsverkets roll inom miljöområdet finns anledning att Naturvårdsverket tilldelas anslag för att ingå i en gemensam informationskampanj.

Ekonomi

Staden har vid remisser av länsstyrelsens förslag till åtgärdsprogram för Stockholm påtalat behovet av statliga medel för flera ändamål i arbetet med att få ner partikelhalterna i gaturummet. Kontoret anser att kommunerna i alltför hög utsträckning fått bära ansvaret för de åtgärder som anvisats till kommunerna utan att få någon ekonomisk kompensation för detta.

Det kan även konstateras länsstyrelsens programförslag innehöll viktiga förslag till åtgärder där staten pekats ut som ansvarig för genomförande men här saknas fortfarande beslut.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 12 juni 2007 att, efter propositioner på framställda yrkanden, enligt det av ordföranden Mikael Söderlund m fl (m) framställda yrkandet

1. kontorets förslag till beslut godkänns i huvudsak.
2. därutöver anfördes följande

På några av Stockholms större innerstadsgator överskrider de gränsvärden för partiklar (PM10) som infördes 2005 i och med EU:s nya luftkvalitetsnormer. Detta kan leda till luftrörsbesvär och andningsproblem. Därför är det angeläget att man både från stadens och från statens sida gör vad man kan för att motverka problemet. Ty-

värr råder det ingen enighet om vilka insatser som är de mest effektiva för att åstadkomma detta.

En åtgärd som ofta nämns är ett minskat användande av dubbdäck. Forskarna är överens om att detta skulle minska mängden partiklar som slits upp från gatorna, men samtidigt råder det dessvärre stor enighet om i hur stor utsträckning det skulle innebära fler olyckor och fler dödsfall. Olika riskmoment måste således vägas mot varandra.

I tjänsteutlåtandet beskrivs de problem som finns dels med mycket höga partikel-nivåer i april och dels den dåliga efterlevnad som finns på ej avtagna dubbdäck långt in på försommaren. Vi anser därför att Vägverket i sitt fortsatta arbete ska verka för en förkortning och differentiering av den tillåtna tiden för dubbdäcksanvändande.

Skatt på dubbdäck är en åtgärd som vi ställer oss mycket tveksamma till. Ett beslut om användande av dubbdäck måste baseras på kunskap om risker både med partikelproblematiken och med egna körvanor och resmål och inte genom ekonomiska styrmedel.

Generellt bör Vägverket fortsätta att ha en öppen attityd och söka kunskap både nationellt och internationellt och inte fastna i en enskild åtgärd.

Reservation anfördes av vice ordföranden Jan Valeskog m.fl. (s) med hänvisning till sitt yrkande, *bilaga 1*.

Reservation med hänvisning till kontorets förslag till beslut anfördes av ledamoten Mats Lindqvist (mp).

Reservation anfördes av ledamoten Torhild Lamo (v) med hänvisning till sitt yrkande, *bilaga 1*.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 28 maj 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikkontoret anser att redovisningen ger en mycket bra och aktuell överblick över ämnesområdet. Lokalt alstrade partiklar kommer främst från biltrafiken med dubbdäck som den viktigaste källan. Långdistanstransporterade partiklar kommer från kontinenten och orsakas av utsläpp från förbränning med dieselavgaser som en betydande källa. Väder och vind har stor betydelse för de mycket höga halter som registreras under höst och vårmånader. Frågorna är komplexa och mer forskning och utveckling fordras för att få hela partikelproblematiken utredd.

Vinterdäck

Den enskilt största orsaken till lokalt alstrade partiklar PM10 är dubbdäck.

En minskning av användningen av dubbdäck är nödvändig av både hälso- och slitageskäl. Skyldighet att ha vinterdäck på person- och lätta lastbilar föreligger mellan 1 december och 31 mars vid vinterväglag. Det är tillåtet att ha dubbdäck från 1 oktober till 30 april. Kontoret anser att vägande skäl föreligger för att begränsa tiden för att få köra med dubbdäck under april månad. Det föreligger då ingen skyldighet att köra med vinterdäck men det är tillåtet. April månad är en månad med mycket höga halter av partiklar PM10. Månaden har under den senaste femårsperioden haft mellan 15 och 25 dygn med överskridanden av normen 50µg/m³ luft. Högsta antalet tillåtna dygn per år är 35 enligt gällande lagstiftning. Dygnstemperaturen har under samma femårsperiod legat över noll grader med undantag för några dagar i början av april 2003. Nattetid har högst 10 – 20 timmar registrerats med värden under noll grader. Nederbörd i form av snö är i storleksordningen 20 mm under hela april.

Efterlevnaden av förbud för dubbdäck efter maj månads inträde är inte godtagbar. Vid de undersökningar som företagits av miljöförvaltningen bedömdes i början av maj ca 5 % av bilisterna i Stockholms innerstad fortfarande köra med dubbdäck. Det åligger polisen att se till att bestämmelsen efterlevs.

Stadens mål är en halvering av dagens förhållanden till 35 %. I redovisningen nämns att

Oslo har en målsättning att få ner andelen dubbdäck till 10 % under vinterdäckssäsongen. Det finns en uppfattning att det behövs en andel om 20 % för att säkerställa uppruggning av beläggningen. Detta krävs för att rugga upp underlaget och öka friktionen för bilister som använder dubbfria vinterdäck.

Dubbdäck kan ersättas av s.k. friktionsdäck anpassade för nordiska förhållanden. Friktionsdäcken har förbättrats genom åren och ger som påvisas i redovisningen väl så gott vägfäste som dubbdäck med undantag för ren tunn is på gatubeläggningen. Däcken har enligt uppgifter en förbättringspotential när det gäller egenskaper för såväl buller som effekt när det råder vinterväglag. Ett nära samarbete mellan staten och däcksbansbranschen bör etableras för att driva på denna utveckling. Om dessutom antisladdsystem införs på alla nya bilar uppnås hög säkerhet varvid bilisterna lättare kan få tilltro till att använda friktionsdäck i stället för dubbdäck.

Vägverket skriver att ”dubbdäck gör största nytta på ren is, ett förrädiskt men sällan förekommande väglag som företrädesvis uppträder vid snabba temperaturfall kring 0 °C.”. Kontoret menar att is i Stockholmsområdet uppträder oftast på broar och i låglänt terräng. Inom staden är det en målsättning att halkbekämpa i första hand på huvudgatunätet innan detta fenomen uppträder. I rapporten anförs vidare om trafiksäkerhetseffekter att vid ett totalt dubbdäcksförbud skulle det orsaka en ökning av antalet trafikolyckor med 2-5 %. Det påpekas att trafiksäkerhetseffekten i de större mellansvenska städerna bedöms bli endast marginell. Kontoret anser med stöd av vad som redovisats av Vägverket att dubbdäcksanvändningen måste minskas till förmån för friktionsdäck.

En studie behövs för att få en lämplig nivå på dubbdäcksanvändning när det gäller uppruggningseffekt som friktionsförbättring på vägbeläggning. En minskad dubbdäcksandel under av vintersäsongen är nödvändig om staden skall klara miljö kvalitetsnormerna.

Polisen avgör om det råder vinterväglag och därmed skyldighet att använda vinterdäck. Vägverket anser i redovisningen att kommunerna inte skall få möjlighet att bestämma när dubbdäck skall få vara tillåtna att använda. Kontoret anser dock att ett regionalt organ bör ges denna möjlighet vid perioder med temperatur över noll grader och bra väglag.

Vägbeläggning

I utredningen konstateras att vägbeläggningens beskaffenhet har stor betydelse för partikelbildning och uppvirvling vid torrt väglag. I Stockholm används på huvudgatunätet beläggning med sten av hög kvalitet och med 16 mm storlek vilket ger god effekt mot slitage och uppkomst av partiklar PM10. På bostads- och lokalgator är stenstorleken mindre och beläggningens steninnehåll av lägre kvalitet mot slitage. Trafikintensiteten är på detta vägnät å andra sidan avsevärt lägre. Situationen avspeglas genom lägre halter av partiklar PM10. Mot bakgrund av krav på tystare beläggningar ur bullersynpunkt har på flera håll utvecklats s.k. dränbeläggningar vilka vid försök uppvisat sänkningar av bullernivån med upp till 9 dBA, vilket av örat uppfattas som minst en halvering av bullernivån.

Mycket arbete återstår för att klarlägga om teknikens förutsättningar för bullerreduktion och effekter på slitage och partikelbildning. Kontoret förutsätter att Vägverket fortsätter detta arbete med hög prioritet. Kontoret kommer under hösten att ersätta befintlig beläggning på några gatuavsnitt i inner- och ytterstaden. Projektet är ett försök att klarlägga effekter beträffande slitage, buller dagvatten m.fl. i stadsmiljö.

Vinterväghållning och teknikutveckling

I redovisningen diskuteras möjligheter att minska partikelhalterna PM10 med förbättrad vägrengöring. Minskad sandning, saltning under vintertid och ökad dammbindning under vår och höst är några exempel. Vinterväghållning har skett med i huvudsak samma teknik under de senaste decennierna. Ett skäl till detta förhållande är lägre anslag till renhållning med mindre möjligheter till utveckling av ny teknik för vinterväghållning. Mot bakgrund av dubbdäcks- och partikelproblemen finns skäl att fokusera på nya metoder och hjälpmedel för att utveckla drift och underhållet av vägnätet. Det kan gälla nya vägbeläggningar, friktionsmedel vid halka, maskiner för sandupptagning och renhållning av vägytan, informationssystem för övervakning vid risk för halka m.m. Uppgifterna är av såväl demonstrations- som forskningskaraktär. Samarbete krävs mellan alla väghållare och staten som forskningsansvarig för att finna bra lösningar. Kontoret delar vägverkets bedömning att om standarden på vinterväghållningen förbättras ökar kostnaderna, men å andra sidan minskar kostnaderna för trafikolyckor och förmodligen även för hälsouppeffringar till följd av minskade partikelhalter om användningen av friktionsdäck ökar.

Trafikåtgärder

Hastighetsnedsättningar

Temporära hastighetsnedsättningar vid höga partikelhalter har vid försök visat sig medföra vinster för såväl trafiksäkerhet som minskande partikelhalter. I rusningstrafik med köbildning ter det sig mindre befogat men på infartsleder till tätorter kan det finnas skäl att minska såväl uppvirvling som generering av nya av partiklar. En sänkning av verklig hastighet från 70 km/tim till 50 km/tim uppges vid försök kunna medföra en sänkning av PM10- emissionerna med upp till 40 %. I syfte att få bättre kunskap om potentialen krävs dock flera fältförsök på lämpliga vägvägsnitt. Kontoret anser att frågan är viktig och att den bör utredas ytterligare med tätortsperspektiv. Detta med avseende på såväl juridiska som praktiska åtgärder inför ett eventuellt införande i trafiklagstiftningen.

Minska antalet fordon

I redovisningen finns en beräkning av vad som krävs i trafikhänseende med avseende på antalet fordon per dygn för att klara miljö kvalitetsnormerna. Vid en gata med dubbelsidig bebyggelse och 24 meters bredd beräknas normen klaras om trafikvolymen är högst 13 000 fordon per dygn. För Hornsgatan som är 24 meter bred innebär det att trafiken måste minskas med 22 000 fordon per dygn för att på så sätt klara miljö kvalitetsnormen. Kontoret bedömer att en sådan trafikminskning inte är möjlig på flertalet av stadens huvudgator utan måste kombineras med andra medel och metoder för att klara miljö kvalitetsnormen. En införd trängselskatt kan medföra ett lägre trafiktryck mot innerstaden.

Information

Ett led i arbetet med att minska dubbdäcksanvändning är information. Mot bakgrund av erfarenheterna i Norge bedöms informationsinsatserna bli tidskrävande och omfattande. Trafikkontoret, miljöförvaltningen, Länsstyrelsen, Vägverket och Landstinget genom Centrum för miljömedicin har inlett ett arbete med informationsinsatser inför kommande vintersäsong. Kontoret välkomnar Vägverkets förslag att kretsen utvidgas med deltagande från Sveriges kommuner och Landsting. Mot bakgrund av Naturvårdsverkets roll inom miljöområdet finns anledning att även Naturvårdsverket tilldelas anslag för att ingå i en gemensam informationskampanj.

Ekonomi

Staden har vid remissen av länsstyrelsens åtgärdsprogram för Stockholm påtalat behovet av statliga medel för flera ändamål i arbetet med att få ner partikelhalterna i gaturummet. Det kan även konstateras att flera av de åtgärder som föreslagits i programmet där staten pekats ut som ansvarig för genomförande inte lett till något beslut från statens sida. Kontoret anser att kommunerna i alltför hög utsträckning fått bära ansvaret för de åtgärder som anvisats till kommunerna utan att få någon ekonomisk kompensation för detta.

Kontoret anser det är mycket angeläget att komma till rätta med de höga halterna av partiklar PM10. Detta arbete kräver samarbete mellan flera organ för att lösas. Det krävs även forskning och ekonomiska resurser för att uppnå bra resultat. I denna process har statens organ en viktig uppgift att styra arbetet för att klara uppgiften om att få bra luft.

Trafikkontorets förslag

Kontoret förslår trafik- och renhållningsnämnden att som svar på remissen överlämna och återoppta detta tjänsteutlåtande, samt förklarar beslutet omedelbart justerat.

Exploateringskontoret

Exploateringskontorets kontorsyttrande daterat den 12 juli 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Exploateringskontoret finner att vägverket gjort en bra överblick av problemområdet. Vi bedömer dock att även om de föreslagna åtgärderna genomförs finns stor risk att miljö kvalitetsnormen för PM 10 kommer att överskridas även i framtiden. Ett stort bidrag till partikelhalterna i luften är en konsekvens av den halkbekämpning som utförs för att klara en rimligt halkfri miljö. Under vinterperioden sprids mellan 40 000 och 60 000 ton sand och stenkross i Stockholm och vid torrperioder uppkommer en kraftig damning med resultat att miljö kvalitets-

tetsnormen för partiklar överskrids allmänt i innerstaden. Situationen förstärks av vägsitage från dubbdäck. Sannolikt kan minskad dubbdäckanvändning medverka till lägre halter av partiklar.

Problemen med partikelhalter i luften får konsekvenser för exploateringen av bostäder och arbetsplatser i staden. Det finns en hälsomässig problembild för människor som bor i storstaden innebärande stora osäkerheter vad gäller partiklars egenskaper och effekter på människa. Inom EU har detta resulterat i att vid införandet av det s.k. partikeldirektivet infördes ett direkt undantag för partiklar orsakade av vinterväghållningsåtgärder. Det är osäkert om detta var grundat på att slitagepartiklar av mineral bedömdes vara mindre hälsofarliga än avgaspartiklar eller om det var trafiksäkerhetsmässiga hänsyn.

Det finns även en juridisk komplikation genom kopplingen mellan Miljökvalitetsnormen och Plan- och bygglagen. Vid implementeringen av direktivet i svensk lag har detta skett genom att med stöd av 5 kap. Miljöbalken och förordningen 2001:527 införa EU-direktivet som en miljökvalitetsnorm, dock utan att beakta undantaget i direktivet för vinterväghållning.

Miljökvalitetsnormen har ett synnerligen starkt miljörättsligt stöd genom att det i förordningen föreskrivs att angivna värden inte får överskridas. När detta sker skall ett åtgärdsprogram upprättas vilket har skett i detta fall. Det som komplicerar frågan ytterligare är dock att det föreskrivs att myndigheter skall i tillsynsverksamhet eller vid prövningsförfarande, remisser, planering och planläggning säkerställa att miljökvalitetsnormen innehålls. Detta medför att i detaljplaneärenden framförallt i innerstaden krävs särskilda utredningar för att klarlägga om bostadsprojektet riskerar att bidra till ett överskridande av miljökvalitetsnormen för partiklar. Om risk finns kan sannolikt planen för bostadsbebyggelsen inte genomföras vid en strikt tolkning av lagen. Kopplingen mellan miljöbalken och PBL medför effekter som sannolikt inte var helt förutsägbara.

Kontoret anser att regeringen bör uppmärksammas på den komplikation som kan uppstå för bostadsförsörjningsprogrammen i storstäder där problem med miljökvalitetsnormen för partiklar föreligger. En strikt tolkning av miljöbalken kan med nuvarande lagtext innebära att en detaljplan stoppas.

RESERVATIONER M.M.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Åsa Romson (mp) och tjänstgörande ersättaren Tina Kratz (v) med hänvisning till eget yrkande enligt följande

att miljö- och hälsoskyddsnämnden skulle besluta

1. att som svar på kommunstyrelsens remiss godkänna miljöförvaltningens tjänsteutlåtande med följande tillägg

”Det är bra och viktigt att problemet med partikelemissioner sätts på dagordningen. Utredningen och förvaltningens svar är mycket bra och sätter fokus på ett flertal konkreta åtgärder för att minska partikelhalterna. Det gäller bland annat sänkta hastigheter, avgifter för dubbdäcksanvändning och en aktiv parkeringspolitik.

Det är glädjande att Vägverket anser att regeringen snarast bör skapa förutsättningarna för att införa avgifter på dubbdäck. I ett antal norska storstäder har man infört avgifter för användandet av dubbdäck något som har fört till minskat användande och förbättrad luftkvalitet. Stockholms stad ska därför verka för att ett avgiftssystem för dubbdäck kan införas i Stockholm. Vägverket bör därför även framföra en hemställan till regeringen så att de kommuner som önskar får möjlighet att införa avgiftssystem för dubbdäck.

Vi stödjer förvaltningens förslag att ytterligare studera hur sänkta hastigheter kan de minskade partikelhalter. Det är också viktigt att i samband med detta titta på hur 30-zonerna kan utvidgas.

Att ha en parkeringspolitik som leder till minskad personbilstrafik ingår i regeringens åtgärdsprogram från 2004. Miljöförvaltningen och Trafikkontoret bör gemensamt ge förslag på konkreta åtgärder.”

Reservation anfördes av ledamöterna Eva Louise Erlandsson Slorach (s), Malte Sigemalm (s), Ulla Jöhnk (s) och Godfrey Etyang (s) med hänvisning till eget yrkande enligt följande.

1. att godkänna förvaltningens yttrande som svar på remissen

2. att uppdraga åt förvaltningen att omedelbart inleda ett samarbete med trafikkontoret och vägverket enligt nedanstående

3. att därutöver anför följande.

”Emissionerna av partiklar från slitage och uppvirvling från vägtrafiken är en av de mest uppmärksammade hälsoriskerna just nu. Tyvärr görs för lite för att komma tillrätta med dem. Ingen betvivlar idag att dubbdäcksanvändningen är en av de viktigaste faktorerna för att påverka partikelmängden.

I Stockholms stad har Vägverket främst funktionen av sektorsmyndighet och väghållare för några av de större trafikanläggningarna inom kommunens gränser. Den dominerande väghållaren är dock Stockholms stad. Miljö- och hälsoskyddsförvaltningen bör omedelbart initiera ett samarbete med trafikkontoret och Vägverket i syfte att ta fram ett konkret förslag till hur man med en kombination av information och ekonomiska styrmedel kan få ner partikelhalterna i Stockholm.”

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Ulla Hamilton (m), ledamöterna Lennart Jansson (m), Torbjörn Erbe (m), Daniel Valiollahi (m), Per Ola Bosson (m) och Karin Karlsbro (fp) samt tjänstgörande ersättaren Ulf Linder (m) enligt följande.

Vägverkets bedömning är att den enskilt viktigaste åtgärdsalternativet för att minska partikelhalterna är att minska dubbdäcksslitaget. Staden arbetar aktivt med denna fråga på olika sätt och avser att fortsätta med det. Frågan att minska dubbdäcksanvändningen löses varken med dubbdäcksförbud eller med dubbdäcksavgift utan det handlar istället om att skapa inci-

tament och förmedla information om alternativa vinterdäck för att åstadkomma att varje bilägare kan göra ett aktivt val utifrån behov.

Stadsbyggnadsnämnden

Reservation anfördes av med hänvisning till kontorets förslag till beslut av ledamöterna Gunni Ekdahl (s) och Hasan Dölek (s) samt tjänstgörande ersättarna Anette Höijer (s) och Jan-Olof Gustavsson (s).

Reservation anfördes av ledamoten Cecilia Obermüller (mp) med hänvisning till eget yrkande enligt följande

Stadsbyggnadsnämnden beslutar att som svar på remissen anföra följande.

Att godkänna förslaget på remissvar med förtydligandet att nämnden ser positivt på en möjlighet att genom avgifter minska dubbdäckanvändningen i Stockholm.

Minskad dubbdäcksanvändning utpekas av allt fler som det effektivaste sättet att minska partikelutsläppen och vägverkets analys är tydlig på att man inte får tillräckligt resultat enbart med informationsinsatser (som efter ett års försening äntligen är beslutade i trafikinämnden). Staden måste också ställa sig bakom att använda avgifter för att värna livsmiljön utmed hårt trafikerade gator. Samtidigt måste staden ta ansvar för de åtgärder man har ansvar för i åtgärdsprogrammet, här släpar åtgärder på parkeringspolitikens område efter och den borgerliga majoriteten planerar i sin parkeringspolitik för närmast motsatsen till åtgärdsprogrammets krav på färre bilar i innerstan.

Reservation anfördes av tjänstgörande ersättaren Anders Nordenskiöld (v) med hänvisning till eget yrkande enligt följande.

att stadsbyggnadsnämnden beslutar att som svar på kommunstyrelsens remiss godkänna stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande med följande tillägg.

Det är bra och viktigt att problemet med partikelemissioner sätts på dagordningen. En av Stockholms stora miljöutmaningar är luftkvaliteten. Överskridningarna av miljökvalitetsnormerna drabbar alla stockholmare. Det behövs därför krafttag för att lösa problemen. Biltrafiken är den enskild största källan till de höga koncentrationerna av stoft och partiklar. Partiklar leder till stora hälsoproblem framförallt för människor med hjärt- och lungsjukdomar och astmatiker. Dubbdäck förstör asfalten och river upp dammet i mycket större grad än vad dubbfria vinterdäck gör samtidigt som de leder till ökat buller. Dubbdäck gör därmed att luftkvaliteten försämras och föroreningarna ökar.

Det är glädjande att Vägverket anser att regeringen snarast bör skapa förutsättningarna för att införa avgifter på dubbdäcksanvändning. I ett antal norska storstäder har man infört detta, något som har lett till minskat användande och förbättrad luftkvalitet. Stockholms stad ska därför verka för att ett avgiftssystem för dubbdäck kan införas i Stockholm. Vägverket bör därför även framföra en hemställan till regeringen så att de kommuner som önskar får möjlighet att införa avgiftssystem för dubbdäck.

Vi stödjer kontorets förslag att ytterligare studera hur sänkta hastigheter kan de minskade partikelhalter.

Att ha en parkeringspolitik som leder till minskad personbilstrafik ingår i regeringens åtgärdsprogram från 2004. Detta är också en viktig åtgärd som staden ska ta sig an genom konkret handling.

Särskilt uttalande gjordes av ledamöterna Gunni Ekdahl (s) och Hasan Dölek (s) samt tjänstgörande ersättarna Anette Höijer (s) och Jan-Olof Gustavsson (s), enligt följande.

Materialet visar tydligt att de borgerligas huvudlinje för att minska partikelhalten i luften inte fungerar. Spolning av gator har en mycket begränsad verkan. Även dammbildning med hjälp av saltlösningar är mycket kortvarig. Det är nu dags att ändra på den inslagna linjen och på

allvar diskutera hur vi skall kunna minska dubbdäcksanvändningen för därigenom lösa ett av Stockholms största miljöproblem, nämligen den internationellt sett mycket höga partikelhalten i Stockholmsluften under främst vintrar och vårar.

Berörda förvaltningar bör omedelbart inleda ett samarbete med Vägverket i syfte att ta fram ett förslag till åtgärder för att minska partikelemissionerna med hjälp av en kombination av information och ekonomiska styrmedel.

Vi kan också konstatera att i en rad detaljplaner som arbetats fram har miljö kvalitetsnormer inneburit en viktig problematik. Att komma till rätta med dessa problem vid källan skulle underlätta utvecklingen av Stockholm och inte minst inom stadsbyggnadsnämndens ansvarsområden.

Ersättaryttrande gjordes av Lukas Forslund (c) enligt följande.

Centerpartiet ser allvarligt på partikelproblematiken i Stockholm. Genom införandet av trängselskatt kommer partikelproblematiken sannolikt att minska, men vi kommer aldrig att klara miljö kvalitetsnormen genom att enbart reducera trafikmängden. Svensk forskning kring luftburna partiklar och dess hälsoaspekter är världsledande och därmed mycket tillförlitlig. Luftburna partiklar har omfattande hälsoeffekter och leder bland annat till nedsatt lungfunktion hos barnen, dessutom ökar de risken för hjärt- och kärlsjukdomar hos människor. Den enskilt viktigaste åtgärden för att minska partikelproblemet är, enligt en samlad expertis, att minska dubbdäcksslitaget. Staden bör därför sätta upp ett tydligt, mätbart och tidsmässigt mål för hur, och i vilken takt, dubbdäcksanvändningen ska minska i staden. Dubbdäcksanvändningen bör i första hand minskas genom förbättrad information och ekonomiska incitament. Andra tänkbara sätt är temporära hastighetsnedsättningar och ändrade tidsgränser för tiden då dubbdäck är tillåtna.

Trafik- och renhållningsnämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Jan Valeskog m.fl. (s) med hänvisning till eget yrkande enligt följande.

Att bifalla kontorets förslag till beslut,

Att uppdra åt förvaltningen att omedelbart inleda ett samarbete med trafikkontoret och Vägverket i syfte att ta fram ett förslag till åtgärder för att minska partikelemissionerna, samt

Att därutöver anförda följande

Materialet visar tydligt att de borgerligas huvudlinje för att minska partikelhalten i luften inte fungerar. Spolning av gator har en mycket begränsad verkan. Även dammbildning med hjälp av saltlösningar är mycket kortvarig. Det är nu dags att ändra på den inslagna linjen och på allvar diskutera hur vi skall kunna minska dubbdäcksanvändningen för därigenom lösa ett av Stockholms största miljöproblem, nämligen den internationellt sett mycket höga partikelhalten i Stockholmsluften under främst vintrar och vårar.

Reservation anfördes av ledamoten Torhild Lamo (v) med hänvisning till eget yrkande enligt följande.

Att trafik- och renhållningsnämnden beslutar att som svar på kommunstyrelsens remiss godkänna trafikkontorets tjänsteutlåtande med följande tillägg

Det är bra och viktigt att problemet med partikelemissioner sätts på dagordningen. En av Stockholms stora miljöutmaningar är luftkvaliteten. Överskridningarna av miljö kvalitetsnormerna drabbar alla stockholmare. Det behövs därför krafttag för att lösa problemen. Biltrafiken är den enskild största källan till de höga koncentrationerna av stoft och partiklar. Partiklar leder till stora hälsoproblem framförallt för människor med hjärt- och lungsjukdomar och astmatiker. Dubbdäck förstör asfalten och river upp dammet i mycket större grad än vad dubbfria vinterdäck gör samtidigt som de leder till ökat buller. Dubbdäck gör därmed att luftkvaliteten försämras och föroreningarna ökar.

Det är glädjande att Vägverket anser att regeringen snarast bör skapa förutsättningarna för att införa avgifter på dubbdäcksanvändning. I ett antal norska storstäder har man infört detta,

något som har lett till minskat användande och förbättrad luftkvalitet. Stockholms stad ska därför verka för att ett avgiftssystem för dubbdäck kan införas i Stockholm. Vägverket bör därför även framföra en hemställan till regeringen så att de kommuner som önskar får möjlighet att införa avgiftssystem för dubbdäck.

Vi stödjer kontorets förslag att ytterligare studera hur sänkta hastigheter kan de minskade partikelhalter.

Att ha en parkeringspolitik som leder till minskad personbilstrafik ingår i regeringens åtgärdsprogram från 2004. Detta är också en viktig åtgärd som staden ska ta sig an genom konkret handling.