

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2025-04-16

Ärendenummer SMF-2025-00559

Handläggare

Matilda Sjöholm

E-post: matilda.sjoholm@stadsmiljo.goteborg.se

Svar på remiss rörande motion av Tony Liljendahl (SD) och Lena Ferm (SD) om att avveckla dubbdäcksförbudet på Friggagatan och Odinsgatan

Förslag till beslut

1. Stadsmiljönämnden avstyrker förslaget utifrån stadsmiljöförvaltningens tjänsteutlåtande.
2. Stadsmiljönämnden översänder stadsmiljöförvaltningens tjänsteutlåtande till kommunfullmäktige som stadsmiljönämndens eget yttrande.

Sammanfattning

Stadsmiljönämnden ska i ärendet ta ställning till en motion om att avveckla dubbdäcksförbudet på Friggagatan och Odinsgatan som Tony Liljendahl (SD) och Lena Ferm (SD) har lämnat i kommunfullmäktige. Dubbdäcksförbudet på Friggagatan i Göteborg infördes den 1 oktober 2010 i syfte att förbättra luftkvaliteten.

Jämfört med dubbfria alternativ genererar dubbdäck betydligt mer slitagepartiklar (PM10), vilka ofta innehåller koppar, zink och bly. Partiklarna förorenar inte bara luft, utan också mark och vatten dit dagvattnet från vägar rinner. Förvaltningens bedömning är att dubbdäckens bidrag till partikelutsläpp är ett större problem än trafiksäkerhetsnyttan i Göteborg.

Kommunfullmäktige antog i december 2024 en ny åtgärdsplan för partiklar (PM10). En av åtgärderna i åtgärdsplanen är att "Se över dubbdäcksförbudet". Förvaltningen ser att man i arbetet med den kommande åtgärden i åtgärdsplanen inkluderar aspekter rörande omfattning av dubbdäcksförbudet samt trafiksäkerhet.

Beräkningar som gjordes i samband med framtagandet av åtgärdsplanen visar att en minskning av dubbdäcksandelen är en avgörande faktor för att minska partikelhalterna. Som enskild åtgärd ger minskad dubbdäcksandel den absolut största haltminskningen.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Hälsoeffekter på grund av exponering av luftföroreningar beräknas orsaka höga ekonomiska kostnader i Sverige. Dubbdäcksförbud minskar partikelhalterna och därmed hälsoeffekterna, men bidrar också till mindre slitaget på vägbanan och minskar därmed behovet av beläggningsarbete.

Bedömning ur ekologisk dimension

Ett förbud mot dubbdäck bidrar positivt till den ekologiska dimensionen. Jämfört med dubbfria alternativ genererar dubbdäck betydligt mer slitagepartiklar (PM10), vilka ofta innehåller koppar, zink och bly. Partiklarna förorenar inte bara luft, utan också mark och vatten dit dagvattnet från vägar rinner. Behovet av vägunderhåll ökar, vilket medför ökade koldioxidutsläpp. Dubbdäck orsakar också mer buller än dubbfria alternativ.

Bedömning ur social dimension

Ett förbud mot dubbdäck bidrar i huvudsak positivt till den sociala dimensionen. Minskat buller och minskade utsläpp av partiklar har en positiv hälsoeffekt på samtliga befolkningsgrupper i samhället. Barn och den äldre delen av befolkningen är särskilt känsliga för buller och luftföroreningar, och för dessa grupper är den positiva effekten stor. Dubbdäck ger bättre väggrepp på is, vilket har en positiv effekt på trafiksäkerheten.

Samverkan

Ingen partssamverkan har skett i ärendet.

Bilagor

1. Motion av Tony Liljendahl (SD) och Lena Ferm (SD) om att avveckla dubbdäcksförbudet på Friggagatan och Odinsgatan

Ärendet

Stadsmiljönämnden ska i ärendet ta ställning till motion om att avveckla dubbdäcksförbudet på Friggagatan och Odinsgatan som Tony Liljendahl (SD) och Lena Ferm (SD) har lämnat i kommunfullmäktige.

Remissvaret ska vara stadsledningskontoret tillhanda senast 2025-06-30.

Beskrivning av ärendet

Dubbdäcksförbudet på Friggagatan i Göteborg infördes den 1 oktober 2010 i syfte att förbättra luftkvaliteten.

Motionärerna önskar avveckla dubbdäcksförbudet som de menar leder till negativa effekter på trafiksäkerheten, och de vill se andra mer effektiva åtgärder för att förbättra luftkvaliteten.

Dubbdäck påverkar partikelhalterna

Vägsitage från användningen av dubbdäck står för en dominerande andel av PM10-halterna i de väg- och gatumiljöer där halterna är som högst. Studier visar att dubbdäck producerar cirka 30 gånger högre PM10-halter än friktionsdäck vid hastigheter på 30 km/h. Andelen dubbdäck i Göteborg var år 2022 34 procent.

Jämfört med dubbfria alternativ genererar dubbdäck betydligt mer slitagepartiklar (PM10), vilka ofta innehåller koppar, zink och bly. Partiklarna förorenar luft, mark och vatten dit dagvattnet från vägar rinner. Behovet av vägunderhåll ökar, vilket medför ökade koldioxidutsläpp. Dubbdäck orsakar också mer buller än dubbfria alternativ.

Undersökningar visar också att den upplevda bullernivån minskar med nästan hälften vid dubbdäcksförbud. Även slitaget på vägarna minskar vilket innebär sänkta kostnader för underhåll.

Dubbdäckens påverkan på hälsa och säkerhet

Enligt Trafikverket ger dubbdäck bättre väggrepp på is. På snö och barmark har dubbfria däck likvärdigt väggrepp med dubbade däck. Dubbfria vinterdäck kan sättas på tidigare på säsongen, vilket ger förutsättningar att vara bättre förberedd på väderomslag. Om man beaktar hela vintersäsongen visar statistiken inte någon ökad trafiksäkerhetseffekt av dubbdäck. Vid plötslig ishalka rekommenderas även att man kör försiktigt samt anpassar hastigheten till väglaget.

Partiklar uppstår vid flera källor, men det är framför allt vid slitaget mellan vägbana och däck där de större partiklarna (PM10) bildas. Av alla luftföroreningar i stadsluften är partiklar den grupp som har starkast koppling till negativa hälsoeffekter. I Göteborg uppskattas 300 förtida dödsfall till följd av luftföroreningar. Enligt WHO finns det ingen tröskel för partikelhalten, under vilken negativa hälsoeffekter inte förekommer. Därför är det fördelaktigt för människors hälsa att sträva efter så låga partikelhalter i luft som möjligt.

Försäkringsbolaget Folksam har tagit fram en vägledning för vilken däckstyp som passar bäst beroende geografiskt läge i Sverige. Underlaget grundar sig på olycksanalyser av inträffade olyckor i Sverige 2009–2013. I storstadsområdena Stockholm, Göteborg och

Malmö rekommenderas dubbfria däck, utifrån att dubbarnas bidrag till partikelutsläpp är ett större problem än säkerhetsnyttan eftersom det oftast är barmark.

Ny åtgärdsplan för partiklar (PM10)

Halterna av flera luftföroreningar har under många års tid gått ner. Dock har inte samma utveckling skett för partikelhalterna, och 2023 gjorde Naturvårdsverket bedömningen att en åtgärdsplan behöver upprättas för att miljökvalitetsnormerna för partiklar (PM10) ska kunna följas i Göteborg. Kommunfullmäktige antog i december 2024 en ny åtgärdsplan för partiklar (PM10).

En av åtgärderna i åtgärdsplanen är att ”Se över dubbdäcksförbudet”. Stadsmiljöförvaltningen är ansvarig för åtgärden och ska genomföra den tillsammans med stadsbyggnadsförvaltningen och miljöförvaltningen. Arbetet med åtgärden är ännu inte påbörjat, men inom ramen för arbetet kommer en bedömning av behovet av dubbdäcksförbud ses över. Bedömningen kan till exempel landa i förslag att behålla nuvarande dubbdäckförbud, samt utöka det eller avveckla nuvarande förbud men införa det på andra gator eller områden där det finns behov. En annan åtgärd i planen är att ”Genomföra en informationskampanj för minskad dubbdäcksanvändning”, med miljöförvaltningen som ansvariga.

Beräkningar i åtgärdsplanen visar att dubbdäcksandelen är en avgörande faktor för att minska partikelhalterna. Som enskild åtgärd ger minskad dubbdäcksandel den absolut största haltminskningen. Det krävs en omfattande minskning i vägtrafikarbetet för att nå en haltminskning i samma storleksordning som den som beräknats för minskad dubbdäcksandel. För att få en stor och långsiktig minskning av partikelhalterna behöver både vägtrafikarbetet och dubbdäcksandelen minska. För att nå åtgärdsplanens syfte med att klara miljökvalitetsnormerna beräknas dubbdäcksanvändningen behöva halveras i Göteborg.

Nytt luftkvalitetsdirektiv – högre krav

Den svenska lagstiftningen kring luftkvalitet grundar sig på EU:s Luftkvalitetsdirektiv. Direktivet har nyligen reviderats och kommer ställa högre krav på den svenska luftkvaliteten när direktivet har införlivats i svensk lagstiftning. Det här kommer troligen innebära att svenska städer kommer behöva behålla och utveckla många olika åtgärder för att klara de nya gränsvärdena, framför allt för partiklar.

Förvaltningens bedömning

Jämfört med dubbfria alternativ genererar dubbdäck betydligt mer slitagepartiklar (PM10), vilka ofta innehåller koppar, zink och bly. Partiklarna förorenar inte bara luft, utan också mark och vatten dit dagvattnet från vägar rinner. Förvaltningen ser inte att dubbdäcksförbudet har betydande påverkan på trafiksäkerheten under de förhållanden som råder i Göteborg. Förvaltningens bedömning är därför att dubbdäckens bidrag till partikelutsläpp är ett större problem än trafiksäkerhetsnyttan i Göteborg.

Förvaltningen ser att man i arbetet med kommande åtgärd i åtgärdsplanen för partiklar, där man ska se över dubbdäcksförbudet, inkluderar aspekter rörande omfattning av dubbdäcksförbudet samt trafiksäkerhet.

Förvaltningen föreslår därför stadsmiljönämnden att avslå motionen av Tony Liljendahl (SD) och Lena Ferm (SD) om att avveckla dubbdäcksförbudet på Friggagatan och Odinsgatan.

Josefine Johansson

Avdelningschef

Anders Ramsby

Förvaltningsdirektör