

§ 207

Svar på motion om slopat dubbdäcksförbud i Uppsala av Simon Alm (-)

KSN-2019-02807

Beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta

1. **att** avslå motionen.

Reservationer

Fredrik Ahlstedt (M), Therez Almerfors (M) och Mats Gyllander (M) reserverar sig mot beslutet till förmån för Simon Alm (-) med fleras yrkande med motiveringen:
Vi saknar ett helhetsgrepp för ett framkomligt och tryggt Uppsala. Det är inte rimligt att lyfta ut gata för gata, vi vill säkerställa en god luft- och trafikmiljö för hela Uppsala inte enbart där mätstationerna sitter. Vi har lagt flera förslag som tar ett större omtag för trafik, säkerhet och framkomlighet i Uppsala. Moderaterna har vid flera tillfällen lyft behovet av en ringled när vi nu kraftigt bygger ut Uppsala. Vi sa också nej till att låta de bussar som inte håller miljökraven att få dispens att fortsatt köra utan rening efter 2020. Vidare arbetar vi för att ta bort de klackhållplatser som byggts på senare tid vilket ställer såväl bussar som bilar i kö, vilket ger mer utsläpp än fordon som tar sig fram. Moderaterna stod bakom att införa dubbdäcksförbudet med förhoppning att det skulle ge en reell effekt. Ideologiskt anser vi att man bör vara restriktiv med förbud. Svaret till denna motion har återremitterats flera gånger under våren utan att tillräckligt goda underlag som stöder förbudet finns.

Jonas Segersam (KD) reserverar sig mot beslutet till förmån för Simon Alm (-) med fleras yrkande med motiveringen:
När förbudet mot dubbdäck på Kungsgatan kom upp till beslut i Gatu- och trafiknämnden 2009 var Kristdemokraterna det enda partiet som röstade emot. Det är mycket positivt att även Moderaterna och Sverigedemokraterna anslutit till den ståndpunkten, även om det tyvärr inte räcker för att riva upp beslutet. Istället för att idka förbudspolitik, som Miljöpartiet gärna gör när det kommer till biltrafiken, ser vi hellre alternativa lösningar som fungerar för hela Uppsalas befolkning och inte bara för de som bor i stan. Bor man utanför centrala Uppsala och särskilt på landsbygden så är man nämligen ofta beroende av både bil och ibland av dubbdäck. För att komma tillrätta med problemen om partikelutsöndring så bör man istället pröva en

Kommunstyrelsen
ProtokollsutdragDatum:
2020-08-26

sänkning av hastigheterna och försöka leda om delar av trafiken, exempelvis genom en nysydvästlänk. En stor del av utsläppen har också kommit från byggtrafiken i samband med ombyggnationen av stadshuset, vilket också talar för att det är en dålig idé att straffa privatbilister.

Simon Alm (-) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande.

Särskilt yttrande

Jonas Petersson (C) lämnar ett särskilt yttrande:

Uppsala har höga ambitioner att vara bäst i klassen bland landets kommuner att förtäta och ge den växande befolkningen med många grannar i en urban smältdegel. I den täta staden kan befolkningen förlita sig på att kollektivtrafiken fungerar och att cykeln eller en rask promenad räcker för att nå sitt mål. Detta är inte unikt för staden Uppsala, så utvecklas alla Sveriges större städer. Det som där emot utmärker Uppsala är beröringsfobin eller om det är en blind fläck för trafik som ska passera staden. Andra städer leder trafiken runt staden som inte har centrum som målpunkt. I Uppsala är alternativen Kungsgatan, Dragarbrunnsgatan, ågatorna eller Övre Slottsgatan som gäller enligt silningsprincipen. Principen som hänvisar trafiken till gator och gränder som anpassats för häst och vagn.

Centerpartiet menar att problemet med Uppsalas trafik är större än att leda om genomfartstrafik med dubbdäck från Kungsgatan till Dragarbrunnsgatan, Uppsala behöver en plan och gator anpassade för människan, trafiken och hela samhället.

Yrkande

Simon Alm (-), Fredrik Ahlstedt (M), Therez Almerfors (M), Mats Gyllander (M) och Jonas Segersam (KD) yrkar bifall till motionen.

Beslutsgång

Ordförande ställer arbetsutskottets förslag mot Simon Alm (-) med fleras yrkande om bifall till motionen och finner att kommunstyrelsen bifaller arbetsutskottets förslag.

Sammanfattning

Simon Alm (-) har i en motion väckt 16 september 2019 föreslagit att avskaffa dubbdäcksförbudet.

Beslutsunderlag

- Arbetsutskottets förslag 18 augusti 2020 § 253
- Tjänsteskrivelse daterad 28 februari 2020

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

Kommunstyrelsen
Protokollsutdrag

Datum:
2020-08-26

- Bilaga 1, Motion om slopat dubbdäcksförbud av Simon Alm (-)
- Bilaga 2, Protokollsutdrag från gatu- och samhällsmiljönämnden 12 februari 2020 § 9

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

Kommunstyrelsens arbetsutskott
Protokollsutdrag

Datum:
2020-08-18

§ 253

Svar på motion om slopat dubbdäcksförbud i Uppsala av Simon Alm (-)

KSN-2019-02807

Beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta

1. **att** avslå motionen.

Reservation

Fredrik Ahlstedt (M) och Jonas Segersam (KD) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande.

Yrkande

Jonas Segersam (KD) och Fredrik Ahlstedt (M) yrkar bifall till motionen.

Beslutsgång

Ordförande ställer föreliggande förslag mot avslag och finner att arbetsutskottet bifaller detsamma.

Sammanfattning

Simon Alm (-) har i en motion väckt 16 september 2019 föreslagit att avskaffa dubbdäcksförbudet.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 28 februari 2020
- Bilaga 1, Motion om slopat dubbdäcksförbud av Simon Alm (-)
- Bilaga 2, Protokollsutdrag gatu- och samhällsmiljönämnden 12 februari 2020 § 9

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

Stadsbyggnadsförvaltningen
Tjänsteskrivelse till kommunstyrelsen

Datum:
2020-03-24

Diarienummer:
KSN-2019-02807

Handläggare:
Christer Åkerlund

Svar på motion om slopat dubbdäcksförbud i Uppsala av Simon Alm (-)

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta

1. **att** avslå motionen.

Ärendet

Simon Alm (-) har i en motion väckt 16 september 2019 föreslagit att avskaffa dubbdäcksförbudet.

Motionen återges som **bilaga 1**.

Beredning

Ärendet har beretts av stadsbyggnadsförvaltningen och kommunledningskontoret.

Gatu- och samhällsmiljönämnden har behandlat ärendet 12 februari 2020 och föreslagit att motionen avslås. Protokollsutdraget återges som **bilaga 2**.

Perspektiven för barn, jämställdhet och näringsliv anses inte relevanta med föreliggande förslag till beslut.

Föredragning

Det finns en rad studier som visar på att dubbdäcksanvändningen är den enskilt största faktorn för påverkan av partikelhalter längs en trafikerad gata (http://slb.nu/slb/rapporter/pdf8/slb2008_002.pdf). I verklig miljö har man noterat minskningar av partiklar kopplat till minskad dubbdäcksanvändning. Både mindre partiklar och grövre partiklar har negativ hälsopåverkan. Naturvårdsverket skriver att av alla luftföroreningar i stadsluften är partiklarna den som har starkast koppling till

negativa hälsoeffekter.

På Kungsgatan i Uppsala har dubbdäcksandelen följts upp sedan förbudet infördes 2010. Undersökningen omfattar rullande personbilar med dubbdäck och inkluderar då även boende inom förbudsområdet som är undantagna dubbdäcksförbudet.

Även om en betydande andel av trafiken använder dubbdäck trots förbudet så är andelen dubbdäcksanvändning på referensgatan Svartbäcksgatan betydligt högre. Under perioden november till april 2018/2019 var andelen dubbdäcksanvändning i genomsnitt 18-20 procent på Kungsgatan och 66 procent på Svartbäcksgatan.

Den största effekten har dock blivit att den totala biltrafiken minskat med ca 25-35 procent på Kungsgatan. Minskningen av biltrafiken har i sin tur lett till lägre partikelhalter samt bättre framkomlighet för kollektivtrafiken.

Ett slopat dubbdäcksförbud skulle därför innebära högre halter av partiklar på Kungsgatan och anslutande gator, vilket i sin tur leder till högre kostnader för dammbindning och vakuumsugning för att kunna upprätthålla luftkvalitén.

Städning av gatorna som utförs har effekt på nivåerna av halter men dock inte tillräckligt för att hålla nere halterna av PM10, partiklar med mindre diameter än 10 mikrometer. Detta då miljö kvalitetsmålet för PM10, som är striktare än miljö kvalitetsnormen (MKN), ännu inte har uppnåtts trots städningen av gatorna. Senast år 2017 hade Kungsgatan även överskridande av MKN för PM10 och det är för tidigt att utesluta att det inte kommer att ske igen.

Dubbdäcksförbudet bedöms även ha en effekt på NO_x-halterna i och med minskad biltrafik under förbudsperioden. NO_x är det gemensamma samlingsnamnet för kväve monoxid, NO, och kväve dioxid, NO₂. Under 2017, 2018 och 2019 har MKN för NO₂ överskridits på Kungsgatan. För att skydda människors hälsa och miljön som helhet är det nödvändigt att minimera de skadliga effekterna av utsläpp från motorfordonstrafik.

Då det gäller de negativa hälsoeffekterna på människor är det särskilt känsliga grupper som ska beaktas. De vanligast förekommande sjukdomarna i samband med luftföroreningar som PM10 och NO_x bidrar till, är allergier, astma, lunginflammation, hjärt- och kärlsjukdomar, stroke, lungcancer och KOL.

Kommunens åtgärdsprogram för luft gäller till 2021 och kommer att utvärderas under 2020-21 inför revidering. Gatu- och samhällsmiljönämnden tillsammans med Miljö- och hälsonämnden och kommunledningskontoret har uppdrag i Mål- och budget 2019 att klara miljö kvalitetsnormerna för luft.

En särskild luftutredning genomförs därför under hösten 2019 och i början på 2020 för att förklara överskridanden av MKN för NO_x och för att se över effekten av möjliga åtgärder. Luftkvalitetsfrågan ska ses i ett helhetsperspektiv och ett eventuellt slopat dubbdäcksförbud kan endast genomföras i samband med att andra kraftfulla styrmedel sätts in för att inte motverka kommunens och regeringens mål om bättre luftkvalitet.

För att förbättra luften i centrala Uppsala har gator också reglerats med hastighetsbegränsning 30 kilometer i timmen, signalprioritering för kollektivtrafiken och miljözon för tunga fordon.

Det finns generella undantag mot dubbdäcksförbudet för boende utmed sträckan, för personer som har parkeringstillstånd för rörelsehindrade, taxi och skoltransporter. Om

det finns särskilda skäl för att köra ett motordrivet fordon med dubbdäck finns också möjlighet att få ett tillfälligt undantag mot förbudet.

Vad gäller de fordonsförare som kör med dubbdäck på aktuella gatusträckor trots förbudet, är det Polismyndigheten som har att övervaka regelefterlevnaden. Kommunen har därför ständig dialog med polisen om trafikövervakning generellt.

Ekonomiska konsekvenser

Inte aktuellt med föreliggande förslag till beslut.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 24 mars 2020
- Bilaga 1, Motion om slopat dubbdäcksförbud av Simon Alm (-)
- Bilaga 2, Protokollsutdrag gatu- och samhällsmiljönämnden 12 februari 2020

Stadsbyggnadsförvaltningen

Joachim Danielsson
Stadsdirektör

Mats Norrbom
Stadsbyggnadsdirektör

Motion om slopat dubbdäcksförbud i Uppsala

Den 1 oktober 2010 inträdde förbudet att köra med dubbdäck i några centrala delar i Uppsala, som delar av Kungsgatan och Vaksalagatan. Dubbdäcksförbudet gäller alla motorfordon förutom moped klass II. Boende har undantag lika så taxi, skoltransporter och parkeringstillstånd för rörelsehindrade.

Det har i skrivande stund snart gått nio år sedan förbudet inträdde och syftet var att det skulle bidra med mindre trafik under vintertid och förbättrad luftkvalité, vilket var en del av orsakerna varför det trädde i kraft. Luften har blivit bättre men en stor bidragande orsak är att det har varit förbättrat arbete genom att gatan tvättas regelbundet med en högtrycksmaskin som suger upp de partiklar som bilens däck river upp samt det som fastnar i sprickor och porer i asfalten.

Polismyndigheten genomför sällan kontroller att dubbdäcksförbudet följs av allmänheten vilket många bilister är medvetna om. Första året förbudet gällde var det mellan 15-20 procent av bilisterna som körde med dubb, vilket har stigit med åren och vintern 2014 uppmättes det att 30-35 procent av bilisterna körde med dubbdäck trots förbudet, enligt en artikel i unt.

Det är ont om alternativa rimliga vägar i Uppsalas stadskärna varför bilister tvingas ta mindre vägar och/eller längre vägsträckor än vad som hade varit nödvändigt. Följden blir att viss trafik flyttar till andra platser med föroreningar där som följd, och dessutom leder ökat resande till mer utsläpp av koldioxid.

Vi i Sverigedemokraterna ser dubbdäcksförbudet som onödigt, byråkratiskt och verklighetsfrånvänt beslut som inte har gagnat miljön och stadsluften i någon högre utsträckning utan endast försvarar för de Uppsalabor och tillresta som behöver bilen.

Dubbdäck är inte något som fordon använder för att det är ett nöje. Syftet är att rädda liv och minska skador på djur, människor och egendom. Stadsmiljön i centrala Uppsala kan framförallt förbättras genom utökade ansträngningar med sopning och tvätt av de ytor som genererar inandningsbara partiklar.

Med anledning av ovanstående yrkar Sverigedemokraterna:

- att avskaffa dubbdäcksförbudet

Uppsala den 4 september 2019

Simon Alm
Gruppledare (SD)

Gatu- och samhällsmiljönämnden
Protokoll

Datum:
2020-02-12

§ 9

Svar på motion om slopat dubbdäcksförbud i Uppsala från Simon Alm (SD)

GSN-2019-03241

Beslut

Gatu- och samhällsmiljönämnden besluta

1. att avslå motionen.

Sammanfattning

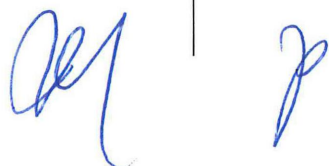
Simon Alm (SD) har i en motion väckt 16 september 2019 föreslagit att avskaffa dubbdäcksförbudet.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse daterad 28 oktober 2019

Bilaga: Motion om slopat dubbdäcksförbud av Simon Alm (SD)

Justerandes signatur



Utdragsbestyrkande