



Reykjavík, 13. september 2024

USK24080119

SVAR VIÐ FYRIRSPURN

Viðtakandi: Umhverfis- og skipulagsráð

Sendandi: Skrifstofa umhverfisgæða

Á fundi umhverfis- og skipulagsráðs, dags. 14. ágúst 2024, var lögð fram svohljóðandi fyrirspurn áheyrnarfulltrúa Flokks fólksins

Fyrirspurn Flokks fólksins um hvort gerðar hafi verið mælingar á hversu mikið hlutfall svifryks má rekja til umferðartafa með öðrum orðum hversu stór orsakavaldur slakt flæði umferðar er á svifryksmengun?

Greinargerð fylgdi fyrirspurn:

Gera má ráð fyrir að svifryk sé stór orsakavaldur þess hversu flæði umferðar er víða slakt í borginni. Flæði umferðar er víða slakt í borginni og gera má ráð fyrir því að það auki á svifryksmengun. Á mestu umferðargötum eru ljósastýringar slakar og eru bílar að hægja á sér, nema staðar, bíða í gangi og taka af stað allan daginn með tilheyrandi eyðslu, mengun og malbiksskemmdum.

Fyrirspurninni var vísað til umsagnar, umhverfis- og skipulagssviðs, skrifstofu samgangna og borgarhönnunar, dags. 21. ágúst 2024.

Svar:

Það er ekki hægt að meta hversu stórt hlutfall svifryks eða annarrar umferðatengdrar mengunar í andrúmslofti í Reykjavík megi rekja til umferðartafa. Engar tölfræðilegar upplýsingar liggja fyrir sem unnt er að styðjast við né eru beinar mælingar það víða að unnt sé að skoða sérstaklega svæði sem gætu verið útsett. Mengun er háð aðstæðum á hverjum tíma fyrir sig s.s. fjölda farartækja á nagladekkjum, hversu stór hluti farartækja gengur fyrir jarðefnaeldneyti, aldri farartækjanna, tegund farartækja, þyngd farartækja, fjöldi díselfarartækja (í dag eru auknar kröfur til framleiðslu nýrra díselbíla um losun sótts), umferðahraða, gerð vegyfirborðs, veðurfars o.s.frv.

Það er þekkt úr rannsóknum í Reykjavík að ráðandi þáttur í myndun umferðatengds svifryks er notkun nagladekkja, þ.e. nagladekkin rífa upp malbik eða vegyfirborð sem verður að svifryki ([sjá t.d. þessa rannsókn hér](#)). Á sl. ári (2023) voru um 40% farartækja í Reykjavík á nagladekkjum. Í rannsókn sem Þróstur Þorsteinsson gerði árið 2021 kom í ljós að nagladekk slíta vegum a.m.k. 20 falt hraðar en ónegld dekk sem þýðir að þessi þáttur verður yfirgnæfandi í samanburði við aðra orsakir svifryksmengunar í umferð s.s. sót úr útblæstri farartækja, vegna slits á bremsum og dekkjaslits ([sjá rannsókn hér](#)). Í sömu rannsókn kom í ljós að með lækkun á umferðarhraða, t.d. ef keyrt yrði á 30 km í



Reykjavík



stað 50 km, þá myndi myndun á svifryki minnka í kringum 40% þ.e. áhrif nagladekkja minnka eftir því sem umferðin er hægari auk þess sem einnig verður minna slit á ónegldum dekkjum. Minni umferðarhraði þýðir líka minni uppþyrlun ryks af götum enda er það þekkt mótvægisaðgerð gegn svifryksmengun að draga úr umferðarhraða. Aukið hlutfall rafmagnsbíla leysir ekki svifryksvandann þar sem þeir eru þyngri en sambærilegir bílar sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti og slíta því götum meira, sérstaklega ef þeir eru á nagladekkjum. Hvað varðar losun svifryks frá bruna í bílvélum þá eykst slík losun með meiri umferðarhraða þar sem eldsneytisneysla eykst. Umferðatafir ættu því ekki að auka myndun og dreifingu á svifryki heldur að minnka hana.

Virðingarfyllst,
Anna Rósa Böðvarsdóttir
Umhverfis- og skipulagssvið
Skrifstofa Umhverfisgæða



Reykjavík