



Johanna Salén
Trafikplanering
08-50826032
Johanna.salen@tk.stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2010-03-23

Motion (2009:38) om ekoism framför egoism - införandet av dubbdäcksförbud. Motion (2009:38) Svar på remiss

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden överlämnar kontorets utlåtande som svar på remissen.

Magdalena Bosson
Förvaltningschef

Anton Västberg
tf Avdelningschef

Sammanfattning

Kommunstyrelsen har remitterat motion (2009:38) av Karin Wanngård (S) angående Stockholm och utvecklingen mot en ekologiskt hållbar storstad. Motionären menar att det krävs politisk vilja, att våga genomföra kollektiv ekoism istället för individuell egoism. Motionären föreslår vidare att kommunfullmäktige ska ge trafik- och renhållningsnämnden i uppdrag att ta fram förslag på ekonomiska styrmedel för att motverka användningen av dubbdäck, att utreda hur mycket Stockholms Stad skulle tjäna, ekonomiskt och miljömässigt, på ekonomiska styrmedel för att motverka dubbdäcksanvändningen, att utreda hur mycket Stockholms kommun skulle tjäna på ett dubbdäcksförbud samt att på sikt få bort dubbdäcksanvändningen i hela Stockholms Stad.



Trafikkontoret anser att staden måste ta sitt miljöansvar. Dubbdäcksförbudet som infördes första januari i år var ett steg i rätt riktning. Utvärderingen av resultatet får visa om kraftigare åtgärder måste tas. I dagsläget finns dock begränsningar för vilka verktyg en kommun kan använda sig av.

Dagens lagstiftning tillåter inte kommunen att ta ut avgifter på en nivå så att de kan fungera som ekonomiska styrmedel för att reglera dubbdäcksanvändningen. Även frågan om ett dubbdäcksförbud i zon för exempelvis hela innerstaden kräver förändringar av trafikförordningen. Frågan utreds för närvarande av Transportstyrelsen, vilka skall avge sitt svar senast i maj 2010. Transportstyrelsen har inte i uppdrag att titta på ekonomiska styrmedel. Så länge kommunen inte har någon rådighet över de intäkter som en dubbdäcksskatt skulle ge anser kontoret att det inte är relevant för trafik- och renhållningsnämnden att göra uträkningar på utfallet.

Remissen

I september år 2009 inkom en remiss från Karin Wanngård (S) till Kommunstyrelsen. Remissen handlar om en strävan efter ett Stockholm i täten för en ekologiskt hållbar utveckling och storstadens förutsättningar att vara miljövänlig. Ett bidrag till en miljövänligare utveckling är att minska dubbdäcksanvändningen. I remissen föreslås att Kommunfullmäktige skall ge trafik- och renhållningsnämnden i uppdrag att ta fram förslag på olika utredningar för reglering av dubbdäck och dess ekonomiska och miljömässiga inverkan.

Sedan remissen inkommit till Kommunstyrelsen har ändringar i trafikförordningen givit kommunerna möjlighet att reglera dubbdäcksanvändningen genom förbud på enskild gata eller del av gata. Vid årsskiftet infördes dubbdäcksförbud på Hornsgatan, som ett första steg mot renare luft i Stockholms innerstad.

Trafikkontorets synpunkter

Ändringar i trafikförordningen (1998:1276) om att förbjuda fordon med dubbdäck att köra på vissa gator trädde i kraft den 15 november 2009. Detta skapade förutsättningen för Staden att införa dubbdäcksförbud på gator där höga partikelhalter uppmätts. Första januari 2010 infördes förbud mot motorfordonstrafik med dubbdäck på Hornsgatan. Utvärderingen av resultatet av förbudet kommer att redovisas under våren 2010. Ännu går inte att dra några slutsatser av förbudets verkan på sikt.

Trafikkontoret är positivt till att utöka förbudets omfattning så att partikelhalterna minskar till rimliga nivåer i hela innerstaden. I dagsläget finns dock begränsningar för vilka verktyg en kommun kan ta till för att reglera dubbdäcksanvändningen. Dagens lagstiftning tillåter inte en kommun att med hjälp av ekonomiska styrmedel reglera dubbdäcksanvändningen.

Trafikförordningen medger endast kommunerna att ta ut avgifter, vilket är ett pris för en tjänst. Även om dubbdäcken sliter på vägytan blir kostnaderna för underhållet inte på en nivå som skulle bidra till att fler byter till dubbfria däck. Ett ekonomiskt styrmedel med syftet att påverka personers handlingar, blir därför en skatt vilket faller på staten att hantera.

Miljömässigt finns större vinster att hämta. Detta beror på med vilken skattenivå dubbdäcksanvändandet erlaggs och hur stor betalningsviljan är hos individen. I dagsläget finns ingen metod för att beräkna vad ekonomiska styrmedel skulle ge för intäkter eller hur stark betalningsviljan är. Så länge kommunen inte har någon rådighet över de intäkter som en dubbdäcksskatt skulle ge anser kontoret att det inte är relevant att göra uträkningar på utfallet.

Även frågan om dubbdäcksförbud i zon för exempelvis hela innerstaden kräver förändring av trafikförordningen. Frågan utreds för närvarande av Transportstyrelsen, vilka skall avge sitt svar senast i maj 2010. Transportstyrelsen har inte i uppdrag att titta på ekonomiska styrmedel.

Trafikkontoret håller med om att Stockholms stad skall ta sitt miljöansvar och ställer sig därför bakom ett utökat förbud om de åtgärder som vidtagits på Hornsgatan inte är tillräckliga. Förbudets omfattning bör fastställas utifrån resultatet från utvärderingen av dubbdäcksförbudet på Hornsgatan samt de verktyg kommunen har att arbeta med. Minskad dubbdäcksanvändning har i första hand till syfte att minska partikelhalter av PM10 där de i dagsläget är för höga för vad som är hälsosamt försvarbart. Att sträva efter att få bort dubbdäcksanvändningen i hela kommunen är därför tvivelaktigt. Om partikelhalterna på sikt däremot ökar i ytterstaden bör åtgärder vidtas.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden överlämnar och åberopar tjänsteutlåtandet som svar på remissen från kommunstyrelsen.

Slut