



PM 2009: RII (Dnr 314-804/2009)

Inga fler säsonger med hälsofarliga partiklar från dubbdäcken **Skrivelse från Emilia Hagberg och Åsa Romson (båda mp)**

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande
Skrivelse av Emilia Hagberg och Åsa Romson (båda mp) om ”Inga fler säsonger med hälsofarliga partiklar från dubbdäcken” anses besvarad med vad som sagts i denna promemoria.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

Emilia Hagberg och Åsa Romson (båda mp) har i skrivelse den 4 april 2009 till kommunstyrelsen påtalat att staden har ett ansvar för att reglera biltrafiken så att trafikens hälsopåverkan blir acceptabel, särskilt avseende miljökvalitetsnormen för PM₁₀. I skrivelsen föreslås ett flertal åtgärder för att minska dubbdäcksanvändningen, bland annat införande av miljözon, där dubbdäcksanvändning är förbjudet.

Beredning

Skrivelsen har remitterats till stadsledningskontoret, trafik- och renhållningsnämnden samt miljö- och hälsoskyddsnämnden.

Stadsledningskontoret konstaterar att staden inte överskrider förväntad norm för PM_{2,5}, att trenden för kvävedioxid 2008 rapporterats som minskande och att staden överskrider dygnsmedelvärdena för PM₁₀, något som skrivelsens åtgärdslista fokuserar på. Kontoret konstaterar även att dubbdäcksanvändningen är den enskilt största orsaken till ett återkommande överskridande av miljökvalitetsnormen för partiklar PM₁₀, och anger att både staden och staten har under åren ägnat frågan betydande uppmärksamhet och berett frågan noggrant.

Trafik- och renhållningsnämnden anser att det är mycket angeläget att åtgärder vidtas som minskar användningen av dubbdäck. Under de senaste åren har en mängd åtgärder vidtagits för att minska partikelhalterna på stadens gator. Åtgärderna har bl a redovisats i ärendet Genomförda aktiviteter gentemot regeringen i syfte att få till stånd lokala verktyg för begränsning av dubbdäcksanvändningen, som behandlades vid trafik- och renhållningsnämndens sammanträde i augusti 2009.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att det är nödvändigt att åtgärder vidtas för att miljökvalitetsnormen för partiklar PM₁₀ i Stockholm ska klaras. De föreslagna åtgärderna i skrivelsen kan sannolikt medföra att partikelhalterna PM₁₀ blir lägre i staden. Hur stor effekt de olika förslagen kan ge beror på hur de utformas. Nämnden

bedömer dock att den enda åtgärd som skulle ha tillräcklig effekt är att införa dubbdäcksförbud inom miljözonen, vilket staden inte har laglig möjlighet att göra idag.

Mina synpunkter

Under 2007 tillskrev den borgerliga majoriteten i Stockholms stad Näringsdepartementet i frågan att ge kommunerna rådighet om dubbdäcksanvändning på sina gator. Detta var en konsekvens av att staden år efter år upplevt överskridanden av miljökvalitetsnormen för partiklar på vårvintern när vägbanan är torr och snöfri, men andelen bilar som fortfarande kör med dubbdäck är hög. Dubbdäcksanvändningen är den enskilt största orsaken till ett återkommande överskridande av miljökvalitetsnormen för partiklar PM₁₀.

Resultatet av denna förfrågan är att regeringen nu har kortat den tillåtna tiden för dubbdäcksanvändning nationellt med två veckor och att regeringen nu till vintern 2009/2010 kommer att tillåta kommuner att lokalt avgöra frågan om att reglera dubbdäcksanvändningen på sina gator.

En minskad användning av dubbdäck kommer att påverka stockholmarnas luft- och livskvalitet. Vi inväntar nu den exakta formuleringen av det nya regelsystemet från regeringen, för att så fort som möjligt komma igång med arbetet att reglera dubbdäcksanvändandet i staden. Redan nu har vi lanserat en strategi med förbud för dubbdäcksanvändning för biltrafikanter längs Hornsgatan som ett första steg.

Staden har också tagit initiativ till att miljözoner för personbilar ska infrias. Transportsstyrelsen ska på regeringens uppdrag utreda detta. Vägverket har de senaste åren genomfört en kampanj kring alternativ till dubbdäck. Så sker även detta år.

Staden kommer givetvis också att informera om de förändringar som sker med anledning av att regleringen av dubbdäcksanvändningen kommer till stånd.

När det kommer till miljöpartiets förslag om särskilda parkeringsavgifter för bilar med dubbdäck, så är deras förslag inte tillåtet enligt lagen.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande

Skrivelse av Emilia Hagberg och Åsa Romson (båda mp) om ”Inga fler säsonger med hälsofarliga partiklar från dubbdäcken” anses besvarad med vad som sagts i denna promemoria.

Stockholm den 29 oktober 2009

ULLA HAMILTON

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Skrivelse ”Inga fler säsonger med hälsofarliga partiklar från dubbdäcken”

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Kommunstyrelsen

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

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. Avslå föredragande borgarråds förslag.
2. Därutöver anför följande.

Miljö kvalitetsnormerna för partiklar (PM10) överskrids i Stockholm. Det blir snart möjligt att förbjuda användning av dubbdäck på sträcka genom ändring av trafikförordningen. Åtgärder måste enligt oss vidtas för att förbättra luftkvaliteten där partikelhalterna är höga och de verktyg som blir tillgängliga ska användas. Vi har under lång tid drivit på för möjligheten att införa ekonomiska styrmedel. Om det öppnas andra möjligheter t.ex. att införa en avgift kommer vi att ta ställning till detta.

Reservation anfördes av borgarrådet *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. delvis bifalla motionen
2. därefter anför

Dubbdäcksanvändningen på Stockholms gator måste minska. När möjligheten att lokalt reglera dubbdäcksanvändning blir möjlig vid årsskiftet 2009/2010 ska Stockholm omedelbart använda sig av detta. Den borgerliga majoriteten flaggar för att i ett första steg förbjuda dubbdäck på Hornsgatan där partikelhalterna ofta överskrids. Vi tror att ett förbud på endast en gata blir svårt att övervaka och krångligt för Stockholms bilister. Vårt mål är att göra hela Stockholms innerstad till en dubbdäcksfri zon. Detta kan ske i etapper om det visar sig vara nödvändigt men då ska etapperna innebära hela stadsdelar, inte endast en gata. Vi tror att det lättaste sättet att införa dubbdäcksförbud i Stockholm är att använda betalstationerna för trängselavgifterna som gräns. Innanför en betalstation råder dubbdäcksförbud, utanför är dubbdäck tillåtet.

ÄRENDET

Emilia Hagberg och Åsa Romson påtalar i sin skrivelse att staden har ett ansvar för att reglera biltrafiken så att trafikens hälsopåverkan blir acceptabel, särskilt avseende miljökvalitetsnormen för PM₁₀. I skrivelsen föreslås ett flertal åtgärder för att minska dubbdäcksanvändningen, bland annat införande av miljözon där dubbdäcksanvändning är förbjudet.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 10 september 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret kan inledningsvis konstatera att staden inte överskrider förväntad norm för PM_{2,5}, att trenden för kvävedioxid 2008 rapporterades som minskande och att staden överskrider dygnsmedelvärdena för PM₁₀, något som skrivelsens åtgärdslista fokuserar på.

Dubbdäcksanvändningen är den enskilt största orsaken till ett återkommande överskridande av miljökvalitetsnormen för partiklar (PM₁₀). Både staden och staten har under åren ägnat frågan betydande uppmärksamhet och berett frågan noggrant.

I mars 2009 (dnr 303-314/2009) redovisade staden insatserna som gjorts för att åstadkomma en minskning av partikelhalten i ett underlag till regeringen, med anledning av EU-kommissionens underrättelse till Sverige angående överskridandet av normen för PM₁₀.

I underlaget till Regeringen konstateras att staden uppfyllt sin del av det åtgärdsprogram som regeringen fastställde den 9 december 2004. Åtgärdsprogrammet har huvudsakligen varit inriktat på följande:

1. Åtgärder för att informera om hälsokonsekvenserna av höga partikelhalter och de negativa effekterna av dubbdäcksanvändning
2. Åtgärder inom parkeringspolitikens område för att minska personbilstrafiken och öka framkomligheten inom Stockholms kommun
3. Åtgärder vad gäller de parkeringsavgifter som tillämpas vid myndigheters och kommuners arbetsplatser i Stockholms län, för att minska personbilstrafiken
4. Åtgärder för att minska halterna av partiklar i de delar av vägnätet där det finns risk för extremt höga halter
5. Åtgärder för att öka kunskaperna om olika beläggingsmaterials benägenhet att bilda PM₁₀ samt hur halkbekämpning med tvättad stenkross och olika metoder för marksrenhållning påverkar halterna av PM₁₀
6. Åtgärder för att öka kunskaperna om bidrag till PM₁₀-halterna från fartyg, arbetsmaskiner och småskalig fastbränsleeldning

De exakta åtgärderna och aktiviteterna är väl beskrivna i underlaget från i mars och upprepas därför inte här.

Trots genomförandet av programmet konstateras det i samma ärende att åtgärderna inte varit tillräckligt för att undanröja överskridandet av miljökvalitetsnormen för partiklar. Redan i maj 2007 tillskrev Stockholms stad Näringsdepartementet i frågan att ge kommunerna rådighet att lokalt förkorta den tillåtna perioden för användande av dubbdäck.

I samband med stadens svar till Näringsdepartementet angående Vägverkets lägesrapport

om vinterdäck (dnr 001-433/2009) från april 2009, utvecklar staden sitt ställningstagande kring behoven av åtgärder mot dubbdäcksanvändningen för att komma tillrätta med miljö-kvalitetsnormen. Utifrån förslag om att kommunerna ska få rätt att förbjuda dubbdäcksanvändning på vissa gator, föreslår staden i sitt remissvar att det bör utredas hur trafikförordningen kan ändras så att kommuner ges möjlighet att förbjuda dubbdäck inom miljözoner.

Näringsdepartementet har i juni 2009 meddelat avsikten att uppdraga åt Transportstyrelsen att analysera möjligheten för kommuner att införa miljözoner för personbilar. Samtidigt meddelades att det redan till vintersäsongen 2009/2010 ska finnas lagrum på plats som ger kommunerna möjlighet att förbjuda dubbdäck på viss väg eller sträcka. I samband med ovanstående förberedelser avser Transportstyrelsen korta tiden då dubbdäck är tillåtna med två veckor.

Stadsledningskontoret konstaterar att samstämmiga uppgifter pekar ut dubbdäcksanvändningen som en i stort sett avgörande faktor för att nå miljö-kvalitetsnormen för PM₁₀. Trots ett batteri av åtgärder har staden tvingats avvakta regeringens agerande för att erhålla rådrom kring miljö-kvalitetsnormen för partiklar. Åtminstone delar av sådan lagstiftning kan väntas vara på plats inför innevarande vintersäsong.

Mot bakgrund av att de åtgärder som syftar till att minska halten av PM₁₀ och som det funnits lagrum för är genomförda, så menar stadsledningskontoret att de synpunkter som framförts i skrivelsen inte innebär ytterligare nya åtgärder för staden att vidta i nuläget. Stadsledningskontoret konstaterar också att trafik- och renhållningsnämnden såsom ansvarig nämnd, för närvarande utarbetar en parkeringsstrategi som ska bidra till genomförandet av åtgärdsprogrammen för kvävedioxid och partiklar.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen anser skrivelsen besvarad med vad som anförs i tjänsteutlåtandet.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 15 september 2009 följande:

1. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att som svar på remissen från kommunstyrelsen översända och återropa kontorets utlåtande.
2. Nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Reservation anfördes av vice ordföranden Jan Valeskog m fl (S), ledamoten Mats Lindqvist (MP) och ledamoten Kajsa Stenfelt (V), *bilaga 1*.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 27 augusti 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Kontoret anser att det är mycket angeläget att åtgärder vidtas som minskar användningen av dubbdäck. Under de senaste åren har en mängd åtgärder vidtagits för att minska partikelhalterna på stadens gator. Åtgärderna har bl a redovisats i ärendet. *Genomförda aktiviteter gentemot regeringen i syfte att få tillstånd lokala verktyg för begränsning av dubbdäcksanvändningen* som behandlades vid trafik- och renhållningsnämndens sammanträde i augusti 2009. Några åtgärder som kan nämnas är de återkommande informationsinsatser som har vänt sig till allmänheten och bilägare samt med företrädare för däcksbansbranschen, om sambandet mellan dubbdäck och partikelhalter. Kontoret har också genomfört försök med dammbindningsåtgärder i syfte att minska halterna av partiklar. Dessvärre har försöken ännu inte visat att de som enskild åtgärd räcker för att klara gällande miljö-kvalitetsnormer. Kontoret fortsätter arbetet nästa säsong. Trängselskatten har haft en positiv påverkan i form av lägre utsläpps-

halter av partiklar och kvävedioxider. Staden och SL samarbetar också för att få till stånd fler infartsparkeringar. För kontorets del har beslut fattats om att om att alla fordon ska utrustas med vinterdäck utan dubbar. Ytterligare åtgärder krävs dock för att komma tillrätta med hälso- och miljöproblemen kring partiklar PM10.

Regeringen har i pressmeddelande aviserat att den kommer att införa en bestämmelse i trafikförordningen som ger kommunerna rätt att besluta om lokal trafikföreskrift som innebär förbud för färd med dubbdäck på gata eller del av denna. Förändringen i trafikförordningen behöver sanktioneras av EU-kommissionen. Regeringen har mot denna bakgrund översänt till kommissionen 2009-07-17 ett förslag till författningstext. Kontoret är positivt inställt till ett förslag om förbud för användningen av dubbdäck i stadskärnan. Ett förbud för dubbdäck kan utformas på flera sätt med olika effekter och konsekvenser. I avvaktan på ett formellt regeringsbeslut i frågan kan kontoret därför inte nu lägga något förslag om utformning av lokal trafikföreskrift om dubbdäcksanvändning.

Kontoret fick vid trafik- och renhållningsnämndens sammanträde den 2009-08-18 i uppdrag att ta fram förslag på reglering av dubbdäcksanvändningen på stadens gator och återkomma till nämnden i oktober.

Kontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden beslutar att som svar på remissen översända detta utlåtande till kommunstyrelsen.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 16 juni 2009 följande:

1. Nämnden överlämnar och återoppar förvaltningens tjänsteutlåtande svar på kommunstyrelsens remiss.

Reservation anfördes av vice ordförande Åsa Romson (MP) och tjänstgörande ersättare Tina Kratz (V), *bilaga 1*.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 1 juni 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Miljöförvaltningen anser att det är nödvändigt att åtgärder vidtas för att miljökvalitetsnormen för partiklar (PM10) i Stockholm ska klaras. De föreslagna åtgärderna i skrivelsen kan sannolikt medföra att partikelthalterna (PM10) blir lägre i staden. Hur stor effekt de olika förslagen kan ge beror på hur de utformas. Miljöförvaltningen bedömer dock att den enda åtgärd som skulle ha tillräcklig effekt är att införa dubbdäcksförbud inom miljözonen, vilket staden inte har laglig möjlighet att göra idag.

Miljökvalitetsnormen för partiklar (PM10) överskrids längs flera gator i Stockholm. Den största källan till luftföroreningarna är vägtrafiken. Slitage av vägbanan, främst orsakat av personbilarnas dubbdäck, står för ca 86 % av partikelutsläppen. Miljöförvaltningen bedömer därför att om normen för PM10 ska kunna klaras måste antingen dubbdäcksanvändningen eller mängden trafik minska kraftigt i staden. På vissa platser måste dubbdäcksanvändningen upphöra helt. Miljöförvaltningen har redogjort närmare om detta i tre ärenden under 2009:

- Klagomål om överskridna miljökvalitetsnormer på Hornsgatan från boende på Hornsgatan, dnr 2008-000577-35 (MHN 2009-0416),
- Bör stockholm ha en lokal miljözon för personbilar av miljöskäl?,

dnr 2008-012572-211 (MHN 2009-0416),

- Remiss av vägverkets redovisning av regeringsuppdrag – samlad lägesrapport om vinterdäck, dnr 2009-002699-217 (delegationsyttrande 2009-033-20).

Miljöförvaltningen konstaterar också att Stockholms stad har yttrat sig i flera ärenden som berör miljö kvalitetsnormer för partiklar (PM10), dubbdäck, samt miljözon, bl.a.:

- Stockholms stad framför i ett yttrande till Miljödepartementet 2009-03-01 bl.a. att staden i första hand anser att det är ett statligt ansvar att komma till rätta med överskridande av miljö kvalitetsnormer. Staden framför också att om regeringen inte är beredd att vidta åtgärder för att minska användningen av dubbdäck, måste kommunerna ges möjlighet att minska dubbdäcksanvändningen. Staden föreslår att detta kan göras genom att ändra reglerna för miljözon, så att en kommun kan reglera tillåtligheten av dubbdäck inom zonen. (KS 303-314/2009: Underlag för svar på formell underrättelse angående rådets direktiv 96/62/EG av den 27 december 1996 om utvärdering och säkerställande av luftkvaliteten, rådets direktiv 1999/30/EG av den 22 april 1999 om gränsvärden för svaveldioxid, kvävedioxid och kväveoxider, partiklar och bly i luften och rådets direktiv 2008/50/EG av den 21 maj 2008 om luftkvalitet och renare luft i Europa (SG-Greffe(2009)D/551, ärendenr 2008/2204)).
- Stockholms stad framför i ett yttrande till Näringsdepartementet 2009-04-03 bl.a. att staden anser att regeringen bör utreda ett dubbdäcksförbud inom miljözon. (Dnr 001-433/2009: Svar på remiss från Näringsdepartementet; Vägverkets redovisning av regeringsuppdrag – samlad lägesrapport om vinterdäck)

Miljöförvaltningen kommenterar nedan de fem förslagen i Hagbergs och Romsons skrivelse:

Förslag: "Avisera att särskilda parkeringsavgifter kan komma att tas ut på bilar med dubbdäck på samtliga parkeringar som staden beslutar över, både gatuparkering och parkeringshus, fr.o.m. hösten 2009 om andra möjligheter inte getts, trafiknämnden får i uppdrag att förbereda ett sådant beslut."

Miljöförvaltningen kan inte avgöra hur stor effekt detta har på partikelhalterna (PM10). Hur många som väljer vinterdäck utan dubbar på grund av denna åtgärd beror sannolikt på hur stor skillnad det blir på parkeringsavgiften om man har dubbdäck. Alla bilar som trafikerar staden parkerar inte heller på dessa parkeringar.

Det finns rättsliga begränsningar i möjligheten att föreskriva särskilda parkeringsavgifter för bilar med dubbdäck enligt förslaget. Enligt lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m finns angivet under vilka förhållanden som parkeringsavgiften för gatuparkering kan differentieras. Om parkeringsavgifterna för att skapa ett lokalt ekonomiskt incitament för att minska dubbdäcksanvändningen måste enligt förvaltningen mening ett klargörande i gällande lagstiftning ske. Här bortses från tekniska komplikationer mm.

Förslag: "Uppdra åt Miljö- och hälsoskyddsnämnden och Trafik- och renhållningsnämnden att utforma förslag på miljözoner i syfte att minska personbiltrafikens lokala miljöpåverkan."

Staden kan inte besluta om regler för miljözoner. Sådana beslut fattas av regeringen. Först när möjligheten att införa miljözoner för personbilar inrättats, så framgår det hur staden kan nyttja detta. Miljöförvaltningen bedömer att om det blir möjligt att förbjuda dubb-

däck inom miljözonen, så kommer det ha tillräcklig effekt för att miljökvalitetsnormen för partiklar (PM10) ska uppnås i staden.

Miljöförvaltningen anser att utredningar i Stockholms stad gällande hur en reglering inom miljözon lokalt kan utformas, bör utföras av trafik- och renhållningsnämnden i egen- skap av väghållare och ansvarig nämnd för miljözonens geografiska avgränsning. Trafik- och renhållningsnämnden är också den nämnd i staden som handlägger ärenden rörande tra- fikförordningen och har kompetens gällande denna. Miljöförvaltningen kan dock bistå trafik- kontoret med expertkunskap om trafikens hälso- och miljöeffekter.

Förslag: "Uppmana bilisterna i Stockholm att ta av dubbdäcken och genomföra omfat- tande informationsinsatser i syfte att öka kunskapen hos bilägarna om dubbdäckens mil- jöpåverkan och betydelsen av att köra utan dubbdäck i Stockholmsområdet."

Miljöförvaltningen kan inte avgöra hur stor effekt detta har på partikelhalterna (PM10). Förvaltningen bedömer dock att ju mer information som ges, desto fler bilister väljer att köra dubbfria vinterdäck och partikelhalterna (PM10) blir då lägre. Eftersom vinterdäck vanligen byts med 5-7 års intervall kommer eventuella effekter av detta förslag sannolikt komma gradvis.

Miljöförvaltningen bedömer att de informationsinsatser som Stockholms stad samt Väg- verket gjort hittills har haft begränsad effekt. Däckbranschens statistik från hösten 2008 visar att andelen dubbdäck nu sjunkit från 70% till ca 60%. Detta är inte tillräckligt.

Förslag: "Framföra till polismyndigheten behovet av ökade insatser för att kontrollera att dubbdäcken har tagits av senast sista april och att bilisterna informeras om detta"

Miljöförvaltningen kan inte avgöra hur stor effekt detta har på partikelhalterna (PM10). Förvaltningen bedömer dock att ju större risk för ekonomiska konsekvenser av att inte följa lagen, desto fler bilister väljer att ta av dubbdäcken i tid och partikelhalterna (PM10) blir då lägre.

Under maj månad 2009 överskreds miljökvalitetsnormens dygnsmedelvärde för partiklar PM(10) på följande mätplatser i Stockholm; tre gånger på Hornsgatan, två gånger på Svea- vägen, samt en gång vid Lilla Essingen. Under maj 2008 överskreds dygnsmedelvärdet sju gånger på Hornsgatan och en gång på Sveavägen.

Förslag: "Uppdra åt Trafiknämnden att ta fram en plan för minskad biltrafik genom en aktiv parkeringspolitik i enlighet med åtgärdsprogrammet."

Miljöförvaltningen kan inte avgöra hur stor effekt detta har på partikelhalterna (PM10). Hur stor inverkan på trafikmängderna denna åtgärd har beror sannolikt på hur parkerings- politiken utformas.

RESERVATIONER M.M.

Trafik- och renhållningsnämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Jan Valeskog m fl (S), ledamoten Mats Lindqvist (MP) och ledamoten Kajsa Stenfelt (V) enligt följande

1. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att bifalla skrivelsens förslag.

Trafikkontorets sammanställning ger ingen egentlig analys av om och hur de i skrivelsen föreslagna åtgärderna skulle kunna ha effekt. Om det är någonstans inom stadens verksamheter som den analytiska kompetensen behöver finnas, så är det inom trafikkontoret. Istället så väljer kontoret att passivt avvakta vad regeringen tänker hitta på. Eftersom de av Stockholms stad föreslagna miljözonerna är tänkta att utarbetas helt av regeringen, så kan denna process i värsta fall ta många år i anspråk. Utfasningen av dubbdäck i Stockholm måste gå betydligt snabbare! En vinter till med höga partikelhalter från dubbdäck är inte acceptabelt. Igångsättande av informationskampanjer redan nu kan minska användningen än snabbare än vad som sker idag, från 70% till 60%. Stockholms stad bör dessutom visa gott föredöme och uppmana andra myndigheter och aktörer verksamma i Stockholm att upphöra med dubbdäck. Några har redan gjort det men många återstår.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Reservation anfördes av vice ordförande Åsa Romson (MP) och tjänstgörande ersättare Tina Kratz (V) enligt följande

Nämnden bifaller skrivelsens förslag och anför följande:

Miljöförvaltningens genomgång av förslagen ger inte någon tydlig bild av hur dessa åtgärder sett i ett sammanhang skulle kunna ha effekt. Vi tror att kombinationen av ekonomiska incitament och tydlig information skulle minska användningen av dubbdäck snabbare än vad som sker idag (från 70% till 60% efter vissa informationsinsatser). Eftersom utarbetandet av de av staden föreslagna miljözonerna är tänkt att ske helt hos regeringen och kommer ta flera år tycker vi det är angeläget att vidta åtgärder snabbare. Stockholmarna vill inte ha en säsong till med höga partikelhalter! Uppmaningar kan riktas till andra myndigheter att vidta åtgärder de råder över bör även om det är oklart hur mycket åtgärderna kommer att bidra till att lösa eller lindra problemet och även om effekten beror på den närmare utformningen.

Förvaltningens påpekanden om de rättsliga begränsningarna i parkeringslagstiftningen bygger på samma slags analys som när olika jurister menade att det var olagligt att införa billigare boendeparkering för miljöbilar. I flera kommuner som ändå genomförde sådana reformer överklagades besluten utan att kommunen ansågs ha gjort fel. Differentiering av parkeringsavgifter minskar risken för att staden måste genomföra hårdare inskränkningar på trafiken för att undvika att normerna överskrids.