



**Tid** Tisdagen den 31 augusti 2010 kl 16.30 – 17.20

**Plats** Bråvallasalen, Stadshuset

**Justerat** 7 september 2010

Ulla Hamilton

Jan Valeskog

### **Närvarande**

Ledamöter:

Ulla Hamilton (M), ordföranden

Jan Valeskog (S) vice ordföranden

Berthold Gustavsson (M)

Tord Bergstedt (M)

Anna C Kullendorff (M)

Annika Davidsson (M)

Inge-Britt Lundin (FP)

Anders Broberg (KD)

Annika Ödebrink (S)

Jimmy Lindgren (S)

Birgit Marklund Beijer (S)

Mats Lindqvist (MP)

Ersättare:

Lars Bengtson (M)

Bo Arkelsten (M)

Datevig Mardirossian Lönn (M)

Christoffer Kuckowski (M)

Anna Manhag (M)

Inga-Lill Larsson (M)

Per Johansson (FP)

Lars Randerz (S)

Milly Namiro Darlsson (S)

Jonas Larsson (S)

Sebastian Wiklund (V)

tjänstgörande

Förhinder har anmälts av ledamoten Kajsa Stenfelt (V) och ersättarna Margareta Stavling (S) och Hampus Rubaszkin (MP)

Tjänstemän:

Trafikdirektör Magdalena Bosson och nämndsekreteraren Åse Geschwind.

Vidare tjänstemännen vid kontoret Louise Bill, Ted Ell, Staffan Forsell, Lars Jolerus, Erica Lawesson, Ulla Ritzén och Marita Söderqvist samt biträdande borgarrådssekreteraren Karin Dhakal från roteln.

## § 15

### **Transportstyrelsens redovisning av regeringsuppdrag att analysera möjligheten för kommuner att införa miljözoner för olika typer av fordon och motorredskap. Anmälan av svar på remiss**

Dnr T2010-300-02190

#### **Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden lägger anmälan till handlingarna.

#### **Ärendets handling**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 22 juli 2010.

#### **Nämndens behandling av ärendet**

##### **Framlagda förslag till beslut**

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m fl (M), Inge-Britt Lundin (FP), Anders Broberg (KD) och Sebastian Wiklund (V) ställer sig bakom kontorets förslag. (se beslutet)
- 2) Vice ordföranden Jan Valeskog m fl (S) och Mats Lindqvist (MP) föreslår följande:
  - 1 Förslaget till beslut godkänns i huvudsak.
  - 2 Därutöver anförs följande:

Vi stöder principiellt förslaget att ge möjlighet till kommuner att införa miljözoner för olika typer av fordon. Det är dock väsentligt att kommuner får en skyldighet att också noggrant undersöka effekterna av detta innan sådana beslut tas. Exempelvis skulle ett införande av miljözon 3 innebära att ca 40 % av alla fordon utestängs från Stockholms innerstad. Det skulle få dramatiska effekter på andra områden i samhället som självklart måste utredas och redovisas. Att inte reglera hur underlaget för sådana beslut skall utformas, riskerar innebära att statens prioriteringar på andra områden, när det gäller trafikanläggningar och vägar av riksintresse, etc, negativt kan påverkas på ett allvarligt sätt.

Att kontoret i sitt svar inte anser att trafiksäkerhetsfrågorna är av intresse, gällande frågan om en miljözon för dubbdäcksförbud i tätort, är anmärkningsvärd. Dels visar den senaste vintern hur omfattande isbeläggningen var även i tätorten Stockholm men framförallt bör man utgå från att fordon som kör i Stockholms innerstad också kör på andra vägar, med annan vägbeläggning vintertid. Självklart bör därför trafiksäkerhetsfrågorna vägas in i in i denna fråga liksom i frågor som rör dispenser, etc.

Vi tycker det är bra att kontoret lyfter fram behovet av bullernormer i samband med denna fråga. Bullerfrågorna är ju något som har allvarliga hälsoeffekter och bör påverkas i en riktning där mer åtgärder vidtas vid källan. Här kan en konstruktion med miljözon vara ett medel för att påverka mot en mindre bullrande stad.

## **Beslutsgång**

Ordföranden Ulla Hamilton (M) ställer de framlagda förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

## **Reservation**

Vice ordföranden Jan Valeskog m fl (S) och Mats Lindqvist (MP) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt gemensamma förslag.

## **Särskilt uttalande**

Särskilt uttalande lämnas av ordföranden Ulla Hamilton m fl (M), Inge-Britt Lundin (FP) och Anders Broberg (KD) enligt följande:

Majoriteten i stadshuset har länge uppvaktat regeringen i denna fråga och det är positivt att Transportstyrelsen nu lämnar förslag som går i linje med vad vi tidigare efterfrågat. Förslaget innebär att kommunerna får ett verktyg för att hantera luftkvaliteten lokalt. Som det är idag finns en skyldighet att klara miljö kvalitetsnormer men begränsade åtgärder att ta till.

Transportstyrelsens förslag öppnar för att kommuner ska kunna reglera dubbdäck inom ett större område än dagens enstaka gator. Vi instämmer med förvaltningen att miljözoner för personbilar är ett användbart verktyg som vi välkomnar i arbetet med att värna luftkvaliteten på de utsatta innerstadsgatorna.

Särskilt uttalande lämnas av Mats Lindqvist (MP) och Sebastian Wiklund (V) enligt följande:

Miljöpartiet och Vänsterpartiet har krävt effektiva åtgärder för att förbättra luftkvaliteten och bl a föreslagit att staden får inrätta miljözoner som inkluderar även personbilar. Ett förslag om detta har nu kommit från Transportstyrelsen vilket är bra. Miljöförvaltningens översiktliga beräkningar (se bilaga från SLB-analys) visar att förslaget skulle få stora positiva effekter i Stockholm om man inför Miljözon 2 samt dubbdäcksförbud förbättras luften mer än med några andra enskilda åtgärder.

De äldsta personbilarna som rullar i Stockholm används troligen ganska lite till arbetsresor utan mest till fritidsresor. Insatser bör göras för att erbjuda dessa bilister tjänster genom bilpooler som på ett billigt och miljövänligt sätt kan ersätta de äldre bilarna som på så sätt kan fasa ut i förtid. Utsläppen av kvävedioxider från de äldre modeller som fasa ut är mellan mångdubbelt högre per km jämfört med dagens bilar. Miljöförvaltningens krav på att buller ska kunna arbetas in i senare miljözonsregler är berättigade och bra.

| Fordonstyp                             | Reningssteg | Trafikarbete | Utsläpp idag | NOx<br>g/km | Miljözon Förslag 2 |              | Miljözon Förslag 3 |              |
|--|-------------|--------------|--------------|-------------|--------------------|--------------|--------------------|--------------|
|  |             | Mkm          | ton NOx      |             | Mfkm               | Nytt utsläpp | Mfkm               | Nytt utsläpp |
| Personbil bensin                       | PreEuro     | 27,0         | 44,3         | 1,64        | 0                  | 0            | 0                  | 0            |
|  | Euro-1      | 38,3         | 31,8         | 0,83        | 0                  | 0            | 0                  | 0            |
|  | Euro-2      | 117,9        | 57,4         | 0,49        | 117,9              | 57,4         | 0                  | 0            |
|  | Euro-3      | 45,2         | 5,0          | 0,11        | 45,2               | 5,0          | 45,2               | 5,0          |
|  | Euro-4      | 211,6        | 20,5         | 0,10        | 276,9              | 26,8         | 394,8              | 38,3         |
| Personbil diesel                       | PreEuro     | 0,5          | 0,5          | 1,08        | 0                  | 0            | 0                  | 0            |
|  | Euro-1      | 3,3          | 3,0          | 0,89        | 0                  | 0            | 0                  | 0            |
|  | Euro-2      | 11,4         | 11,0         | 0,97        | 11,4               | 11,0         | 0                  | 0            |
|  | Euro-3      | 16,8         | 16,4         | 0,98        | 16,8               | 16,4         | 16,8               | 16,4         |
|  | Euro-4      | 55,0         | 27,0         | 0,49        | 58,9               | 28,9         | 70,2               | 34,5         |
| Lätt lastbil bensin                    | PreEuro     | 5,7          | 12,1         | 2,10        | 0                  | 0            | 0                  | 0            |
|  | Euro-1      | 5,6          | 7,7          | 1,38        | 0                  | 0            | 0                  | 0            |
|  | Euro-2      | 9,4          | 8,1          | 0,87        | 9,4                | 8,1          | 0                  | 0            |
|  | Euro-3      | 5,5          | 2,3          | 0,42        | 5,5                | 2,3          | 5,5                | 2,3          |
|  | Euro-4      | 9,8          | 1,5          | 0,16        | 21,1               | 3,3          | 30,5               | 4,8          |
| Lätt lastbil diesel                    | PreEuro     | 1,3          | 2,2          | 1,71        | 0                  | 0            | 0                  | 0            |
|  | Euro-1      | 5,8          | 11,7         | 2,00        | 0                  | 0            | 0                  | 0            |
|  | Euro-2      | 17,6         | 25,1         | 1,43        | 17,6               | 25,1         | 0                  | 0            |
|  | Euro-3      | 36,2         | 47,4         | 1,31        | 36,2               | 47,4         | 36,2               | 47,4         |
|  | Euro-4      | 19,1         | 13,7         | 0,72        | 26,2               | 18,7         | 43,8               | 31,4         |
| Övriga personbilar (etanol och biogas) |             | 72           | 13,2         | 0,18        | 72                 | 13,2         | 72                 | 13,2         |
| Tunga fordon (lastbilar och bussar)    |             |              | 370          | 10,57       | 35                 | 370          | 35                 | 370          |
| Summa                                  |             | 750          | 732 ton      |             | 750                | 634 ton      | 750                | 563 ton      |
|  |             |              |              |             | Minskning          | 98 ton       |                    | 169 ton      |
|  |             |              |              |             |                    | 13 %         |                    | 23 %         |

Bilaga från SLB-analys till ärende 15

Vid protokollet  
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:

---