



**Tid** Torsdagen den 19 april 2012 kl 16.30 – 17.25  
**Plats** Stora Kollegiesalen, Stadshuset  
**Justerat** Torsdagen den 2 maj 2012

Ulla Hamilton

Emilia Hagberg

### Närvarande

Beslutande ledamöter:

Ulla Hamilton (M), ordföranden  
Emilia Hagberg (MP), vice ordföranden

Bo Arkelsten (M)  
Datevig Mardirossian Lönn (M)  
Mark Klamberg (FP)  
Jonas Naddebo (C)  
Malte Sigemalm (S)  
Annika Ödebrink (S)  
Martin Hansson (MP)  
Kajsa Stenfelt (V) §§ 1-11

Tjänstgörande ersättare:

Peter Abelin (M) för Daniel Valiollahi (M)  
Christoffer Kuckowski (M) för Annika Davidsson (M)  
Margareta Stavling (S) för Oskar Levin (S)  
Tobias Johansson (V) för Kajsa Stenfelt (V) §§ 12-21

Ersättare:

Christer Svärd (M)  
Charlotta Schenholm (FP)  
Jesper Svensson (FP)  
Göran Oljeqvist (KD)  
Jimmy Lindgren (S)  
Hanna Helsing (S) §§ 1-14  
Hampus Rubaszkin (MP)  
Maria Antonsson (MP)  
Tobias Johansson (V) §§1-11

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Per Anders Hedkvist, Fredrik Alfredsson, Louise Bill, Ted Ell, Mattias Lundberg, Ulla Ritzén, Maria Stigle, och Marita Söderqvist samt personalföreträdaren Luis Lopez §§1-12 och biträdande borgarrådssekreteraren Martin Savén från roteln.

## § 7

### Åtgärdsprogram för kvävedioxid och PM10 i Stockholms län. Anmälan av svar på remiss

Dnr T2012-007-654

#### Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden lägger anmälan till handlingarna.

#### Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 29 mars 2012.

#### Nämndens behandling av ärendet

##### Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP), Jonas Naddebo (C) vice ordföranden Emilia Hagberg m.fl. (MP) och Malte Sigemalm m.fl. (S) föreslår (se beslutet).
- 2) Kajsa Stenfelt (V) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

1. Delvis avslå kontorens förslag till beslut
2. Snarast verka för att införa dubbdäcksförbud i hela Stockholms innerstad
3. Snarast verka för att Stockholm utvidgar trängselavgiftssystemet att gälla även på bl.a. Essingeleden
4. Om vi haft möjlighet att svara på remissen, anföra följande:

Kontoren anser att åtgärdsprogrammet innehåller så stora brister att det bör omarbetas. Det innebär dock inte att man inte omedelbart måste, med alla till buds stående medel, vidta åtgärder för att uppnå godkända värden och därmed se till att EU-direktiven om luftkvalitet efterlevs.

Stockholmarna ska inte behöva tåla sämre luft än andra.

Det går att sänka hastigheten och begränsa trafiken redan idag även om det naturligtvis kommer att få konsekvenser för privatbilismen.

Två konkreta åtgärder som omedelbart kan genomföras är att verka för att kunna införa trängselavgifter på bl.a. Essingeleden samt att utvidga dubbdäcksförbudet att gälla i hela Stockholms innerstad.

Dubbdäcken orsakar många dödsfall varje år men är inte nödvändiga för att rädda liv. I Norge har en minskning av dubbdäcksanvändningen från 60-70 procent till 15-20 procent inte medfört att personskadeolyckorna ökat. Svensk olycksstatistik visar inte heller på någon överrepresentation av dubbfria däck vid olyckorna.

Dubbdäcksanvändningen är den enskilt största källan till skadliga partiklar i stockholmsluften och halterna är fortfarande för höga, trots förbudet på

Hornsgatan. Därför måste snarast kraftiga åtgärder göras för att minska dubbdäcksanvändningen i hela staden. Självklart ger det ett tydligare budskap att sluta använda dubbdäck över huvud taget, om förbudet gäller hela Stockholms innerstad, i stället för att införa dubbdäcksförbud lite kors och tvärs i staden.

### **Beslutsgång**

Ordföranden Ulla Hamilton (M) ställer de framlagda förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP), Jonas Naddebo (C), Emilia Hagberg m.fl. (MP) och Malte Sigemalm m.fl. (S).

### **Reservation**

Kajsa Stenfelt (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

### **Särskilt uttalande**

Särskilt uttalande lämnas av vice ordföranden Emilia Hagberg m.fl. (MP) enligt följande:

Vi delar kontorets inställning att en återremiss av förslaget för att förtydliga ansvarsfördelningen är nödvändig, men vill betona att man fortsätter vidtar åtgärder enligt det gamla åtgärdsprogrammet innan det nya träder i kraft. Detta då det vid en återremiss troligen kommer att bli försenat ytterligare.

Det nya föreslagna åtgärdsprogrammet lyfter fram flera nödvändiga åtgärder som skyndsamt behöver tillkomma. Programmet är dock överlag för passivt. Där fördjupade utredningar föreslås kan man istället gå direkt till handling. Detta gäller t.ex förbud för tung genomfartstrafik, förutom bussar i linjetrafik, på vissa utsatta huvudgator samt införande av miljözoner för lätta fordon och lastbilar. Miljözonen för dessa ska gälla fordon som är äldre än 1997 (EU:s miljöklass 2) vilka då helt förbjuds inom zonen. Trafikkontoret behöver uppvakta regeringen att skyndsamt ge kommunerna möjligheten att införa dessa miljözoner för personbilar och/eller lätta lastbilar, i enlighet med förslag från bl.a. Transportstyrelsen, miljömålsberedningen och länsstyrelsens förslag till åtgärdsprogram.

Dubbdäcksförbud ska införas inom hela trängselskattazonen och bättre kontroller behöver komma till att befintligt förbud på Hornsgatan efterlevs. Trafikkontoret behöver här inleda ett tätare samarbete med polisen. Alternativet med en dubbdäcksavgift à la modell Oslo är intressant och bör utredas vidare. Arbetet med utökade förbud får dock inte stanna upp på grund av detta. Trängselskatt på Essingeleden samt mer differentierade trängselskatter är ytterligare en åtgärd som kan komma till.

Vi ser hellre att man tar större områdesvisa helhetsgrepp på frågan än punktinsatser som riskerar att enbart leda om trafiken. Det regionala miljömålsrådet bör få i uppgift att bistå kommunerna i genomförandet av åtgärdsprogrammet.

Det är ett folkhälsoproblem att miljökvalitetsnormerna och miljömålet för kvävedioxid överskrids. I sitt förslag till nytt åtgärdsprogram anger länsstyrelsen att miljökvalitetsnormen anger lägsta godtagbara kvalitet, inte god luftkvalitet: ”Av hälsoskäl är det önskvärt att nå betydligt längre än miljökvalitetsnormerna.” Trots att ett åtgärdsprogram antogs 2004 överskrids miljökvalitetsnormer för

kväveoxider. Ett skäl är att programmet var för svagt, och inte reviderades i tid enligt de ursprungliga intentionerna. Ett annat skäl är att åtgärder i programmet inte genomförts. Detta, trots att det i åtgärdsprogrammet står att åtgärderna ska genomföras snarast. En av punkterna i åtgärdsprogrammet för kvävedioxid var exempelvis att ”åtgärder för att begränsa genomfartstrafiken med tunga fordon på Hornsgatan i Stockholms kommun till endast bussar i linjetrafik”.

Berörda instanser har sedan åtgärdsprogrammet antogs varit alltför passiva. Stadsrevisionen slog i september 2007 fast i en revisionsrapport bl.a. att ”trafik- och renhållningsnämnden bör intensifiera arbetet med att genomföra åtgärder enligt åtgärdsprogrammet, exempelvis begränsa genomfartstrafiken på hårt belastade gator i Stockholms innerstad”.

Det är inte godtagbart att så pass många ärenden enbart lyfts för kännedom utan uppmanas ofta av de som skickat ut remissen vid tidsbrist. Ärenden där remisstiden gått ut bör således skickas in i efterhand till remisställaren.

Särskilt uttalande lämnas av Malte Sigemalm m.fl. (S) och Kajsa Stenfelt (V) enligt följande:

Det hade varit bra om detta ärende hade hunnits nämndbehandlats inför kommunstyrelsen.

Vid protokollet  
Maria Stigle

Rätt utdraget intygar:

---