Utlåtande 2011:31 RII (Dnr 303-1996/2009)

Ekoism framför egoism – införande av dubbdäcksförbud

Motion (2009:38) av Karin Wanngård (S)

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Motion (2009:38) av Karin Wanngård (S) om ”Ekoism framför egoism – införande av dubbdäcksförbud” anses besvarad med vad föredragande borgarråd anfört.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

Karin Wanngård (S) föreslår i en motion (2009:38) att Stockholm inför dubbdäcksförbud i innerstaden, på sikt i hela kommunen samt utreder hur mycket staden skulle tjäna ekonomiskt och miljömässigt på att införa ekonomiska styrmedel för att minska dubbdäcksanvändningen.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd, Södermalms stadsdelsnämnd samt Östermalms stadsdelsnämnd för yttrande.

Stadsledningskontoret konstaterar att det vare sig ligger i trafik- och renhållningsnämndens eller kommunens rådighet att fatta beslut om ekonomiska styrmedel för att minska användningen av dubbdäck. Beslut om skatter eller

avgifter på inköp eller användning av dubbdäck måste fattas av regering och riksdag.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att det för närvarande inte är motiverat att vidta de åtgärder som föreslås i den remitterade motionen. Nämnden bedömer att åtgärderna till viss del överlappar med trafik- och renhållningsnämndens beslut den 13 oktober 2009 avseende dubbdäcksreglering på Hornsgatan. Nämnden framför vidare att flera av de utredningar som föreslås redan finns och att andra inte är motiverade, eftersom det inte finns lagliga möjligheter att genomföra dessa åtgärder.

Trafik- och renhållningsnämnden anför att den 1 januari 2010 infördes förbud mot motorfordonstrafik med dubbdäck på Hornsgatan. Ännu går det inte att dra några slutsatser av förbudets verkan på sikt. Angående ett utökat förbud finns det i dagsläget begränsningar för vilka verktyg en kommun kan ta till för att reglera dubbdäcksanvändningen. Dagens lagstiftning tillåter inte heller en kommun att med hjälp av ekonomiska styrmedel reglera dubbdäcksanvändningen.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd delar motionärens uppfattning att ett dubbdäcksförbud skulle vara positivt ur miljöhänseende, likaså när det gäller de hälsoaspekter som lyfts fram i tjänsteutlåtandet. Dock måste andra faktorer också vägas in. Effekten på trafiksäkerheten kan inte exkluderas i den fortsatta diskussionen om dubbfria zoner. Vidare består Stockholmstrafiken av långt fler än de som är bosatta i staden och dess närförorter.

Södermalms stadsdelsnämnd anser att motionärens förslag att på sikt införa ett förbud mot dubbdäck i hela Stockholms kommun bör utredas vidare då vinterväglaget periodvis i ytterstaden kan antas vara besvärligare än i innerstaden.

Östermalms stadsdelsnämnd påpekar att vilka åtgärder som är mest effektiva för att minska partikelhalterna har nämnden inte kompetens att bedöma. Men när man överväger att införa dubbdäcksförbud bör man ta i beaktande att många stockholmare regelbundet reser utanför kommunens gränser samt stadens förvaltningar inte endast använder sina bilar för resor inom kommunen.

Mina synpunkter

Inledningsvis vill jag påpeka att lagar och regler på miljöområdet är till för att skydda miljön och stockholmarnas hälsa och inte för att spara pengar åt kommunen eller företag. Det ter sig något märkligt att motionären mot bakgrund av detta använder sig av ekonomiska argument för att motivera ett dubbdäcksförbud.

Länge har alltför höga halter av partiklar uppmätts på vissa av Stockholms hårdast trafikerade gator. Där återfinns exempelvis Hornsgatan, som har högst överträdelser av nivåerna som är tillåtna. Den borgerliga stadshusalliansen har, med stöd av alliansregeringen, fått verktygen för att ta tag i frågan om lägre partikelhalter i luften.

Från och med den 1 januari 2010 är det förbjudet med dubbdäck på Hornsgatan.

Idag finns inte någon laglig möjlighet för kommunen att utöka förbudet, men ett förslag om att ge kommunerna rätt att införa miljözon för personbilar och inkludera dubbdäck har under våren varit på remiss från Näringsdepartementet. Jag anser att det skulle vara bra för kommunerna att få ett sådant verktyg i arbetet för att förbättra luftkvaliteten. För Stockholms del handlar det nu om att fortsätta mäta och utvärdera vilken effekt dubbdäcksregleringen har fått på Hornsgatan.

I övrigt föreslås att kommunen ska fatta beslut om ekonomiska styrmedel för att minska användningen av dubbdäck. Idag finns inte någon laglig möjlighet att införa sådana ekonomiska styrmedel. Det är dock angeläget att följa utvecklingen noga och arbeta fram nya incitament för minskad dubbdäcksanvändning. Staden ska därför i detta arbete ha en fortlöpande dialog med regeringen i syfte att möjliggöra ändamålsenliga lösningar.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Motion (2009:38) om ekoism framför egoism – införande av dubbdäcksförbud

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden *Carin Jämtin* och *Tomas Rudin* (båda S) enligt följande.

Vi föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta följande.

1. Bifalla motionens 1:a, 2:a och 4:e och 5:e beslutsförslag i enlighet med nedanstående.
2. Uttala att Stockholm vill möjliggöra ekonomiska styrmedel för att minska dubbdäcksanvändningen

3. Stockholm ska uppvakta regeringen för att möjliggöra ekonomiska styrmedel för att minska dubbdäcksanvändningen
4. Därutöver anföra följande.

Problemet med för höga partikelhalter är väl känt och har stor betydelse för Stockholm, inte minst för boende och verksamma i de delar av staden som drabbas av de högsta halterna. Sambanden mellan höga partikelhalter och dubbdäcksanvändning under vintermånaderna är också väl kända och dokumenterade.

I första hand borde enligt oss problemet lösas genom möjliggörandet av ekonomiska styrmedel- Idag är inte det möjligt, och då får staden använda de redskap som finns. Staden bör dock verka aktivt för att möjliggöra en lösning med ekonomiska styrmedel. Som ett led i ett sådant arbete bör en grundlig konsekvensanalys av ekonomiska styrmedel respektive förbud göras. På sikt bör givetvis målet vara att få bort dubbdäcksanvändningen i Stockholm. I ett första steg bör dock de mest drabbade områdena åtgärdas.

Mot bakgrund av att miljöborgarrådet och trafikborgarrådet tycks ha olika syn på hur partikelproblematiken och dubbdäcksfrågan bör hanteras finns skäl att befara att frågan nu riskerar att hamna i långbänk.

Reservation anfördes av borgarrådet *Per Bolund* (MP) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. delvis bifalla motionen
2. därutöver anföra följande

Stockholms luft är på vissa håll så dålig att den är hälsovådlig och det är helt nödvändigt att nu vidta åtgärder. Barn, äldre och människor med astma, hjärt- och kärlproblem är de som drabbas hårdast. Kommunerna måste få de redskap som krävs för att kunna leva upp till de lagstadgade miljökvalitetsnormerna för partiklar och kvävedioxider.

För att minska utsläppen av kväveoxider vill vi få möjlighet att införa miljözoner, där äldre personbilar med höga kväveoxidutsläpp inte får köra.

Miljöpartiet har drivit att dubbdäcksavgifter ska införas. När regeringen lät Transportstyrelsen utreda förbud mot dubbdäcksanvändning i miljözoner såg vi detta som en möjlighet. Det är avgörande att kommunerna snabbt får redskap för att minska dubbdäcksanvändningen oavsett om det är i form av avgifter eller miljözoner och att arbetet inte stoppas. Vår målsättning är att Stockholms stad ska vara dubbdäcksfri.

Det är också angeläget att nya åtgärdsprogram klart anger inte bara vem som ansvarar för att åtgärder genomförs, utan även ansvar för uppföljning och tillsyn. Det ska inte vara möjligt för olika instanser att frånsäga sig tillsynsansvaret, som har skett de senaste åren.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Motion (2009:38) av Karin Wanngård (S) om ”Ekoism framför egoism – införande av dubbdäcksförbud” anses besvarad med vad föredragande borgarråd anfört.

Stockholm den 26 januari 2011

På kommunstyrelsens vägnar:
STEN NORDIN

Ulla Hamilton

Ylva Tengblad

Reservation anfördes av *Carin Jämtin, Roger Mogert* och *Tomas Rudin* med hänvisning till reservationen av (S) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av *Emilia Hagberg* och *Stefan Nilsson* med hänvisning till reservationen av (MP) i borgarrådsberedningen.

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

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige att besluta följande
att delvis bifalla motionen samt att därutöver anföra följande

Staden kan vidta fler åtgärder än idag för att minska den främsta källan till höga PM10 halter i flera områden i Stockholm genom att reglera dubbdäcksanvändningen. Förbudet mot dubbdäck på Hornsgatan räcker inte för att klara miljökvalitetsnormerna, än mindre riksdagens miljömål.

Trafik- eller miljöförvaltningen bör få i uppdrag att hålla löpande kontakt med transportstyrelsen och departementet kring förberedelserna av miljözonsregler för personbilar. Eftersom Stockholm är ett av de områden där reglerna kommer behöva användas är det viktigt att staden arbetar fram och framför synpunkter under den statliga beredningen.

ÄRENDET

Karin Wanngård (S) föreslår i en motion (2009:38) att Stockholm inför dubbdäcksförbud i innerstaden, på sikt i hela kommunen samt utreder hur mycket staden skulle tjäna ekonomiskt och miljömässigt på att införa ekonomiska styrmedel för att minska dubbdäcksanvändningen. Motionären menar att det krävs politisk vilja, att våga genomföra kollektiv ekoism istället för individuell egoism.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd, Södermalms stadsdelsnämnd samt Östermalms stadsdelsnämnd för yttrande.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 22 mars 2010 har i huvudsak följande lydelse.

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade den 13 oktober 2009 att reglera dubbdäcksanvändningen på Hornsgatan från den 1 januari 2010. Beslutet motiverades av ett återkommande överskridande av miljökvalitetsnormen för PM10, vilket även uppmärksammats av EU-kommissionen.

Beslutet kunde tas mot bakgrund av att regeringen beslutat om att ändra trafikförordningen på sådant sätt att en kommun kan införa lokala dubbdäcksförbud ”på viss väg eller vägsträcka”. Transportstyrelsen utreder för närvarande möjligheten för en kommun att införa dubbdäcksförbud för ett geografiskt område, exempelvis miljözonen. Utredningen presenteras i maj 2010. Trafiknämnden har i sitt beslut låtit förstå att nämnden kan komma att utöka området/ vägnätet som omfattas av dubbdäcksförbud om behov föreligger.

Mot bakgrund av vad som föreslås i motionen konstaterar dock stadsledningskontoret att det vare sig ligger i trafiknämndens eller kommunens rådighet att fatta beslut om ekonomiska styrmedel för att minska användningen av dubbdäck. Beslut om skatter eller avgifter på inköp eller användning av dubbdäck måste fattas av regering och riksdag.

Användandet av dubbdäck är kostsamt för samhället. Stadsledningskontoret bedömer dock att det saknas underlag för att beräkna hur mycket Stockholms stad skulle tjäna på ett införande av ekonomiska styrmedel för att motverka dubbdäcksanvändning.

”Vägverkets redovisning av regeringsuppdrag - samlad lägesrapport om vinterdäck” från februari 2009 konstaterar dock att en minskning av dubbdäcksanvändning-

en är mycket samhällsekonomiskt lönsamt.

De positiva effekterna uppstår genom lägre vägslitage och minskade hälso- och miljöeffekter. Lönsamheten av ett minskat dubbdäcksanvändande är särskilt stort i Stockholm. I Stockholm bedöms den positiva effekten uppgå till flera tusen kr per fordon och år. Slitaget av ett dubbdäcksfordon kostar mellan 200 och 600 kr per år. Övriga kostnader är hälso- och miljöeffekter orsakade av partiklar, buller, koldioxidutsläpp och ökad bränsleförbrukning.

Motionären föreslår avslutningsvis att dubbdäcken på sikt bör avskaffas i hela Stockholms kommun. Stadsledningskontoret konstaterar att ett förbud som omfattar hela Stockholms stad inte är motiverat för att komma tillrätta med överskridandet av miljökvalitetsnormerna. Höga nivåer av partiklar i utomhusluften är ett specifikt innerstadsproblem, ytterstaden saknar i allt väsentligt denna problematik.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 26 januari 2010 följande

1. Att överlämna och åberopa miljöförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av vice ordföranden Åsa Romson (MP), Malte Sigemalm m fl (S) och Tina Kratz (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Ulla Hamilton m fl (M) och Karin Karlsbro (FP), *bilaga 1*.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 26 januari 2010 har i huvudsak följande lydelse.

Miljöförvaltningen anser att det för närvarande inte är motiverat att vidta de åtgärder som föreslås i den remitterade motionen. Förvaltningen bedömer att åtgärderna till viss del överlappar med Trafik- och renhållningsnämndens beslut den 13 oktober 2009, om inleds med dubbdäcksregleringen på Hornsgatan. Miljöförvaltningen bedömer också att flera av de utredningar som föreslås redan finns och att andra inte är motiverade, eftersom det inte finns lagliga möjligheter att genomföra dessa åtgärder. Förvaltningens synpunkter på respektive förslag redovisas nedan.

Förslag att uppdra åt trafik- och renhållningsnämnden att ta fram ett förslag på ekonomiska styrmedel för att motverka användningen av dubbdäck.
Miljöförvaltningen anser att det idag inte är motiverat för staden att ta fram ett förslag på ekonomiska styrmedel gällande dubbdäck, eftersom staden inte har lagliga

möjligheter att använda sådana styrmedel.

Förslag att utreda hur mycket Stockholms kommun skulle kunna tjäna, ekonomiskt och miljömässigt, på ekonomiska styrmedel för att motverka dubbdäcksanvändning.
Miljöförvaltningen anser att det idag inte är motiverat för staden att utreda ekonomiska styrmedel gällande dubbdäck, eftersom staden inte har lagliga möjligheter att använda sådana styrmedel, samt att Vägverket redan gjort vissa utredningar gällande detta. Miljöförvaltningen anser att eventuella fortsatta utredningar gällande detta ska göras på nationell nivå av Transportstyrelsen, eftersom det innefattar ändrad lagstiftning.

Miljöförvaltningen anser att det finns tillräckligt med utredningar som visar att det är miljömässigt motiverat att kraftigt minska mängden fordon som använder dubbdäck i innerstaden. Hur stor miljöeffekten blir av ekonomiska styrmedel beror på hur de utformas.

Miljöförvaltningen anser för övrigt att om styrmedel för att minska dubbdäcksanvändningen ska användas, så är det i första hand för att uppfylla lagstiftningens krav gällande miljökvalitetsnormer för luft, och i andra hand en ekonomisk fråga.

Förslag att införa dubbdäcksförbud innanför tullarna
I stora delar av Stockholms innerstad är partikelhalterna höga och längs många gator överskrids miljökvalitetsnormen för PM10. Den åtgärd som bedöms som avgörande för att klara miljökvalitetsnormen för partiklar (PM10) är att minska användningen av dubbdäck. Miljöförvaltningen anser därför att förslaget om att införa dubbdäcksförbud innanför tullarna skulle vara mycket positivt ur miljö- och hälsosynpunkt. Sannolikt skulle det vara en tillräcklig åtgärd för att komma tillrätta med samtliga överskridanden inom Stockholms kommun. Eftersom dagens lagstiftning endast ger kommunerna möjlighet att förbjuda dubbdäck på viss väg eller vägsträcka krävs ytterligare lagstiftning. Regeringen har gett Transportstyrelsen ett sådant uppdrag att komma med förslag till en sådan lagstiftning. Utredningen skall vara avslutad i maj 2010. Just nu finns enligt förvaltningen inte anledning att vidta någon ytterligare åtgärd.

Förslag att utreda hur mycket Stockholms kommun skulle tjäna ekonomiskt och miljömässigt på ett dubbdäcksförbud
Kravet är redan ställt i motionen och som anförts anser Miljöförvaltningen att det i dagsläget inte är motiverat att utreda hur mycket staden skulle tjäna miljömässigt på ett dubbdäcksförbud, eftersom det finns tillräckligt med utredningar som visar att det är motiverat ur miljösynpunkt att kraftigt minska andelen dubbdäck i staden.

Miljöförvaltningen anser för övrigt att dubbdäcksförbud i första hand ska användas för att uppfylla den svenska och europeiska lagstiftningens krav gällande miljökvalitetsnormer för luft, och att det i andra hand är en ekonomisk fråga.

Förslag att på sikt få bort dubbdäcksanvändningen i hela Stockholms kommun
Miljöförvaltningen anser att det inte är miljömässigt motiverat att vidta åtgärder för att få bort dubbdäcksanvändningen i hela Stockholms kommun, eftersom partikelhalterna i delar av kommunen, framförallt ytterstaden, understiger gällande miljökvalitetsnormer och miljömål. Som tidigare anförts torde ett dubbdäcksförbud i innerstaden vara tillräckligt för att komma till rätta med samtliga överskridanden som sker i Stockholms stad.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 23 mars 2010 följande

Att överlämna kontorets utlåtande som svar på remissen.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 25 februari 2010 har i huvudsak följande lydelse.

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 erläggs 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.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 25 mars 2010 följande:

1. Nämnden lämnar följande svar till kommunstyrelsen

   ”Motionären pekar på de positiva miljökonsekvenser som minskad användning av dubbdäck skulle medföra och önskar bl a få belyst hur dubbdäcksförbud skulle kunna införas inom tullarna i ett första steg och i hela kommunen i ett längre perspektiv. Vid delar motionärens uppfattning att ett dubbdäcksförbud skulle vara positivt ur miljöhänseende, likaså när det gäller de hälsoaspekter som förvaltningen därtill lyfter fram i tjänsteutlåtandet. Dock måste andra faktorer också vägas in. Vid snö och modd är de moderna dubbfria däcken ett bra alternativ till de traditionella dubbade däcken. Vid svår halka är dock dubbade däck bättre ur trafiksäkerhetssynpunkt. Den begränsade statistik som finns att tillgå pekar på att det sker fler dödsolyckor med bilar försedda med dubbfria däck än med bilar som har dubbade däck. Effekten på trafiksäkerheten kan inte exkluderas i den fortsatta diskussionen om dubbfria zoner. Stockholmstrafiken består av långt fler än de som är bosatta i staden och dess närförorter. Motionären har ett för snävt perspektiv som inte tar hänsyn till resenärer som kommer från andra delar av landet, Stockholms kranskommuner etc där dubbdäck kan vara nödvändigt.”

Reservation anfördes av vice ordföranden Magnus Dannqvist m fl (S), Jonas Eklund (MP) och Rosa Lundmark (V), *bilaga 1*.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 22 februari 2010 har i huvudsak följande lydelse.

I ett tjänsteutlåtande från trafikkontoret från oktober 2009, som utgör svar på trafik- och renhållningsnämndens uppdrag till kontoret att komma med förslag på regleringar för begränsning av dubbdäcksanvändningen i staden, konstateras att gällande miljökvalitetsnormer för partiklar (PM10) överskrids längs flera gator i Stockholm. I tjänsteutlåtandet framhålls att det är angeläget att vidta åtgärder för att få ner partikelhalterna på vissa gator i staden. Trafikkontoret förordar därför ett förbud mot dubbdäck på hela Södermalm med undantag från vissa genomfartsgator. Trafik- och renhållningsnämndens beslut i frågan blev att införa ett dubbdäcksförbud på Hornsgatan. Nämnden beslutade också att om åtgärden inte leder till att staden klarar gränsvärdena för partiklar i luften, måste nämnden ta ställning till att införa reglering att dubbdäcksanvändningen på fler gator i staden.

Då uppskattningsvis 80-90 procent av partikelutsläppen härstammar från slitage av vägbanan, främst orsakat av personbilarnas dubbdäck, anser förvaltningen att det är angeläget att staden genomför åtgärder som kan minska partikelhalterna. Förvaltningen ser positivt på att staden nu gör försök att få ner partikelhalterna i delar av innerstaden men vill samtidigt poängtera problematiken med höga partikelhalter som finns kring t.ex. Nynäsvägen och vikten av att även arbeta för att få ner partikelhalterna i delar av ytterstaden.

I Vägverkets rapport ”Samlad lägesrapport om vinterdäck”, konstateras att dubbdäck fortfarande ger vissa trafiksäkerhetsmässiga fördelar framför odubbade vinterdäck på isväglag, men att skillnaderna i väggrepp minskat i takt med att däcktyperna utvecklats. Bilar med dubbfria vinterdäck är dock, enligt ovanstående rapport, inte inblandade i fler olyckor än bilar med dubbdäck.

Vilka åtgärder som är mest effektiva för att minska partikelhalterna har förvaltningen inte kompetens att bedöma. Men när man överväger att införa dubbdäcksförbud bör man ta i beaktande att det tar tid för människor att ändra beteende och att detta kommer att kräva stora kommunikationsinsatser. Det kan behövas större kommunikationsinsatser och en längre övergångsperiod än när förbudet infördes på Hornsgatan.

Södermalms stadsdelsnämnd

Södermalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 11 februari 2010 följande

Stadsdelsnämnden överlämnar stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Särskilt uttalande gjordes av Margareta Björk m fl (M) och Per Henriksson (FP), *bilaga 1*.

Södermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 19 januari 2010 har i huvudsak följande lydelse.

I ett tjänsteutlåtande från trafikkontoret från oktober 2009, som utgör svar på trafik- och renhållningsnämndens uppdrag till kontoret att komma med förslag på regleringar för begränsning av dubbdäcksanvändningen i staden, konstateras att gällande miljökvalitetsnormer för partiklar (PM10) överskrids längs flera gator i Stockholm. I tjänsteutlåtandet framhålls att det är angeläget att vidta åtgärder för att få ner partikelhalterna på vissa gator i staden. Trafikkontoret förordar därför ett förbud mot dubbdäck på hela Södermalm med undantag från vissa genomfartsgator såsom Söder Mälarstrand och Söderleden. Trafik- och renhållningsnämndens beslut i frågan blev att införa ett dubbdäcksförbud på Hornsgatan. Nämnden beslutade också att om åtgärden inte leder till att staden klarar gränsvärdena för partiklar i luften, måste nämnden ta ställning till att införa reglering av dubbdäcksanvändningen på fler gator i staden.

Då uppskattningsvis 80-90 procent av partikelutsläppen härstammar från slitage av vägbanan, främst orsakat av personbilarnas dubbdäck, anser förvaltningen att det är angeläget att staden genomför åtgärder som kan minska partikelhalterna. Om mätningar av partikelhalterna i luften inte visar på förbättringar efter det att dubbdäcksförbudet på Hornsgatan införts, bör förbudet enligt förvaltningens uppfattning införas på fler gator, och på sikt inom hela innerstaden. Förbudet mot dubbdäck kan förutom minskade partikelmängder i luften också, enligt trafikkontoret, leda till minskade bullernivåer vilket ger en positiv effekt för boende och för övriga som vistas i innerstaden. Förvaltningen anser att motionärens förslag att på sikt införa ett förbud mot dubbdäck i hela Stockholms kommun bör utredas vidare då vinterväglaget periodvis i ytterstaden kan antas vara besvärligare än i innerstaden.

I Vägverkets rapport ”Samlad lägesrapport om vinterdäck”, konstateras att dubbdäck fortfarande ger vissa trafiksäkerhetsmässiga fördelar framför odubbade vinterdäck på isväglag, men att skillnaderna i väggrepp minskat i takt med att däcktyperna utvecklats. Bilar med dubbfria vinterdäck är dock, enligt ovanstående rapport, inte inblandade i fler olyckor än bilar med dubbdäck. Även studier från Norge bekräftar att en minskad användning av dubbdäck inte medfört att personskadeolyckorna ökat i antal.

Motionärens förslag om att ta fram ett förslag till ekonomiska styrmedel för att motverka dubbdäcksanvändning och att utreda hur mycket staden kan tjäna, miljömässigt och ekonomiskt, på att införa sådana styrmedel, har förvaltningen valt att inte kommentera annat än genom att konstatera att staden inte kan besluta om att införa ekonomiska styrmedel då detta i första hand är en statlig angelägenhet.

Östermalms stadsdelsnämnd

Östermalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 11 mars 2010 följande

1. Nämnden godkänner och överlämnar detta tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordförande Rolf Lindell m fl (s), ledamöterna Marion Sundqvist (mp) och Per Hamnström (v), *bilaga 1*.

Östermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 10 februari 2010 har i huvudsak följande lydelse.

Östermalms stadsdelsförvaltning har som målsättning i verksamhetsplan 2010 att andelen fordon som använder dubbdäck ska vara 0 %.

I ett tjänsteutlåtande från trafikkontoret från oktober 2009, som utgör svar på trafik- och renhållningsnämndens uppdrag till kontoret att komma med förslag på regleringar för begränsning av dubbdäcksanvändningen i staden, konstateras att gällande miljökvalitetsnormer för partiklar (PM10) överskrids längs flera gator i Stockholm.

Då uppskattningsvis 80-90 procent av partikelutsläppen härstammar från slitage av vägbanan, främst orsakat av personbilarnas dubbdäck, anser förvaltningen att det är angeläget att staden genomför åtgärder som kan minska partikelhalterna.

I vägverkets rapport ”Samlad lägesrapport om vinterdäck”, konstateras att dubbdäck fortfarande ger vissa trafiksäkerhetsmässiga fördelar framför odubbade vinterdäck på isväglag, men att skillnaderna i väggrepp minskat i takt med att däcktyperna utvecklats. Bilar med dubbfria vinterdäck är dock, enligt ovanstående rapport, inte inblandade i fler olyckor än bilar med dubbdäck.

Vilka åtgärder som är mest effektiva för att minska partikelhalterna har förvaltningen inte kompetens att bedöma. Men när man överväger att införa dubbdäcksförbud bör man ta i beaktande att många stockholmare regelbundet reser utanför kommunens gränser samt stadens förvaltningar inte endast använder sina bilar för resor inom kommunen.

Bilaga 1

RESERVATIONER M.M.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Åsa Romson (MP), Malte Sigemalm m fl (S) och Tina Kratz (V) enligt följande.

1. Miljö och hälsoskyddsnämnden beslutar att bara delvis bifalla förvaltningens förslag
2. Därefter anföra följande

Staden kan vidta flera åtgärder än idag för att minska den främsta källan till höga PM10 halter i flera områden i Stockholm – dubbdäcksanvändningen. Förbudet mot dubbdäck på Hornsgatan räcker inte för att klara miljökvalitetsnormerna, än mindre riksdagens miljömål.

Trafik- eller miljöförvaltningen bör få i uppdrag att hålla löpande kontakt med transportstyrelsen och departementet kring förberedelserna av miljözonsregler för personbilar. Eftersom Stockholm är ett av de områden där reglerna kommer behöva användas är det viktigt att staden arbetar fram och framför synpunkter under den statliga beredningen.

Särskilt uttalande gjordes av Ulla Hamilton m fl (M) och Karin Karlsbro (FP) enligt följande.

I en motion kräver Karin Wanngårds att Stockholm ska införa ett dubbdäcksförbud, för att spara på världens resurser och för att spara pengar åt kommunen. Karin Wanngårds ekonomiskt motiverade dubbdäcksförbud är en mycket farlig väg att slå in på . Lagar och regler på miljöområdet är till för att skydda stockholmarna och deras hälsa, och inte för att spara pengar åt kommunen eller företag. Länge har alltför höga halter av partiklar uppmätts på vissa av Stockholms hårdast trafikerade gator. Där återfinns exempelvis Hornsgatan, som har högst överträdelser av nivåerna som är tillåtna. Den borgerliga stadshusalliansen har, med stöd av alliansregeringen, nu fått verktygen för att ta tag i frågan om lägre partikelhalter i luften. Från och med den första januari 2010 är det förbjudet med dubbdäck på Hornsgatan. Att Karin Wanngårds socialdemokrati vill skjuta upp införandet till nästa vinter, och dessutom göra det med ekonomiska argument, är ett cyniskt och hårt sätt att hantera stockholmarnas hälsa.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av vice ordföranden Magnus Dannqvist m fl (S), Jonas Eklund (MP) och Rosa Lundmark (V) enligt följande.

1. Att tillstyrka motionen
2. Samt därutöver anföra

Att minska dubbdäcksanvändningen i Stockholm är en viktig del i arbetet för att förbättra miljön. Försöket med dubbdäcksförbud på Hornsgatan visar sig nu inte vara särskilt framgångsrikt. Polisen som ska se till att förbudet efterlevs har större och viktigare saker att sköta än att kontrollera däck. Att införa dubbdäcksförbud på en enskild genomfartsgata i innerstan kan mer betraktas som ett försök att skapa ett intryck av kraftfulla miljöåtgärder, men som visar sig vara en illusion när det nu utvärderas.

Att därför utreda olika incitament för att minska dubbdäcksanvändningen enligt motionärens förslag måste därför betraktas som särskilt angeläget.

Södermalms stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av Margareta Björk m fl (M) och Per Henriksson (FP) enligt följande.

Regeringen har gett Sveriges kommuner verktyget i trafikförordningen att reglera dubbdäcksanvändningen per gata, vilket stadens trafik- och renhållningsnämnd gjort i och med införandet av dubbdäcksförbud på Hornsgatan, sträckan mellan Långholmsgatan och nerfarten till Söderledstunneln, fr o m 2010-01-01. Sagda nämnd instämmer i tjänsteutlåtandet att det är nödvändigt gå vidare med kontorets förslag, som i stort avser hela Södermalm, om regleringen på Hornsgatan inte räcker för att klara gränsvärdena. För att hålla koll på luftkvaliteten bör därför också en mätstation upprättas på Götgatan. Trafik- och renhållningsnämnden skriver vidare att ”om inte regleringen på Hornsgatan inte leder till att staden klarar luftkvalitetsnormerna, så måste nämnden ta ställning till fortsatt reglering av dubbdäcksanvändningen på fler gator i Stockholm

Karin Wanngård kräver i sin motion att Stockholm ska införa ett dubbdäcksförbud för att spara världens resurser och för att spara pengar åt kommunen. Hennes ekonomiskt motiverade dubbdäcksförbud är en mycket farlig väg att slå in på. Vi menar att lagar och regler på miljöområdet är till för att skydda stockholmarna och deras hälsa, inte för att spara pengar åt kommunen eller företag.

Länge har alltför höga halter av partiklar uppmätts på vissa av Stockholms hårdast trafikerade gator, exvis Hornsgatan, som har högst överträdelser av tillåtna nivåer.

Med stöd av Alliansregeringen har nu den borgerliga stadshusalliansen fått verktygen för att ta tag i frågan om lägre partikelhalter i luften. Därmed har det varit möjligt att förbjuda dubbdäck på Hornsgatan fr o m 2010.

Socialdemokraten Karin Wanngård vill skjuta upp införandet av dubbdäcksförbudet till nästa vinter och dessutom göra det med ekonomiska argument. Ett inte bara cyniskt utan även ett hårt sätt att hantera stockholmarnas hälsa.

Östermalms stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av vice ordförande Rolf Lindell m fl (s), ledamöterna Marion Sundqvist (mp) och Per Hamnström (v) enligt följande.

De miljöproblem som dubbdäcken medför gör det sannolikt att de på sikt behöver utmönstras, åtminstone i större tätorter med stark trafik på bostadsgator. Ett första steg är att utveckla effektiva ekonomiska styrmedel som fasar ut dubbdäcken där de gör stor skada och inte upplevs som nödvändiga från trafiksäkerhetssynpunkt. Samtidigt måste greppsäkerheten utvecklas ytterligare för dubblösa vinterdäck.

Det finns redan en särskild miljözon i staden som reglerar vilka fordon som får föras fram. Ett dubbdäcksförbud bör kunna kopplas till detta instrument.

KOMMUNFULLMÄKTIGE

Motioner 2009:38

2009:38 **Motion av Karin Wanngård (s) om ekoism framför egoism - införande av dubbdäcksförbud**
Dnr 303-1996/2009

Socialdemokraterna vill att Stockholm ska gå i täten för en ekologiskt hållbar utveckling. Det är dags för nästa språng av kunskap, kreativitet och sysselsättning. Den täta och pulserande storstaden har bra förutsättningar att vara miljövänlig. Eftersom vi bor många på en liten yta kan vi lätt hitta smarta lösningar där vi minskar miljöbelastningen och samtidigt utveckla vår gemensamma miljö. Om vi ligger i framkant kan vi dessutom vända utmaningen till en fördel för den teknikintensiva och kunskapsintensiva Stockholmsregionen. Vi kan också hjälpa resten av världen att ställa om till framtidens teknik och livsstil.

För att uppnå dessa vackra mål krävs politisk vilja. Att våga genomföra kollektiv ekoism istället för individuell egoism. På miljöområdet krävs det att vi tillsammans finner nya vägar att gå.

En klok hushållning med jordens resurser är en förutsättning för mänskligheten framtid. Så som vi lever idag kommer inte jorden att överleva. Det finns två vägar att gå. Antingen dra i handbromsen och försöka förändra varje individs beteende, eller suga ut det gottaste ur påsen och slänga jordklotet på soptippen. Socialdemokraterna väljer den första vägen, vi tror på att jorden med dess befolkning har resurser att överleva, och det är endast vi människor som kan vända den nedåtgående spiralen.

Med hänvisning av ovanstående föreslår jag kommunfullmäktige besluta att

1. uppdra åt trafik- och renhållningsnämnden att ta fram ett förslag på ekonomiska styrmedel för att motverka användningen av dubbdäck
2. utreda hur mycket Stockholms kommun skulle kunna tjäna, ekonomiskt och miljömässigt, på ekonomiska styrmedel för att motverka dubbdäcksanvändning
3. införa dubbdäcksförbud innanför tullarna

4. utreda hur mycket Stockholms kommun skulle tjäna ekonomiskt och miljömässigt på ett dubbdäcksförbud
5. på sikt få bort dubbdäcksanvändningen i hela Stockholms kommun.

Stockholm den 28 september 2009

Karin Wanngård