

Utlåtande 2009:75 RII (Dnr 303-664/2008)

**Stadens åtgärder för att uppnå miljökvalitetsnormerna
avseende partiklar (PM10)**

Motion av Per Ankersjö (c) (2008:24)

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande
Motion (2008:24) av Per Ankersjö (c) anses besvarad med vad som anförs i
detta utlåtande.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

Motionären Per Ankersjö (c) föreslår i sin motion (2008:24) att staden bör intensifiera sitt arbete med att uppnå miljökvalitetsnormerna och hänvisar till stadsrevisionens rapport. Ett sätt att visa att man tar problemen på allvar, samtidigt som stadsrevisionens synpunkter bättre tillgodoses, skulle vara att bilda en styrgrupp med representanter från alla partier i kommunfullmäktige. Det skulle förbättra informationen samtidigt som man med förenade krafter kan ta itu med problemet. Vidare vill motionären att staden ska arbeta för att den egna bilparken använder alternativ till dubbdäck senast 2010.

Bakgrund

Revisionen har granskat om Stockholms stad uppfyller lagstadgade krav för partiklar (PM10) och kvävedioxid. Granskningen har visat att Stockholms stad inte uppfyller de lagstadgade kraven. Stadens arbete med att begränsa halten av partiklar (PM10) i utomhusluften har ökat men enligt revisionens bedömning behövs ytterligare åtgärder. Arbetet med åtgärdsprogrammet för att minska kvävedioxidhalterna behöver också intensifieras.

Av kommunstyrelsens yttrande med anledning av revisionsrapporten framgår de åtgärder staden vidtar och överväger. Informationsåtgärder vad gäller dubbdäcksanvändning lyfts bl.a. fram som en viktig åtgärd och fanns också med som en av åtgärderna i åtgärdsprogrammet för PM10.

PM10 är ett samlingsbegrepp för partiklar vars diameter är mindre än 10 mikrometer. PM2,5 är partiklar vars diameter är mindre än 2,5 mikrometer. Orsaken till överskridandena beror till stor del av förhållanden under vinter, som sandning och användning av dubbdäck. Meteorologiska förutsättningar har stor betydelse för PM-halterna. Under perioder med torr väderlek, främst vinter och vår, ökar halterna mångdubbelt jämfört med perioder med nederbörd.

Beredning

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

Stadsledningskontoret anser att det är viktigt att arbetet med åtgärder för att minska den hälsoskadliga nivån är långsiktig och fokuserar på att långsiktigt minska utsläppen vid källan och på att minska exponeringen för allmänheten. Staden genomför ett antal åtgärder för att minska partikelhalten i stockholmsluften bland annat försök med dammbindning, ny asfaltbeläggning m.m. Det är viktigt att staden väljer att utforma en lösning som inte medför andra oönskade problem. Staden arbetar aktivt med att försöka finna dessa lösningar. Kontoret anser att arbetet och styrningen även fortsättningsvis bör ske inom nuvarande organisation i staden.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden ser det som angeläget att fler åtgärder vidtas för att miljö kvalitetsnormerna klaras i Stockholm. Nämnden bedömer att användningen av dubbdäck är den viktigaste orsaken till höga halter av PM10, och därför vore det angeläget med åtgärder för ökad övergång från dubbade vinterdäck till odubbade friktionsdäck. En tänkbar åtgärd är att lokalt förkorta påbudstiden för vinterdäck.

När det gäller förslaget att staden ska arbeta för att den egna bilparken använder alternativ till dubbdäck anser nämnden att de rekommendationer gällande vinterdäck som finns i upphandlingsguiden och i reseråden skulle kunna ersättas av en policy för staden. Nämnden anser att behoven av politisk styrning av arbetet med miljö kvalitetsnormerna är väl tillgodosedda med nuvarande organisation.

Trafik- och renhållningsnämnden tillstyrker förslaget i motionen att vinterdäck ska vara dubbfria på stadens egna fordon senast 2010. Frågan om dubbdäck på stadens leverantörers fordon får regleras vid upphandling av tjänster och leverans av varor. Nämnden anser dock inte att det finns behov utav en politisk styrgrupp för arbetet med PM10. Det arbetet kan ske inom ramen för facknämndernas ansvarsområden. Vidare anser nämnden att kontoret återigen ska kontakta regeringen angående förkortad dubbdäcksperiod.

Mina synpunkter

Arbetet med att förbättra stockholmsluften är ständigt pågående och har gett resultat. Stockholmsluften är idag renare än den någonsin varit i modern tid. Tack vare katalytisk avgasrening och renare bränsle har halterna av kolmonoxid och svavel sjunkit långt under maximalt tillåtna halter. Luftkvaliteten blir bättre i takt med att fordonstekniken utvecklas och fordonsparken förnyas. Renare motorer är en förutsättning för att minska kväveoxidhalterna i storstadsmiljön. Partikelhalten i stockholmsluften har emellertid inte förändrats nämnvärt under de år som mätningar gjorts. Stockholm har periodvis överskridanden. Detta inträffar särskilt på vårvintern när slitaget från dubbdäcken är stort på snöfria gator. Miljökvalitetsnormen för partiklar överskrids framförallt på antalet tillåtna dygn medan partikelhalterna som årsmedelvärde klaras på de flesta håll i staden. Under vissa vind- och väderförhållanden uppgår importen av finare partiklar från Central- och Östeuropa till femtio procent, en tillförsel som staden har obefintlig rådighet över.

Jag instämmer med författaren till motionen att det är viktigt att vidta åtgärder för att motverka att partikelhalterna (PM10) överskrids på Stockholms gator. Att åstadkomma en minskning av dubbdäcksanvändningen är viktigt eftersom denna står i relation till mängden slitagepartiklar. Frågan är hur en sådan minskning kan åstadkommas. I anslutning till föregående dubbdäckssäsong genomfördes en informationskampanj för att informera stockholmarna om de alternativ till dubbdäck i form av dubbfria vinterdäck som finns och när dessa kan vara ett lämpligare val. Kampanjen har inte fått någon mätbar effekt på stockholmsluften men enkätundersökningen Miljö och miljövanor i Stockholm som genomfördes strax efter indikerar att medvetenheten om dubbdäckens bieffekter har ökat.

En kommun har inte rådighet att förbjuda eller avgiftsbelägga dubbdäck. Ett åtgärdsprogram för partiklar i Stockholm fastställdes av regeringen den 9 december 2004 och staden har uppfyllt sin del av detta. Det har tidigare konstaterats att åtgärdsprogrammet inte är tillräckligt för att undanröja överskridandena av miljökvalitetsnormer för partiklar.

I maj 2007 tillskrev Stockholms stad Näringsdepartementet i frågan att ge kommunerna rådighet att lokalt förkorta den tillåtna perioden för användande av dubbdäck. Detta för att överskridanden av miljökvalitetsnormen för partiklar ofta inträffar på våren när vägbanan är torr och snöfri, samtidigt som andelen bilar som fortfarande kör med dubbdäck fortfarande är hög. Stadens önskan var att ges möjlighet att förkorta den tillåtna tiden för dubbade däck med åtminstone en månad jämfört med nu gällande regler.

Något svar på skrivelsen har inte erhållits, men regeringen gav ett uppdrag till Vägverket att utreda denna fråga. Uppdraget resulterade i en redovisning från myndigheten med namnet Samlad lägesrapport om vinterdäck. Rapporten remitterades till staden i februari 2009 och remissen har besvarats genom kommunstyrelsen. Rapporten lämnar endast utrymme för en möjlig förkortning av tillåten tid för dubbdäck med två veckor. Stadens remissinstanser gör bedömningen att detta får för liten effekt och kommer inte att leda till att miljökvalitetsnormerna för partiklar klaras i Stockholm.

Rapporten innehåller vidare ett förslag att kommuner ska ges rådighet att förbjuda dubbdäck på vissa gator. Förutom de frågor som väcks kring hur ett sådant förbud i praktiken skulle övervakas och efterlevas riskerar en modell där dubbdäck tillåts på vissa gator men förbjuds på andra att leda till att problemet med partikelöverskridanden sprids till flera gator eller bara flyttas runt. Det skulle med största sannolikhet också leda till krav på förbud på ett stort antal gator runtom i staden. För att Sverige ska klara av att leva upp till de miljökvalitetsnormer som vi är skyldiga till gentemot EU krävs åtgärder på nationell nivå eftersom kommunerna inte har den rådighet som krävs för att vidta tillräckliga åtgärder. Det kan handla om lagändringar som öppnar för lokal reglering av dubbdäcksanvändning i form av begränsad tidsperiod eller i form av införande av miljözoner för personbilar.

En potentiell åtgärd som inte behandlas i Vägverkets rapport, men som staden föreslagit i såväl remissvaret över Vägverkets rapport som i yttrande till Regeringen med anledning av EU-kommissionens underrättelse till Sverige angående överskridanden av miljökvalitetsnormen för partiklar, är att ändra trafikförordningen så att kommuner ges möjlighet att förbjuda dubbdäck på personbilar inom miljözon. Jag anser att detta skulle ge större effekt vad gäller partikelhalter än att införa förbud på enskilda gator och att det därigenom är större sannolikhet att miljökvalitetsnormen för partiklar klaras. Ett dubbdäcksförbud inom en miljözon kräver dock ytterligare överväganden, varför vi har framfört till regeringen att de bör utreda frågan.

Dagens lagstiftning medger inte att en kommun inför förbud mot dubbdäck inom miljözonen. Reglerna för miljözoner är samma för alla svenska städer med miljözon, vilket innebär att kommuner som beslutar sig för att införa miljözon enbart kan välja vilket geografiskt område den ska gälla för. Dagens miljözoner reglerar tunga bussar och tunga lastbilar. För att kunna införa dubbdäcksförbud inom miljözonen krävs därför en ändring av trafikförordningen.

Ett förbud mot användning av dubbdäck inom miljözonen skulle leda till en tydlig förbättring av luftkvaliteten med avseende på partiklar PM10. De flesta gator och vägar där miljökvalitetsnormen för PM10 överskrids idag skulle klara normen. Ett dubbdäcksförbud inom miljözonen leder sannolikt till lägre dubbdäcksandel även i Stockholms ytterområden, vilket också bidrar till att de totala utsläppen av PM10 minskar väsentligt i hela regionen. Förutom färre

överskridanden av partikelnormen kommer befolkningens exponering för partiklar att minska liksom vägslitage. Även lägre bullernivåer skulle uppnås.

I motionen föreslås även att staden ska arbeta för att den egna bilparken använder alternativ till dubbdäck. Som framgår av svaren från såväl miljö- och hälsoskyddsnämnden som från trafik- och renhållningsnämnden finns redan idag rekommendationer både i stadens upphandlingsguide och i reseråden om att odubbade vinterdäck skall väljas. Jag anser att det knappast är motiverat att kräva ett totalförbud mot dubbdäck – då vissa av stadens transporter kan ske på vägar där dubbdäck kan behövas och där få människor exponeras för de partiklar som alstras. Däremot ställer jag mig positiv till förslaget att ersätta rekommendationerna med en policy. En sådan skulle kunna utformas liknande den modell som finns för staden avseende upphandling av specialfordon. Det finns idag tydliga anvisningar att stadens verksamheter endast ska köpa och leasa miljöbilar såvida det inte rör sig om ett specialfordon. För att undvika att specialfordonsundantaget nyttjas i överkant har vad som menas med detta specificerats och verksamheter som vill köpa in sådana måste ta upp detta som ett särskilt ärende i respektive nämnder och styrelser. På samma sätt skulle en regel om vinterdäck kunna ange att odubbade däck är huvudregeln medan avsteg från denna skulle behöva motiveras och bli föremål för särskilt beslut i aktuell nämnd eller styrelse.

Motionären föreslår även att kommunfullmäktige ska utse en styrgrupp för arbetet med att nå miljökvalitetsnormerna. Miljö- och hälsoskyddsnämnden har tillsyn över arbetet med att klara miljökvalitetsnormerna och ansvarar således för den politiska bevakningen av stadens arbete. Jag anser likt stadens remissinstanser att behoven av politisk styrning av arbetet med miljökvalitetsnormerna är väl tillgodosedda med nuvarande organisation.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Motion (2008:24) av Per Ankersjö (c) om stadens åtgärder för att uppnå miljökvalitetsnormerna avseende partiklar (PM10)

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Roger Mogert* (s) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta följande.

1. Avslå föredragande borgarrådets förslag till beslut.
2. Avslå motionen.
3. Uppdra åt kommunstyrelsen att uppvakta berörda myndigheter i enlighet med nedanstående.
4. Därutöver anför följande.

Partiklar i Stockholmsluften är det största enskilda miljöproblemet i Stockholms stad. Detta allvarliga hälsoproblem är särskilt stort under vintertid samt under tidig vår, då dubbdäcken förorsakar en stor mängd ohälsosamma partiklar i den luft vi andas. Det finns fortfarande medicinska oklarheter hur allvarliga dessa relativt stora partiklar, orsakade av dubbdäcken, är för människors hälsa, men att dessa är ett mycket allvarligt hälsoproblem är uppenbart och "försiktighetsprincipen" kräver att vi snarast vidtar åtgärder som kan ge resultat så fort som möjligt. Den borgerliga hanteringen av dessa allvarliga hälsoproblem har hittills varit mycket valhänt och otydlig, både lokalt i Stockholm och i regeringskansliet.

Vi anser att man skyndsamt både skall utreda möjligheterna att införa en miljözon med förbud mot dubbdäck och redan inför vintern 2010 införa ekonomiska styrmedel i enlighet med den norska modellen. Det sistnämnda vet vi kommer att innebära en minskning av dubbdäcksanvändningen till 15-20 % i staden.

Fortsatta långbänkar i detta ärende, i enlighet med annan borgerlig miljöpolitik, kommer att medföra att 10 000-tals Stockholmare de närmaste åren kommer att få en förkortad livstid samt i andra fall en allvarligt försämrad hälsa och livskvalitet.

Reservation anfördes av borgarrådet *Yvonne Ruwaida* (mp) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. bifalla motionen på så sätt att staden antar en vinterdäckspolicy om dubbdäcksförbud för egna bilar, upphandlade transporter och subventionerad parkering.
2. därutöver anför följande

Problemen med alltför höga partikelhalter i Stockholm är stora på flera av Stockholms gator, så höga att miljökvalitetsnormen överskrids. Per Ankersjöes förslag om att stadens egna bilar inte ska använda dubbdäck är bra men ger mycket liten effekt för partiklarna eftersom de trots allt är en ytterst liten del av alla de bilar som kör i Stockholm. Som Miljöförvaltningens utlåtande säger så är det en betydligt bredare politik som krävs för att Stockholm ska komma ner i lagliga nivåer. Störst effekt skulle en begränsning av dubbdäcken ha och det finns en rad åtgärder som staden bör vidta för att åstadkomma detta. Den borgerliga majoriteten lägger över allt ansvar på staten, men staden har självklart ett ansvar för att reglera biltrafiken så att hälsopåverkan blir acceptabel. Vi bör t ex införa fördubblad p-avgift för bilar med dubbdäck på samtliga p-ytor som staden har rådighet över (p-hus, tomtmarks- samt gatuparkering). Kombinationen av tydlig information och ekonomiska incitament har på andra ställen lyckats reducera dubbdäcksanvändningen radikalt (t ex Oslo).

För att komma tillrätta med partikelhalterna anser vi att Stockholm behöver ökad rådighet att förbjuda dubbdäck inom en större del av stadens yta, antingen genom en miljözon eller i lokala hälsoföreskrifter. Om dubbdäckssäsongen ska förkortas krävs att den blir betydligt kortare än Vägverkets förslag. Både i år och förra året hade Stockholm extremt höga partikelhalter redan i mars månad.

För att ge en något större effekt bör motionens förslag breddas till att gälla en vinterdäckspolicy om dubbdäcksförbud för egna bilar, upphandlade transporter och subventionerad parkering.

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

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta följande

1. Delvis bifalla motionen
2. Därefter anför följande:

Stockholm stad måste intensifiera arbetet med att uppnå miljökvalitetsnormerna. På hårt trafikerade gator i staden överskrider dessa gång på gång. Stadens åtgärder som dammbinidning, informationskampanjer om problemen med dubbdäcksanvändning, ny asfaltsbeläggning och tidigare lagd värstädning är uppenbart inte tillräckligt. Staden måste vara en aktiv aktör och inte en passiv informationskanal. Staden ska inte minska ner på redan påbörjade insatser mot de höga partikelhalterna men det måste till ytterligare åtgärder. Som en följd av informationskampanjen om minskad dubbdäcksanvändning måste staden påverka regeringen att Sveriges städer själva ska få rådighet om att förkorta tiden för dubbdäck och kunna införa lokala dubbdäcksförbud. För Stockholms del är det en självklarhet att inte tillåta dubbdäck i innerstaden men ur trafiksäkerhetssynpunkt är det även rimligt med ett förbud mot dubbdäck i hela kommunen. Moderna odubbade vinterdäck har i underlag utom ren blankis lika bra eller bättre fäste än dubbad vinterdäck. Detta ska Stockholm stad informera om men informationen måste följas av en direkt åtgärd, förslagsvis ett förbud mot dubbdäck i kommunen. För att visa att staden menar allvar måste självklart stadens egna fordon köra med odubbade vinterdäck.

Dubbdäck är inte den enda källan till partiklar, dessa rivs upp även av odubbade däck, men i mindre omfattning. Slitagepartiklarna är bara en delmängd av problemet med PM10. De ultrafina partiklarna orsakas huvudsakligen av avgasutsläpp och påverkas inte nämnvärt av dubbdäcksanvändningen. Ny teknik med alternativa bränslen, energieffektivare bilar och bättre avgasrening kan i framtiden råda bot på en del av dessa problem men i dagsläget är återigen den bästa åtgärden att minska biltrafiken. Vänsterpartiet har lagt en motion i Kommunfullmäktige om en bilfri innerstad men i väntan på denna ser vi gärna åtgärder som högre trängselskatt och utökat system för trängselavgift även till Essingeleden. Fler avgiftsbelagda parkeringsplatser och högre avgifter, utredningar om extra skatt för dubbdäck och differentierad koldioxidskatt. Höjningar för bilanvändare måste följas av minskningar för de som väljer att resa kollektivt. Stockholm stad måste veka för en sänkning av biljettpriset inom SL och ett återinförande av enhetstaxan. Pengarna från trängselavgifterna måste gå ockortat till kollektivtrafiken och inte läggas på nya motorvägar.

Resonemangen att innerstaden ska avlastas med nya motorvägar runt staden eller så kallade "Förbifarter" i dess utkant är helt utan verklighetsförankring. Genomfartstrafiken på Essingeleden är bara några få procent, Förbifart Stockholm kommer att öppna upp för ny trafik och göra nästintill orörda ormdåen tillgängliga för exploatering. Förbifart Stockholm är ingen avlastningsväg utan en exploateringsled. Trafiken i innerstaden har målpunkt innerstaden och är inte bekanta av en motorväg flera mil bort. Norra länken kommer till viss del avlasta innerstaden men kommer även leda till ökad trafik vilket på sikt ökar trafikarbetet på de flesta gator. Södra länken blev igenkorkad bara några veckor efter öppnandet, något beräkningar sa skulle ta flera år, återigen är det bevisat, nya vägar leder till ny trafik. Den enda lösningen på trafikpro-

blemen är att satsa på kollektiva transporter och göra dem tillgängliga, i priss, i handikappanpassning, i trghhet och i funktion och bekvämlighet.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

Motion (2008:24) av Per Ankersjö (c) anses besvarad med vad som anförs i detta utlåtande.

Stockholm den 29 april 2009

På kommunstyrelsens vägnar:
STEN NORDIN

Ulla Hamilton

Ylva Tengblad

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

Reservation anfördes av *Stefan Nilsson* (mp) med hänvisning till reservationen av (mp) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av *Ann-Margarethe Livh* (v) med hänvisning till reservationen av (v) i borgarrådsberedningen.

Ersättaryttrande gjordes av *Per Ankersjö* (c) enligt följande.

Centerpartiet i Stadshuset har ända sedan vi kom in i Stadshuset 2006 konsekvent drivit på för att frågan om luftkvaliteten och dubbdäcksanvändningen ska finnas på stadens agenda. Vi kan med glädje konstatera att en hel del hänt i inställningen till partikelproblemen och faktiskt även i sakfrågan. I skrivande stund har Näringsdepartementet avslutat sin remissomgång av Vägverkets rapport med förslag på olika åtgärder för att minska användningen av dubbdäck.

Förslagen i lägesrapporten är generellt sett bra. Centerpartiet i Stockholm har förespråkat ekonomiska styrmedel enligt "Polluter Pays Principle" vilket är ett sätt att minska dubbdäcksanvändningen samtidigt som bilägaren ges valmöjlighet utifrån egna behov och resmönster. Tyvärr är detta juridiskt komplicerat och tar därmed längre tid att genomföra.

Centerpartiet anser därför att man bör arbeta parallellt med en metod som tar itu med problemen omedelbart – och en metod som bygger på ekonomiska styrmedel på längre sikt.

Om den omedelbara metoden är lokala dubbdäcksförbud på vissa gator eller i större zoner (som de redan existerande miljözonerna) måste snabbt utredas så att ordentliga åtgärder kan vidtas för att komma tillrätta med detta allvarliga problem.

Staden kan emellertid vidta åtgärder vid sidan om regeringens behandling av frågan. Några sådana åtgärder har nyligen presenterats som förslag till förbättringar i trafiken och miljön längs Hornsgatan.

Som motionär ställer jag mig bakom miljö- och trafikborgarrådets kompromiss om att ersätta rekommendationer om vinterdäcksanvändning på stadens egna fordon med en policy där undantag beviljas genom beslut i respektive nämnd eller styrelse.

Stockholmscentern driver tydligt på i frågan och upplever att dialogen inom allianspartierna är mycket lösningsfokuserad både i Stadshuset och inom regeringen. Att uppnå en samsyn kring problemet och prioritera sakfrågan var själva syftet med motionen, vilket därmed får anses vara tillgodosett. Om denna samsyn fortsätter gälla är jag som motionär beredd att pröva alternativa vägar än den styrgrupp som föreslås i motionen.

Avslutningsvis kan jag konstatera att varken den förra rödgröna stadshusmajoriteten eller den förra S-regeringen med stödpartier vidtog några som helst åtgärder för att specifikt lösa problemet med partiklarna. Att många nu upplever att åtgärder tar tid är därför naturligt.

ÄRENDET

Motionären Per Ankersjö (c) föreslår i sin motion (2008:24) att staden bör intensifiera sitt arbete med att uppnå miljö kvalitetsnormerna och hänvisar till stadsrevisionens rapport. Ett sätt att visa att man tar problemen på allvar, samtidigt som stadsrevisionens synpunkter bättre tillgodoses, skulle vara att bilda en styrgrupp med representanter från alla partier i kommunfullmäktige. Det skulle förbättra informationen samtidigt som man med förenade krafter kan ta itu med problemet. Vidare vill motionären att staden ska arbeta för att den egna bilparken använder alternativ till dubbdäck senast år 2010.

BEREDNING

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

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 25 april 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Staden genomför ett antal åtgärder för att minska partikelhalten i Stockholmsluften bland annat försök med dammbindning, spolning och tidigarelagd städning av gator på våren och ny asfaltbeläggning för mindre partikelalstring. Trängselskatterna är ett annat sätt att minska trafiken. Det är viktigt att staden väljer att utforma en lösning som inte medför andra oönskade problem. Staden arbetar aktivt med att försöka finna dessa lösningar.

Stadsledningskontoret anser att det är viktigt att arbetet med åtgärder för att minska den hälsoskadliga nivån är långsiktig och fokuserar på att långsiktigt minska utsläppen vid källan och på att minska exponeringen för allmänheten.

En av de viktigaste åtgärderna för att förbättra luften i innerstaden är infrastrukturlösningar som medför att trafiken kan köra på kringfartsleder, vilket kommer att inverka positivt på stadens mest miljöbelastade gator.

Trafik- och renhållningsnämnden har i uppdrag att vid alla upphandlingar av ny asfaltbeläggning på stadens gator använda sig av en beläggning som minskar partikelhalten. Den beläggning som idag finns på de hårdast drabbade gatorna Hornsgatan och Sveavägen är redan av en typ som ger mindre partikelalstring vilket begränsar potentialen för förbättringar genom ny gatubeläggning.

Stadsledningskontoret vill även betona den vikt som tillmäts minskningen av PM10 och kvävedioxider. Stadsledningskontoret har i den senaste versionen av stadens styrsystem möjliggjort att staden i den löpande tertiärrapporteringen kan följa arbetet med

målet för dygnsmedelvärdena för PM10 och kvävedioxider samt vissa andra viktiga miljöparametrar. Därutöver har stadsledningskontoret tagit fram ett nytt miljöprogram där minskning av PM10 och kvävedioxider naturligtvis ingår.

Varje nämnd beslutar själv om vilka krav de ställer i de upphandlingar de genomför. Stadens upphandlingsguide för fordon och transporter finns som stöd för de nämnder som genomför upphandlingar. Där finns krav på dubbfria däck.

Vad gäller att inrätta en styrgrupp för arbetet med att uppnå miljökvalitetsnormerna med representanter från alla partier i kommunfullmäktige anser stadsledningskontoret att arbetet och styrningen även fortsättningsvis bör ske inom nuvarande organisation i staden. Sammanfattningsvis anser stadsledningskontoret att motion av Per Ankersjö (c) anses besvarad med vad som anförs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 22 maj 2008 följande

Att godkänna förvaltningens förslag till yttrande över motionen.

Reservation infördes av vice ordföranden Åsa Romson (mp) samt tjänstgörande ersättaren Åsa Kratz (v), *bilaga 1*.

Reservation infördes av ledamoten Eva Louise Erlandsson Slorach (s), *bilaga 1*.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 5 maj 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Miljöförvaltningen ser det som angeläget att fler åtgärder vidtas för att miljökvalitetsnormerna klaras i Stockholm. Detta gäller såväl normen för PM 10 som för kväveoxid.

Förvaltningen bedömer att användningen av dubbdäck är den viktigaste orsaken till höga halter av PM 10, och därför vore det angeläget med åtgärder för ökad övergång från dubbade vinterdäck till odubbade friktionsdäck. Miljö- och hälsoskyddsnämnden har vid sitt sammanträde den 17 april 2007 tagit ställning emot en avgift på dubbdäck och därför bör andra åtgärder sökas för att minska dubbdäcksanvändningen. En tänkbar åtgärd är att lokalt förkorta påbudstiden för vinterdäck.

Förvaltningen ser det som viktigt att försöken med dammbindning fortsätter och att testerna så snart som möjligt utvidgas till ordinarie verksamhet som omfattar alla de vägsträckor där miljökvalitetsnormen för PM 10 överskrids och där människor vistas.

Det är också angeläget att Trafikkontoret utreder om det finns lämpliga åtgärder inom parkerings politikens område för att minska personbilstrafiken. Biltrafiken till och från Stockholms innerstad har för övrigt redan minskat med cirka 20 procent i och med permanenteringen av trängselavgifterna.

När det gäller förslaget att staden ska arbeta för att den egna bilparken använder alternativ till dubbdäck anser förvaltningen att de rekommendationer gällande vinterdäck som finns i upphandlingsguiden och i reseråden skulle kunna ersättas av en policy för staden. På så sätt skulle det bli tydligare att dubbade vinterdäck endast får användas i undantagsfall för stadens resor och transporter.

Motionären föreslår även att Kommunfullmäktige ska utse en styrgrupp för arbetet med att nå miljökvalitetsnormerna. Miljö- och hälsoskyddsnämnden har tillsyn över arbetet med att klara miljökvalitetsnormerna och ansvarar således för den politiska bevakningen av stadens arbete. Förvaltningen anser att behoven av politisk styrning av arbetet med miljökvalitetsnormerna är väl tillgodosedda med nuvarande organisation.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 17 juni 2008 följande

1. Kontorets förslag godkänns i huvudsak.
2. Förslaget om en politisk styrgrupp för arbetet med PM10 avstyrks.
Kontoret får i uppdrag att göra ytterligare påtryckningar på regeringen angående förkortad dubbdäcksperiod.
3. Därutöver anförs följande:

Staden ska vara ett föredöme inom miljöarbetet. Nämnden anser därför att förslaget om att stadens egna bilar ska övergå till dubbfria vinterdäck senast 2010 är en god idé. Nämnden anser dock inte att det finns behov utav en politisk styrgrupp för arbetet med PM10. Det arbetet kan ske inom ramen för facknämndernas ansvarsområden. Vidare anser nämnden att kontoret återigen ska kontakta regeringen angående förkortad dubbdäcksperiod.

Reservation anfördes av vice ordföranden Jan Valeskog m fl (s) och ledamoten Torhild Lamo (v), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Jan Valeskog m fl (s), *bilaga 1*.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 2 juni 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikkontoret tar problemen med partiklar PM10 på största allvar med tanke på de hälsoeffekter som uppstår för människor och då särskilt för barn och personer med lung- och hjärtbesvär. Skyldighet föreligger att under perioden 1 december- 31 mars ha godkända vinterdäck på personbil, lätt lastbil, husbil, lätt buss med en totalvikt av högst 3,5 ton när de används i trafik. Denna skyldighet gäller även släpvagn efter fordon. Det finns vissa smärre undantag från bestämmelsen men dessa saknar betydelse i

vinterdäckssammanhang. Vinterdäck kan vara med eller utan dubb. För tunga fordon föreligger ingen skyldighet att sätta på vinterdäck men däremot ett förbud att köra med vinterdäck som har dubbar. Inom trafikkontoret har beslut fattats om att kontorets lätta fordon ska ha vinterdäck utan dubb. Vinterdäck utan dubb s.k. friktionsdäck har utvecklats mycket under senare år och får anses jämförbara med dubbdäck med undantag för färd på ren isgata.

Dubbdäck utgör den enskilt största källan till att staden inte klarar fastlagda nivåer beträffande miljö kvalitetsnormer för partiklar PM10. Vid en avvägning mellan trafiksäkerhet och skydd för människors hälsa genom minskad generering av partiklar PM10 anser kontoret att en minskad användning av dubbdäck i vart fall inom innerstaden är påkallad.

I stadens upphandlingsguide för fordon och transporter, som är en rekommendation, anges att däck skall vara dubbfria.

Även i stadens reseråd, som gäller trafiksäkerhets- och miljöaspekter på resor i tjänsten i Stockholms stad, anges att odubbade vinterdäck ska användas av miljö- och hälsoskäl.

När det gäller förslaget att staden ska arbeta för att den egna bilparken använder alternativ till dubbdäck anser kontoret att de rekommendationer gällande vinterdäck som finns i upphandlingsguiden och i reseråden skulle kunna ersättas av en policy för staden. På så sätt skulle det bli tydligare att dubbade vinterdäck endast får användas i undantagsfall för stadens resor och transporter.

Kontoret tillstyrker förslaget i motionen att vinterdäck ska vara dubbfria på stadens egna fordon senast 2010. Frågan om dubbdäck på stadens leverantörers fordon får regleras vid upphandling av tjänster och leverans av varor.

Efter framställan från miljö- och hälsoskyddsnämnden beslöt kommunstyrelsen 2005-05-15 att bl.a. uppdra åt stadsledningskontoret att samordna stadens arbete för att genomföra regeringens åtgärdsprogram angående partiklar. Lägesredovisning från styrgruppen har lämnats till kommunstyrelsen 2005-12-14 och 2006-10-31. Kontoret har inga synpunkter på förslaget till parlamentarisk styrgrupp.

Kontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden beslutar att tillstyrka förslaget i motionen om att stadens egna bilar ska övergå till dubbfria vinterdäck senast 2010. Kontoret föreslår vidare att motionen i övrigt skall anses besvarad med vad som anförts i utlåtandet.

RESERVATIONER M.M.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Reservation anfördes av vice ordförande Åsa Romson (mp) med instämmande av tjänstgörande ersättaren Åsa Kratz (v) enligt följande

1. att bifalla motionen på så sätt att staden antar en vinterdäckspolicy om dubbdäcksförbud för egna bilar, upphandlade transporter och subventionerad parkering.
2. att därutöver anför följande:

”Per Ankersjös förslag om att stadens egna bilar inte ska använda dubbdäck är bra men ger mycket liten effekt för partiklarna eftersom de trots allt är en ytterst liten del av alla de bilar som kör i Stockholm. Som förvaltningens utlåtande säger så är det en betydligt bredare politik som krävs för att Stockholm ska komma ner i lagliga nivåer. Störst effekt skulle en begränsning av dubbdäcken ha. Att den borgerliga majoriteten i Stockholm fortsätter att avvisa förslag om avgift för dubbdäck är utifrån detta anmärkningsvärt.

För att ge en något större effekt bör motionens förslag breddas till att gälla en vinterdäckspolicy om dubbdäcksförbud för egna bilar, upphandlade transporter och subventionerad parkering.”

Reservation anfördes av ledamoten Eva Louise Erlandsson Slorach (s) enligt följande

1. tillstyrkande av motionen.

Trafik- och renhållningsnämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Jan Valeskog m fl (s) och ledamoten Torhild Lamo (v) med hänvisning till trafikkontorets förslag till beslut.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Jan Valeskog m fl (s) enligt följande

Det främsta sättet att komma tillrätta med problemet med partiklar i Stockholmsluften är att minska användningen av dubbdäck. Detta är något som de borgerliga i staden i praktiken vägrar föra diskussioner om med regeringen. Det måste införas antingen ekonomiska styrmedel eller ändringar i lagstiftningen som gör att användningen av dubbdäck i Stockholms minskar väsentligt.



KOMMUNFULLMÄKTIGE

Motioner

2008:24

2008:24

Motion av Per Ankersjö (c) om stadens åtgärder för att uppnå miljö kvalitetsnormerna avseende partiklar (PM10)

Dnr 303-664/2008

Stadsrevisionen har i en rapport under hösten granskat stadens arbete med att minska de farliga inandningsbara partiklarna (PM10) i stockholmsluften. Stadens åtgärder har inte gett avsedd effekt. Centerpartiet tar slutsatserna i stadsrevisionens rapport på största allvar. Problemet med partiklar i luften är en av Stockholms absolut största miljöfrågor. Många människor känner oro för sig själva och för sina barn. Undersökningar visar att barn som utsätts för partiklar i inandningsluften riskerar att få sänkt lungkapacitet.

Informationskampanjer om dubbdäck är bra. Mycket tyder dock på att höstens kampanj inte gett önskvärd effekt. Därför måste ytterligare åtgärder vidtas. Exempelvis kan staden själv åstadkomma mycket när det gäller användningen av dubbdäck. Ett första steg skulle vara att stadens egna bilar, liksom leverantörers bilar i möjligaste mån kör på alternativa vinterdäck. Landstinget har vidtagit sådana åtgärder. Varför staden inte gjort det förvånar mig.

Stadsrevisionen påpekar att kommunstyrelsen noggrant bör följa berörda nämnders arbete med att nå miljö kvalitetsnormerna. Man efterlyser också en större helhetssyn.

Centerpartiet anser att staden bör intensifiera sitt arbete med att uppnå miljö kvalitetsnormerna. Ett sätt att visa att man tar problemen på allvar samtidigt som stadsrevisionens synpunkter bättre tillgodoses, skulle vara att bilda en styrgrupp med representanter från alla partier i kommunfullmäktige. Det skulle förbättra informationen samtidigt som man med förenade krafter kan ta itu med problemet.

Jag föreslår följande:

1. Staden ska arbeta för att den egna bilparken använder alternativ till dubbdäck senast 2010.
2. Kommunfullmäktige utser en styrgrupp för arbetet med att uppnå miljö kvalitetsnormerna, bestående av representanter från alla partier i kommunfullmäktige.

Stockholm den 3 mars 2008

Per Ankersjö