



PM 2008:37 RIII (Dnr 303-4332/2007)

Konsekvenser av Sveriges genomförande av EU:s utsläppstakdirektiv (2001/81/EG) för NO_x

Remiss från Miljödepartementet

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Som svar på remissen överlämnas och återopas denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

Stockholms stad har fått Naturvårdsverkets rapport ”Konsekvenser av Sveriges genomförande av EU:s utsläppstakdirektiv (2001/81/EG) för NO_x” på remiss från Miljödepartementet.

Naturvårdsverket fick i regleringsbrevet för 2006 i uppdrag att efter samråd med berörda aktörer ta fram ett förslag till kompletterande åtgärder som medför att delmål 4 om utsläpp av kväveoxider (NO_x) i Sverige uppnås.

I rapporten ”Genomförande av EU:s utsläppstakdirektiv (2001/81/EG)” beskrev Naturvårdsverket att dagens styrmedel inte räcker till för att Sverige ska klara sina åtaganden enligt takdirektivet vad gäller utsläppsminskningar av NO_x till år 2010.

Rapporten ”Konsekvenser av Sveriges genomförande av EU:s utsläppsdirektiv (2001/81/EG) för NO_x” samt en senare komplettering utgör tillsammans med den tidigare rapporten ”Genomförande av EU:s utsläppsdirektiv (2001/81/EG)” redovisningen av Regeringsuppdrag 1 i Naturvårdsverkets regleringsbrev för 2006.

För att klara takdirektivsnivån på 148 000 ton till år 2010 krävs enligt Naturvårdsverket ytterligare åtgärder än redan beslutade som minskar NO_x-utsläppen med 6000 ton.

Enligt Naturvårdsverket finns potentialen för NO_x-minskningar i detta korta perspektiv framförallt i breddning och höjning av NO_x-avgiften för stationära utsläppskällor, åtgärder gällande tunga fordon, övrig vägtrafik och arbetsmaskiner.

Följande åtgärder föreslås:

- breddning och höjning av NO_x-avgiften
- hastighetskameror
- differentierad fordonsskatt efter bilens ålder samt (utredning av) höjd skrotningspremie för de äldsta bilarna
- trängselskatt i Stockholm, Göteborg, Malmö enligt Stockholmsförsöket
- miljödifferenterad fordonsskatt, tunga fordon
- kombination av investeringsbidrag och differentierad maskinskatt på arbetsmaskiner

De föreslagna åtgärderna beräknas minska NO_x-utsläppen med ca 14 400 ton till år 2010, vilket var den minskning som Naturvårdsverket tidigare uppskattade behövdes för att klara kraven i takdirektivet. I ett tillägg till rapporten redovisas en uppdaterad

prognos. Enligt de nya beräkningarna krävs en minskning på 6 000 ton NO_x för att klara direktivet. Naturvårdsverket skriver därför att de i konsekvensanalysen utredda styrmedlen ska betraktas som alternativa vägar att nå målet. Samtidigt påpekas att det är behäftat med viss osäkerhet var de slutliga utsläppen kommer att hamna.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden samt Stockholms Hamn AB. Stockholms Hamnar har avstått från att svara på remissen.

Stadsledningskontoret är positiv till de åtgärder som föreslås. Kontoret bedömer att det inte går att beräkna vilka ekonomiska konsekvenser förslagen har för staden. I de flesta fall har staden upphandlade entreprenörer som utför arbete för stadens räkning. Eventuella höjningar av avgifterna för NO_x-utsläpp som entreprenörerna har kommer sannolikt att bli en kostnad för staden.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden är positiv till de åtgärder som föreslås. De bedöms alla vara samhällsekonomiskt lönsamma och är viktiga både för Sveriges strategiska miljöarbete för att minska utsläppen av kväveoxider. De föreslagna åtgärderna ger också Stockholm större möjligheter att klara miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar. De bedöms även bidra till minskade koldioxidutsläpp.

Trafik- och renhållningsnämnden framhåller att det är angeläget att finna åtgärder som förbättrar stockholmsluften och kommenterar och redovisar synpunkter på förslagen till åtgärder beträffande avgaskrav, trängselskatt, sänkt hastighet, hastighetskameror och arbetsmaskiner.

Mina synpunkter

De kontinuerliga mätningar som görs av Stockholm och Uppsala läns luftvårdsförbund visar att luftkvaliteten i regionen generellt sett har blivit bättre under de senaste årtiondena. Fortfarande överskrider dock miljökvalitetsnormer för vissa luftföroreningar såsom kvävedioxid och inandningsbara partiklar (PM₁₀) längs större gator och vägar. Miljö- och hälsoskyddsnämnden bedömer att de åtgärder som föreslås kommer att ge Stockholm större möjligheter att klara miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid vilket är att se som mycket positivt.

Naturvårdsverkets rapport innehåller flera förslag till åtgärder. Utöver de synpunkter som redovisas här hänvisar jag till redovisar synpunkter på förslagen till trafik- och renhållningsnämndens remissvar som lämnar synpunkter på åtgärder beträffande avgaskrav, trängselskatt, sänkt hastighet, hastighetskameror och arbetsmaskiner. Trafik- och renhållningsnämnden framhåller även att framkomlighet leder till minskade utsläpp av kväveoxider och arbetet med god framkomlighet bör tjäna som ett komplement till de styrmedel som anges i lägesrapporten.

Jag instämmer med miljö- och hälsoskyddsnämndens angående införande av trängselskatt i Göteborg och Malmö. Det går inte att extrapolera effekterna av trängselskatt i Stockholm till andra städer. Varje stad har sina specifika geografiska och andra förutsättningar. En bedömning av effekterna av införande av trängselskatt i andra städer i Sverige kräver därför närmare utredningar. Det förefaller dessutom som om Naturvårdsverket har sammanblandat de samhällsekonomiska effekterna av trängselskatt i Stockholm med det företagsekonomiska resultatet. De samhällsekonomiska effekterna ligger enligt den utvärdering som gjordes under Stockholmsförsoket något högre än vad som anges i rapporten.

I det här sammanhanget vore det intressant att undersöka möjligheten att differentiera trängselskatt beroende av bilens ålder och utsläpp.

I övrigt hänvisas till yttrandet från trafik- och renhållningsnämnden som svar på remissen.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Som svar på remissen överlämnas och åberopas denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Stockholm den 24 januari 2008

ULLA HAMILTON

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Konsekvenser av Sveriges genomförande av EU:s utsläppsdirektiv (2001/81/EG) för NO_x, 2007-02-15, samt komplettering 2007-06-28.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarråden *Carin Jämtin* (s) och *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Vi vill understryka att den grundläggande frågan, alltså luftens kvalitet, inte löses genom målnivåer och direktiv. Dessa är snarare medel för att styra mot en samhällsutveckling som inte utsätter människor eller miljön i stort för risker och hot i form av orimliga emissioner av skadliga ämnen eller av skadliga koncentrationer av ämnen. I det här fallet rör det sig om NO_x.

Den avgörande faktorn för att vi ska lyckas är dock om vi lyckas skapa ett samhälle som inte genererar NO_x i skadliga koncentrationer. Det framgår med önskvärd tydlighet av rapporterna att trafiken är den avgörande faktorn – inte minst i Stockholmsregionen!

Den viktigaste faktorn för att få till stånd ett transportsystem som minskar emissionerna av skadliga ämnen eller av skadliga koncentrationer av ämnen är att kollektivtrafikens andel ökar. Ett sådant tänkande måste genomsyra allt arbete, från planering, via investering, till reglering och finansiering. I ett första steg bör folkomröstningsresultatet följas och intäkterna från trängselskatten i Stockholm också gå till att utveckla kollektivtrafiken.

Vi ser givetvis också positivt på att man utvecklar redskap som miljödifferentierad kilometerskatt och söker minimera utsläpp från arbetsmaskiner, men klarar vi inte kollektivtrafikandelen i städerna så har dessa åtgärder mindre betydelse.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet *Yvonne Ruwaida* (mp) enligt följande.

Vi vill understryka behovet av en generell minskning av vägtransporter till förmån för spår-bunden trafik både vad gäller byggande och kostnadsbeläggning. Inkomsterna från trängselavgifter ska gå till kollektivtrafik, därmed uppnås kan en större minskning av utsläppen från trafiken uppnås.

Vi vill påpeka behovet av satsningar för att främja medborgarnas möjligheter att cykla, gå, åka kollektivt och använda bilpool eller samåka. Detta bör även främjas i stadens verksamheter för att minska trafikens utsläpp.

Hastighetskameror har positiv inverkan på såväl buller som utsläpp och fler hastighetskameror kan införas på stadens vägar.

Kilometerskatt är ett viktigt verktyg för att minska utsläppen från den tunga trafiken.

Kommunstyrelsen

Särskilt uttalande gjordes av *Carin Jämtin, Roger Mogert, Tomas Rudin* och *Teres Lindberg* (alla s) och *Ann-Margarethe Livh* (v) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (s) och (v) i borgarrådsberedningen.

Särskilt uttalande gjordes av *Stefan Nilsson* (mp) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (mp) i borgarrådsberedningen.

ÄRENDET

Stockholms stad har fått Naturvårdsverkets rapport ”Konsekvenser av Sveriges genomförande av EU:s utsläppstakdirektiv (2001/81/EG) för NOx” på remiss från Miljödepartementet. Remisstiden sträcker sig till och med den 8 januari 2008. Staden har medgivits anstånd till att inkomma med svar till och med den 6 februari 2008.

Naturvårdsverket fick i regleringsbrevet för 2006 i uppdrag att efter samråd med berörda aktörer ta fram ett förslag till kompletterande åtgärder som medför att delmål 4 om utsläpp av kväveoxider (NOx) i Sverige uppnås.

I rapporten ”Genomförande av EU:s utsläppstakdirektiv (2001/81/EG)” beskrev Naturvårdsverket att dagens styrmedel inte räcker till för att Sverige ska klara sina åtaganden enligt takdirektivet vad gäller utsläppsminskningar av NOx till år 2010.

Rapporten ”Konsekvenser av Sveriges genomförande av EU:s utsläppsdirektiv (2001/81/EG) för NOx” samt en senare komplettering utgör tillsammans med den tidigare rapporten ”Genomförande av EU:s utsläppsdirektiv (2001/81/EG)” redovisningen av Regeringsuppdrag 1 i Naturvårdsverkets regleringsbrev för 2006.

För att klara takdirektivsnivån på 148 000 ton till år 2010 krävs enligt Naturvårdsverket ytterligare åtgärder än redan beslutade som minskar NOx-utsläppen med 6000 ton.

Enligt Naturvårdsverket finns potentialen för NOx-minskningar i detta korta perspektiv framförallt i breddning och höjning av NOx-avgiften för stationära utsläppskällor, åtgärder gällande tunga fordon, övrig vägtrafik och arbetsmaskiner.

Följande åtgärder föreslås:

- breddning och höjning av NOx-avgiften
- hastighetskameror
- differentierad fordonsskatt efter bilens ålder samt (utredning av) höjd skrotningspremie för de äldsta bilarna
- trängselskatt i Stockholm, Göteborg, Malmö enligt Stockholmsförsöket
- miljödifferenterad fordonsskatt, tunga fordon
- kombination av investeringsbidrag och differentierad maskinskatt på arbetsmaskiner

De föreslagna åtgärderna beräknas minska NOx-utsläppen med ca 14 400 ton till år 2010, vilket var den minskning som Naturvårdsverket tidigare uppskattade behövdes för att klara kraven i takdirektivet. I ett tillägg till rapporten redovisas en uppdaterad prognos. Enligt de nya beräkningarna krävs en minskning på 6 000 ton NOx för att klara direktivet. Naturvårdsverket skriver därför att de i konsekvensanalysen utredda styrmedlen ska betraktas som alternativa vägar att nå målet. Samtidigt påpekas att det är behäftat med viss osäkerhet var de slutliga utsläppen kommer att hamna.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden samt Stockholms Hamn AB. Stockholms Hamn har avstått från att svara på remissen.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 6 december 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret anser att Naturvårdsverkets förslag till åtgärder är viktiga och bedöms sammantaget vara samhällsekonomiskt lönsamma både för Sveriges och Stockholms strategiska miljöarbete för att minska utsläppen av kväveoxider och andra växthusgaser.

De föreslagna åtgärderna ger också Stockholm ökade möjligheter att klara miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar, vilket även ger synergieffekter på andra växthusgaser och bidrar till minskade koldioxidutsläpp, vilket bl.a. stadens klimatinvesteringsprogram syftar till. De berörda mål i Stockholm stads miljöprogram som främst nås är miljöeffektiva transporter och hållbar energianvändning.

Stadsledningskontoret bedömer att det inte går att beräkna vilka ekonomiska konsekvenser förslagen har för staden. I de flesta fall har staden upphandlade entreprenörer som utför arbete med maskiner drivna av fossila bränslen. Eventuella höjningar av avgifterna för NOx-utsläpp som entreprenörerna har kommer sannolikt på sikt att bli en kostnad för staden.

Stadsledningskontoret föreslår kommunstyrelsen som yttrande överlämnar detta tjänsteutlåtandet.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 10 december 2007 enligt förvaltningens förslag att överlämna och åberopa förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Ulla Hamilton (m), ledamöterna Lennart Jansson (m), Torbjörn Erbe (m), Daniel Valiollahi (m), Per Ola Bosson (m), Karin Karlsbro (fp) och tjänstgörande ersättaren Ulf Linder (m), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordförande Åsa Romson (mp) och ledamoten Stellan Hamrin (v), *bilaga 1*.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 21 november 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Miljöförvaltningen är positiv till de åtgärder som föreslås. Liksom Naturvårdsverket påpekar är Sverige nettoimportör av luftföroreningar och beroende av internationella överenskommelser för att klara de svenska miljömålen gällande förurning, övergödning och frisk luft. Det är därför mycket angeläget att visa att Sverige är trovärdigt inför kommande förhandlingar för år 2020 genom att genomföra åtgärder för att klara EU:s takdirektiv för NOx.

Förvaltningen ser ingen anledning att prioritera bland de föreslagna åtgärderna då de alla bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamma och dessutom kan behövas för att klara det nya direktivet. Flera av åtgärderna ger även större möjligheter att klara miljökvalitetsnormerna i Stockholm och dessutom minska klimatpåverkande utsläpp.

Åtgärdsprogrammet för att klara miljökvalitetsnormen för kvävedioxid som regeringen fastställde den 9 december 2004 har tyvärr inte lett till önskad effekt. Detta beror på att många beslutade åtgärder inte har vidtagits och att det i beslutet saknades föreslagna kraftfulla åtgärder. Även oklarheter i ansvaret för samordning och uppföljning av programmet har haft betydelse. Förvaltningen vill därför påpeka vikten av att det i samband med beslut om åtgärder för att uppfylla takdirektivet upprättas en tidsplan med ansvariga för genomförande och uppföljning.

I rapporten redovisar Naturvårdsverket miljö- och hälsoeffekter av de föreslagna åtgärderna. För de olika åtgärderna redovisas också fördelning av kostnader, statsfinansiella effekter och osäkerheter i analyserna. Förvaltningen har inte haft möjlighet att göra någon djupare granskning av de konsekvenser som redovisas, men ser inte åtgärderna skulle strida mot stadens intressen.

Kommentarer på föreslagna åtgärder

Breddning och höjning av NOx-avgiften

Den 1 januari 1992 infördes en avgift på utsläpp av kväveoxider vid energiproduktion i fasta förbränningsanläggningar (SFS 1990:613).

Avgiften uppgår idag till 40 kronor per kilo utsläppta kväveoxider (50 kr fr.o.m. 1 jan 2008), räknade som kvävedioxid. Miljöavgiften återbetalas sedan till de avgiftsskyldiga i proportion till varje produktionsenhets andel av den sammanlagda nyttiggjorda energiproduktionen. Systemet innebär att det totala avgiftsbeloppet omfördelas mellan de avgiftsskyldiga.

Företag med små utsläpp av kväveoxider per nyttiggjord energimängd får tillbaka ett större belopp än de betalar in, medan företag med stora utsläpp per nyttiggjord energimängd förlorar på systemet.

Förvaltningen ställer sig positiv till Naturvårdsverkets förslag om en höjning av denna avgift till 60 kronor, samt att fler verksamheter ska omfattas av avgiftssystemet. En ökad avgift kommer utöver NOx-reducerande åtgärder att ge ett ökat incitament för energieffektiviserande åtgärder, såsom installation av rökgaskondensanläggningar eller economisrar för att återta värmeenergi ur rökgaser. Dessa åtgärder minskar indirekt det totala utsläppet av koldioxid och är positivt ur ett klimatperspektiv.

Etablering av fler hastighetskameror

Åtgärden syftar till att minska hastigheten på vägarna och därigenom minska utsläppen av kväveoxider. Förvaltningen anser att detta är en bra åtgärd som även ger positiva effekter i form av minskade partikelutsläpp och minskat buller.

Differentierad fordonsskatt baserat på fordonens ålder eventuellt i kombination med höjd skrotningsersättning

Bilar utan katalysator står för en mindre andel av antalet personbilar men en hög andel av avgasutsläppen. Det är även stora skillnader i utsläpp mellan de bilar som uppfyller 2005 års avgaskrav och de första personbilarna med katalysator. En differentierad fordonsskatt kan slå mot hushåll med lägre inkomst och därför bör också skrotningspremie utredas som styrmedel.

I förslaget till åtgärdsprogram för att klara miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid föreslogs regeringen ge städer en möjlighet att upprätta miljözon för personbilar utan katalysator. Miljöförvaltningen anser att detta alternativ bör utredas.

Trängselskatt i Stockholm, Göteborg och Malmö

Trängselskatten i Stockholm har hittills haft en positiv effekt på uteluften med minskade NOx-utsläpp, men även minskade utsläpp av bland annat hälsoskadliga partiklar. Möjlighet finns att ytterligare minska utsläppen genom en differentierad skatt för till exempel bilar utan katalysator eller miljöfordon, något som förvaltningen anser bör utredas. Större effekt nås också om skatteintäkterna används till utbyggd kollektivtrafik.

När det gäller införande av trängselskatt i Göteborg och Malmö kan man inte extrapolera effekterna av trängselskatt i Stockholm till andra städer. Varje stad har sina specifika geografiska och andra förutsättningar. En bedömning av effekterna av införande av trängselskatt i andra städer i Sverige kräver därför närmare utredningar. Det förefaller dessutom som om Naturvårdsverket har sammanblandat de samhällsekonomiska effekterna av trängselskatt i Stockholm med det företagsekonomiska resultatet. De samhällsekonomiska effekterna ligger enligt den utvärdering som gjordes under Stockholmsförsöket något högre än vad som anges i rapporten.

Miljödifferentierad fordonsskatt för tunga fordon

De tunga fordonen står för en stor andel av vägtrafikens NOx-utsläpp. I Stockholm står den tunga trafiken för ca hälften av NOx-utsläppen. Naturvårdsverket föreslår en kilometerskatt som differentieras avseende fordonets miljö- och viktklass. En miljödifferentierad kilometerskatt förväntas ge en större överföring från lastbil till sjöfart och järnväg samt ge ökad lastfaktor genom bättre ruttplanering och stimulera till förtida introduktion av bättre miljöklasser. En fördel med kilometerskatt är att det även berör utländska åkerier som inte

påverkas av fordonsskatten i Sverige. Det kan förbättra konkurrenssituationen för svenska åkerier gentemot utländska. Vissa utländska åkerier har även fordon med dålig reningsutrustning. Förvaltningen anser att fordonsskatten bör kombineras med en kilometerskatt som differentieras avseende på fordonets miljö- och viktklass.

Kombination av investeringsbidrag och differentierad maskinskatt på arbetsmaskiner

En kombination av bidrag för eftermontering av katalysator och differentierad maskinskatt kan leda till att många väljer att eftermontera katalysator på gamla maskiner eller att skrota dessa. Naturvårdsverket föreslår att en utredning för utformning av ett styrmedelspaket bör tillsättas snarast.

I Stockholm, Göteborg och Malmö ställs miljökrav vid upphandling av entreprenader och tjänster. Kraven gäller även arbetsmaskiner. Förvaltningen är positiv till att det utreds hur ett styrmedelspaket kan utformas. I utredningen bör erfarenheter från städernas arbete med gemensamma upphandlingskrav beaktas.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 18 december 2007 att som svar på remissen från kommunstyrelsen överlämna och återropa kontorets utlåtande.

Reservation anfördes av ledamoten Mats Lindqvist (mp) med hänvisning till sitt yrkande, *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Mikael Söderlund m fl (m), ledamoten Inge-Britt Lundin (fp) och ledamoten Anders Broberg (kd), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Torhild Lamo (v), *bilaga 1*.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 29 november 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Kontoret anser att det är angeläget att förbättra utomhusluften. För kontorets del gäller det av fullmäktige beslutade miljöprogrammet där ambitionsnivån är högre ställd än de lagkrav eller motsvarande som gäller för luftkvalitet. Arbeta pågår dessutom med egenkontroll av kontorets verksamhet. Mätning och kontroll av luftföroreningar sker kontinuerligt genom Stockholm-Uppsala luftvårdförbund.

Länsstyrelsen har lagt fram förslag till regeringen om ett åtgärdsprogram för kväve respektive partiklar PM10. Regeringen har fastställt de åtgärder som faller inom kommunernas kompetensområde. Förslag som ligger inom statens ansvarsområde har regeringen avvaktat med att fatta beslut om genomförande. Mot bakgrund av att kvävedioxidhalterna inte sjunkit i den utsträckning som prognostiserats för stadens del finns skäl att aktualisera de förslag som ännu inte genomförts av staten. Kontoret lämnar följande synpunkter på Naturvårdsverkets förslag om styrmedel för att få en bättre utomhusluft.

Avgaskrav

En åtgärd som nämns i Naturvårdsverkets utredning och som även finns med i länsstyrelsens katalog är skrotning av personbilar utan katalytisk avgasrening. En annan åtgärd är skärpning av reglerna för miljözon i Stockholms innerstad. För närvarande är det inte tillåtet att färdas i miljözonen med tunga fordon som är äldre än åtta år. I länsstyrelsen förslag ändras tiden till sex år, vilket kontoret ställer sig bakom.

Trängselskatt

I Naturvårdsverkets utredning påpekas möjligheterna att införa trängselskatt. Trängselskatten som är en statlig åtgärd infördes permanent i juli 2007. Utvärdering av dess effekt på luftkvaliteten kommer att genomföras under 2008 av miljöförvaltningen. Resultaten kommer

att rapporteras i början av 2009. Under stockholmsförsöket 2006 med trängselskatt i sex månader uppnåddes en minskning av kväveoxider med 8,5 procent i innerstaden och för hela staden 2,7 procent.

Sänkt hastighet

Vidare anføres i utredningen förslag om sänkt hastighet. Vid lägre hastighet går det åt mindre bränsle och som en följd därav bildas det mindre kväveoxider. Kontoret kan på denna punkt anføra att inom stadens bostadsområden har hastigheten för två år sedan sänkts från 50 km/tim till 30 km/tim. Nya hastighetsgränser mellan 30km/tim och 120 km/tim har föreslagits av Vägverket, vilka innebär nya 10-steg i hastighetsskalan. På vägar med idag 90 km/skapas möjligheter att begränsa hastigheten till 80 km/tim, vilket kan vara en lämpligare hastighet istället för 70 km/tim som är det lägre steget i dagens regelsystem.

Hastighetskameror

Hastighetskameror föreslås som ytterligare en åtgärd. Kontoret ställer sig tveksam till denna typ av åtgärd inom staden mot bakgrund av att 30 km/tim är skyltad hastighet på bostadsgatorna samt kostnaderna för systemet är höga. På flerfältiga gatuavsnitt är det även svårt att detektera korrekt hastighet relaterat till visst fordon.

Arbetsmaskiner

När det gäller arbetsmaskiner har kontoret merparten av utförararbetena utlagda på entreprenad. Frågan om miljökrav på arbetsmaskiner regleras därför genom upphandlingskrav. I upphandlingsavtalen läggs fast att entreprenadmaskinerna minst måste uppfylla de krav som gäller för tunga fordon i miljözonen. Upphandlingskravet gäller för hela staden. Kontoret anser därigenom att arbetsmaskinernas utsläpp successivt kommer att minska i takt med vad som gäller för tunga fordon.

Trafikkontorets förslag

Trafikkontoret föreslår att Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att som svar på remissen överlämna och åberopa detta tjänsteutlåtande.

RESERVATIONER M.M.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Ulla Hamilton (m), ledamöterna Lennart Jansson (m), Torbjörn Erbe (m), Daniel Valiollahi (m), Per Ola Bosson (m), Karin Karlsbro (fp) och tjänstgörande ersättaren Ulf Linder (m) enligt följande

”Förvaltningen ställer sig positiv till de åtgärder som föreslås i remissen. Vi saknar emellertid ett lite mer omfattande resonemang kring åtgärdernas konsekvenser i förhållande till nyttan i form av reduceringen av kväveoxider.”

Särskilt uttalande gjordes av vice ordförande Åsa Romson (mp) och ledamoten Stellan Hamrin (v) enligt följande.

”Utöver de åtgärder som föreslås vill vi understryka behovet av en generell minskning av vägtransporter till förmån för spårbunden trafik både vad gäller byggande och kostnadsbeläggning”

Trafik- och renhållningsnämnden

Reservation anfördes av ledamoten Mats Lindqvist (mp) med hänvisning till eget yrkande enligt följande.

”Förslag till beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar

att i huvudsak bifalla kontorets förslag som svar på remissen,
att komplettera svaret med följande:

Inkomsterna från trängselavgifter ska gå till kollektivtrafik, därmed uppnås än större minskning av utsläppen från trafiken.

Hastighetskameror har positiv inverkan på såväl buller som utsläpp, och fler hastighetskameror kan införas på stadens vägar.

Kilometerskatt är ett viktigt verktyg för att minska utsläppen från den tunga trafiken.”

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Mikael Söderlund m fl (m), ledamoten Inge-Britt Lundin (fp) och ledamoten Anders Broberg (kd) enligt följande.

”Undersökningar har slagit fast att en trafik i rörelse är bättre för miljön än en trafik som står still. Därför anser nämnden att arbetet med god framkomlighet ska vara med som komplement till de styrmedel som anges i lägesrapporten.”

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Torhild Lamo (v) enligt följande.

”Vi noterar med glädje de effekter införingen av 30-zoner har haft, inte bara för att skapa en tryggare närmiljö utan också för att få ner utsläppen. Detta visar på att 30-zonerna bör utvidgas och vi ser fram emot kommande beslut i denna fråga.”