



Tid Torsdagen den 18 oktober 2012 kl 16.30 – 16.40

Plats Stora Kollegiesalen, Stadshuset

Justerat Fredagen den 26 oktober 2012

Ulla Hamilton

Daniel Helldén

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Ulla Hamilton (M), ordföranden

Daniel Helldén (MP) vice ordföranden

Bo Arkelsten (M)

Daniel Valiollahi (M)

Annika Davidsson (M)

Mark Klamberg (FP)

Jonas Naddebo (C)

Oskar Levin (S)

Martin Hansson (MP)

Kajsa Stenfelt (V)

Tjänstgörande ersättare:

Peter Abelin (M)

Margareta Stavling (S)

Jimmy Lindgren (S)

för Datevig Tjärnberg (M)

för Malte Sigemalm (S)

för Annika Ödebrink (S)

Ersättare:

Christoffer Kuckowski (M)

Christer Svärd (M)

Charlotta Schenholm (FP)

Jesper Svensson (FP)

Göran Oljeqvist (KD)

Hanna Helsing (S)

Hampus Rubaszkin (MP)

Tobias Johansson (V)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Per Anders Hedkvist, Fredrik Alfredsson, Louise Bill, Mats Cronqvist, Åse Geschwind, Inga-Lill Hultin, Lars Jolérus, Mattias Lundberg och Anne Rådestad samt personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-6 och biträdande borgarrädssekreteraren Martin Savén från roteln.

§ 11

Remiss av åtgärdsprogram för att nå miljökvalitetsnormerna för kväveoxid och PM 10 i Stockholms län. Svar på remiss

Dnr T2012-007-00654

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorens gemensamma förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att förslaget till åtgärd 1 avstyrks, de föreslagna åtgärderna 3, 5, 6, 8, 9, 11, 12 och 14 godkänns samt i övrigt yttra vad som anförs i tjänsteutlåtandet.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets, stadsledningskontorets och miljöförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande från den 3 oktober 2012.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP) och Jonas Naddebo (C) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - 1 Att de föreslagna åtgärderna 1, 3, 5, 6, 8, 9, 11, 12, 13 och 14 godkänns.
 - 2 Att därutöver anföra följande:

Staden lever fortfarande inte upp till EU:s miljökvalitetsnormer gällande partiklar och kvävedioxid. Vi vill påminna om att det handlar om normer som borde ha klarats redan 2005. Det är en fråga om hälsa och till och med förtida död för stockholmare. En färsk studie som Karolinska institutet har gjort på tusentals barn visar på lungförändringar ända upp till åtta års ålder och risken finns att symptomen är livslånga. Staden har en skyldighet att vidta de åtgärder som behövs för att uppnå miljökvalitetsnormerna. Hittills har Miljöpartiets politik med trängselskatt och dubbdäcksförbud på Hornsgatan varit de mest framgångsrika.

Miljöpartiet delar inte kontorets syn att det saknas lagliga möjligheter för de mest verksamma åtgärderna. Vi anser även att det är ett delat ansvar mellan stat och kommuner. Att tona ned den egna rollen i syfte att undvika åtgärder är inte ta ansvar för Stockholmnarnas hälsa.

Ett dubbdäcksförbud inom hela den zon som omfattas av trängselskatt kan införas utan omfattande utredningar eller ny lagstiftning. Förbudet på Hornsgatan har resulterat i en minskning ned till cirka 30 procents andel som använder dubbdäck. Med ett utökat dubbdäcksförbud är det ett rimligt antagande att användandet ytterligare skulle minska ner mot önskad nivå (ca 10-20 procent) inom zonen för dubbdäcksförbudet. Dubbdäcksförbudet kan ersättas av en dubbdäcksavgift om denna åtgärd blir lagtekniskt möjlig. Det är oklart när och till och med om det kommer beslut om lokal avgift på dubbdäck. Av förslaget till åtgärdsprogrammet framgår att lokal avgift är lagtekniskt komplicerat.

Utredningen har ännu inte påbörjats och ett införande av dubbdäcksavgifter har visats sig kunna ta flera år att införa. Därför delar vi inte kontorens åsikt att åtgärd 1, Införande av dubbdäcksförbud på två av Stockholms stads gator, ska tas bort ur åtgärdsprogrammet. Miljöpartiet anser att frågan har förhalats under de sju år som lagstiftningen har varit gällande och att befintliga åtgärder omedelbart ska vidtas för att säkerställa en bättre luft.

Men det behövs ytterligare åtgärder för att klara miljökvalitetsnormerna, t.ex. utvecklade och justerade trängselavgifter och att staden bör inrätta miljözoner avseende kväveoxidutsläpp för lätta fordon enligt Transportstyrelsens förslag. Det är även väsentligt att minska partikelhalterna från infartslederna. De viktigaste åtgärderna är utvecklade trängselavgifter för att uppnå trafikminskningar, samt fortsatt städning och sänkta hastigheter på de vägar där miljökvalitetsnormerna överskrids. Målet ska vara att uppnå miljökvalitetsnormerna för partiklar och kväveoxider under 2013, inte i en eventuellt avlägsen framtid.

Kontoret ställer sig frågande till åtgärder för att reducera kvävedioxid NO₂, med anledning av att dess relevans som indikator för hälsopåverkande luftföroreningar är under diskussion. Vi erfar genom samtal med Naturvårdsverket att förvaltningarna övertolkar den citerade formuleringen i Naturvårdsverkets skrivelse till regeringen från januari 2012. Att något är under diskussion betyder inte att det ifrågasätts, än mindre att diskussionen kommer att leda till att kraven blir lindrigare. Genomgången av kväveoxiders hälsoeffekter i länsstyrelsens förslag (s 71-72) pekar snarast i motsatt riktning. Där står bl.a. "WHO har antytt att om kunskapen utvecklas till att konstatera att NO₂ enbart utgör en indikator för den komplexa föroreningsmixen från förbränning, bör ett lägre årsmedelvärde användas". Kvävedioxid är i dag det mått som används för att mäta innehåll av dieselavgaser i luften, en förekomst som både har ökat och som numera anses som cancerframkallande enligt WHO. Det är naturligt att kvävedioxidens roll som indikator för tätortens luftföroreningar diskuteras, eftersom ämnet förekommer utomhus blandat med andra luftföroreningar och det är svårt att skilja på deras respektive effekter. Till dess att det finns en bättre indikator för hälsopåverkande luftföroreningar av till exempel dieselavgaser bör kvävedioxid behållas som indikator. Detta är också förenligt med en rimlig tolkning av försiktighetsprincipen. Åtgärdsprogrammet bör kompletteras med flera åtgärder för att klara miljökvalitetsnormen.

3) Oskar Levin m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

- 1 I huvudsak godkänna kontorets förslag till beslut.
- 2 Utöver detta anföra:

Avgifter för dubbdäck bör införas i Stockholm. För att så ska kunna ske krävs emellertid först en lagändring. Stockholms stad kan inte veta när eller om en sådan lagändring kommer att ske. Fram till dess att det från Regeringen tagits initiativ till en lagändring måste staden vidta andra åtgärder för att minska partikelhalterna.

Dubbdäcksförbudet på Hornsgatan har gjort att andelen dubbdäck har minskat från 60-70 procent till 30 procent på Hornsgatan och till 50 procent i resten av innerstaden. Partikelhalterna har på grund av detta minskat på Hornsgatan.

I nuläget bör staden sätta ut fler mätpunkter för att mäta partikelhalten på våra mest trafikerade gator i bostadsområden. Staden bör fram till dess ett system med avgift på dubbdäck är i verket, också överväga ett utökat dubbdäcksförbud.

4) Kajsa Stenfelt (V) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

- 1 Delvis avslå kontorens förslag till beslut.
- 2 Snarast verka för att införa dubbdäcksförbud i hela Stockholms innerstad.
- 3 Snarast verka för att Stockholm utvidgar systemet med trängselskatt att gälla även på bl.a. Essingeleden.
- 4 Snarast verka för att systemet med trängselskatt förändras så att trafiken i innerstaden minskas ytterligare. Exempelvis höjda och differentierade avgifter inom innerstaden där och när det behövs.
- 5 Därutöver anföra följande:

Luftkvaliteten i Stockholm är i ett mycket allvarligt läge. Halterna av t.ex. kväveoxider på Hornsgatan tillhör de högsta i landet vilket enligt forskningen kan resultera i en ökning av lungcancerfallen. Likaså kan halterna av PM 10 i medföra såväl luftvägsproblem som hjärt-kärlsjukdomar.

Den nuvarande majoriteten har under den senaste tiden i och för sig gjort ett antal röd-gröna förslag till sina egna. Men istället för att med alla till buds stående medel, vidta åtgärder för att uppnå gällande gränsvärden uppvisar man knappt styrfart.

I den tjänsteskrivelse som nu nämnden ska ta ställning till motsätter sig majoriteten alla åtgärder som kan betecknas som verkningsfulla. Exempelvis öppnar majoriteten för trängselskatt på Essingeleden först i samband med att Förbifart Stockholm öppnar för trafik ca 2023. Likaså motsätter man sig en höjning av trängselskatten och vill istället begrava frågan genom att än en gång utreda den.

Dubbdäcksanvändningen är den enskilt största källan till skadliga partiklar i stockholmsluften och halterna är fortfarande för höga, trots förbudet på Hornsgatan. För att minska partikelhalten måste dubbdäcksförbudet snabbt utökas till hela innerstaden. Detta kan genomföras betydligt fortare än att någon gång i framtiden införa en dubbdäcksavgift som det idag inte ens är juridiskt möjligt att införa.

Beslutsgång

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

Reservation

Vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Oskar Levin m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

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

Vid protokollet
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:
