

Tid Tisdagen den 18 mars 2014 kl 17.45 – 18.25
Plats Citykonferensen Ingenjörshuset, Malmskillnadsgatan 46
Justerat Torsdagen den 27 mars 2014

Per Ankersjö

Katarina Luhr

Närvarande**Beslutande ledamöter:**

Per Ankersjö (C) ordföranden

Katarina Luhr (MP) vice ordföranden

Jonas Nilsson (M)

Torbjörn Erbe (M)

Per Ola Bosson (M)

Helena Levy (M)

Nils Ingelström (M)

Mikael Magnusson (S)

Fredrik Canerstam (S)

Stellan F Hamrin (V)

Tjänstgörande ersättare:

Magnus Liljegren (FP) för Frida Johansson Metso (FP)

Ellinor Rindevall (S) för Åsa Wester (S)

Charles Berkow (MP) för Mats E. P. Lindqvist (MP)

Ersättare:

Eva Runvald (M)

Andreas Lundin (M)

Ola J Hedin (FP)

Maria Brogren (C)

Måns Lönnroth (S)

Clara Lindgren (MP)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Gunnar Söderholm, Håkan Andersson, Gustaf Landahl, Daniel Selin, Kristofer Stjernqvist, Malin Tappefur, Maria Svanholm, Emily Tjäder och Pia Winbladh Högfors samt personalföreträdaren Luis Lopez.

§ 31**Tillsynsrapport 2013 Vägtrafik**

Dnr 2014-2686

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner rapporten.
- 2 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att överlämna beslutet till trafik- och renhållningsnämnden, Trafikverket samt trafikförvaltningen.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 4 mars 2014.

Nämndens behandling av ärendet**Framlagda förslag till beslut**

- 1) Ordföranden Per Ankersjö (C), Jonas Nilsson m.fl. (M) och Magnus Liljegren (FP) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - 1 Översända rapporten till regeringen med begäran om skyndsamt beslut om rätt att införa miljözon för lätta fordon.
 - 2 Samt anföra följande:

Av tillsynsrapporten framgår att miljöförvaltningen sedan 2008 hanterar ett klagomålsärende gällande överskridna miljökvalitetsnormer. I juli 2012 återförvisade Mark- och miljödomstolen ärendet tillbaka till nämnden, vad avser kvävedioxid. Domstolen konstaterade att nämnden har tillsynsansvar över miljökvalitetsnormerna. Domstolen bedömde att nämnden inte hade gjort tillräckligt mycket för att säkerställa att normen för kvävedioxid klaras.

I februari 2013 efterfrågade miljöförvaltningen trafikkontorets syn på åtgärder som SLB hade presenterat i en utredning från 2010. Trafikkontoret framförde i juni 2013 att det skulle kunna vara en bra åtgärd att införa miljözon för lätta fordon, men att detta inte är juridiskt möjligt i dagsläget.

Det skulle vara juridiskt möjligt för staden att införa miljözon för lätta fordon om regeringen beslutar om en ändring av

trafikförordningen (1998:1276). I maj 2010 överlämnade Transportstyrelsen till regeringen ett förslag om en sådan ändring som skulle ge möjlighet för kommun att införa miljözon för lätta fordon. Förslaget finns i utredningen "Analys av möjligheten för kommuner att införa miljözoner för olika typer av fordon - Redovisning av regeringsuppdrag" daterat 2010-05-12. Utredningen kan nedladdas på https://www.transportstyrelsen.se/Global/Nyhetsarkiv/Vag/Rapport_kommuner_miljozoner.pdf

I samma utredning fanns för övrigt ett förslag om att kommuner skulle kunna få rätt att förbjuda dubbdäck inom ett område, i stället för som tidigare enstaka gator. Detta ledde till att Regeringen den 22 juni 2011 beslutade att ändra trafikförordningen (1998:1276) så att det blir möjligt att förbjuda dubbdäck på samtliga kommunala vägar inom ett område.

Däremot har det inte fattats beslut om förslaget att låta kommuner införa miljözon för lätta fordon. Det är dags för det nu.

Tillsynsrapporten ger vid läsning mellan raderna en tydlig bild av en nämnd som inte tar sitt ansvar.

Av rapporten framgår att tillsynen för vägtrafik "inriktar sig främst på att förbättra verksamhetsutövarna egenkontroll och säkerställa att verksamhetsutövarna bedriver ett kontinuerligt arbete med att minska sin miljö- och hälsopåverkan". Vi anser att detta är otillräckligt. Mark- och miljödomstolen slog fast i ett beslut sommaren 2012 att nämnden har tillsyn över att miljökvalitetsnormer för luft klaras. Eftersom trafiken är det största problemet för att klara en god luftkvalitet tar vi inte vårt ansvar om vi begränsar vår trafiktillsyn till att förbättra egenkontrollen och bedriva ett kontinuerligt arbete för att minska miljöpåverkan (vilket anses uppfyllas av verksamhetsutövarna). Det behövs mer.

Ibland talas om en "tillsynstrappa". När det handlar om tillsyn över stadens åtgärder för att klara miljökvalitetsnormen tycks nämnden ha fastnat på första steget. Mot bakgrund av de påpekanden vi fått från länsstyrelse och domstol för vårt bristande agerande om luftkvaliteten är det särskilt illa att nämnden inte gör mer avseende kväveoxiderna än att kontakta trafikkontoret i februari 2013 och nöja sig med ett passivt svar i juni samma år. Trafikkontoret har varit motsträviga i flera år.

När rapporten redovisar att trafikkontoret uppger "att det inte är möjligt att förbjuda den tunga trafiken på Hornsgatan" framgår inte vad trafikkontoret baserar detta ställningstagande på eller om förvaltningen granskat deras underlag. Vi vill påminna om att trafikkontoret och nämnden tidigare motiverat sin brist på handling med att det behövs trafikmätningar. När trafikmätningarna sent omsider presenterades glömde man att presentera resultatet för nämnden tills Miljöpartiet och medierna tagit upp saken. Även sedan trafikmätningarna presenterats har trafikinämnden varit ovilliga att agera.

När trafikkontoret nu önskar sig en ändring av trafikförordning för att ge möjlighet att införa miljözon kan vi inte undgå att undra om det är bara ett svepskäl, bekvämt att ha någon annan att skylla på (i detta fall en passiv Alliansregering) eller om den borgerliga majoriteten på allvar skulle använda sig av den möjligheten om de fick den.

Vi noterar att stadens borgerliga majoritet inte vill använda sig av möjligheten att förbjuda dubbdäck på flera gator, med förevändningen att åtgärden inte finns i åtgärdsprogrammet. Trafikkontoret vill inte använda möjligheten att förbjuda viss tung trafik på Hornsgatan, trots att åtgärden har ingått i åtgärdsprogrammet från 2005.

Vid en interpellationsdebatt i riksdagen i februari 2012 anförde infrastrukturministern Catharina Elmsäter-Svärd följande:

"Min uppfattning är att när det gäller miljözonerna, som var en del av interpellationerna, har vi gått vidare i den del som gäller de tunga transporterna. Vi har inte sagt nej eller avbrutit den del som gäller för personbilarna, utan den bereds fortfarande – om än inte i den takt som Åsa Romson tycker vore bra."

Ministern motiverar sin bristande vilja att ge kommuner ytterligare styrmedel bl.a. med argumentet att kommunerna inte använder de styrmedel de redan har. Hela debatten kan läsas på http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Kammaren/Protokoll/Riksdagens-protokoll-2011127_GZ0976/#{\46D5A8DD-7C97-4096-BF7B-CE041F328CB2\}

På motsvarande sätt motiverar förvaltningen och tidigare den borgerliga majoriteten i nämnden sin ovilja att gå vidare med utökat dubbdäckförbud med förevändningen att

miljöministern inte fattat beslut om detta ärende, som legat på hennes bord sedan december 2012. Miljöministern har i detta ärende också skyllt sin brist på handlingskraft med kommunernas ovilja att använda de styrmedel man redan har.

Vi anser att det är ett ovärdigt spel som de borgerliga partierna för när staden skyller sin passivitet på regeringen, medan regeringen i sin tur skyller sin passivitet på kommunerna. Denna ansvarspingpong måste få ett slut - den drabbar stockholmsbarnens hälsa. Människor dör på grund av den hälsovådliga luften i staden.

Vi vill för övrigt påpeka att vi inte delar uppfattningen att nämnden inte kan förelägga trafikkontoret att förbjuda dubbdäck på flera gator därför att regeringen ligger på beslutet om åtgärdsprogrammet. Som Mark- och miljödomstolen påpekade i sitt beslut 2012 har nämnden tillsynsansvar för att se till att normerna klaras, inte över åtgärdsprogrammet. Vår tolkning är att vi kan både kräva mer än åtgärdsprogrammet, eller mindre - så länge normen klaras.

Vi vill dessutom påpeka att tillsynsrapporten är missvisande på en punkt. I rapporten står att Mark- och miljödomstolen ansåg "att det inte ligger tillräckliga förutsättningar för ett tillsynsningripande enligt 26 kap miljöbalken". Men domstolen har inte tagit ställning på detta sätt. Det som domstolen framförde är att det inte framgår ifall det ligger tillräckliga förutsättningar för detta tillsynsningripande. Det är bl.a. detta som miljö- och hälsoskyddsnämnden ska redovisa.

3) Mikael Magnusson m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

- 1 Att godkänna rapporten.
- 2 Att kommunstyrelsen bör tillsätta en arbetsgrupp med uppgift att föreslå snabba åtgärder mot luftföroreningar och buller.
- 3 Att översända rapporten till regeringen med begäran om skyndsamt beslut om rätt att införa miljözon för lätta fordon.
- 4 Samt anföra följande:

Luftföroreningarna inte minst partikelhalterna har nivåer som

drabbar stockholmarnas hälsa, och därtill riskerar att dra dryga EU-böter över Stockholm. Tillsynsrapporten 2013 om vägtrafiken visar att överskridandena är stora, och att även bullernivåerna är fortsatt bekymmersamma.

För att varaktigt åtgärda dessa problem krävs flera långsiktiga och strukturella åtgärder, som till exempel att möjliggöra att en ökad del av biltrafikresandet kan föras över till kollektivtrafik. Men dessutom måste ett knippe av omedelbara åtgärder till - som införande av dubbdäcksavgifter, ytterligare insatser för städning och spolning av gatorna, översyn av hastighetsbegränsningar och möjligheter till omledning av trafik m.m.’

Åtgärder brådskar. Stockholmarna kan inte gå in i ännu en vinter/vår där utsläppsnivåerna ligger över gränsvärdena och på nivåer som är direkt skadliga för de drabbade hälsa. Därför behövs åtgärder nu. En arbetsgrupp med representanter från bland annat berörda förvaltningar bör tillsättas, och snabbt arbeta för att ta fram verksamma och snabbt genomförbara förslag för bättre luftkvalitet och lägre buller.

- 4) Stellan F Hamrin (V) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

Godkänna rapporten

Föreslå tillsättandet av en arbetsgrupp för att kortsiktigt minska buller och luftföroreningar genom ex. dubbdäcksförbud och hastighetsbegränsningar samtidig som mer långsiktiga åtgärder i form av stoppad Förbifart, minskad privatbilism och ökad kollektivtrafik vidtas.

Därutöver anföra att rapporten tydligt visar på de allvarliga skador som trafiken i Stockholm stad skapar. De omfattande studier (SCARP) som bl.a. TRV initierade med anledning av Förbifart Stockholm – och som TRV nu lagt åt sidan – understryker allvaret i situationen för bl.a. de 30 – 40 % av befolkningen som av Socialstyrelsen klassas som särskilt känsliga.

De problem med buller och dålig luft som rapporten tar upp skapas främst av biltrafiken och innebär inte bara skador på människor utan begränsar också byggandet mer än önskvärt. Det borde vi det här laget stå uppenbart för de flesta att nuvarande utveckling är ohållbar. Ett första steg är självfallet att avbryta Förbifarten till förmån för kollektivtrafik. Luften i Förbifarten kommer att bli direkt skadlig och TRV tycks ha

gett upp arbetet med att reducera halterna, som enligt berörda forskare kan skada känsliga personer (se ovan).

Därutöver vill vi understryka behovet av att snarast komplettera stadens kylsystem med en berganläggning för lagring av snö för att slippa slänga denna resurs i vattnet.

Beslutsgång

Ordföranden Per Ankersjö (C) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Per Ankersjö (C), Jonas Nilsson m.fl. (M) och Magnus Liljegren (FP).

Reservation

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

Mikael Magnusson m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Stellan F Hamrin (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av ordföranden Per Ankersjö (C), Jonas Nilsson m.fl. (M) och Magnus Liljegren (FP) enligt följande:

Att komma till rätta med luftkvaliteten i staden är stadens mest prioriterade lokala miljöfråga. Staden har redan infört en rad verkningsfulla åtgärder, såsom dubbdäcksförbud och dammbindning, och arbetar kontinuerligt med att inventera och testa nya lösningar. Under 2014 kommer också en hastighetssänkning till 30 km/h att provas för de gator som lider av luftkvalitetsproblem. Samtidigt kvarstår problemen med att staden saknar rådighet över de mest verkningsfulla åtgärderna, såsom trängselskatten och möjligheten att införa en dubbdäcksavgift. Därför är det mycket glädjande att regeringen nyligen har meddelat att en utredning ska tillsättas för att titta på hur kommunerna ska kunna ges möjligheten att införa en lokal dubbdäcksavgift. Detta är en fråga som staden har drivit under lång tid och det är vår förhoppning att denna utredning skyndsamt ska kunna presentera ett förslag som gör det möjligt för Stockholm att använda detta mycket effektiva redskap i kampen mot luftföroreningarna.

Rätt utdraget intygar:
