

Tid Tisdagen den 21 april 2020 kl. 17.00 – 17.45
Plats Bolindersalen, Tekniska nämndhuset
Justering Onsdagen den 29 april 2020, §§ 1-6, 9-12, 17, 20-27, 29

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Tisdagen den 21 april 2020, §§ 7-8, 13-16, 18-19, 28

Katarina Luhr

Karin Lekberg

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Katarina Luhr (MP) ordföranden

Karin Lekberg (S) vice ordföranden

Torbjörn Erbe (M)

Christoffer Jönsson (L)

Gunnar Caperius (C)

Tjänstgörande ersättare:

Sofia Tahko (KD)

för Fritz Lennaárd (M)

Maria Mustonen (V)

för Deniz Butros (V)

Tapani Juntunen (SD)

för Anton Clarholm (SD)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Anna Hadenius och Timmie Aspelin.

Med anledning av coronaviruset COVID-19 har nämnden kommit överens om att reducera antalet deltagare vid sammanträdet.

§ 29

Luften i Stockholm - Årsrapport 2019

Dnr 2020-4928

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner årsrapporten för 2019.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 6 april 2020.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Katarina Luhr (MP) finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

Särskilt uttalande

Maria Mustonen (V) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Vänsterpartiet tackar för rapporten och ser positivt på att luften i Stockholm långsamt blir friskare. Detta visar att ett långsiktigt arbete på flera fronter har burit frukt. Det återstår dock arbete för att uppnå det nationella miljö kvalitetsmålet ”Frisk luft”.

Vi vet att vägtrafiken, inte minst den tunga trafiken, står för en stor del av utsläpp av de hälsofarliga partiklarna och kväveoxiderna. Miljözonen för den tunga trafiken som omfattar hela innerstaden har varit en effektiv åtgärd för förbättrad luftkvalitet, och vi välkomnar den kommande tillskärpningen som endast tillåter Euro6-klassade motorer inom området. Nyttotrafiken behöver dock ytterligare effektiviseras genom ökad samordning, med längre och tyngre fordon som minskar antalet transporter, med ökad användning av sjötransporter och med elektrifiering. Dessa åtgärder behövs inte bara för att uppnå miljö kvalitetsmålet Frisk luft, men även för att leva upp till Parisavtalets klimatmål.

För måluppfyllelsen behöver även privatbilismen minska enligt Framkomlighetsstrategins principer. Där har vi ännu inte sett några effektiva åtgärder på nationell eller kommunal nivå, vilket är inget annat än ett stort misslyckande från politikens sida.

Tapani Juntunen (SD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Årsrapporten från SLB visar överlag positiva resultat sett till luftkvaliteten i Stockholm. Analyserna bygger på en gedigen mängd mätdata för flera olika typer av föroreningar, beräkningar och historiska värden. Att trenden går emot förbättrad luftkvalitet är givetvis positivt.

Sverigedemokraterna anser dock att slutsatsen att kausala samband föreligger mellan politiska regeländringar som trängselskatt, höjda parkeringsavgifter, dubbdäcksförbud, miljözoner etc., i Stockholm och de trender som observerats för luftkvaliteten bör redovisas mer utförligt. Denna typ av

redovisning blir av naturen ofta tekniskt komplex, men då frågan är politiskt känslig ser vi det som nödvändigt.

I årsrapporten framgår även att författarna anser att det krävs, trots att luftkvaliteten förbättrats avsevärt, ytterligare förbättringar för att minimera inverkan på stockholmarnas hälsa, och för att målvärdena ska klaras. Med hänvisning till forskning anges att negativ hälsopåverkan även sker vid halter långt under miljökvalitetsnormernas nivåer.

Att sätta upp målnivåer, oavsett vilket sakområde dessa är ämnade för, bör fokusera på att sätta rimliga nivåer med hänsyn till konsekvenser och kostnader. Om optimala nivåer för luftföroreningar eftersträvas, och stora resurser läggs på att införliva dessa, är det oundvikligt att andra viktiga samhällsfunktioner kompromissas. I fallet med luftföroreningar kan det exempelvis handla om viktiga transportmöjligheter för privatpersoner och företag. Skulle nivåerna vara så pass låga att det kräver avsevärt striktare restriktioner för att uppnå dessa är det sannolikt att det ur ett samhällsperspektiv ej är önskvärt att införa dessa. Eftersom luftföroreningarna är beroende av många olika faktorer är det även sannolikt att marginalvinsterna på luftkvaliteten ej motiverar samhällskostnaden för att uppnå dessa nivåer.

Vid protokollet
Timmie Aspelin