



Tid Tisdagen den 23 oktober 2012 kl 17.00 – 18.45
Plats Bolindersalen, Tekniska nämndhuset
Justerat Tisdagen den 23 oktober 2012

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)
Nils Ingelström (M)
Karin Karlsbro (FP)
Mikael Magnusson (S)
Mats E. P. Lindqvist (MP)
Stellan F Hamrin (V)

Tjänstgörande ersättare:

Anders Thureson (M)
Fredrik Canerstam (S)
Måns Lönnroth (S)

för Helena Levy (M)
för Åsa Wester (S)
för Rana Carlstedt (S)

Ersättare:

Eva Runvald (M)
Viktor Strååt (M)
Andreas Lundin (M)
Frida Johansson Metso (FP) §§ 12-23
Per Johansson (FP)
Simon Palme (C)
Kristina von Engeström (S)
Charles Berkow (MP)
Belinda Hellberg (MP) §§ 14-23

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Gunnar Söderholm, Anna Edström, Daniel Persson, Daniel Selin, Ellinor Fiebranz Andersson, Emelie Winemark, Emily Tjäder, Gustaf Landahl, Håkan Andersson, Ingrid Mårtenson, Karolina Ekman, Luis Lopez, Maria Pettersson, Maria Svanholm, Pia Winbladh Högfors, Tonie Wickman samt biträdande borgarrådssekreteraren Markus Berensson.

§ 17

Åtgärdsprogram för att nå miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid och PM10 i Stockholms län

Remiss från Länsstyrelsen i Stockholms län

Dnr 2012-2244

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt förvaltningarnas gemensamma förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden 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

Miljöförvaltningens, trafikkontorets och stadsledningskontorets gemensamma tjänsteutlåtande från den 3 oktober 2012.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Per Ankersjö (C), Jonas Nilsson m.fl. (M) och Karin Karlsbro (FP) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP) föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt följande:
 1. Föreslå kommunstyrelsen att de föreslagna åtgärderna 1, 3, 5, 6, 8, 9, 11, 12 och 14 godkänns.
 2. Därutöver anföra följande:

Vi vill påminna om att åtgärdsprogrammet handlar om normer som borde ha klarats redan 2005. Inte ens om man klarar normerna når man god luftkvalitet – man når lägsta godtagbara miljökvalitet. Luftkvaliteten är en fråga om hälsa och till och med förtida död för boende i Stockholm. En färsk studie som Karolinska institutet har gjort på tusentals barn visar på lungförändringar på barn upp till åtta års ålder. Risken finns att symptomen blir livslånga.

<http://www.tv4.se/nyheter/klipp#hard-trafik-paverkar-barns-lungor-2228657-lh>

Länsstyrelsen konstaterar att planen inte räcker till för att nå normerna. Därför måste den revideras redan nästa år. Det är ett underbetyg till myndigheternas arbete. Det har funnits gott om tid för att t.ex. göra de mätningar som man nu anför behövs för att kunna vidta åtgärder. Planen är redan minst två år försenad. Men det är också bra att planen betonar vikten av uppföljning och uppdatering.

Flertalet av de åtgärder som föreslås handlar om städning och dammbindning. Samtidigt framgår av förslaget att ”dammbindning och städning är relativt kostsamt”, att dammbindning har relativt kort verkan och inte kan användas dagligen (s 24) samt att den städteknik som i dag används har bara marginell effekt på PM10-halterna (s 18).

En annan svaghet i planen är att flera generella insatser redovisas utan att

föreslås. Vi har erfarit att detta beror på att lagstiftningen ställer för höga krav på vilka åtgärder som kan föreslås (se punkt 5 i listan på s. 6). Resultatet blir att det är väldigt oklart vilken status de generella åtgärderna har, vad som egentligen ska göras, och när. Detta kommer att försvåra uppföljningen avsevärt. Resultatet kan bli fortsatt passivitet. Vi anser att staden bör påtala problemet med lagstiftningens krav för regeringen.

Kontoren avstyrker åtgärd 1 i programmet för PM10, att dubbdäck förbjuds på två gator. Skälet är att man hellre vill invänta en kommande utredning om avgift på dubbdäck. Vi vill först påminna om mark- och miljödomstolens dom om miljö kvalitetsnormerna (MHN 2012-08-28 §16). Domstolen skrev att det ligger på nämnden att kontrollera att miljö kvalitetsnormerna innehålls. Detta är alltså vårt ansvar.

Det är vidare oklart när, och till och med om det kommer beslut om lokal avgift på dubbdäck. Av förslaget till åtgärdsprogrammet framgår att en lokal avgift är lagtekniskt komplicerat. På s 13 står: "Oklarheter råder för närvarande om... ett avgiftssystem låter sig utformas i det svenska lagsystemet." Tills dess att vi får nya styrmedel behöver vi använda de styrmedel vi har. Frågan får inte förhalas mer. Vi bör inte låta det bästa vara det möjligas fiende. Därför delar vi inte kontorens åsikt att åtgärd 1, införande av dubbdäcksförbud på två av Stockholms stads gator, ska tas bort ur åtgärdsprogrammet.

I förslaget till åtgärdsprogram står att "för de åtgärder eller styrmedel där samsyn inte råder [mellan länsstyrelsen och staden] får dessa delar överlämnas till regeringens prövning." Om vi tolkar detta rätt innebär det att om staden antar kontorens förslag överlämnas förslaget om förbud för dubbdäck på två gator i Stockholm till regeringen för prövning. Vi anser att stadens politiker ska ta ett eget ansvar för stockholmarnas luftkvalitet.

Vi noterar att det framgår att det är kommunernas miljöförvaltningar som svarar för tillsyn över väghållarna, men menar att varje förslag i åtgärdsprogrammet bör kompletteras med förtydligande uppgift om vem som har tillsynsansvaret. Erfarenhetsmässigt har olika tolkningar om vem som har tillsynsansvar försvårat tillsynsarbetet.

Vi delar inte kontorens ståndpunkt att kostnaden för genomförandet av åtgärderna i första hand är ett statligt ansvar. När lokala problem med lokala orsaker kan lösas med lokala åtgärder är det ett lokalt politiskt ansvar. I ett läge där den borgerliga majoriteten föreslår sänkt skatt är det svårt att argumentera för att Stockholms stad inte har råd att ta vårt eget ansvar.

Vi delar kontorens synpunkt att det behövs kompletterande lagstiftning. Vi delar också åsikten att det bör finnas rätt för kommunen att ta ut avgift på dubbdäck och att regeringen bör besluta om möjlighet för kommunen att införa miljözon även för lätta fordon. Vi anser också att kommunen bör få en möjlighet att ändra trängselskatten: differentiera med avseende på fordon och införa trängselavgifterna på Essingeleden. Vi anser användningen av intäkterna bör beslutas lokalt. Vi tycker också att lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats bör ändras så att kommunen kan ta ut högre parkeringsavgift för fordon med dubbdäck. Detta kan vara enklare lagtekniskt än en kommunal avgift för dubbdäcksanvändning. Vi anser att reglerna som gynnar dieselbilar bör ses över, till exempel nedsatt energiskatt och

definitionen av miljöbilar, i syfte att hejda ökningen av dieslbilar på våra gator.

Kontoren ställer sig tveksamma till åtgärder för att reducera kvävedioxid NO₂, med anledning av att dess relevans som indikator för hälsopåverkande luftföroreningar är under diskussion. Vi erfar efter kontakt med Naturvårdsverket att förvaltningarna övertolkar den citerade formuleringen i Naturvårdsverkets skrivelse till regeringen från januari 2012. Att något är under diskussion betyder inte nödvändigtvis 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 LÅGRE årsmedelvärde användas" (vår betoning). 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 kvävedioxids 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.

3) Mikael Magnusson m.fl. (S) föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt följande:

1. Delvis godkänna kontorens förslag till beslut
2. Föreslå kommunstyrelsen att de föreslagna åtgärderna 1,3,5,6,8,9,11,12 och 14 tillstyrkes
3. Kräva att länsstyrelsen omedelbart startar arbetet med att revidera, komplettera och förstärka åtgärdsplanen – samt att kontoren konstruktivt bidrar i detta arbete
4. Uppmana regeringen att snarast ge Stockholms stad möjlighet att införa dubbdäcksavgifter
5. Därutöver anföra att:

Det är oacceptabelt att miljö kvalitetsnormerna år för år överskrids på Stockholms gator beträffande partikelhalter (PM 10) och kvävedioxid. De höga halter na leder till sjukdom, fysiska besvär och en förtidig död för många stockholmare. Särskilt allvarligt är den dåliga luftkvaliteten för små barn, astmatiker och äldre. Till följd av överskridandena hotas Sverige av dryga böter av EU.

Frågan om åtgärder för att komma tillrätta med dessa luftkvalitetsproblem har tyvärr kännetecknats av tvehågsenhet och senfärdighet. Att länsstyrelsen nu till sist samlat sig till att lägga fram ett förslag på åtgärdsprogram är bra. Sämre är att de 14 åtgärder som föreslås inte räcker, eller som länsstyrelsen själv uttrycker det: *"Åtgärderna bedöms dock inte vara tillräckliga för att nå normerna och det kommer att krävas ytterligare åtgärder."* Det är minst sagt anmärkningsvärt att ett program läggs fram, där de som skrivit programmet inte ens själv tror att de löst uppgiften.

Läget är således helt otillfredsställande. Länsstyrelsen bör omedelbart få i uppdrag att revidera sin framlagda åtgärdsplan i syfte att komplettera och

förstärka programmet. Följande är element som länsstyrelsen bör ta med i sin reviderade plan: Utbyggd kollektivtrafik - med enhetstaxa i länet, dubbdäcksavgifter, fler infartsparkeringar, begränsad genomfart för tung trafik på vissa gator, utbyggd cykelinfrastruktur, samt aktivare och mer kreativt användande av trängselskatteinstrumentet – där en förutsättning för detta är att besluten över trängselskatten snarast flyttas från riksdagen till lokal/regional nivå så att trängselskatten kan integreras i trafikplaneringen. Dessutom bör det noteras att avsaknaden av utsläppsdifferentierade vägtrafikavgifter som finns på kontinenten leder till att svenska vägar trafikeras av äldre och sämre lastbilar än exempelvis i Tyskland. Detta är till skada för luftkvaliteten också i Stockholm.

Vi socialdemokrater har sedan länge drivit att ett införande av dubbdäcksavgifter skulle vara ett viktigt instrument för att få ner partikelhalterna. Just detta ser länsstyrelsen som centralt, även om detta ensamt inte kommer att räcka. Regeringen bör skynda på arbetet med att ge Stockholms stad möjlighet att införa dubbdäcksavgifter enligt norsk modell.

När problemet är att föreslagna åtgärder är för få och otillräckliga, är det oförståeligt att förvaltningarna i sitt förslag till remissvar föreslår att avvisa länsstyrelsens ”åtgärd ett” om att införa dubbdäcksförbud på ytterligare två gator i Stockholm. Självklart vore det bättre med dubbdäcksavgifter, men tyvärr är staden i denna fråga avhängig av den borgerliga regeringen, som hittills visat en enorm senfärdighet. Tills dubbdäcksavgifter är tillåtna och införda, måste vi vara beredda att, än mer omfattande, använda övriga medel som står till förfogande.

4) Stellan F Hamrin (V) föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt följande:

1. I huvudsak tillstyrka förvaltningens synpunkter
2. Tillstyrka en utökning av Åtgärd 1
3. Tillstyrka Åtgärd 9, 11 och 14
4. Vidare utvärdera effekter av åtgärd 3, 5, 6 och 8
5. I väsentligt ökad utsträckning införa begränsningar av hastighet och tillgänglighet för privatfordon som medel att begränsa luftföroreningarna.
6. Därutöver anföra följande:

Både regering (såväl S som Alliansen) och kommuner inkl Stockholm har under lång tid negligerat problemen med luftföroreningar från biltrafiken, vilket fått till följd att bara i Stockholmsregionen drygt 500 personer dör i förtid varje år. Denna negligerering har dessutom inneburit att Sverige och kommunen bryter mot EU:s bindande MKN för partiklar och NO₂, vilket kommer att leda till stora kostnader i form av böter. Pengar som kunde använts till att ex. istället åtgärda problemen. V har som enda parti under lång tid verkat för att kraftigt minska privatbilismen både i innerstan och i övriga regionen. Förbifart Stockholm är ett meningslöst projekt som förutom att slösa bort 65 miljarder kronor (inkl räntor) också leder till en förvärrad luftsituation och ökad dödlighet. Det är därför helt nödvändigt att omedelbart vidta åtgärder så att på kort sikt åtminstone rådande MKN uppfylls.

Möjligheterna för den enskilde att genom betalning slippa bidra till att samhällsnyttiga åtgärder vidtas är utifrån ett rättviseperspektiv felaktigt. Den rike kan på detta sätt köpa sig fri från betungande krav som drabbar andra. Valet mellan förbud eller avgifter måste därför prövas i varje enskilt fall.

Dubbdäck är huvudorsaken till luftproblemen i Stockholm och användningen måste därför begränsas kraftigt. Samtidigt är det ur trafiksäkerhetssynpunkt viktigt med en viss andel dubbdäck i trafiken. Det finns också personer (ex. turister, boende utanför stan) som kan ha ett reellt behov av dubbdäck. Detta kan hanteras via ett dispensförfarande, vilket dock kan kosta mer än det smakar. Vi kan därför vad gäller regleringen av dubbdäck acceptera båda lösningarna.

Målet med åtgärderna ska vara att till 1 januari 2014 ha uppfyllt gällande MKN på alla stadens gator. Detta ska ske genom en kombination av kortsiktiga och långsiktiga åtgärder.

På kort sikt ska hastighets- och trafikbegränsningar (inkl höjd trängselavgift) i kombination med utökad och tidigare lagd städning vidtas så att tillräcklig effekt uppnås samtidigt som en begränsning av dubbdäcksanvändandet görs snarast möjligt.

På sikt ska en permanent trafikreglering utifrån målet om en ”bilfri” innerstad kombinerat med en permanent dubbdäcksreglering och en kostnadseffektiv städning utgöra grunden för arbetet med att uppnå såväl gällande MKN som övriga Miljökvalitetsmål.

Vid programmets revidering ska som förvaltningen påpekar dessutom de samhällsekonomiska kostnaderna och vinsterna uppskattas inkl effekterna på människors hälsa. I motsats till vad förvaltningen menar bör kostnaderna belasta också kommunen vad gäller de delar där kommunen har eller har haft möjlighet att påverka situationen. Problem med tolkningen av gällande MKN behöver inte innebära att beslut tas för att förbättra situationen. Programmet bör också ha en långsiktig målsättning med tydliga etappmål så att programmet i normalfallet inte behöver revideras.

Beslutsgång

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

Vid protokollet
Ingrid Mårtenson

Rätt utdraget intygar:
