



Tid Torsdagen den 13 juni 2013 kl 16.30 – 16.50
Plats Stora Kollegiesalen, Stadshuset
Justerat Måndagen den 24 juni 2013

Ulla Hamilton

Martin Hansson

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Ulla Hamilton (M), ordföranden
Bo Arkelsten (M)
Daniel Valiollahi (M)
Datevig Tjärnberg (M)
Marie Agmén (M)
Mark Klamberg (FP)
Jonas Naddebo (C)
Annika Ödebrink (S)
Oskar Levin (S)
Martin Hansson (MP)

Tjänstgörande ersättare:

Hampus Rubaszkin (MP)	för Daniel Helldén (MP)
Margareta Stavling (S)	för Malte Sigemalm (S)
Tobias Johansson (V)	för Kajsa Stenfelt (V)

Ersättare:

Christoffer Kuckowski (M)	§§ 7-20
Inga-Lill Larsson (M)	
Ole-Jörgen Persson (M)	
Charlotta Schenholm (FP)	
Jesper Svensson (FP)	
Göran Oljeqvist (KD)	
Jimmy Lindgren (S)	
Petra Schagerholm (MP)	

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Per Anders Hedkvist, Fredrik Alfredsson, Ted Ell, Åse Geschwind, Karin Hebel, Inga-Lill Hultin, Lars Jolérus, Mattias Lundberg, Elisabet Munters, Marita Söderqvist samt personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-11 och biträdande borgarrädssekreteraren Martin Savén från roteln.

§ 9

EU-kommissionens formella underrättelse angående Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/50/EG av den 21 maj 2008 om luftkvalitet och renare luft i Europa (KOM:s ref SG-Greffe(2013)D/5828, överträdelse 2012/2216). Anmälan av svar på remiss
Dnr T2013-007-02567

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden lägger anmälan till handlingarna.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 14 maj 2013.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Ulla Hamilton (M) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av Martin Hansson m.fl. (MP) och Tobias Johansson (V) enligt följande:

Det är av största vikt att luftkvaliteten snarast förbättras i Stockholms stad och län. Stockholms stad överskrider idag luftkvalitetsdirektivets gränsvärden vad gäller partiklar (PM10) och kvävedioxid. Socialstyrelsen beräknar att luftföroeningarna orsakar runt 3 000 förtida dödsfall per år i Sverige. Bara i stockholmsregionen uppskattas lika många personer dö av hälsovådlig luft som dör i trafiken i hela landet på ett år. Trots att luften i Stockholm under lång tid har gett upphov till stora hälsoproblem har lite gjorts från Regeringen och den moderatledda majoriteten i Stockholms stadshus gjort för lite för att förbättra den.

Sverige har lyckats få ner partikelhalterna, men inte till de nivåer som krävs. Nivåerna skulle ha uppnåtts senast 2005 – Sverige har haft ett antal år på sig.

Vid förbud mot dubbdäck på en gata uppnåddes stora effekter. Staden har rätt att förbjuda dubbdäck på flera gator. Länsstyrelsen har föreslagit detta i sitt åtgärdsprogram. Staden har dock motsatt sig detta, varför frågan har förts upp till regeringens bord. Där har den dock fastnat. Staden har alltså verktyg som kan räcka för att klara normen, men väljer att inte utnyttja dem. Staden har också i flera år underlåtit att beakta konsekvenserna för luftkvaliteten vid samhällsplanering och utformningen av parkeringspolitiken.

I enlighet med Miljöbalken tog den förra regeringen i december 2004 ett beslut om att ta fram ett åtgärdsprogram för renare luft i Stockholms län. Problemet är att ingen av parterna – regeringen, länsstyrelsen eller den moderatledda majoriteten i Stockholm stad har visat beslutsamhet nog att genomföra åtgärderna.

Ett åtgärdsprogram skulle kunna vara ett mycket viktigt verktyg. Men ansvaret är delat mellan stat och kommun vilket har lett till att ansvaret har fallit mellan stolarna. För att säkerställa att luften i Stockholm och andra städer är ren krävs regeringsbeslut som ger kommunen rätt att kunna införa avgifter eller miljözoner för lätta lastbilar och fordon utan katalysator. Kommunen behöver få rätt att ta ut avgifter för dubbdäck och att höja trängselavgifter samt införa avgifter på den stora Essingeleden, som går rakt genom Stockholm. Skatteregler som gynnar användning av dieslbilar bör ändras eftersom dessa bilar står för en stor del av utsläppen av kväveoxider. Men det krävs också begränsningar i biltrafiken och större investeringar i kollektivtrafiken. Därför är det oroväckande att företrädare för regeringen och majoriteten i Stockholms stadshus å ena sidan förespråkar stora motorvägsprojekt och inte verkar se sambandet mellan bilarnas utsläpp och den skadliga luften i Stockholm. Vi noterar att det är kommunernas miljöförvaltningar som svarar för tillsyn över vägghållarna. Erfarenhetsmässigt har olika tolkningar om vem som har tillsynsansvar försvårat tillsynsarbetet.

Staten agerar för långsamt när det gäller andra instrument. Till exempel har infrastrukturministern fortfarande inte agerat på förslaget om utvidgade möjligheter att införa miljözon för att omfatta äldre bilar, trots att det nu har gått över tre år sedan transportstyrelsen redovisade detta förslag.

Vi kan notera att staden och staten har vidtagit flera åtgärder för att förbättra situationen vad gäller partiklar än vad gäller kväveoxider, där vi inte klarar de nationella normerna. Det är svårt att undvika slutsatsen att skillnaden beror på att kommissionens påtryckningar om partiklarna, medan det saknas en nationell instans som med samma muskler som kommissionen kan driva på om kväveoxider.

Sammantaget kan vi konstatera att det har varit en tydlig ovilja från både staden och staten att agera mot den hälsovådliga luften, och att det dessvärre behövs fortsatt tryck från EU för att det ska bli förbättringar.

Vid protokollet
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:
