

Tid Torsdagen den 11 mars 2021 kl. 16.00 – 16.50
Plats Bolindersalen, Tekniska Nämndhuset
Justering Tisdagen den 23 mars 2021, §§ 1-7, 9, 12-14, 19, 21, 22

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 11 mars 2021, §§ 8, 10, 11, 15-18, 20, 23

Daniel Helldén

Rikard Warlenius

Närvarande**Beslutande ledamöter:**

Daniel Helldén (MP), ordföranden
Rikard Warlenius (V), vice ordföranden
Ulla Hamilton (M)
Jan Tigerström (M) §§3-23
Eva Ekmehag (M)
Patrik Silverudd (L)
Johan Fälldin (C)
Mikael Valier (KD)
Jan Valeskog (S)
Inger Edvardsson (S)
Emmelie Renlund (S)
Marlene Karlén (V)
Peter Wallmark (SD)

Tjänstgörande ersättare:

Tomas Tetzell (M) §§1-2 för Jan Tigerström

Ersättare:

Tomas Tetzell (M) §§3-23
Bo Arkelsten (M)
Bo Lindner (M)
John Backvid (M)
Maria Johansson (L)
Camilla Kylanfelt (MP)
Svante Linusson (C)
Bengt Ohlsson (S)
Emil Stensson (S)
Joel Höglund (V)
Katja Jassey (V)
Inge Pihlström (SD)

Tjänstemän:

Tillförordnade förvaltningschefen Philip Hall, Barbro Edlund, Ulrika Falk,
Anna Green, Inga-Lill Hultin, Sara Högne, Mattias Lundberg, Rakel

Nilsson, Bengt Stenberg, Gustaf Swedlund §§ 1-2 och
personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-11 samt borgarrådssekreteraren
Thomas Karlsson.

§ 14

Införande av miljözon klass 2 på Hornsgatan. Slutrapport och utvärdering av effekter. Svar på uppdrag från kommunfullmäktige

Dnr T2019-00971

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner slutrapporten av införandet av miljözon klass 2 på Hornsgatan och utvärderingen av dess effekter.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 19 januari 2021.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Patrik Silverudd (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD), vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Peter Wallmark (SD) föreslår (se beslutet).
- 2) Jan Valeskog m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - 1 Att i huvudsak godkänna rapporten ”Införande av miljözon klass 2 på Hornsgatan”.
 - 2 Att trafiknämnden konstaterar att en miljözon på en enda gata (Hornsgatan) i praktiken saknar betydelse för halterna kväveoxider i stadens gatumiljö.
 - 3 Att minskningen på ”ca 2 % i jämförelse med ett nollalternativ” kan vara inom felmarginalen samt saknar mätbar hälsoeffekt, i enlighet med miljöförvaltningens tidigare beräkningar.
 - 4 Att påståendet i rapporten att miljökvalitetsnormen endast ”klaras vid full efterlevnad av både miljözon klass 1 och klass 2” är felaktigt, rapportens beräkningar av kväveoxider bygger på gamla genomsnittsvärden för åren 2017-2019.

- 5 Att nämnden konstaterar att alla miljö kvalitetsnormer för kväveoxider klaras på Hornsgatan sedan år 2019 och även att de mycket ambitiösa statliga miljömålen för kväveoxider (delvis på grund av pandemin) nästan klaras år 2020 samt att därutöver anföra följande:

Slutrapporten bekräftar ånyo att en miljözon på Hornsgatan är en symbolhandling som saknar effekt på mängden kväveoxider i staden. Det är tragiskt att inte åtgärder som verkligen får effekt på utsläppen istället vidtas, som agerande mot tunga fordon som olovligt kör i hela Stockholms innerstad, både tidigare och särskilt nu från den 1 januari 2021 då endast Euro 6-lastbilar är tillåtna.

Inga politiska uppdrag finns om uppföljning eller agerande från stadens förvaltningar för att åstadkomma en högre efterlevnad av miljözonen för tunga fordon. Äldre lastbilar släpper ut ca 12 gånger mer kväveoxider än äldre personbilar och närmare 10 000 tunga fordon kör normalt, dagligen in i innerstaden. Inte heller andra åtgärder som höjda parkeringsavgifter på besöksparkeringar vidtas för att minska trafikarbetet och utsläppen i innerstaden.

I trafikkontorets redovisning om rapporten står att:
”Miljö kvalitetsnormen till skydd för människors hälsa (dvs. alla normvärden) klaras endast vid full efterlevnad av både miljözon klass 1 och klass 2. Timmedelvärdet klaras även vid full efterlevnad av miljözon klass 2”. Detta påstående är inte sant, alla miljö kvalitetsnormerna klaras redan år 2019 och kommer att klaras även åren framöver. De tre största förklaringarna till detta är att växlingen till miljöanpassade fordon går snabbt, att äldre personbilar fasas ut i hög takt (ca 15 % eller ca 30 000 personbilar i Stockholms län försvinner varje år) samt att de nya miljözonsreglerna för tunga fordon börjar gälla från januari i år. Även nya resvanor och mer hemarbete som en effekt av pandemin kommer troligtvis att leda till minskat resande. Allt detta bidrar alltså till att normerna klaras utan problem samt att även miljömålen förhoppningsvis kommer att klaras inom överskådlig tid på innerstadsgatorna.

Dessvärre har antalet bensinbilar ökat på Hornsgatan. Detta visar tydligt baksidan av miljözonen för personbilar. Dieslbilar släpper ut ca 45 % mindre koldioxid än motsvarande bensinbilar. Att dieslbilar byts ut till bensinbilar innebär alltså radikalt ökade koldioxidutsläpp. Desinformation kring miljözonen på Hornsgatan har tyvärr fått väldigt många att även köpa bensinbilar vilket bara av

detta skäl ökat landets koldioxidutsläpp med många 100 000 ton sedan diskussionen startade om miljözonen på Hornsgatan.

Vi konstaterar slutligen att det är viktigt för stadens legitimitet i miljöarbetet att initiativ, resurser och skattemedel läggs på åtgärder som får verklig effekt för en bättre miljö. De blågröna ägnar sig tyvärr alltför ofta åt symbolhandlingar som inte leder miljöarbetet framåt, miljözonerna på Hornsgatan är ett sådant tydligt exempel. Vi beklagar starkt de stora resurser detta har kostat staden utan några mätbara hälsoeffekter.

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag som stöds av ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Patrik Silverudd (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD), vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Peter Wallmark (SD).

Reservation

Jan Valeskog m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Särskilt uttalande

Vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Vänsterpartiet tackar för utvärderingen av miljözon klass 2 för lätta fordon på Hornsgatan. Vi förstår att miljözonen infördes med goda ambitioner – frisk luft är ett viktigt miljömål som vi tyvärr inte har uppnått, även om utvecklingen i ett längre perspektiv går åt rätt håll. Där har bland annat miljözon klass 1 för tunga fordon som täcker nästan hela innerstaden spelat en stor roll.

Vi finner att våra farhågor som vi framförde inför implementeringen av miljözonen bekräftas av rapporten - förbättringarna som rapporten visar är ytterst marginella. Det är också olyckligt att de sociala konsekvenserna som vi varnade för inte alls har inkluderats i analysen. Underlagsrapporten som uppskattade att miljözonen inte skulle få den önskade effekten prognostiserade även ökade koldioxidutsläpp som beror dels på styreffekten mot bensinbilar som har sämre klimatprestanda än dieslbilar, och dels på att fordon som inte längre får köra på Hornsgatan tar omvägar och därmed kör längre sträckor. Rapporten visar att styreffekten mot bensinbilar verkar stämma. Längre körsträckor och miljözonens effekter på totala

koldioxidutsläpp har tyvärr inte inkluderats i analysen. Detta är beklagligt.

Vi delar uppfattningen att det är viktigt att arbeta för att miljö kvalitetsmålen gällande luftkvaliteten ska nås och att trafikens utsläpp därför behöver minskas. Detta arbete behöver genomföras på ett sätt som inte riskerar andra miljömål och framför allt klimatmålen. Då behövs åtgärder som har effekt, inte symbolpolitik. Vi hoppas att vi politiker i Stockholm kan enas över partigränserna om ett åtgärds paket som driver utvecklingen åt rätt håll.

Det finns mycket Stockholms stad kan göra för att minska transportsektorns utsläpp av klimatgaser och luftkvalitetsförsämrade ämnen. Att följa framkomlighetsstrategins principer och andemening i all trafikplanering är då en ypperlig utgångspunkt. Det viktiga är att styra mot minskad bilism och ökad användning av kollektivtrafik, cykling och gång. Där har staden stora möjligheter som infrastrukturhållare. Satsningar på förbättrad cykelinfrastruktur har pågått under flera mandatperioder oavsett politisk majoritet. Vi vill se lika kraftiga satsningar på busskörfält så att kollektivtrafiken verkligen blir ett attraktivt alternativ både för arbetspendling och för fritidsresor. Ett transportsnålt tankesätt behöver integreras i all samhällsplanering för att möjliggöra bilfritt liv för flera stockholmare. Vi vill se inrättande av betydligt fler gånggator i innerstaden och kring förortscentra. Dessa kombinerat med åtgärder som minskar privatbilismens attraktivitet är ett framgångsrecept.

Vi ser satsningar på elektrifiering och utbyggnad av laddinfrastruktur som sätt att styra den kvarstående bilismen mot både klimat- och luftkvalitetsmål. Även här har staden stora möjligheter att styra utvecklingen, och då behöver politiken ta den styrande rollen.

Den tunga trafiken behöver elektrifieras och effektiviseras. Vänsterpartiet vill se en elektrifiering av all godstrafik i staden till år 2030. Genom striktare kommunala upphandlingskrav, tillåta ellastfordon använda kollektivtrafikkörfält där det är lämpligt stimuleras utvecklingen dithän. Möjliga effektivitetsåtgärder är att se över bärighetsklasserna och fordonslängderna så att man kan minska antalet lastbilar; ökad användning av sjötransporter; kommunala och privata samlastningscentraler; ökad samordning; bättre logistiklösningar både i distributionstrafiken, avfallstransporter och transporter av

byggmaterial; aktiv styrning av leveranstider på stadens gator och transportsnål verksamhetsplanering. Stadens upphandlingar har också en stor potential att styra utvecklingen åt rätt håll och vi är väldigt positiva till att det arbetet pågår.

Det behövs ett helhetsgrepp för att förbättra luftkvaliteten och minska trafikens klimatutsläpp. Det är viktigt att det sker samtidigt, och inte genom att försöka främja luftkvaliteten på klimatets bekostnad eller tvärtom. Miljözoner med större geografisk omfattning kan vara en del av lösningen, vilket det lyckade arbetet med miljözon klass 1 för tunga fordon i innerstaden har visat. Vi hoppas att politiken i Stockholms stad har mod att vidta effektiva och heltäckande åtgärder i stället för lokala nödlösningar som miljözonen på Hornsgatan.

Peter Wallmark (SD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Sverigedemokraterna har länge kritiserat logiken i debatten runt miljözon klass 2 på Hornsgatan och noterar nu att:

- a) En stor del av fordonen som kör på Hornsgatan är av icke tillåten typ (18% av personbilarna). Det betyder att medborgarna i stor utsträckning ignorerar reglerna, vilket troligtvis beror på att reglerna åsamkar medborgarna olägenheter samt att kontroller och uppföljning saknas.
- b) Minskningarna av både NOx- och NO₂-utsläpp är väldigt små (2% respektive 1%). Då förändringarna är marginella kan man ifrågasätta om de är statistiskt säkerställda. Det borde också vara av intresse att mäta om utsläppen på omkringliggande gator har ökat eller minskat för att räkna på en nettoeffekt.

Vi kan konstatera att de ansevärd resurser som gått åt till att diskutera, utreda och genomföra den omstridda miljözonen och de olägenheter och komplikationer initiativet medfört för Stockholms bilister och medborgare, haft en mycket liten om ens en nettominskning av utsläppen vilket är precis vad Sverigedemokraterna påtalat inför införandet av miljözonen.

Vid protokollet
Sara Högne