

Tid Torsdagen den 25 april 2019 kl. 16.00 – 16.55
Plats Stora kollegiesalen, Stadshuset
Justering Onsdagen den 8 maj 2019 §§ 1-9, 11-15, 17-20, 23,
25-27, 29, 30, 32, 34

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 25 april 2019, §§ 10, 16, 21, 22, 24, 28, 31,
33

Daniel Heldén

Rikard Warlenius

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Daniel Heldén (MP), ordföranden
Rikard Warlenius (V), vice ordföranden

Jan Tigerström (M)
Eva Ekmehag (M)
Peter Backlund (L)
Johan Fälldin (C)
Mikael Valier (KD)
Jan Valeskog (S)
Åsa Odin Ekman (S)
Mads Lundgaard (SD)

Tjänstgörande ersättare:

Tomas Tetzell (M) för Ulla Hamilton (M)
Bengt Ohlsson (S) för Inger Edvardsson (S)
Joel Höglund (V) för Maria Mustonen (V)

Ersättare:

Bo Arkelsten (M)
Bo Wilhelm Lindner (M)
Maria Johansson (L)
Camilla Kylenfelt (MP)
Svante Linusson (C)
Natalia Espinosa (V) §§1-2, 17-34
Malin Ericson (Fi)

Tjänstemän:

T.f. förvaltningschefen Fredrik Alfredsson, Ulrika Falk, Åse Geschwind,
Inga-Lill Hultin, Anne Kemmler, Mattias Lundberg, Anton Westberg §§ 1-2
och personalföreträdarna Luis Lopez §§1-2 och Magnus Sundin §§ 1-16
samt borgarrådssekreteraren Thomas Karlsson.

§ 18**Införande av miljözon klass 2 på Hornsgatan**

Dnr T2019-00971

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner trafikkontorets förslag till genomförande av miljözon klass 2 på Hornsgatan från och med den 15 januari 2020, i enlighet med vad som följer av kontorets tjänsteutlåtande.
- 2 Trafiknämnden hemställer till kommunfullmäktige att godkänna beslutet.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 12 april 2019.

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

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Jan Tigerström m.fl. (M), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C) och Mikael Valier (KD) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - 1 Att trafiknämnden avstyrker förslaget till genomförande av miljözon klass 2 på Hornsgatan från och med den 15 januari 2020.
 - 2 Att trafikkontoret skyndsamt utreder mer effektiva metoder för att förbättra luftkvaliteten på Hornsgatan som inte medför negativa klimateffekter.
 - 3 Att därutöver anföra följande:

Att förbättra luftkvaliteten i staden, och särskilt på den särskilt utsatta Hornsgatan, är en viktigt och prioriterad uppgift som redan har lett till avsevärda förbättringar. Partikelnivåerna har sjunkit bland annat tack vare dubbdäcksförbud, och kvävedioxidhalterna förbättras successivt främst genom skärpningar av miljözonen för tung trafik som gäller hela innerstaden och står för ca hälften av kvävedioxidutsläppen på Hornsgatan. 2018 överskreds gränsvärdet för kvävedioxid 13 dagar mot tillåtna 7, och under 185 timmar mot tillåtna 175. Det var den lägsta nivån sedan mätningarna inleddes 1991. I år ser det ut som att antalet dagar med överskridanden blir ännu lägre. Den långsiktiga trenden är alltså att kvävedioxidhalterna

minskar genom en successiv uppgradering av fordonsflottan med striktare utsläppskrav. Senast när den redan beslutade skärpningen av miljözonen för tung trafik träder i kraft 2021 kommer miljö kvalitetsmålen nås även för Hornsgatan, av allt att döma.

Att från år 2020 införa en miljözon även för äldre personbilar, som bara står för omkring tio procent av kvävedioxidutsläppen på Hornsgatan, framstår därför som en senkommen och delvis missriktad åtgärd. Vänsterpartiet har varit försiktigt positiva till att införa miljözoner, men också varnat för att det kan bidra till ökade utsläpp av fossil koldioxid eftersom det riskerar att leda till att fler bilister köper bensinbilar, som visserligen har lägre utsläpp av kvävedioxid men släpper ut betydligt mer koldioxid. Vi har framfört till Trafikroteln att vi hellre skulle se en utformning av miljözonerna som främjar en övergång till elfordon, som har betydligt lägre utsläpp av både kvävedioxid och koldioxid. Miljözonen skulle kunna utformas som att den endast gäller nya fordon från ett visst år, förslagsvis 2020. Körförbud i zonen skulle då gälla bilar tillverkade efter 2020 som drivs med fossila bränslen, medan alla äldre bilar samt nya bilar som drivs med el- eller vätgasmotor skulle ha tillträde. Det skulle vara ett starkt styrmedel för omställning av fordonsflottan. Men tyvärr fick vi inget gehör för den idén när regeringen presenterade det nya regelverket för miljözoner för lätta fordon. Det beslutet utmärks i stället av ett beklagligt stuprörstänkande, där miljözoner enbart handlar om att förbättra den lokala luftkvaliteten utan hänsyn till climateffekten.

Det ser tyvärr ut som vi fick rätt i våra farhågor om att debatten kring miljözoner skulle leda till en ökad försäljning av bensinfordon. Även om andra faktorer också spelade in ökade bensinbilsförsäljningen kraftigt under 2018, vilket på sikt kommer att leda till en stor ökning av Stockholms och hela Sveriges koldioxidutsläpp. Detta bekräftas även av stadens egen expertrapport, *Effekter av miljözoner i Stockholms stad*.

I korthet konstateras där att problemet med höga kvävedioxidhalter är på väg att lösas utan miljözoner, att en miljözon på Hornsgatan skulle ha mycket små positiva hälsoeffekter, att den sannolikt skulle bidra till ökade utsläpp av fossil koldioxid genom att öka försäljningen av bensinbilar, att det i första hand är låginkomsttagare som drabbas av miljözonen eftersom det in i första steget enbart gäller bilar tillverkade innan 2011, och att en samhällsekonomisk kalkyl ger vid hand att miljözoner är en kraftig förlustaffär för staden.

Den rapporten är det enda kvalificerade beslutsunderlag som föreligger vid dagens beslut om att inrätta en miljözon på Hornsgatan, och det är ytterst svårt att inte läsa den som en rekommendation om avslag. Redan när rapporten publicerades sade Vänsterpartiets företrädare att vi endast kan stödja miljözoner om det finns underlag som tydligt visar att nyttorna överstiger kostnaderna. Något sådant underlag har ännu inte presenterats, och vi kommer därför att avslå kommunens beslutsförslag. Vi är starkt kritiska till att nämnden inte heller, trots upprepad begäran från oppositionen, fått någon dragning av rapporten. På dagens sammanträde finns en dragning inplanerad. Men beslutet om att inrätta en miljözon ligger högre upp på dagordningen än presentationen av beslutets viktigaste underlag, vilket är närmast absurt.

Vi föreslår i stället att trafikkontoret skyndsamt ska utreda andra, mer effektiva metoder för att förbättra luftkvaliteten och som inte medför negativa klimateffekter. I stadens rapport föreslås differentierade trängselskatter, som gör det dyrare för fordon med högre kvävedioxidutsläpp att köra i innerstaden, samt att använda trängselskatteportalerna för att direkt kunna bötfälla tunga fordon som inte lever upp till miljözonernas krav. Sådan otillåten användning av fordon beräknas stå för omkring 10 procent av kvävedioxidutsläppen. Det är åtgärder vi stöder, men som kräver beslut i riksdagen. Vi är därför även öppna för en Oslo-liknande modell, där möjligheten införs att stänga av gator för allmän trafik under de dagar då värdena riskerar att överskridas. De ca 10-15 dagar per år fram till 2022 då Hornsgatan kan överskrida gränsvärdena i miljökvalitetsnormen får då endast vissa fordon tillträde, som boende, utryckningsfordon och nyttotrafik med ärenden till eller från Hornsgatan. Vi menar att det skulle vara ett både rättvisare och mer effektivt sätt att efterleva miljökvalitetsnormerna i Stockholm.

- 3) Jan Valeskog m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
- 1 Att trafiknämnden avstyrker förslaget till genomförande av miljözon klass 2 på Hornsgatan från och med den 15 januari 2020.
 - 2 Att trafiknämnden uttalar att åtgärden med miljözoner på Hornsgatan år 2020 innebär en fortsatt kraftig växling av dieselbilar till nya bensinbilar motsvarande en ökning med flera miljoner ton koldioxid åren framöver samt att åtgärden saknar reell, lokal hälsoeffekt på och i närheten av Hornsgatan.
 - 3 Att därutöver anföra följande:

Detta ärende är i grunden en miljöskandal. Det är unikt att denna ofullständiga information delges trafiknämnden och att det dessutom sker innan samma nämnd har fått möjlighet att få en föredragning om miljözonerna utifrån rapporten *Effekter av miljözoner i Stockholms stad*, som presenterades redan i december 2018. I fyra månader har trafikborgarrådet nekat nämnden att få ställa frågor om miljözonsrapporten, det är oacceptabelt och visar på en rädsla för att korrekt information ska delges trafiknämnden i god tid innan beslut tas.

Trafikborgarrådet hävdar att 1 000 Stockholmare i länet får en död i förtid på grund av dålig luft och att åtgärden på Hornsgatan är en viktig åtgärd för att motverka detta. Det senare är inte sant. Att införa miljözon II på Hornsgatan saknar en hälsoeffekt som överhuvudtaget är mätbar. Orsaken är att endast cirka 10 procent av trafiken (hälften av trafikarbetet för Euroklass 0-4) kommer att sluta köra på Hornsgatan och istället främst köra på intilliggande gator. (Verksamma Euroklass 0-3-fordon är här äldre företagsbilar som troligtvis används för regelbundna transporter). Även om 10 procent av dagens trafik på Hornsgatan helt skulle försvinna detta år skulle åtgärden inte ge någon mätbar hälsoeffekt.

Trafikarbetet framgår av tabellen nedan som är en prognos för Hornsgatan år 2020. Trafikarbetet av miljözonen 2020 för berörda Euroklasser 0-4 är betydligt lägre än antalsprocenten vilket de blågröna också helt bortsett ifrån. Minst hälften av berörda fordon beräknas därutöver inte anpassa sig till miljözonen, på motsvarande sätt som gäller för efterlevnaden för dubbdäcksförbudet på berörda gator. SLB på miljöförvaltningen konstaterar att det inte ens går att beräkna hälsoeffekten av en miljözon II på Hornsgatan år 2020, så lite kommer åtgärden att påverka luften lokalt. Att politiskt göra en miljözon år 2020 på Hornsgatan till en viktig hälsofråga är att lura Stockholmarna.

Andel trafikarbete på Hornsgatan år 2020, lätta fordon (källa: miljöförvaltningen)

Euroklass	Trafikarbete	Antal	Antalsprocent
0-3	15 %	99 381	13 %
4	6 %	158 144	20 %
5	9 %	174 449	22 %
6	70 %	352 511	45 %

kunna halvera antalet dödsfall i förtid, från år 2021 när de högre kraven införs. Totalt i innerstaden kommer utsläppen av kvävedioxid att halveras från fordonstrafiken år 2021. Efterlevnaden av miljözonerna för tunga fordon är således det mest viktiga. Miljöförvaltningen konstaterar att efter ett tillslag av polisen ökar efterlevnaden till 95 procent i ett helt år efter tillslaget. Att arbeta för en hög efterlevnad av miljözonen för tunga fordon är en verklig hälsofråga. Exempelvis utgör utländska turistbussar en stor andel av dem som kör olovligt och polisens åtgärder här har haft en stor effekt. Att arbeta för en hög efterlevnad av miljözonen för tunga fordon är en verklig hälsofråga.

Förra året växladess dieselbilar till bensinbilar motsvarande drygt 700 000 ton i ökade koldioxidutsläpp, eftersom varje bensinbil släpper ut 25 procent mer koldioxid per fordon (beräknat på medellivslängd på 18 år för en bensinbil). I år fortsätter växlingen, även om antalet nya bilar totalt sett ser ut att minska i antal. Uppskattningsvis ökar koldioxidutsläppen med omkring 500 000 ton på grund av pågående växling till bensinbilar under år 2019, vilket i huvudsak beror på budskapen om införandet av miljözoner för personbilar i Stockholm och att *”dieselbilar inte får köras i Stockholms innerstad”*. Ärendets föreslagna informationskampanj för 1,5 miljoner kronor kommer inte att lösa detta stora kunskapsproblem utan riskerar istället att innebära fortsatt desinformation från kommunledningen i Stockholms stad.

Varje år avregistreras också ca 15 procent av de äldsta fordonen. Av ovanstående 258 000 Euro 0-4-bilar kommer således cirka 40 000 att utgå varje år framöver, vilket får en verklig effekt på NO₂ på stadens hårt trafikerade gator, i motsats till lokala miljözoner för personbilar i Stockholm.

Beslutet om miljözoner för personbilar syftar till att ge politiska signaleffekter vars motiv ur miljösynpunkt är svåra att förstå. Zonerna saknar enligt både miljözonsrapporten och miljöförvaltningens bedömning mätbara hälso- och miljöeffekter. Istället medför beslutet ett negativt budskap om möjligheten att kunna köra dieselbilar i Stockholm, med stor nationell inverkan som förorsakar kraftigt ökade utsläpp av klimatgaser under tiotals år. Detta beslut skadar Stockholms rykte och medför att legitimiteten i stadens övriga miljöarbete riskerar att undergrävas. Ett mycket högt pris för denna symbolpolitik.

- 4) Mads Lundgaard (SD) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

- 1 Miljözon klass II ska inte införas på Hornsgatan 1:a januari 2020.
- 2 Trafikkontoret ska inte löpande pröva vilka ytterligare gator som kan bli aktuella för miljözoner. Därutöver anförs följande:

Enligt trafikkontorets egen rapport innebär det omfattande kostnader för näringslivet och privatpersoner samt riskerar att istället öka utsläppen.

Enbart de samhällsekonomiska kostnaderna över några år för att införa miljözon 2 i hela innerstaden kan bli upp till 10 miljarder kronor enligt trafikkontorets egen rapport.

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Daniel Helldén (MP), Jan Tigerström m.fl. (M), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C) och Mikael Valier (KD).

Reservation

Vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

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

Mads Lundgaard (SD) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Ersättaryttrande

Malin Ericson (Fi) lämnar ett ersättaryttrande enligt följande:

Feministiskt initiativ ställde sig positiva till att frågan om miljözon klass 2 i Stockholm skulle utredas, och hade utgångspunkten att en större miljözon innefattande hela eller delar av innerstaden skulle införas om stadsledningskontorets utredning visade att det var en effektiv åtgärd.

Dock visar den framlagda rapporten att effekten av miljözon klass 2 är begränsad, om inte till och med negativ i med att införandet av miljözonen kan orsaka att bilköpare väljer bensinbilar framför dieselbilar vid byte av fordon – en sådan ökning är redan konstaterad. Eftersom bensinbilar släpper ut mer CO₂ än dieselbilar påverkar det klimatet negativt.

Feministiskt initiativs vision är en innerstad helt fri från privatbilism. Åtgärder på vägen dit är till exempel förbud mot

fossildrivna fordon, i hela staden eller större delar av den, eller differentierade trängselavgifter för äldre fordon – sådana regleringar som staden kan bestämma själv verkar dock vara vägen framåt eftersom regering och riksdag släpar fötterna efter sig i dessa frågor.

Miljözoner i den variant som föreslås här är inte lösningen på Stockholms miljö- och klimatproblem kopplade till privatbilismen.

Vid protokollet
Åse Geschwind