

Tid Torsdagen den 12 november 2020 kl. 16.00 – 16.25
Plats Bolindersalen, Tekniska nämndhuset
Justering Tisdagen den 24 november 2020, §§ 1-7, 9, 11-14, 16-18,
20, 22, 23

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 12 november 2020, §§ 8, 10, 15, 19, 21,
24, 25

Daniel Helldén

Rikard Warlenius

Närvarande

Beslutande ledamöter:

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

Ulla Hamilton (M)
Jan Tigerström (M)
Eva Ekmehag (M)
Patrik Silverudd (L)
Johan Fälldin (C)
Mikael Valier (KD)
Jan Valeskog (S)
Inger Edvardsson (S)
Emmelie Renlund (S)
Marlene Karlén (V)
Mads Lundgaard (SD)

Ersättare:

Tomas Tetzell (M)
Bo Arkelsten (M)
Bo Lindner (M)
Maria Johansson (L)
Camilla Kylenfelt (MP)
Svante Linusson (C)
Bengt Ohlsson (S)
Joel Höglund (V)
Peter Wallmark (SD)
Malin Ericson (Fi)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Gunilla Glantz, Ulrika Falk, Åse Geschwind, Anna Green, Philip Hall, Sara Högne, Bengt Stenberg och personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-13 samt borgarrådssekreteraren Thomas Karlsson.

§ 20**Miljözon klass 1. Revidering av undantagna gator**

Dnr T2020-02432

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden ger trafikkontoret i uppdrag att införliva följande gator i miljözon klass 1 i 12 § Stockholms lokala allmänna trafikföreskrifter:
Nordenflychtsvägen,
Elersvägen,
Franzéngatan,
Kellgrensgatan mellan Stadshagsavfarten och Warfvinges väg,
Hornsbergs Strand väster om Nordenflychtsvägen,
Götgatan,
Lindhagensgatan,
Långholmsgatan,
Västerbron,
Västerbroplan,
Gjörwellsgatan.
- 2 Trafiknämnden beslutar att Långholmsgatan, Västerbron, Västerbroplan, Gjörwellsgatan och Lindhagensgatan skall vara fortsatt undantagna miljözon klass 1 när Essingeleden är avstängd.
- 3 Förändringen ska gälla fr.o.m. 1 januari 2021.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 2 oktober 2020.

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

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Patrik Silverudd (L), Johan Fällidin (C), Mikael Valier (KD), vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Jan Valeskog m.fl. (S) föreslår (se beslutet).
- 2) Mads Lundgaard (SD) föreslår att nämnden beslutar att avslå förslaget samt anför därutöver följande:

Enligt trafikkontorets egen rapport innebär förslaget ökade kostnader för näringslivet och privatpersoner. Förslaget riskerar dessutom att utsläppen ökar.

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.

Som man kan läsa i miljözonrapporten minskar utsläppen i Stockholm stadigt och ligger nu på en tredjedel av vad de var på åttiotalet.

Majoritetens förslag motverkar tillväxten utan att uppnå ett positivt utfall för miljön.

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 Jan Valeskog m.fl. (S).

Reservation

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

Särskilt uttalande

Jan Valeskog m.fl. (S) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Arbetet med att förbättra Stockholms luftkvalitet ska vara högt prioriterat. Under de senaste årtiondena har luftkvaliteten stadigt förbättrats och de allra flesta stockholmarna andas frisk och ren luft. Dock finns det arbete kvar att göra, på flera platser är partikelhalten för hög och fortfarande riskerar stockholmarna att dö i förtid på grund av dålig luft.

I debatten om luftkvaliteten i Stockholm skiljer man inte alltid på problemen med å ena sidan kvävedioxid (NO₂) och å andra sidan utsläppen av gaser som påverkar vårt klimat, som exempelvis koldioxid (CO₂).

Det är också allvarligt att stadens politiker idag kommunicerar en ensidigt negativ bild av luftkvaliteten i Stockholm samtidigt som lösningar som ibland är kontraproduktiva mot vårt prioriterade klimatarbete beslutas.

Det finns många rimliga åtgärder för att förbättra Stockholms luftkvalitet, tyvärr var införandet av miljözon på Hornsgatan inte en av dessa. Införandet av miljözon II på Hornsgatan saknar mätbara hälsoeffekter. 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. Det beror på att många verksamma euroklass 0-3-fordon är äldre företagsbilar som troligtvis används för regelbundna transporter. Även om 10 procent av dagens trafik på Hornsgatan helt skulle försvinna skulle åtgärden ändå 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 den borgerliga majoriteten helt bortser från. Minst hälften av berörda fordon beräknas inte anpassa sig till miljözonen, på motsvarande sätt som gäller för efterlevnaden för dubbdäcksförbudet på berörda gator. SLB-analys 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 på Hornsgatan till en viktig hälsofråga är att lura Stockholmarna.

Tabell: 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 %

Något som kan få verklig och mätbar effekt för att förbättra luftkvaliteten i Stockholm är miljözoner för tunga fordon. Beräkningar visar att antalet förtida dödsfall kommer kunna halveras 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 som kan ge störst effekt för förbättrad luftkvalitet i Stockholm. 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 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.

År 2018 växlades dieslbilar 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). 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 att införandet av miljözoner för personbilar i Stockholm innebär att ”dieselbilar inte får köras i Stockholms innerstad”. Ett exempel på detta är trafikborgarrådets uttalande: ”Jag skulle råda alla som har dieselbilar att inte köra dem i innerstan. Jag skulle rekommendera att man köper en bensin- eller elbil.” (*Trafikborgarrådet: ”Alla dieselbilar kan förbjudas”*, Svenska Dagbladet, 2017-11-19).

Varje år avregistreras cirka 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 kvävedioxidhalterna på stadens hårt trafikerade gator, i motsats till lokala miljözoner för personbilar i Stockholm.

Beslutet om miljözon på Hornsgatan syftar till att ge politiska signaleffekter vars motiv ur miljösynpunkt är svåra att förstå. Zonerna saknar enligt både stadens egen rapport 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 koldioxid under tiotals år. Åtgärden med miljözoner kommer att innebära en fortsatt kraftig växling av dieselbilar till nya bensinbilar motsvarande en ökning med flera miljoner ton koldioxid åren framöver. Detta beslut skadar Stockholms rykte och medför att legitimiteten i stadens övriga miljöarbete riskerar att undergrävas. Ett mycket högt pris för denna symbolpolitik.

Vid protokollet
Åse Geschwind