

Tid Tisdagen den 9 mars 2021 kl. 17.00 – 17.30
Plats Bolindersalen, Tekniska nämndhuset
Justering Måndagen den 22 mars 2021 §§ 1-6, 8-13, 15-18, 20-22

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Tisdagen den 9 mars 2021, §§ 7, 14, 19

Katarina Luhr

Emilia Bjuggren

Närvarande**Beslutande ledamöter:**

Katarina Luhr (MP) ordföranden

Emilia Bjuggren (S) vice ordföranden

Torbjörn Erbe (M)
Fritz Lennaård (M)
Amelie Langby (M)
Jonas Nilsson (M)
Christoffer Jönsson (L)
Gunnar Caperius (C)
Felix Antman Debels (S)
Jakob Sahlin (S)
Deniz Butros (V)
Rose-Marie Rooth (V)
Urban Emson (SD)

Tjänstgörande ersättare:**Ersättare:**

Per Hagwall (M)
Torbjörn Ebérus (M)
Maria Kihlström (M)
Felix Schartner Giertha (MP)
Maja Boström (C)
Ulrika Hoff (KD)
Heidi Lampinen (S)
Maria Mustonen (V)
Tapani Juntunen (SD)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Anna Hadenius, Timmie Aspelin, Monika Gerdhem, Daniel Persson, Emily Tjäder, Anders Kandelin, Malin Tappefur, Sara Högne, Juha Salonsaari, Peter Brådenmark, Felicia Nipstrand, Charlie Hallin, Malvina Hagbjörk, Anja Karlsson, Eva Sunnerstedt, Anders Lundin, Cecilia Persson, Astrid Månsson samt borgarrädssekreteraren Martin Solberg och personalföreträdaren Luis Lopez.

§ 22**Utvärdering av miljözon klass 2 för lätta fordon på
Hornsgatan**

Dnr 2020-16013

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner rapporten ”Miljözon klass 2 för lätta fordon på Hornsgatan – Effekter på fordonssammansättning, utsläpp av kväveoxider och koldioxid samt halter av kvävedioxid år 2020. Jämförelse med miljözon klass 1 för tunga fordon”.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 15 februari 2021.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Katarina Luhr (MP) finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

Särskilt uttalande

Vice ordföranden Emilia Bjuggren m.fl. (S) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Slutrapporten bekräftar ånyo att en miljözon på Hornsgatan är en symbolhandling som saknar effekt på mängden kväveoxider i staden. Det hade varit önskvärt att åtgärder som verkligen får effekt på utsläppen 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 staden 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:
”Miljökvalitetsnormen 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 miljökvalitetsnormerna 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 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. Dieselbilar släpper ut ca 45 % mindre koldioxid än motsvarande bensinbilar. Att dieselbilar byts ut till bensinbilar innebär alltså ökade koldioxidutsläpp.

Desinformationen kring miljözonen på Hornsgatan har tyvärr fått många att köpa bensinbilar vilket bara av detta skäl ökat landets koldioxidutsläpp 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.

Deniz Butros 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 miljökvalitetsmålen 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 gågator 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.

Urban Emson (SD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Sverigedemokraterna har länge kritiserat logiken i att 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 total 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. Det är precis vad
Sverigedemokraterna påtalat inför införandet av miljözonen.

Vid protokollet
Timmie Aspelin