

Tid Torsdagen den 14 december 2023 kl. 16.00 – 16.50
Plats Stora kollegiesalen, Stadshuset
Justering Onsdagen den 20 december 2023, §§ 1-13, 15, 16, 20-23,
25-27, 29, 30, 32

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 14 december 2023, §§ 14, 17-19, 24, 28,31

Lars Strömgren

Dennis Wedin

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Lars Strömgren (MP), ordföranden

Dennis Wedin (M), vice ordföranden

Ulf Walther (S)

Berit Nyberg (S)

Jimmy Lindgren (S)

Irene Dolk Castellanos (S)

Tobias Johansson (V)

Jonas Nilsson (M)

Anders Lindman (SD)

Sara Svanström (L)

Markus Berensson (C)

Hamid Ershad Sarabi (C)

Tjänstgörande ersättare:

Joel Höglund (V)

för Katja Jassey (V)

Ersättare:

Karin Jordås (S)

Lars Arell (S)

Björn Erdal (S)

Abdiaziz Serar (S)

Agneta Sundberg (V) §§ 1-29

Torbjörn Erbe (M)

Ludvig Tornberg (M)

Linn Bessner (C)

Destiny Zandi Lindgren (KD)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Gunilla Glantz, Henrik Axelsson, Sara Bergendorff,
Niklas Domeij, Elisabet Elfström, Ulrika Falk, Peter Granström, Anna
Green, Philip Hall, Elisabet Munters, nämndsekreteraren Alva Matsdotter

och borgarrådssekreteraren Helena Cullemo samt personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-17.

§ 30

Införande av Miljözon klass 3 i området innanför Kungsgatan, Birger Jarlsgatan, Hamngatan och Sveavägen. Svar på uppdrag från kommunfullmäktige Dnr T2023-01293

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner trafikkontorets förslag till genomförande av miljözon klass 3 i området innanför Kungsgatan, Birger Jarlsgatan, Hamngatan och Sveavägen från och med den 31 december 2024, i enlighet med vad som följer av trafikkontorets tjänsteutlåtande.
2. Trafiknämnden beslutar om inriktning för ett slopat nattförbud för tunga fordon inom miljözonen.
3. Trafiknämnden hemställer till kommunfullmäktige att godkänna beslutet.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 16 november 2023.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Lars Strömgren (MP), Ulf Walther m.fl. (S), Tobias Johansson m.fl. (V) och Sara Svanström (L) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - a. Att i första hand återremittera förslaget om införande av miljözon klass 3 i området innanför Kungsgatan, Birger Jarlsgatan, Hamngatan och Sveavägen.
 - b. Att i andra hand avslå förslaget om införande av miljözon klass 3 i området innanför Kungsgatan, Birger Jarlsgatan, Hamngatan och Sveavägen.
 - c. Att därutöver anföra.

Detta är ett beslutsunderlag som ger otillräckliga besked. Trafikkontoret behöver återkomma i viktiga delar om hur genomförandet ens ska gå till, innan ärendet går vidare till kommunfullmäktige. Beslutsprocessen kring införandet av miljözon 3 har redan varit förvirrande. Ett mer rimligt förfarande hade varit att från början ge Trafikkontoret i uppdrag att undersöka vilka områden som är ”särskilt miljö känsliga” och se om det finns skäl för att införa miljözon klass 3 där. Det är i dagsläget fortfarande oklart varför just denna plats i Stockholm har valts. Trafikkontoret uppger själva att ”miljözon klass 3 blir troligen den första i sitt slag”. Detta ställer ännu högre krav på relevanta besked. Samtidigt har kommunen beslutat om att utreda och fatta beslut om utvidgning av zonen innan den ens har trätt i kraft.

Utsläppen från trafiken måste minska och luftkvaliteten behöver bli bättre. Det råder det ingen tvekan om från vår sida varpå vi stolt står bakom Stockholms stads mål om utsläppsfri vägtrafik i innerstan till 2030. Men det snara införandet av ett totalförbud mot bensin, diesel och hybridbilar i centrala Stockholm är inte en lösning i den riktningen. Det är symbolpolitik som försvårar för näringslivet i centrala Stockholm och som flyttar fossila transporter från centrala Stockholm. Resultatet blir att utsläppen flyttar från där nästan ingen bor till omgivande bostadsområden på Östermalm och i Vasastan.

Omställningen till utsläppsfri trafik är igång, men att från ett år till en annan förvänta sig att leverans- och persontrafiken ska hinna ställa om är en orimlig tidplan. Effekten majoriteten önskar uppnå av miljözonen kräver infrastruktur och teknik som på ett års tid är omöjlig att dra fram eller investera i för företag och inte minst Stockholms stad. Privatpersoner, företag och organisationer behöver ges tid för att planera för och anpassa sig till att kunna ställa om i stället för att behöva ställa in. De som idag exempelvis har en laddhybrid, ska klämmas dit med böter, och det är polisresurser som måste avsättas för detta. Det är inget annat än mycket tondövt kopplat till den tid vi lever i.

Bristen på laddinfrastruktur är fortfarande stor i Stockholm, inte minst i City. Antalet offentliga

laddpunkter i Stockholms stad är nästan 6500, eller 12 bilar per offentlig laddstolpe. Det betyder att Stockholms stad inte möter EU:s mål att det ska finnas en offentlig laddpunkt per 10 laddbara fordon.

Trots det stora behovet att laddinfrastruktur i City, inte minst på snabbaddare för exempelvis taxibilar, är det generellt mest ekonomiskt fördelaktigt för lastbilar att ladda elfordon i egen depå. Innan en miljözon klass 3 kan införas behöver Stockholms stad därför komma till bukt med de långa ledtiderna för att dra fram nya laddpunkter.

Men det är inte bara laddinfrastruktur det rådet brist på. I city görs dagligen tusentals leveranser varpå elektrifieringen av godstrafiken är avgörande för huruvida införandet av en miljözon klass 3 ska vara möjlig redan nästa vinter. Andelen elektrifierade lätta och tunga lastbilar ökar men från tidigare väldigt låga nivåer. Främsta anledningen till att utvecklingen går långsamt, utöver britsen på laddinfrastruktur, är de långa leveranstiderna och höga kostnaderna.

Exempelvis kostar en elektrisk tung lastbil två till tre gånger mer än en fossildriven. Eftersom de är tyngre förlorar de i tillåten lastvikt vilket innebär att fler lastbilar behövs fler fordon för lika stora leveranser som i dag. De långa leveranstiderna är även ett problem för taxinäringen.

Vidare befinner sig fortfarande elektrifieringen av busstrafiken för turist- och beställningstrafik i sin linda. Sightseeingverksamhet och bussresor för turistgrupper till och från hotell kommer således inte kunna förekomma.

Transportstyrelsen har tagit fram generella rekommendationer för vilka frågeställningar som en kommun behöver ta hänsyn till innan ett beslut om att införa en miljözon fattas. En punkt som Transportstyrelsen listar är: Hur kommer näringslivet att påverkas? I tjänsteutlåtandet från Trafikkontoret påpekas att ”aktörer med godstransporter till området som inte klarar kraven behöver antingen skaffa fordon som möter kraven, överlåta uppdraget till någon annan eller sluta ta uppdrag i området”. Det finns dock inga

uppskattningar av hur många som kommer att påverkas på detta vis, eller vilka kostnader det medför. Det finns ingen uppskattning av hur de företag som är verksamma inom området kan påverkas i form av ökade transportkostnader eller begränsad tillgänglighet för leveranser.

Arbetsstillfällena som riskeras om butiker, restauranger och hotell inte maktar med den hastiga omställningen kommer inte minst drabba hotell- och restaurangbranschen – d.v.s. branscher som redan känner av lågkonjunkturen och där många har sitt allra första jobb.

Trafikkontorets utredning utgår man ifrån att om halterna av kvävedioxider överstiger WHO:s riktlinjer, så ska området definieras som ett ”särskilt miljö känsligt område”. Det anges även i analysen att ”dagens miljö kvalitetsnormer för NO₂ klaras i området”. Däremot klaras inte WHO:s riktvärden. Det innebär att området klarar de krav som ställs enligt svensk lagstiftning, men inte riktlinjer enligt WHO. Vid en bedömning av om det föreligger skäl för att införa en miljözon borde utgångspunkten för om området utgör ett ”särskilt miljö känsligt område” vara om luftkvaliteten uppfyller kraven enligt svensk lagstiftning, inte rekommendationer från WHO. Miljözoner är en ingripande lagstiftning, och kriterierna för när de får införas bör utgå ifrån i lagstiftning fastställda kriterier.

Därutöver påverkar utformningen av miljözon klass 3 fastigheten Parkaden. Stockholms stad har redan 2007 klassat fastigheten som en av de mest kulturhistoriskt värdefulla fastigheterna på Norrmalm och byggnaden är blåmärkt, vilket innebär att den uppfyller kriterierna för byggnadsminnen i kulturminneslagen. Fastighetsägare kan inte nyttja fastigheten till annat än parkeringshus samtidigt som antalet bilar som kan nyttja parkeringen kraftigt begränsas genom reglerna för den miljözon som föreslås. Samtidigt har Stockholm parkering ett parkeringshus i angränsande kvarter, i Gallerian, med över 440 parkeringsplatser som inte berörs av den föreslagna miljözonen. Effekten av detta måste analyseras ytterligare särskilt avseende konkurrensneutraliteten mellan stadens

egen parkeringsverksamhet och exempelvis Parkaden.

Trots att förutsättningarna för omställning inte finns ska ändå förbud införas redan nästa år. Även om tanken är god, inför majoriteten med andra ord miljözonen från fel håll. För att omställningen till utsläppsfri trafik ska ske behöver vi skapa förutsättningar innan vi inför förbud – annars kommer omställningen inte vara görbar eller legitim. Mer behöver göras för att Stockholm ska kunna nå 2030-målet om utsläppsfri trafik men införandet av en miljözon klass 3 i Stockholm City är inte ett steg mot detta. Ärendet behöver återremitteras eller i detta skede avslås för ett bättre beslutsunderlag.

- 3) Anders Lindman (SD) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
- a. Trafiknämnden uppmanar kommunfullmäktige att besluta om att ej införa miljözon 3 i området innanför Kungsgatan, Birger Jarlsgatan, Hamngatan och Sveavägen.
 - b. Att därutöver anföra följande:

Sverigedemokraterna är generellt emot införande av miljözon 3 i Stockholm eftersom det får betydande negativa konsekvenser för boende, näringsliv och trafikflöden. Vidare existerar det inte någon realistisk möjlighet att kontrollera regelefterlevnaden inom miljözonerna.

Införande av miljözon 3 i det aktuella området kommer p.g.a. Klaratunnelns mynning att innebära en kraftigt negativ trafikflödespåverkan.

Fordonsparken i Stockholm kommer inom sinom tid att elektrifieras och införande av miljözon 3 kommer inte nämnvärt påverka denna utveckling utan endast innebära problem och ökade kostnader för de som bor och verkar i Stockholm. Införandet av miljözon 3 är en missriktad åtgärd som varken bidrar till en förbättrad miljö inom zonen eller har någon betydelse för det globala klimatet.

- 4) Markus Berensson m.fl. (C) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
- a. Att delvis avslå förvaltningens förslag till beslut.

- b. Att införa miljözon klass 2 i hela innerstaden under 2024, miljözon klass 3 i hela innerstaden från 2030 samt i hela staden senast år 2035.
- c. Att därutöver anföra:

Centerpartiet ser införandet av skärpta miljözonsbestämmelser i Stockholms stad som en förutsättning för stadens mål att uppnå en klimatpositiv stad till 2030 och en fossilbränslefri stad senast 2035. Detta kräver att utsläppen från fossildrivna fordon minskar snabbt och att laddinfrastrukturen för eldrivna fordon byggs ut kraftigt. Centerpartiets uppfattning är att staden bör införa miljözon klass 2 i hela innerstaden under 2024, miljözon klass 3 i hela innerstaden från 2030 samt i hela staden senast år 2035.

I dagsläget råder två nivåer av miljözonsbestämmelser i staden; dels miljözon 1 som innefattar större delen av innerstaden och dels miljözon 2 som berör Hornsgatan. Förslaget om miljözon 3 på denna tämligen begränsade yta skapar ännu en enklav med särskilda bestämmelser från de tidigare två. Centerpartiet vill därmed betona vikten av att förändringar i miljözonsbestämmelser kommuniceras väl och i god tid till Stockholmarna. Att som första steg istället införa miljözon 2 i hela innerstaden signalerar tydligt att omställningens tid är nu – samtidigt som man ger Stockholmarna en realistisk möjlighet att planera inför skärpta regler inom snar framtid.

Beslutsgång i delen om återremiss

Ordföranden Lars Strömgren (MP) ställer förslaget att återremittera ärendet mot att avgöra ärendet vid dagens sammanträde och finner att nämnden beslutar att avgöra ärendet vid dagens sammanträde.

Beslutsgång

Ordföranden Lars Strömgren (MP) ställer därefter övriga förslag mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag som stöds av ordföranden Lars Strömgren (MP), Ulf Walther m.fl. (S), Tobias Johansson m.fl. (V) och Sara Svanström (L).

Reservation

Vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag om återremiss och sitt förslag om avslag.

Anders Lindman (SD) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Markus Berensson m.fl. (C) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Ersättaryttrande

Destiny Zandi Lindgren (KD) lämnar ersättaryttrande enligt följande:

1. Att avslå kontorets förslag till beslut.
2. Att därutöver anföra följande

Stockholm har en enorm potential och ska fortsätta att utvecklas till att bli landets mest företagsvänliga stad med en trygg, hel, ren och tillgänglig stadsmiljö. Tack vare den snabba teknikutvecklingen minskar redan kvävedioxidhalterna märkbart såväl nationellt som lokalt parallellt med att svenskarna i snabb takt stället om till fossilmfria fordonstyper. Luftkvaliteten förbättras och fordonsflottans påverkan på klimatet avtar.

Det är högst anmärkningsvärt att man går vidare med miljözonen med tanke på det som framgår i stadens egen konsekvensanalys: mellan 84-97 % av dagens trafik i området klarar inte kraven som kommer ställas när zonen inrättas, trafiken kommer trängas upp ur Klaratunneln till närliggande gator vilka, enligt trafikkontoret, uttryckligen har begränsade möjligheter att hantera den trafik som annars kunde köra in i tunneln. Man skapar medvetet en ohållbar trafiksituation – allt på grund av framförhandlad symbolpolitik.

Som Sveriges ekonomiska och politiska huvudstad har trafiknämnden ett stort ansvar att förvalta dess infrastruktur. Att miljözonen inrättas för att förbättra luftkvaliteten klingar skenheligt med tanke vad som framgår i stadens konsekvensanalys. Enligt analysen finns inte bara en påtaglig risk att utsläppen kommer öka på de angränsande huvudgatorna när trafiken trängs upp ur tunneln; zonen i sig bedöms även leda till ökade utsläpp på totalen eftersom att de utpekade alternativa färdvägarna är mycket längre än resan genom Klaratunneln. Vidare behöver även effekterna på partikelhalterna beaktas då studier visar att de tyngre, elektrifierade fordonen bidrar till att riva upp mer

partiklar. Framförallt i de fall de även är dubbdäcksutrustade.

Sverige är ett litet exportberoende land i Europas nordligaste region. Som landets huvudstad behöver näringslivets behov beaktas tidigt och väl, inte nonchaleras eller experimenteras med. Enligt analysen kommer logistikföretag verksamma i området behöva byta fordon, överlåta uppdrag till andra aktörer eller sluta ta uppdrag inom miljözonen. Det är en helt absurd inställning till näringslivet och dess behov. Detta snedvriden dessutom konkurrensen när man får olika förutsättningar baserat på vilken sida av gatan man är verksam på; jämfört t.ex. Gallerian med NK, PK-huset och Mood. Zonen kommer enbart att leda till sämre företagsklimat i kombination med högre priser när gods och frakt fördyras på grund av politiskt orsakat kaos.

Avslutningsvis är vi genuint förvånade över att man så pass hastigt väljer att inrätta miljözonen när SL uppger att man inte kan garantera att busslinjerna som påverkas hinner ställa om till eldrift. Vänsterstyret borde svälja hedern och göra som Paris, London, Oslo och nederländska städer: avbryta planerna eller åtminstone senarelägga dem. Stockholm förtjänar ett ansvarstagande styre, inte denna experimentverkstad. Nej till miljözon 3 i city.

Vid protokollet
Alva Matsdotter