

Svar på interpellation (2017:25) av Lars Jilmstad (M) om åtgärdsplan för god luftkvalitet i Stockholm

Lars Jilmstad ställer fyra frågor i sin interpellation med anledning av luftkvaliteten i Stockholm:

- Har staden en åtgärdsplan för att komma tillrätta med överskridandena av miljökvalitetsnormerna i Stockholm och hur ser den i så fall ut?
- Om staden saknar en åtgärdsplan, vilka åtgärder avser majoriteten att vidta för att staden ska hålla sig under miljökvalitetsnormerna i framtiden?
- Vilka åtgärder kommer den socialdemokratiskt ledda majoriteten att vidta för att komma tillrätta med de konkreta exemplen Essingeleden och Hornsgatan?
- I vilken utsträckning anser den socialdemokratiskt ledda majoriteten att en Östlig förbindelse skulle bidra till minskade koldioxidutsläpp i centrala Stockholm?

Svaret på de första tre frågorna står delvis att finna i samma tertialrapporter som Lars Jilmstad själv hänvisar till i sin interpellation. Avgörande för att minska höga halter av kvävedioxid i Stockholm är att minska utsläppen från vägtrafiken som är den dominerande källan. Stockholms stads miljöprogram 2016 – 2019, Strategin för fossilbränslefritt Stockholm 2040, innevarande års budget och budget 2018 pekar alla i den riktningen - som också står att finna i den Framkomlighetsstrategi som Lars Jilmstads eget parti genom Ulla Hamilton röstade igenom i Kommunfullmäktige år 2012 - vi behöver bygga ”en storstad med bilar – inte för bilar”.

Vi klarar inte omställningen till det hållbara samhället enbart genom snålare bilar och nya drivmedel. Bilismen måste minska kraftigt för att det alls ska vara möjligt att nå klimatmålen och för att ge utrymme till mer yteffektiva och energisnåla transportsätt. För att få ett hållbart och transportsnålt samhälle behöver stadens fokus fortsatt gå från att förflytta fordon till att förflytta människor och gods.

Vi har därför ökat takten med att prioritera gatuutrymmet för gång, cykel, kollektivtrafik och nyttotrafik, vi inför nya parkeringsregler för bättre framkomlighet och bygger ut laddinfrastrukturen för att möjliggöra en elektrifiering av fordonsflottan. Upphandlingen av bilpooler i staden är ytterligare initiativ som kommer att minska utsläppen från vägtrafiken. Ökningen av dieslbilar på stadens gator ger förhöjda halter av kvävedioxid i stadsluften. Att kunna införa miljözoner för lätta fordon

kommer att kraftigt stärka våra möjligheter att uppnå miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid och detta arbete finns som ett tydligt uppdrag i stadens budget för 2018.

Tack vare åtgärder i form av dubbdäcksförbud, dammbindning och olika städåtgärder har miljö kvalitetsnormen för partiklar (PM10) klarats tre år i rad. En höjd, möjligen differentierad och utökad trängselskatt vore bra för Stockholm och jag välkomnar därför Trafikverkets senaste förslag om att införa trängselskatt på Stockholms innerstadsbroar, däribland påfarter till Essingeleden. En ökad samlastning av gods och en ökad fyllnadsgrad i lastfordon inom staden kan också bidra till att transportererna genom staden minskar.

Svaret på den sista frågan är - inte alls. Staten har inte kunnat visa att Östlig förbindelse skulle vara förenlig med varken nationella eller kommunala klimat- och miljömål. I Stockholm stad är det övergripande målet att biltrafiken måste minska i syfte att klara klimatmålen och Strategin för ett fossilbränslefritt Stockholm 2040 visar på detsamma. Utsläpp av klimatgaser är en global utmaning, inte ett lokalt problem för Stockholms innerstad och att flytta trafiken utanför Stockholms stads kommungräns kommer inte lösa klimatkrisen, istället leder nya vägbyggen till ökade globala klimatutsläpp.

I underlagsrapporten till Trafikverkets klimatscenario för trafikområdet framgår det att Stockholm, Göteborg och Malmö måste minska sin biltrafik med 30 procent fram till år 2030. För att motorleden ”Östlig förbindelse” ska vara samhällsekonomiskt lönsam krävs en 50-procentig trafikökning. Vid 21 procents trafiktillväxt är leden på gränsen till olönsam samtidigt som en överkapacitet skapas. Vid noll eller en negativ trafiktillväxt blir leden samhällsekonomiskt mycket olönsam och en kraftig överkapacitet i trafiksystemet skapas.

Att fler vägar leder till mer trafik är vetenskapligt bevisat. Östlig förbindelse vore inte bara ett samhällsekonomiskt olönsamt projekt, det skulle också direkt motverka såväl de nationella som Stockholms miljö- och klimatmål vilket vore helt oansvarigt.

Stockholm den

Katarina Luhr