



Interpellation till Daniel Helldén (MP) om ökning av koldioxidutsläppen med minst 6 miljoner ton i Sverige på grund av införande av miljözoner på Hornsgatan

Nya siffror har kommit för 2018 som visar att staden på den mest belastade gatan, Hornsgatan, med god marginal redan förra året klarar årsmedelvärdet för EUs miljö kvalitetsnorm för kvävedioxid, NO₂ i gatunivå. Minskningen mellan 2017-2018 var 6 µg/m³. Gränsvärdet ligger på 40 µg/m³ och halten av NO₂ år 2018 var 35 på denna gata. Både den svenska timnormen och dygnsnormen har också här sjunkit kraftigt under 2018 och är nästan i nivå med dessa svenska gränsvärden.

Under åren framöver kommer NO₂ fortsätta att minska för att år 2021, tack vare hårdare miljözonsregler för tunga fordon, nästan halveras i Stockholms innerstad. Alltså från att idag ha en väldigt bra luft i Stockholm kommer vi få en ännu bättre Stockholmsluft, inte minst i en internationell jämförelse.

Marginell effekt på NO₂ med miljözoner på Hornsgatan

Utan faktaunderlag eller beredning har den blågröna majoriteten i budget beslutat att införa miljözon 2020 för Euro 4 bilar på Hornsgatan. Effekten kommer knappt att bli mätbar. År 2022 beräknades nämligen i rapporten ”Effekter av miljözoner i Stockholms stad, December 2018” effekten av förbudet av både Euro 4 och Euro 5 bilar (berör ca 300 000 fordon i Stockholms län), att minskningen endast blir 3 µg/m³, att jämföra med den årliga minskningen mellan 2017-2018 på 6 µg/m³ på Hornsgatan.

Det är allvarligt att den blågröna majoriteten tar beslut innan faktaunderlag finns tillgängligt, har remitterats eller är analyserat, samt före det planerade mötet med kommunstyrelsens ”Referensgrupp för Miljözoner” som hölls den 5 februari 2019. Förslaget om försök med miljözoner är alltså inte berett enligt kommunallagens regler.

Kraftigt ökade utsläpp av klimatgaser

Klimateffekterna av detta förslag kommer bli mycket allvarliga, enligt rapporten. Av den framgår att om Stockholms län fortsätter att köpa bensinbilar istället för dieslbilar 2022-2030 så ökar koldioxidutsläppen (CO₂) med 4,5 % i Sverige, det motsvarar enligt expertberäkningar en ökning med 6 miljoner ton CO₂ under denna period. Som jämförelse var utsläppen från samtliga vägtransporter 15,4 miljoner ton år 2017. Dieslbilar är också mycket viktiga under en övergångsperiod innan fossilbränslefria fordon tagit över då de kan drivas med biodiesel, någon biobensin finns inte.

Desinformation om miljözoner

Antalet nyregistrerade dieslbilar sjönk cirka 25 procent under 2018 jämfört med 2017, både i Stockholms län och i landet som helhet. Antalet nya bensinbilar ökade med 26 procent i Stockholms län och med 17 procent i landet. Även marknaden för begagnade dieslbilar verkar ha



påverkats. Under mars-juni 2018 annonserades begagnade dieselbilar för ungefär 6 procent lägre priser än året innan. Prisminskningen motsvarar ungefär 14 000 kr för en begagnad Euro 6 dieselbil, 7 000 kr för en Euro 5 dieselbil, och 4 000 kr för en Euro 4 dieselbil. Det är uppseendeväckande effekter på grund av i huvudsak felaktig information om miljözoner.

Bara dessa nya bensinbilar 2018 kommer med en beräknad livstid på 17 år i genomsnitt orsaka 627 000 ton extra CO₂ utsläpp. Ett införande av miljözoner enligt de blågrönas förslag, utan beredning, riskerar alltså som framgår ovan att fortsätta denna ökning av CO₂, med minst 6 miljoner ton CO₂.

Miljözoner för tunga fordon är effektfulla

Miljözoner i Stockholms innerstad är mycket effektfulla och ändamålsenliga för tunga fordon, vars regler alltså skärps januari 2021 att omfatta även Euro 5 lastbilar. Ett arbete pågår också på Transportstyrelsen för att via trängselportalerna åstadkomma full efterlevnad för dessa fordon.

Tar man även hänsyn till det faktum att även fordonsägare utanför Stockholms län kommer att påverkas av att gator förbjuds i Stockholms innerstad för dieselbilar och därför de närmaste åren också byter till bensinbilar, blir den negativa klimateffekten naturligtvis ännu större. Vi vet exempelvis att ca 80 % av samtliga bilar i Stockholms län och ca 24 % av samtliga bilar i Sverige någon gång under året kör i Stockholms innerstad.

Mot denna bakgrund vill jag fråga trafikborgarrådet:

1. Varför bereds inte frågan om miljözon på Hornsgatan, som riskerar att få stora negativa klimateffekter, i enlighet med kommunallagens regler?
2. Varför remitteras inte rapporten om miljözoner?
3. Vilket ansvar anser sig trafikborgarrådet ha för att tusentals personer under 2018 gått över från dieselfordon till nya bensinbilar på grund av påståenden under 2017-2018, att samtliga dieselfordon, t.o.m. moderna euro 6 fordon, kommer att förbjudas i Stockholms innerstad?
4. Tror borgarrådet det går att tydligt kommunicera att det är enbart Euro 4 fordon som kommer att förbjudas på Hornsgatan 2020 utan risk att invånarna uppfattar det som ett successivt förbud mot alla dieselbilar i Stockholms innerstad?
5. Vill trafikborgarrådet fortsätta att utvidga miljözoner på fler gator i staden fastän miljöeffekten för NO₂ är mycket liten?
6. Varför skall man genom förbudet på Hornsgatan fortsätta påverka bilägare att byta till i första hand bensinbilar, med ovanstående klimateffekter som följd?
7. Tror trafikborgarrådet att Stockholmare, särskild de med äldre fordon och lägre inkomster, kommer att kunna byta till elfordon de närmaste åren, trots högre pris, lägre räckvidd, problem med batterier vid kyla och än så länge bristande laddningskapacitet?

Jan Valeskog (S)

Stockholm den 18 februari 2019