



Interpellation till Anna König Jerlmyr (M) om finansborgarrådets syn på otydlighet från staden om luftkvalitet samt aktuellt stopp för mätning av luftkvalitet vid bostäder

I debatten om luftkvaliteten i Stockholm skiljer man inte alltid på problemen med å ena sidan kvävedioxider (NO₂) och å andra sidan utsläppen av gaser som påverkar vårt klimat, som exempelvis koldioxid (CO₂). Man skiljer inte heller på luftkvaliteten på gatunivå, som fortfarande är ett problem på några gator, samt den allmänna luften där människor vanligtvis vistas, exempelvis vid våra bostäder, där läget är annorlunda.

Allvarligt är också 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.

Ett exempel på detta är trafikborgarrådets uttalande: ”Jag skulle råda alla som har dieslbilar att inte köra dem i innerstan. Jag skulle rekommendera att man köper en bensin- eller elbil.” (*Trafikborgarrådet: ”Alla dieslbilar kan förbjudas”*, Svenska Dagbladet, 2017-11-19). Ett senare exempel är i en gemensam replik från trafikborgarrådet och miljöborgarrådet: ”Hornsgatans stundtals skyhöga nivåer av kvävedioxider [borde] oroa politiker från alla partier.” (*MP: Världen snurrar inte runt Stockholm*, Svenska Dagbladet, 2019-09-02). Ännu ett exempel är från januari i år när trafikborgarrådet uttalade sig: ”Vi är ljusår från att uppfylla miljömålen i staden.” (*Helldén kollar in nya miljözonen – nu börjar förbudet*, Stockholm Direkt, 2020-01-15).

Enligt den senaste rapporten vi har om luftföroreningar, ”Exponering för luftföroreningar inom Östra Sveriges Luftvårdsförbund” (2017), har luftkvaliteten i staden förbättrats väsentligt. Stadsinvånare i övrigt i världen skulle säkert avundas Stockholms positiva utveckling.

- År 2015 hade 98 procent av stockholmarna bra luft utanför sina fönster i förhållande till miljö kvalitetsnormerna vars gräns är 40 ug/m³. Denna ”EU-gräns” och hälsoskyddsnivå är för att minimera risken för en för tidig död på grund av dålig luft.
- År 2015 hade 90 procent bra luft utanför sina fönster i förhållande till de nationella miljö kvalitetsmålen vars gräns är 20 ug/m³, vilket vi vill uppnå.
- Sedan år 2015 har luften förbättrats ytterligare. Då låg de ”urbana bakgrundsvärdena” på ca 13 ug/m³, år 2019 sjönk den till cirka 10 ug/m³. Alltså långt under de nivåer som inte bara miljö kvalitetsnormerna utan också de tuffare miljö kvalitetsmålen stipulerar.
- På Hornsgatan klarar vi idag alla nivåer för miljö kvalitetsnormer för både NO_x och partiklar (års- dygns-, och timmedelvärden). En viktig förklaring till de bättre kvävedioxidvärdena är främst att 15 procent av de äldsta fordonen försvinner varje år. Det innebär att i Stockholms län, sedan år 2015 fram till idag, har ca 85 procent av de verksamma äldre bilarna försvunnit. Det motsvarar en bit över 150 000 fordon.



Trafikborgarrådets uppmaning att köpa bensinbilar istället för dieslbilar, en uppmaning som också refererats i motortidningar, innebär att vi kraftigt ökar klimatutsläppen till priset av symbolhandlingen att införa miljözon II för personbilar på Hornsgatan. Varje bensinbil släpper idag ut ca 40 procent mer koldioxid än motsvarande dieslbil i samma storlek. Under åren 2018 och 2019 innebar växlingen till bensinbilar att dessa under sin levnad ökar utsläppen med över 1 miljon ton koldioxid i Sverige. Detta alltså till stor del beroende på miljözonsdebatten i Stockholm under senare år. Räkna vi dessutom med växlingen till begagnade bensinbilar blir konsekvensen av miljözon II för personbilar ännu mer bekymmersam ur klimatsynpunkt. Med zonen på Hornsgatan riskerar denna utveckling enligt experterna att fortsätta.

Vi visste redan när uttalandena ovan gjordes om Hornsgatan att det inte stämmer. Tvärtom låg mätvärdena under de lagreglerade gränsvärdena under hela år 2019 och utvecklingen av fordonsflottan gör att ”skyhöga nivåer” inte kommer att uppstå. Det är även obefogat att sprida oro hos medborgarna genom att påstå att ”vi är ljusår från att uppfylla miljömålen i staden”. Utvecklingen går i själva verket mycket fort i rätt riktning. Redan nästa år kommer hälften av kvävedioxidutsläppen från den tunga trafiken att upphöra när Euro 5-lastbilar förbjuds i Stockholms innerstad, under förutsättning att en efterlevnad av reglerna sker. Dessutom kommer på tolv månader ytterligare 15 procent eller cirka 30 000 av de äldsta personbilarna i Stockholms län tas ur trafik. Då kommer mätvärdena vid gator och bostäder fortsätta ta ytterligare stora steg ned mot våra låga bakgrundsvärden.

Viktigast för att förbättra Stockholmsluften ytterligare och samtidigt inte bidra till ökade utsläpp av klimatgaser är att se till att staden arbetar för att tunga fordon som idag olovligt kör i innerstaden registreras via trängselportalerna och straffbeläggs. Detta skulle enligt beräkningar redan idag minska utsläppen av kvävedioxid med nästan 4 ug/m³, betydligt mer än den symboliska zonen på Hornsgatan, vars hälsoeffekter enligt miljöförvaltningen inte ens går att mäta. En 100-procentig efterlevnad av zonen för Euro 5-lastbilar nästa år är viktig.

En annan åtgärd för att förbättra luftkvaliteten är att minska skillnaderna i parkeringsavgifter mellan tomt- och gatumark, främst när det gäller besöksparkeringar i innerstaden. Det är också viktigt att åstadkomma ökade kollektivtrafiksatsningar, exempelvis spårväg till Ropsten. I dessa frågor agerar staden inte alls idag. Vi måste också öka investeringstakten för fler laddstationer.

Att kunna följa utvecklingen av luftkvaliteten är avgörande för att ha tillräckliga beslutsunderlag inför framtida beslut och för att kunna utvärdera redan tagna beslut. Det är därför mycket beklagligt att miljö- och hälsoskydds nämnden har bestämt att inte längre genomföra mätningar av luften vid Stockholms bostäder år 2020, vilket ger en besparing på cirka 200 000 kronor. Det innebär att den positiva utvecklingen av luftkvaliteten vid våra bostäder inte längre kommer att gå att följa. Ett sådant agerande av de blågröna är oansvarigt.



Socialdemokraterna

Mot bakgrund av ovanstående vill jag fråga finansborgarrådet:

1. Finns det en risk att stockholmarna blir oroliga i onödan med anledning av kommunledningens svartmålning av luftkvaliteten, vars syfte väl är att legitimera beslutet om miljözon på Hornsgatan?
2. Hur bedömer finansborgarrådet de närmaste årens utveckling av luftkvaliteten vid bostäder samt vid hårt trafikerade gator i staden?
3. Ser finansborgarrådet det som en risk att miljözon II på Hornsgatan även de närmaste åren kommer att innebära en fortsatt ökning av utsläppen av klimatgaser genom växling till bensinbilar?
4. Varför agerar inte staden kraftfullt i frågan om att åstadkomma en bättre efterlevnad av tillåten tung trafik i innerstaden, få till en rimligare prissättning på besöksparkeringen i centrala Stockholm, öka investeringstakten med fler laddstationer samt påverka regionen att genomföra fler kollektivtrafiksatsningar i Stockholms stad?
5. Kommer finansborgarrådet se till att de blågröna politikerna i miljö- och hälsoskyddsnämnden stöder Socialdemokraternas förslag om att fortsätta mäta luftkvaliteten vid stockholmarnas bostäder?

Stockholm den 27 januari 2020

Jan Valeskog (S)
Oppositionsborgarråd