



Interpellation till Daniel Helldén (MP) om stadens agerande för att efterleva, följa upp och utvärdera miljözonen som gäller från januari 2021 för tunga fordon i Stockholms innerstad

Nyligen utvärderades miljözon klass 2 på Hornsgatan som i enlighet med förväntningar och tidigare beräkningar också fick en extremt liten effekt avseende minskning av kväveoxider. Resultatet visade en minskning på cirka 2 procent, vilket är så lite att det inte innebär någon mätbar hälsoeffekt och att det ligger inom felmarginalen. För att miljözoner ska få effekt räcker det inte att de endast omfattar enstaka gator. Istället behövs en zon som omfattar stora områden. Annars uppnås inte en positiv luftpåverkan.

Nu klarar vi glädjande nog alla miljö kvalitetsmål på innerstadsgatorna redan år 2019. Till och med de mycket ambitiösa statliga miljömålen klarades nästan förra året, år 2020. Det senare förstås delvis beroende på pandemins effekter men även beroende på det faktum att 15 procent av de äldsta bilarna byts ut varje år, nämligen cirka 30 000 bilar/år i Stockholms län. Dessutom är det främst de nya fordonen som kör i innerstaden.

Miljözonerna för tunga fordon (miljözon klass 1) har däremot en stor positiv effekt på både miljö och hälsa. Sedan januari 2021 tillåts endast Euro 6-lastbilar i zonen. Varje äldre lastbil släpper ut 12 gånger mer kvävedioxid jämfört med vanliga äldre dieselbilar och närmare 10 000 tunga fordon åker normalt in i innerstaden varje dag. Miljö- och hälsoytan av denna miljözon vid full efterlevnad för tunga fordon är mycket stor.

Staden prognosticerade år 2017 att övergången till dessa mer miljöanpassade lastbilar nästan skulle halvera utsläppen av kväveoxider från de tunga fordonen vid full efterlevnad av dessa regler. Problemet är att vi inget får veta om detta. Det finns enligt uppgift från bland annat miljöförvaltningen inga uppdrag om uppföljning, utvärdering eller agerande för att åstadkomma en hög efterlevnad av miljözonen. Denna miljözon som verkligen har haft effekt på luftkvaliteten satsas det inget på för att uppnå hög efterlevnad medan på den miljözon som ingen effekt har, miljözon klass 2 på Hornsgatan, satsar den blågröna majoriteten stora resurser.

Mot bakgrund av detta vill jag fråga trafikborgarrådet följande.

1. Varför följer inte staden noga upp miljözonen för tunga fordon efter de nya regler som införts från januari 2021?
2. Mätningar och utvärdering borde väl prioriteras och uppdras till stadens förvaltningar så att staden också med detta material kan föra dialog med polisen för att åstadkomma en hög efterlevnad?
3. Kommer trafikborgarrådet fortsätta att stänga av enstaka gator med miljözon fastän det bevisligen saknar effekt då det istället bland annat är den snabba växlingen till miljöanpassade fordon som gör att staden nu klarar miljönormer och snart även miljömål?



Socialdemokraterna

Stockholm den 22 mars 2021

Jan Valeskog (S)
Oppositionsborgarråd