

PM Rotel V (Dnr KS 2020/1003)

Samråd om förslag till åtgärdsprogram för kolmonoxid i Stockholm

Remiss från Länsstyrelsen Stockholm

Remisstid 12 november 2020

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.
Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i promemorian.

Föredragande borgarrådet Daniel Helldén anför följande.

Ärendet

Länsstyrelsen har, i samverkan med miljö- och hälsoskyddsnämnden och trafiknämnden i Stockholm, tagit fram ett förslag till åtgärdsprogram för kolmonoxid. Detta med anledning av överskridande av miljökvalitetsnormen för kolmonoxid på Sveavägen. Åtgärdsprogrammet för kolmonoxid har skickats på remiss till Stockholms stad.

Ett åtgärdsprogram för utomhusluft ska enligt 5 kap. 7 § miljöbalken och 33 § luftkvalitetsförordningen (2010:477) upprättas om en miljökvalitetsnorm har överskridits eller riskerar att överskridas.

Åtgärdsprogram får omfatta all verksamhet och alla åtgärder som kan påverka möjligheten att följa miljökvalitetsnormerna. Vidare framgår att programmet ska innehålla uppgifter om de åtgärder som myndigheter eller kommuner behöver vidta för att miljökvalitetsnormerna ska följas, vilka myndigheter eller kommuner som behöver vidta åtgärderna och när åtgärderna behöver vara genomförda. För de så kallade gränsvärdesnormer ska åtgärdsprogrammet dessutom innehålla uppgifter om den förbättring som var och en av åtgärderna bedöms medföra och hur åtgärderna tillsammans bedöms bidra till att normen följs.

I samband med prövning av bestämmelserna i miljöbalken ska en rimlighetsavvägning mellan kostnaden för att vidta försiktighetsmått och åtgärder och miljönyttan för densamma göras. Syftet är att kraven som ställs inte ska vara orimliga. Av miljöbalken framgår dock att när det kommer till överskridanden av vissa typer av miljökvalitetsnormer får mera långtgående krav ställas, det som krävs för att normen ska uppnås. Finns det ett åtgärdsprogram ska det vara vägledande.

På Sveavägen i Stockholm överskrids normen för kolmonoxid (10 mg/m³ som glidande 8-timmarsmedelvärde) nästan årligen vid ett tillfälle. Detta sker i samband med en icke-organiserad kortege av veteran- och sportbilar på Sveavägen, första lördagen i augusti varje år. Kortegen sker i samband med motorträffen ”Stockholm Car Meet”, men är inte en del av programmet.

Frånsett dagarna med förhöjda halter på Sveavägen är luftkvaliteten avseende kolmonoxid bra i Stockholm och miljökvalitetsnormen följs med god marginal. Effektivare avgasrening för fordonsparken har kraftigt minskat utsläppen av kolmonoxid ge-

nerellt, men många av de fordon som deltar i kortegen längs Sveavägen är av äldre modell och saknar katalysator.

Åtgärdsprogrammet innehåller följande fyra åtgärder:

- Informationsinsatser i relevanta kommunikationskanaler
- Utökat samarbete mellan polis och parkeringsvakter under kortegen
- Fler farthinder på Sveavägen i form av busskuddar
- Hastighetssänkning från 50 km/h till 40 km/h

Eftersom bilkortegen inte har någon formell organisatör är det trafiknämnden i egenskap av väghållare som är ansvarig verksamhetsutövare och de åtgärder som föreslås är sådana som nämnden bedöms ha rådighet över. Arrangören av ”Stockholm Car Meet” har dock även sagt sig villig att samordna sig med trafiknämndens kommunikationsinsatser och sprida information via den egna hemsidan.

Stockholms stad har beviljats förlängd remisstid till den 12 november 2020.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafiknämnden och Norrmalms stadsdelsnämnd.

Stadsledningskontoret anger att det finns flera miljö kvalitetsnormer för luftkvalitet och den gällande kolmonoxid har staden generellt sett inte några problem med att uppnå utan den överskrids uteslutande på Sveavägen vid max ett tillfälle per år. Programmet ska innehålla åtgärder som gör att normen kan nås men särskilt mot bakgrund av att överskridandena blott sker en dag är det enligt stadsledningskontoret extra angeläget att vidta de mest kostnadseffektiva åtgärderna och undvika sådant som har marginell effekt men är förhållandevis kostsamt.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden som har varit med att ta fram detta åtgärdsprogram för kolmonoxid anser att förslaget är bra. Överskridandet av kolmonoxid är begränsat till ett dygn per år i ett tydligt begränsat område och överskridandet ligger nära gränsvärdet. Av denna anledning gör nämnden bedömningen att de föreslagna åtgärderna bör räcka för att miljö kvalitetsnormen ska klaras.

Trafiknämnden anser att åtgärdsprogrammet syftar till att komma till rätta med ett problem som endast uppstår vid ett specifikt tillfälle om året. Nämnden anser att det är motiverat med riktade åtgärder som får effekt vid just detta tillfälle. Övriga problem som uppstår vid tillfället för kontoret en dialog med polisen om.

Norrmalms stadsdelsnämnd är angelägen att boende- och vistelsemiljön på och kring Sveavägen förbättras och är således positiv till föreslagna åtgärder för att miljö kvalitetsnormen för kolmonoxid ska klaras. Förutom att åtgärderna i programmet kan bidra till förbättrade luftkvalité, hoppas nämnden att de kan bidra till förbättrad trivsel i området överlag, inte bara under den dagen då motorträffen anordnas.

Mina synpunkter

Luftkvalitet är en prioriterad fråga för staden. Miljö kvalitetsnormerna för luft ska klaras om det så är PM10, kvävedioxid eller kolmonoxid, som i detta förslag till åtgärdsprogram. Staden har generellt sett inte några problem med att uppnå miljö kvalitetsnormen för kolmonoxid utan den överskrids uteslutande på Sveavägen vid endast ett tillfälle per år. Lagstiftningen är dock tydlig och finns överskridanden av en mil-

jökvalitetsnorm behöver ett åtgärdsprogram upprättas och de som ansvarar för att genomföra åtgärder pekas ut.

Jag instämmer i inkomna synpunkter och vill framförallt lyfta stadsdelens remissvar. Det är angeläget att boende- och vistelsemiljön på och kring Sveavägen generellt förbättras. När detta sker kan samtidigt miljö kvalitetsnormen för kolmonoxid lösas. Jag är positiv till de åtgärder som föreslås i åtgärdsprogrammet. Utgångspunkten för valet av åtgärder och fokus på problematiken bör dock vara att minska störningar för boende och öka tryggheten och trivseln i området överlag, då det kontinuerligt förekommer omfattande störningsproblematik i samband med att äldre bilar samlas på Sveavägen. Störningarna är återkommande och varaktiga sommartid på ett sätt som har en större påverkan än enbart överskridande av kolmonoxid.

Tillsammans med lokalpolisområde Norrmalm har trafikkontoret och stadsdelsförvaltningen ett pågående arbete där föreslagna åtgärder i detta åtgärdsprogram finns med. Kan vi med gemensamt och strukturerat arbete förbättra situationen generellt kommer även överskridandet av kolmonoxid en dag per år att upphöra. Det är i detta sammanhang angeläget att vidta de mest kostnadseffektiva åtgärderna.

Jag anser dock inte att trafiknämnden ska ansvara för att samordna polisens övervakning. En del av problematiken handlar om olovlig tomgångskörning och ordningsstörningar. Då borde polismyndigheten kunna pekas ut som ansvarig för genomförande av dessa åtgärder och trafiknämnden för parkeringsövervakningen. Sedan är det naturligtvis bra att det sker en samordning mellan dessa insatser. Polisens resurser är viktiga och bitvis nödvändiga för en god parkeringsövervakning.

Vi är självklart villiga att ta över polisens trafikövervakande uppgifter men så ser inte ansvarsfördelningen enligt lagstiftningen ut idag.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i promemorian.

Stockholm den 28 oktober 2020

DANIEL HELLDÉN

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Samråd om förslag till åtgärdsprogram för kolmonoxid i Stockholm

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarråden Karin Wanngård, Emilia Bjuggren och Jan Valeskog (alla S) enligt följande.

Vi anser att förslaget till remissvar från staden gällande åtgärdsprogram för kolmonoxid i Stockholm är bra. Däremot reagerar vi på trafikborgarrådets uttalande i Mina synpunkter om att majoriteten vill ta över polisens trafikövervakande uppgifter: ”Vi är självklart villiga att ta

över polisens trafikövervakande uppgifter men så ser inte ansvarsfördelningen enligt lagstiftningen ut idag”.

Trafikborgarrådet har nu i flera olika sammanhang tydligt kommunicerat att ”kommunala poliser” eller trafikvakter bör införas i Stockholm. Syftet skulle vara att kunna stoppa rullande trafik som kör för fort eller som kör olovligt på gator där det är förbud mot dubbdäck och/eller där miljözonsregler gäller. Frågan har hanterats av riksdagen vid flera tillfällen och de har hittills oavsett majoritetsförhållanden sagt nej till detta. Den främsta anledningen är att det krävs en polisutbildning för att utöva sådana myndighetsuppgifter.

En principiell fråga är om kommunala poliser eller trafikvakter med polisiära befogenheter är lämpligt. Trots tidigare beslut i riksdagen kommunicerar alltså staden att detta behöver införas.

Kommer befolkningen uppfatta det legitimt att kommunala poliser som helt saknar polisiär utbildning och som kanske endast har några veckors eller månaders komplettering till sin korta väktarutbildning ska kunna stoppa rullande fordon och utfärda böter? Att fysiskt stoppa fordon och genomföra denna myndighetsuppgift kräver en mer gedigen utbildning, likt den polisen har.

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av Peter Wallmark (SD) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Att avslå förslaget
2. Därutöver vill vi anför följande:

Trafikkontoret och miljöförvaltningen har i samarbete med Länsstyrelsen tagit fram ett åtgärdsprogram som syftar till att minska kolmonoxidvärdet på Sveavägen vid en specifik årlig händelse som inträffar första helgen i augusti på Sveavägen, en veteranbilskortege.

Att majoriteten i staden anser att det är en bra idé att lägga 700 000 kronor av stockholmarnas skattemedel utöver tjänstemännens arbetstid på att minska utsläppet på en enda specifik helg som uppskattas av väldigt många, är anmärkningsvärt.

Förslaget försämrar och försvårar inte bara för bilentusiasterna utan även för publiken och andra som kör på Sveavägen denna helg. Motorsporten och dess utövare är dessutom överlag under stark press, att då spendera flera hundra tusen kronor och värdefull arbetstid för att ytterligare försvåra för dem som fortfarande känner glädje och stolthet över sin sport är inte ett bra sätt att spendera våra skattepengar.

Särskilt uttalande gjordes av Jan Valeskog, Karin Gustafsson och Catharina Piazzolla (alla S) och Lisa Palm (Fi) med hänvisning till Socialdemokraternas särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Remissammanställning

Ärendet

Länsstyrelsen har, i samverkan med miljö- och hälsoskyddsnämnden och trafiknämnden i Stockholm, tagit fram ett förslag till åtgärdsprogram för kolmonoxid. Detta med anledning av överskridande av miljökvalitetsnormen för kolmonoxid på Sveavägen. Åtgärdsprogrammet för kolmonoxid har skickats på remiss till Stockholms stad.

Ett åtgärdsprogram för utomhusluft ska enligt 5 kap. 7 § miljöbalken och 33 § luftkvalitetsförordningen (2010:477) upprättas om en miljökvalitetsnorm har överskridits eller riskerar att överskridas.

Åtgärdsprogram får omfatta all verksamhet och alla åtgärder som kan påverka möjligheten att följa miljökvalitetsnormerna. Vidare framgår att programmet ska innehålla uppgifter om de åtgärder som myndigheter eller kommuner behöver vidta för att miljökvalitetsnormerna ska följas, vilka myndigheter eller kommuner som behöver vidta åtgärderna och när åtgärderna behöver vara genomförda. För de så kallade gränsvärdesnormer ska åtgärdsprogrammet dessutom innehålla uppgifter om den förbättring som var och en av åtgärderna bedöms medföra och hur åtgärderna tillsammans bedöms bidra till att normen följs.

I samband med prövning av bestämmelserna i miljöbalken ska en rimlighetsavvägning mellan kostnaden för att vidta försiktighetsmått och åtgärder och miljönyttan för densamma göras. Syftet är att kraven som ställs inte ska vara orimliga. Av miljöbalken framgår dock att när det kommer till överskridanden av vissa typer av miljökvalitetsnormer får mera långtgående krav ställas, det som krävs för att normen ska uppnås. Finns det ett åtgärdsprogram ska det vara vägledande.

På Sveavägen i Stockholm överskrids normen för kolmonoxid (10 mg/m³ som glidande 8-timmarsmedelvärde) nästan årligen vid ett tillfälle. Detta sker i samband med en icke-organiserad kortege av veteran- och sportbilar på Sveavägen, första lördagen i augusti varje år. Kortegen sker i samband med motorträffen ”Stockholm Car Meet”, men är inte en del av programmet.

Frånsett dagarna med förhöjda halter på Sveavägen är luftkvaliteten avseende kolmonoxid bra i Stockholm och miljökvalitetsnormen följs med god marginal. Effektivare avgasrening för fordonsparken har kraftigt minskat utsläppen av kolmonoxid generellt, men många av de fordon som deltar i kortegen längs Sveavägen är av äldre modell och saknar katalysator.

Åtgärdsprogrammet innehåller följande fyra åtgärder:

- Informationsinsatser i relevanta kommunikationskanaler
- Utökat samarbete mellan polis och parkeringsvakter under kortegen
- Fler farthinder på Sveavägen i form av busskuddar
- Hastighetssänkning från 50 km/h till 40 km/h

Eftersom bilkortegen inte har någon formell organisatör är det trafiknämnden i egenskap av väghållare som är ansvarig verksamhetsutövare och de åtgärder som föreslås är sådana som nämnden bedöms ha rådighet över. Arrangören av ”Stockholm Car Meet” har dock även sagt sig villig att samordna sig med trafiknämndens kommunikationsinsatser och sprida information via den egna hemsidan.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafiknämnden och Norrmalms stadsdelsnämnd.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 14 september 2020 har i huvudsak följande lydelse.

I Stockholm stads nu gällande miljöprogram 2020-2023 är luftkvalitet ett målområde. Målbilden är att Stockholm utvecklas till en stad där dess invånare inte utsätts för luftföroreningar. Luften ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas.

Det finns flera miljökvalitetsnormer för luftkvalitet och den gällande kolmonoxid har staden generellt sett inte några problem med att uppnå utan den överskrids uteslutande på Sveavägen vid max ett tillfälle per år. Lagstiftningen är dock tydlig och finns överskridanden av en miljökvalitetsnorm behöver ett åtgärdsprogram upprättas och de som ansvarar för att genomföra åtgärden pekas ut. Normen är en så kallad gränsvärdesnorm och anger en halt som inte får överstigas.

Ett åtgärdsprogram ska ange den förbättring som var och en av åtgärderna bedöms medföra och hur åtgärderna tillsammans bedöms bidra till att normen följs. Detta ska säkerställa att tillräckliga åtgärder vidtas och gör det även tydligt vilka åtgärder som beräknas bidra mest och kan på så sätt utgöra ett underlag för hur ansvariga myndigheter ska prioritera sitt arbete. Gällande så kallade gränsvärdesnormer får också mer långtgående krav ställas än sådana som skulle bedömas vara orimliga vid en avvägning enligt 2 kap 7 § miljöbalken. Detta betyder dock inte att vilka krav som helst kan ställas i åtgärdsprogram eller riktad tillsyn utan det måste göras en bedömning av åtgärdens effekt, det vill säga att den behövs för att klara normen.

Stadsledningskontoret konstaterar att i nu föreliggande åtgärdsprogram görs inte någon sådan bedömning. Åtgärdsprogrammet är detaljerat till den grad att det mer liknar ett tillsynsföreläggande än ett sådant övergripande program som ska ge stöd för hur ansvariga myndigheter ska arbeta för att uppnå normen. Detta kan motiveras av de speciella omständigheter som föreligger där normen endast överskrids en dag och till följd av en särskild händelse. Trafiknämndens egen bedömning i remissvaret är dock att riktade informations- och kommunikationsinsatser är den mest effektiva åtgärden. Mot bakgrund av detta hade det varit intressant att försöka kvantifiera de föreslagna åtgärdernas effekt. Programmet ska innehålla åtgärder som gör att normen kan nås men särskilt mot bakgrund av att överskridandena blott sker en dag är det enligt stadsledningskontoret extra angeläget att vidta de mest kostnadseffektiva åtgärderna och undvika sådant som har marginell effekt men är förhållandevis kostsamt. Om exempelvis riktade kommunikationsinsatser tillsammans med hastighetssänkning och utökad övervakning avseende parkering och tomgångskörning har förutsättningar för att ge tillräcklig effekt kunde detta förslagsvis prövas först innan ytterligare åtgärder vidtas såsom tillfälliga farthinder eftersom detta är en kostsam åtgärd och de åtgärder som hittills gjorts däribland ett par busskuddar inte gett någon påvisbar effekt enligt vad som redovisas i åtgärdsprogrammet.

Stadsledningskontoret ställer sig vidare frågande till varför trafiknämnden ska ansvara för att samordna polisens övervakning. Om en del av problematiken handlar om olovlig tomgångskörning borde polismyndigheten kunna pekas ut som ansvarig för genomförande av åtgärden ökad trafikövervakning och trafiknämnden som dito för parkeringsövervakningen. Sedan är det naturligtvis bra att det sker en samordning mellan dessa två insatser.

Kontoret ställer sig även undrande till att adressaterna på olika åtgärder är nedbrutet på trafikkontorets olika avdelningar. Det gör det visserligen tydligt men riskerar även att bli fel. Att göra hastighetsförändringar är exempelvis vanligen ett ärende för trafiknämnden att be-

sluta om. Avseende exempelvis hastighetsförändringar på Sveavägen finns ett sådant beslut fattat av trafiknämnden den 23 november 2017. Det finns dock ännu inte något investeringsbeslut på hastighetsdämpande åtgärder och där sådana behövs görs normalt ingen hastighetsförändring förrän åtgärderna är på plats. Adressaten för åtgärderna i åtgärdsprogrammet som avser kommunen i egenskap av väghållare borde vara Stockholms stad och dess trafiknämnd.

Stadsledningskontoret anser därmed att det finns ett behov av att göra vissa förtydliganden i programmet kring ansvar för olika insatser och att det bör göras en bedömning avseende de olika åtgärdernas förväntade effekt för att uppnå miljö kvalitetsnormen för kolmonoxid.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen anser remissen besvarad i enlighet med vad som sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 22 september 2020 följande.

1. Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att godkänna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 25 augusti 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Miljöförvaltningen som har varit med att ta fram detta åtgärdsprogram för kolmonoxid anser att förslaget är bra. Överskridandet av kolmonoxid är begränsat till ett dygn per år i ett tydligt begränsat område och överskridandet ligger nära gränsvärdet. Av denna anledning gör förvaltningen bedömningen att de föreslagna åtgärderna bör räcka för att miljö kvalitetsnormen ska klaras.

Informationsinsatser är den åtgärd som miljöförvaltningen bedömer bör ge bäst effekt, särskilt i kombination med de andra föreslagna åtgärderna. Det är viktigt att det årligen införs den årliga bilträffen och dess efterföljande bilkortage går ut information om de negativa hälsoeffekterna och förslag på möjliga lösningar som bilinnehavarna kan vidta. Utöver information om att katalysatorer är en lösning för att minska bilarnas utsläpp är det även viktigt med information om tomgångskörning och vikten av att stänga av motorn när bilen är stillastående. Betoningen bör ligga på hälsoaspekten, men i sammanhanget bör även den lokala hälsoskydds föreskriften om tomgångskörning för Stockholms stad, 4 § (Kfs 2013:29) nämnas. Föreskriften anger att i Stockholm får, som huvudregel, motorn gå på tomgång i högst en minut.

Förvaltningen ser trafikkontoret, i form av väghållare, som ansvarig för att åtgärderna i åtgärdsprogrammet vidtas men ser positivt på att Egmont, arrangören av bilträffen, bistår med informationsinsatser. Det bör öka chansen att bilinnehavarna nås av informationen innan de kommer till Sveavägen. Förvaltningen ser även positivt på informationsskyltar på Sveavägen. Inte bara för att öka acceptansen av polisiär närvaro och fysiska farthinder som framgår i förslaget, utan även som en ytterligare källa till information som säkerställer att bilinnehavarna nås av informationen.

Vad gäller farthinder ser förvaltningen positivt på att tillfälliga farthinder läggs ut i samband med bilkortegen då det kan ha viss avskräckande effekt för bilinnehavare med låga fordon och på så sätt leda till sänkta luftföroreningshalter. Men permanenta farthinder kan leda till ojämn körrytm vilket riskerar att öka utsläppen från vägtrafiken övriga dagar. Permanenta farthinder kan förstås vara en rimlig åtgärd av andra skäl då störningarna på Sveavägen är mer omfattande än enbart luftföroreningsfrågan. Inkomna klagomål tyder på att cruising och fortkörning förekommer på Sveavägen betydligt fler dagar än i samband med den årliga bilkortegen.

Vidare har förvaltningen följande synpunkter och förslag:

- I förordet står ”högsta 8-timmar glidande medelvärde”. Det bör stå ”högsta glidande 8-timmarsmedelvärde”

- På sida 5 under rubriken ”Det berörda områdets typ, storlek, väderleksförhållanden och skyddsvärda objekt” nämns ingenting om väderförhållanden. Vindriktningen är avgörande för vilken sida av Sveavägen som blir värst drabbad av de höga kolmonoxidhalterna. Detta bör, förslagsvis, läggas till.
- Vidare föreslås att första meningen i samma stycke ändras till: ”Området som omfattas av överskridandet av gränsvärdet eller där risk för att överskrida gränsvärdet föreligger är begränsat till en sträcka av Sveavägen...”
- På sida 5 under rubriken ”Föreningens ursprung, och hur den har konstaterats” bör det framgå att det är i stadsmiljö som vägtrafiken i stort sett är den enda källan till kolmonoxid.
- På sida 10, andra stycket, sista meningen saknas ett ”med” mellan ”att” och ”nivåer”. Vidare bör ”karboxyhemoglobin” läggas till mellan ”2,5 procent” och ”i blodet”.
- På sida 14, första stycket, sista meningen skulle det kunna läggas till information om hur ofta ”nästan varje år” är. T.ex. 7 gånger de senaste 10 åren.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 24 september 2020 följande.

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Reservation anfördes av Mads Lundgaard (SD), *bilaga 1*.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 24 augusti 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Åtgärdsprogrammet syftar till att komma till rätta med ett problem som endast uppstår vid ett specifikt tillfälle om året. Kontoret anser att det är motiverat med riktade åtgärder som får effekt vid just detta tillfälle. Övriga problem som uppstår vid tillfället för kontoret en dialog med polisen om.

Åtgärder som föreslås i åtgärdsprogrammet är följande:

- informationsinsatser i relevanta kommunikationskanaler
- utökad samarbete mellan polis och parkeringsvakter
- ytterligare farthinder på Sveavägen
- hastighetssänkning från 50 kilometer/timme till 40 kilometer/timme.

En viktig åtgärd är informationsinsatser, där budskapet riktas till de fordonsförare som deltar i den årliga bilkortegen. Det är just deras vistelse med fordon på Sveavägen som gör att situationen uppstår. Insatser föreslås i flera olika kommunikationskanaler. Samverkan med arrangören av Stockholm Car Meet, som pågår samma helg, föreslås också.

Skärpt och utökad övervakning av parkeringsregler och andra trafikregler i området minskar möjligheterna för fordonsförarna att stanna på platsen och ha sina motorer igång, vilket påverkar luftkvaliteten avsevärt. Detta bedöms som den viktigaste åtgärden för att minska kolmonoxidvärdet under det aktuella dygnet

Åtgärder i form av ytterligare farthinder längsmed Sveavägen bedöms också påverka attraktiviteten för fordonsförare att köra på Sveavägen. Farthindrens utformning medför att fordonsförare med ekipage som har lågt underrede sannolikt undviker att köra på sträckan.

Sänkningen av hastighetsgränsen på Sveavägen bedöms också i måttlig omfattning kunna bidra till en förbättring av trafikmiljön och även luftkvaliteten längs Sveavägen.

Trafikkontoret föreslår utifrån redovisningen ovan att trafiknämnden godkänner åtgärdsprogrammet såsom det föreslås i remissen.

Normmalms stadsdelsnämnd

Normmalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 24 september 2020 följande.

1. Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Normmalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 19 augusti 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är angelägen att boende- och vistelsemiljön på och kring Sveavägen förbättras och är således positiv till föreslagna åtgärder för att miljö kvalitetsnormen för kolmonoxid ska klaras.

Tillsammans med lokalpolisområde Normmalm har trafikkontoret och stadsdelsförvaltningen ett pågående arbete med att öka tryggheten och trivseln i området då det kontinuerligt förekommer störningsproblem i samband med att bilar samlas på Sveavägen. Förutom att åtgärderna i programmet kan bidra till förbättrade luftkvalité, hoppas förvaltningen att de kan bidra till förbättrad trivsel i området överlag, inte bara under den dagen då motorträffen anordnas.

Reservationer m.m.

Trafiknämnden

Reservation anfördes av Mads Lundgaard (SD) enligt följande.

1. Att avslå förslaget
2. Därutöver vill vi anförda följande:

Trafikkontoret och miljöförvaltningen har i samarbete med Länsstyrelsen tagit fram ett åtgärdsprogram som syftar till att minska kolmonoxidvärdet på Sveavägen vid en specifik årlig händelse som inträffar första helgen i augusti på Sveavägen, en veteranbilskortege

Att majoriteten i staden anser att det är en bra idé att lägga 700 000 kronor av stockholmarnas skattemedel utöver tjänstemännens arbetstid på att minska utsläppet på en enda specifik helg som uppskattad av väldigt många, är anmärkningsvärt.

Förslaget försämrar och försvårar inte bara för bilentusiasterna utan även för publiken och andra som kör på Sveavägen denna helg. Motorsporten och dess utövare är dessutom överlag under stark press, att då spendera flera hundra tusen kronor och värdefull arbetstid för att ytterligare försvåra för dem som fortfarande känner glädje och stolthet över sin sport är inte ett bra sätt att spendera våra skattepengar.