

## Protokoll 2/2024

fört vid Norra innerstadens stadsdelsnämnds sammanträde  
torsdagen den 25 januari 2024 kl. 18:00-19:15,  
Väderkvarnens samlingsal, Brunngatan 26

### Ledamöter

Petter Martinsson (S) Ordförande  
Petra Gardos Ek (M) 1:e vice ordförande  
Bo Magnusson (MP) 2:e vice ordförande  
Anna Ekström (S)  
Bengt-Olov Tengmark (S)  
Noor Karim Löfgren (S)  
Tomas Dillén (V)  
Camille Gelfgren (V)  
Amelie Langby (M)  
Magnus Granat (M)  
Anders Lindman (SD)  
Linnéa Sandström Lange (L)  
Daniele Fava (C)

### Ersättare

Fredrik Boeke (S)  
Sanna Eliasson (S)  
Ola Olsson (S)  
Luna Recabarren (S)  
Catharina Gabrielsson (V)  
Maria Walter (MP)  
Fredrik Strömsten (M)  
Douglas Ahlberg (M)  
Ann-Christine Carlberg (SD)  
Göran Råsmar (C)  
Gaby Roseen (KD)

### Övriga närvarande

Jesper Ackinger Stadsdelsdirektör  
Anders Forsberg Avdelningschef  
Gosia Holmberg Avdelningschef  
Maria Härenstam Avdelningschef  
Helena Näslund Avdelningschef  
Cornelia Schroeder Lundberg Avdelningschef  
Helena Wiberg Avdelningschef  
Hanna Wirde Avdelningschef  
Adam Berglund Förvaltningssekreterare  
Nina Svensson Nämndsekreterare



**Paragraf**

§7

**Sekreterare**

Nina Svensson

**§ 7****Remiss av Införande av miljözon klass 3 i området  
innanför Kungsgatan, Birger Jarlsgatan, Hamngatan och  
Sveavägen**

NI 2023/1300

**Beslut**

Norra innerstadens stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen.

**Sammanfattning av ärendet**

Kommunstyrelsen har överlämnat en remiss till Norra innerstadens stadsdelsnämnd gällande införandet av en miljözon klass 3 inom Norra innerstadens stadsdelsområde. Den föreslagna zonen är innanför Kungsgatan, Birger Jarlsgatan, Hamngatan och Sveavägen. Syftet med införandet är att förbättra luftkvalitet, minska buller och vara teknikdrivande. Förvaltningen ser positivt på att staden vidtar åtgärder för att driva på utvecklingen mot ett fossilfritt Stockholm. Förvaltningen ställer sig dock tveksam till att det föreslagna området är tillräckligt stort för att ge näringslivet tillräckliga incitament för stora investeringar i fordonsflottan. Förvaltningen ser en risk med att företag istället väljer att inte ta uppdrag inom miljözonen vilket kan få stora konsekvenser om det inom zonen blir svårt att få hjälp av låsmeder, glasmästare, hisservice osv.

Förvaltningen har inga verksamhetslokaler inom zonen och bedömer att uppdrag inom skötsel av gatugröna ytor och hemtjänst påverkas i mindre omfattning. Förvaltningen har även ett antal synpunkter vad gäller miljözonens påverkan på invånare och näringsliv.

**Yrkanden**

Petra Gardos Ek m.fl. (M) yrkar:

1. Att delvis godkänna förvaltningens tjänsteutlåtande.
2. Att därutöver anföra:

Utsläppen från trafiken måste minska och luftkvaliteten behöver bli bättre, därom råder det ingen tvekan för Moderaterna. Vi motsätter oss dock ett totalförbud mot bensen, diesel och vissa hybridbilar i centrala staden med denna mycket korta tid för införande.

Ett införande av föreslagen miljözon 3 i stadens mest centrala del är ett symbolpolitikiskt tilltag som försvårar för nuvarande verksamheter i centrala Stockholm då den fordonsflotta som idag ombesörjer nödvändiga transporter inte kommer hinna ställa om till fossilfri drift i tid. Samtidigt ger förslaget ingen nämnvärd positiv inverkan på stadens totala utsläppsnivå. Trafiken tvingas till alternativa rutter vilka riskerar få negativ miljöpåverkan på boende i den omkringliggande citykärnan. Analys av det förändrade trafikflödets direkta miljöpåverkan på områden med permanentboende ställd i relation till bedömda effektvinster för globala klimatinsatser behöver göras, utvärderas och kommuniceras med medborgarna.

Miljöpåverkan inkl. buller kommer flytta från kvarter där få bor till mer bostadstäta områden inom Östermalm, Vasastan och Kungsholmen. Förslagets snara införande kommer inte rendera i att befintliga fordonsparker i ett trolslag förändras till fossilfri framdrivning. Förutsättningarna för detta finns inte ännu utan omställningen sker redan så snabbt som det är möjligt. Förslaget kommer endast tvinga bort den andel fordon som inte är fossilfri till kringområden. Även i detta fall påverkas kringområden med högre andel bostäder. Moderaterna delar förvaltningens bedömning att införandet av miljözon 3 i city riskerar få en negativ effekt ur både luftkvalitets- och säkerhetsperspektiv för boende och besökare i närliggande områden, på grund av ett ökat antal fordon som söker alternativa färdvägar eller letar parkeringsplats. Innerstadsboendes relativt höga medelinkomster innebär inte nödvändigtvis att invånarna har möjlighet att införskaffa en elbil, speciellt inte med så kort varsel som förslaget innebär. Föreslaget område för miljözonen klarar idag de krav på luftkvalitet som ställs enligt svensk lagstiftning. Världshälsoorganisationens rekommendation ser dock annorlunda ut. Som underlag för beslut om införande av en miljözon, enligt förslaget, borde utgångspunkten vara svensk lagstiftning och inte rekommendationer från WHO.

Miljözoner är en ingripande lagstiftning, och kriterier för när de införs måste utgå ifrån det som är fastställt i lagstiftning. Särskilt om införandet riskerar leda till att lagkrav inte uppfylls i bostadsområden gränsande till föreslagen miljözon. Omställningen till utsläppsfri trafik pågår, men att från ett år till en annan förvänta sig att gods- och persontrafiken ska hinna ställa om är en orimlig tidplan. Den effekt majoriteten önskar uppnå av miljözonen kräver infrastruktur och teknik som på ett års tid är omöjlig att åstadkomma och finansiera för företag och Stockholms stad. Privatpersoner, företag och

organisationer behöver tid för att kunna ställa om till den nya tekniken och inte tvingas till att ställa sin verksamhet pga. den.

De som idag investerat i fordon med laddhybridteknik och måste nu nyinvestera i fordon med laddhybridteknik som även uppfyller miljöklass euro 6. Politiska beslut måste ta hänsyn till medborgarnas förutsättningar att följa dess konsekvenser. Det vore olyckligt och oansvarigt att, genom förhastade politiska beslut, förlora medborgarnas acceptans och vilja till att följa beslut om förändring i staden. Det vore olyckligt inte bara utifrån förutsättningarna att nå satta mål utan även ur perspektivet att staden tvingas lägga orimliga resurser på kontroll av efterlevnad inom zonen genom att knyta tex polisresurser för detta ändamål. Idag behöver staden inte söka anledning att öka Polisens uppgiftsbörda utan tvärt om.

Bristen på laddinfrastruktur är fortfarande stor i Stockholm. Antalet offentliga laddpunkter är nästan 6 500 st. 12 personbilar per offentlig laddstolpe! Det betyder att staden inte möter EU:s mål om en offentlig laddpunkt per 10 laddbart fordon. Men det är inte bara laddinfrastruktur för personbilar det rådet brist på. I City sker tusentals leveranser dagligen. Godstrafikföretagens förutsättningar för omställning till fordon som möter kraven för miljözon 3 måste beaktas. Både tillgången till fordon på marknaden men även rimligheten i att kunna investera i ny fordonsflotta då kostnaden för tung lastbil med elektrisk drift är upp till tre gånger den för motsvarande av traditionell drift. Andelen elektrifierade lätta och tunga lastbilar ökar stadigt men utgår från låga nivåer.

En faktor som inte får förbises är att drivlinan för fordon med fossifri är betydligt tyngre än traditionella vilket medför en minskad lastförmåga. Detta leder i sin tur till att fler lastbilar krävs för att möta stadens behov leveranser. Minskat utsläpp till förmån för minskad klimatpåverkan kommer leda till ökat miljöavtryck för de människor som bor och verkar i staden. Behovet av transporter, oaktat om det gäller gods eller personer, kommer inte minska i innerstaden och övergång till icke fossila drivmedel påverkar endast till del den miljö vi lever i. Helheten i stadsbilden behöver vägas in! De arbetstillfällen som äventyras om butiker, restauranger och hotell inte mäktar med den hastiga omställningen kommer drabba hotell- och restaurangbranschen. En sektor som redan idag tyngs av ökade kostnader och lågkonjunktur. Samtidigt ska nämnas att stadens ekonomi är känslig för arbetslöshet

vilket väger in då många, inom sektorn och i just city, har sitt första jobb.

Förvaltningen lyfter att restriktionerna riskerar försvåra för kunder, besökare och personal att komma verksamheter i city. Det kommer bli både svårare och dyrare för invånare och företag i området att anlita småföretagare som tex. hantverkare och städpersonal om dessa saknar resurser nog att investera i elfordon på så kort tid. Små företag kommer förnekas att konkurrera på samma nivå som större.

Med tiden för föreslagen införandeplan satt åt sidan ställer sig Moderaterna likt förvaltningen ändå tveksamma till att föreslaget område är tillräckligt utsträckt för att omfatta verksamheter med transportbehov nog att utgöra grund för investeringsbeslut om de nya fordonsflottor som krävs för att fortsatt kunna verka inom zonen ställt mot förväntade inkomster. Får city sitt transportbehov tillfredsställt eller är det inte värt mödan? Vi delar förvaltningens bedömning att införandet riskerar leda till att företag väljer bort uppdrag inom zonen grundat på ökade kostnad er ställt mot bedömda intäkter. Beslut som kommer drabba verksamhetsidkare, leda till ökade och i förlängningen nedläggning av småskaliga verksamheter. Det vore oklokt att införa miljözon 3 inom föreslaget område och inom föreslagen tidsram. Stockholm är inte redo att för ett införande utan behöver ge medborgare och näringsidkare förutsättningar att acceptera och följa inskränkningar i friheten, både ekonomisk och personlig.

Daniele Fava (C) yrkar:

1. Att godkänna förvaltningens svar på remissen.
2. Att införa miljözon klass 2 i hela innerstaden under 2024, miljözon klass 3 i hela innerstaden från 2030 samt i hela staden senast år 2035.
3. Att därutöver anföra:

Centerpartiet ser införandet av skärpta miljözonsbestämmelser i Stockholms stad som en förutsättning för stadens mål att uppnå en klimatpositiv stad till 2030 och en fossilbränslefri stad senast 2035. Detta kräver att utsläppen från fossildrivna fordon minskar snabbt och att laddinfrastrukturen för eldrivna fordon byggs ut kraftigt.

I dagsläget råder två nivåer av miljözonsbestämmelser i staden; dels miljözon 1 som innefattar större delen av innerstaden och dels miljözon 2 som berör Hornsgatan. Förslaget om miljözon 3 på denna tämligen begränsade yta

skapar ännu en enklav med särskilda bestämmelser från de tidigare två.

Centerpartiet instämmer i förvaltningens kritik på flera punkter. Det föreslagna området är inte tillräckligt stort för att ge näringslivet tillräckliga incitament för stora investeringar i fordonsflottan. Verksamheter, småföretagare och kunder inom området påverkas negativt samt att det finns en risk för sämre luftkvalitet runt området.

För att motverka dessa negativa effekter, men samtidigt nå miljömålen och förbättra luftkvaliteten är Centerpartiets uppfattning därför att staden bör införa miljözon klass 2 i hela innerstaden under 2024, miljözon klass 3 i hela innerstaden från 2030 samt i hela staden senast år 2035.

Centerpartiet vill även betona vikten av att förändringar i miljözonsbestämmelser kommuniceras väl och i god tid till Stockholmarna. Att som första steg istället införa miljözon 2 i hela innerstaden signalerar tydligt att omställningens tid är nu – samtidigt som man ger Stockholmarna en realistisk möjlighet att planera inför skärpta regler inom snar framtid.

Anders Lindman (SD) yrkar:

1. Nämnden uppmanar kommunfullmäktige att besluta om att ej införa miljözon 3 i området innanför Kungsgatan, Birger Jarlsgatan, Hamngatan och Sveavägen.
2. Därutöver anföra följande:

Sverigedemokraterna är generellt emot införande av miljözon 3 i Stockholm eftersom det får betydande negativa konsekvenser för boende, näringsliv och trafikflöden. Vidare existerar det inte någon realistisk möjlighet att kontrollera regelefterlevnaden inom miljözonerna.

Införande av miljözon 3 i det aktuella området kommer p.g.a. Klaratunnelns mynning att innebära en kraftigt negativ trafikflödespåverkan.

Fordonsparken i Stockholm kommer inom sinom tid att elektrifieras och införande av miljözon 3 kommer inte nämnvärt påverka denna utveckling utan endast innebära problem och ökade kostnader för de som bor och verkar i Stockholm. Införandet av miljözon 3 är en missriktad åtgärd som varken bidrar till en förbättrad miljö inom zonen eller har någon betydelse för det globala klimatet.

Linnea Sandström Lange (L) yrkar bifall till förvaltningens förslag.

### **Beslutsgång**

Ordföranden identifierar fyra förslag till beslut: Förvaltningens förslag, förslag från Petra Gardos Ek m.fl. (M), förslag från Daniele Fava (C) och förslag från Anders Lindman (SD). Ordföranden ställer förslagen mot varandra och finner att Norra innerstadens stadsdelsnämnd beslutar i enlighet med förvaltningens förslag.

### **Reservationer**

Petra Gardos Ek m.fl. (M), Daniele Fava (C) och Anders Lindman (SD) reserverar sig mot förslaget till förmån för egna yrkanden.

### **Särskilda uttalanden**

Petter Martinsson m.fl. (S), Tomas Dillén m.fl. (V) och Bo Magnusson (MP) lämnar följande särskilda uttalande till protokollet:

Vi delar förvaltningens förslag till beslut och vill därutöver anföra:

Stockholm ska vara en stad som leder arbetet för klimatomställningen. Den rödgröna majoriteten går fram med en rad förslag på klimat- och miljöområdet i hela staden, inklusive i vår stadsdel. Den föreslagna miljözonen väntas leda till förbättrad luftkvalitet och minskade koldioxidutsläpp, och är en viktig del i den ambitiösa politik som krävs för att göra Stockholms stad klimatpositivt senast år 2030. Det är angeläget att ett rättviseperspektiv integreras i miljö- och klimatarbetet så att de åtgärder som genomförs bidrar till ett mer jämställt och jämlikt samhälle och inte skapar ökade orättvisor mellan olika individer och grupper.

Den gröna omställningen är helt avgörande för vår stad, vårt land och vår värld. När den nationella politiken brister måste det lokala visa vägen, vilket vi i den rödgröna majoriteten är stolta över att bidra till.

### **Ersättaryttranden**

Gaby Roseen (KD) lämnar följande ersättaryttrande till protokollet:

1. Att avslå kontorets förslag till beslut,



2. Att därutöver anföra följande:

Stockholm har en enorm potential och ska fortsätta att utvecklas till att bli landets mest företagsvänliga stad med en trygg, hel, ren och tillgänglig stadsmiljö. Tack vare den snabba teknikutvecklingen minskar redan kvävedioxidhalterna märkbart såväl nationellt som lokalt parallellt med att svenskarna i snabb takt stället om till fossilfria fordonstyper. Luftkvaliteten förbättras och fordonsflottans påverkan på klimatet avtar.

Det är högst anmärkningsvärt att man går vidare med miljözonen med tanke på det som framgår i stadens egen konsekvensanalys: mellan 84-97 % av dagens trafik i området klarar inte kraven som kommer ställas när zonen inrättas, trafiken kommer trängas upp ur Klaratunneln till närliggande gator vilka, enligt trafikkontoret, uttryckligen har begränsade möjligheter att hantera den trafik som annars kunde köra in i tunneln. Man skapar medvetet en ohållbar trafiksituation – allt på grund av framförhandlad symbolpolitik.

Som Sveriges ekonomiska och politiska huvudstad har trafiknämnden ett stort ansvar att förvalta dess infrastruktur. Att miljözonen inrättas för att förbättra luftkvaliteten klingar skenheligt med tanke vad som framgår i stadens konsekvensanalys. Enligt analysen finns inte bara en påtaglig risk att utsläppen kommer öka på de angränsande huvudgatorna när trafiken trängs upp ur tunneln; zonen i sig bedöms även leda till ökade utsläpp på totalen eftersom att de utpekade alternativa färdvägarna är mycket längre än resan genom Klaratunneln. Vidare behöver även effekterna på partikelhalterna beaktas då studier visar att de tyngre, elektrifierade fordonen bidrar till att riva upp mer partiklar. Framförallt i de fall de även är dubbdäcksutrustade.

Sverige är ett litet exportberoende land i Europas nordligaste region. Som landets huvudstad behöver näringslivets behov beaktas tidigt och väl, inte nonchaleras eller experimenteras med. Enligt analysen kommer logistikföretag verksamma i området behöva byta fordon, överlåta uppdrag till andra aktörer eller sluta ta uppdrag inom miljözonen. Det är en helt absurd inställning till näringslivet och dess behov. Detta snedvriden dessutom konkurrensen när man får olika förutsättningar baserat på vilken sida av gatan man är verksam på; jämfört t.ex. Gallerian med NK, PK-huset och Mood. Zonen kommer enbart att leda till sämre företagsklimat i kombination med högre priser när gods och frakt fördyras på grund av politiskt orsakat kaos. Lägg därtill att hantverkare och serviceföretag kommer avstå från jobb i

city och i de fall de åtar sig uppdrag höjer de priserna. Även det en negativ påverkan för företagsamheten i city.

Avslutningsvis är vi genuint förvånade över att man så pass hastigt väljer att inrätta miljözonen när SL uppger att man inte kan garantera att busslinjerna som påverkas hinner ställa om till eldrift. Vänsterstyret borde svälja hedern och göra som Paris, London, Oslo och nederländska städer: avbryta planerna eller åtminstone senarelägga dem. Stockholm förtjänar ett ansvarstagande styre, inte denna experimentverkstad. Nej till miljözon 3 i city.

### Handlingar i ärendet

- NI 2023/1300-2 Svar på remiss av Införande av miljözon klass 3 i området innanför Kungsgatan, Birger Jarlsgatan, Hamngatan och Sveavägen
- NI 2023/1300-1 Bilaga 1. Remiss av Införande av Miljözon klass 3, KS 2023/1449
- NI 2023/1300-1.1 Bilaga 4. Hemställan från trafiknämnden - Införande av Miljözon klass 3 i området innanför Kungsgatan, Birger Jarlsgatan, Hamngatan och Sveavägen
- NI 2023/1300-1.2 Bilaga 3. Trafiknämndens tjänsteutlåtande - Införande av Miljözon klass 3 i området innanför Kungsgatan, Birger Jarlsgatan, Hamngatan och Sveavägen. Svar på uppdrag från Kommunfullmäktige.
- NI 2023/1300-1.3 Bilaga 2. Konsekvensanalys för miljözon klass 3 i området innanför Kungsgatan, Birger Jarlsgatan, Hamngatan och Sveavägen

## Signerat av

Detta dokument har signerats digitalt av följande personer

Namn	Datum
Pétra Helena,Gardos Ek	2024-01-30
Alf Petter Henrik,Martinsson	2024-01-30