

Yrkande

Moderaterna, Liberalerna, Centerpartiet

Datum 2020-08-21

Yrkande angående Redovisning av uppdraget att utreda effekterna av ett antal olika möjliga utformningar av en miljözon klass 2 i Göteborg

Förslag till beslut

I trafiknämnden:

1. Återremittera uppdraget till förvaltningen för slutförande i enlighet med de förslag som läggs fram i kapitel 11.5 bilaga 1 vad gäller trafik, luftkvalitet, klimat och samhällsnytta. Eftersom fullskaliga samhällsekonomiska analyser är väldigt omfattande ska analysen tydligt avgränsas och utgå från de utvärderingar som gjorts efter införandet av miljözonen på Hornsgatan i Stockholm.

Yrkandet

Göteborg har Sveriges sämsta luftkvalitet och varje år dör cirka 300 göteborgare i förtid på grund av föroreningarna (Arbets- och miljömedicin Göteborg). Mest känsliga för luftföroreningar är barn och sköra personer. De höga halterna av kvävedioxid är en av de främsta orsakerna till stadens dåliga luftkvalitet. Vägtrafiken är den enskilt största källan till höga halter kvävedioxid där göteborgarna vistas. Även om utvecklingen ser mer positiv ut för andra typer av luftföroreningar är halten av kvävedioxid i Göteborgsluften fortsatt mycket hög. Varken miljö kvalitetsnormen eller miljö kvalitetsmålet klaras. Samtidigt har andra hårt trafikerade städer som London lyckats kraftigt minska halterna kvävedioxid på kort tid med verkningsfulla åtgärder, vilket utredningen visar.

För att lyckas minska luftföroreningarna och i förlängningen de höga dödstalen är det helt väsentligt se över de verktyg som kommunen har att tillgå på ett sakligt sätt. Vi är överens om att det behövs fler åtgärder för att förbättra luftkvaliteten i Göteborg. Det är dock viktigt att de åtgärder som sätts in måste värderas utifrån dess miljö- och hälsonyttor och samhällskostnader samt därefter jämföras med andra effektiva åtgärders för- och nackdelar.

Vi är medvetna om komplexiteten att genomföra exempelvis samhällsekonomiska analyser på trafikåtgärder, och att det aldrig går att helt förutse förändrade beteenden, trafikflöden och övrig teknisk utveckling. Så är det inför samtliga politiska beslut av trafik- och infrastrukturåtgärder. Vi föreslår därför att den samhällsekonomiska analysen som genomförs är tydligt avgränsad och utgår från de utvärderingar som gjorts efter införandet av den första miljözonen klass 2 i Sverige (Hornsgatan i Stockholm).

Enligt utredningen är underlaget som nu presenterats inte tillräckligt omfattande för att kunna besluta om ett eventuellt införande av en miljözon klass 2. För detta krävs enligt författarna ytterligare och fördjupade utredningar. Vi delar den bedömningen och föreslår därför en återremiss. Utvärdering från Stockholms stads miljözon på Hornsgatan bör kunna ge användbart underlag.

Vi vill uppmana utredningen att jämföra olika utformningar av miljözoner klass 2, exempelvis för- och nackdelar med miljözoner på nybyggda området där det ännu inte hunnit flytta in boende eller arbetsplatser. Miljözoner inom nybyggnadsområden skulle kunna vara ett sätt att testa på mindre gator och skapa en acceptans för åtgärden då de människor och företag som flyttar dit känner till förutsättningarna på förhand.