

Motion om en hälsoekonomisk utvärdering av nyttan med miljözon klass 2 och 3

Motion av Gabriel Kroon (SD)

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.
Motionen besvaras med hänvisning till vad som sägs i utlåtandet.

Föredragande borgarrådet Lars Strömgren

Sammanfattning av ärendet

Gabriel Kroon (SD) har lämnat in en motion till kommunfullmäktige. Motionären anser att begreppet QALY (Quality-Adjusted Life Year eller kvalitetsjusterade levnadsår) ska användas för att utvärdera nyttan av införandet av miljözoner i Stockholms stad. Motionären anser att det finns skäl att utvärdera den faktiska kostnaden per QALY av införande av miljözoner och föreslår att trafiknämnden ges i uppdrag att beställa en hälsoekonomisk utvärdering av miljözon klass 2 och 3.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafiknämnden, Farsta stadsdelsnämnd, Norra innerstadens stadsdelsnämnd och Södermalms stadsdelsnämnd.

Stadsledningskontoret konstaterar att staden genomför utvärderingar av miljözoner och anser att det saknas skäl att ge trafiknämnden i uppdrag att beställa en hälsoekonomisk utvärdering av miljözon klass 2 och 3.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att införandet av miljözoner är en viktig åtgärd både för klimatet och för den lokala luftkvaliteten. Nämnden konstaterar att införandet av de nuvarande miljözonerna har bidragit till en förbättrad luftkvalitet i staden men att regelefterlevnaden begränsar zonernas fulla effekt och anser att det är av stor vikt att fortsätta verka för införandet av nya befogenheter för att öka regelefterlevnaden.

Trafiknämnden bedömer att en hälsoekonomisk utvärdering enligt motionärens förslag inte kan ge en tillförlitlig och rättvis analys och konstaterar att redan

tillgängliga underlag räcker för att ge vägledning kring de hälsoekonomiska effekterna.

Farsta stadsdelsnämnd anser att effekter av införande av miljözoner är viktiga att utreda och att trafiknämnden lämpligast hanterar frågan om en sådan utredning.

Norra innerstadens stadsdelsnämnd anser det vara viktigt att projekt och åtgärder som har betydande konsekvenser för Stockholm och stockholmarna utreds på ett grundligt sätt men har inga synpunkter på val av utvärderingsmetod.

Södermalms stadsdelsnämnd anser att stadens arbete för att erhålla bättre luft är positivt och viktigt men har svårt att bedöma huruvida motionens förslag är lämpligt eller relevant att genomföra då nämnden saknar rätt kompetens att avgöra det.

Föredragande borgarrådets synpunkter

Vägtrafiken är den största källan till utsläpp av luftföroreningar i Stockholm. Det har länge varit känt att luftföroreningar från vägtrafiken ökar risken för lungsjukdomar, hjärt- och kärlsjukdomar, astma och allergi samt andra allvarliga hälsoskador. Ny forskning visar att de negativa effekterna av luftföroreningar är betydligt större än vad man tidigare har trott och såväl Europeiska unionen som Världshälsoorganisationen (WHO) har skärpt mål och riktlinjer för luftkvalitet.

Runt om i Europa väljer allt fler stora städer att vidta åtgärder för att minska utsläppen från biltrafiken, för att förbättra luftkvaliteten, bidra till omställning och elektrifiering samt göra städerna mer gröna och tillgängliga för gång- och cykeltrafikanter. Vår målsättning i den rödgröna majoriteten är att skapa en mer levande stad med friskare luft. Utsläppen från bensin- och dieslbilar i Stockholm skadar inte bara människors hälsa lokalt utan även klimatet globalt. En intensifierad elektrifiering bidrar till både förbättrad luftkvalitet och minskade växthusgasutsläpp. Stockholms stad har därför jobbat med miljözon klass 2 och vill framöver även införa miljözon klass 3 i ett avgränsat område i City. Den politik som staden fört, tillsammans med internationella och nationella regleringar, har under lång tid inneburit sänkta utsläppsnivåer, men mer behöver göras för att fullt ut nå de mål och riktlinjer som staden behöver nå. Inte minst som en följd av att en ändrad nationell politik nu innebär ökade utsläpp, vilket riskerar bidra till sämre luftkvalitet på sikt.

Miljözon klass 3 är ett av få verktyg som staden enligt lag har rätt att använda för att snabba på omställningen till fossilfria transporter. Den har en teknikdrivande effekt som bidrar till att nå stadens mål om minskade utsläpp av koldioxid och en utsläppsfri innerstad till år 2030. I samband med införandet av miljözon klass 3 i ett område i City kommer även förbudet mot tunga lastbilar nattetid att tas bort i området, vilket bidrar till att fler tysta leveranser kan ske utanför rusningstid och trängseln på gatorna dagtid minskar och är därmed ytterligare en positiv effekt som miljözon klass 3 har.

Stockholms stad kommer fortsätta arbetet för en utsläppsfri innerstad. Att stockholmarna inte ska drabbas av ohälsa och i värsta fall dödsfall till följd av dålig

luftkvalitet har för den rödgröna majoriteten ett större värde än de monetära summor som Sverigedemokraterna försöker sätta på mänskliga liv.

Bilaga

Motion om en hälsoekonomisk utvärdering av nyttan med miljözon klass 2 och 3,
dnr KS 2024/1115-1

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar enligt föredragande borgarråds förslag.

Stockholm den 21 maj 2025

Karin Wanngård
Kommunstyrelsens ordförande

Ärendet

Gabriel Kroon (SD) har lämnat in en motion till kommunfullmäktige. Motionären anser att begreppet QALY (Quality-Adjusted Life Year eller kvalitetsjusterade levnadsår) ska användas för att utvärdera nyttan av införandet av miljözoner i Stockholms stad. QALY är ett mått som kombinerar livslängd och livskvalitet för att utvärdera effekten av medicinska behandlingar, där ett QALY motsvarar ett år med full hälsa. Motionären anser att det finns skäl att utvärdera den faktiska kostnaden per vunnet kvalitetsjusterat levnadsår (QALY) av införande av miljözoner och föreslår att trafiknämnden ges i uppdrag att beställa en hälsoekonomisk utvärdering av miljözon klass 2 och 3.

Remissammanställning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafiknämnden, Farsta stadsdelsnämnd, Norra innerstadens stadsdelsnämnd och Södermalms stadsdelsnämnd.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 31 mars 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholms stad införde miljözon klass 2 på Hornsgatan från och med den 15 januari 2020 (dnr KS 2019/741), som innebar att enbart diesel- och bensinfordon med utsläppsklass Euro 5 och 6 var tillåtna. Från den 1 juli 2021 skärptes reglerna för dieselfordon till att enbart tillåta Euro 6. Beslutet om införandet motiverades av att miljö kvalitetsnormerna för dygns- och timmedelvärde för kvävedioxidhalten på Hornsgatan inte hade klarats under något år sedan luftkvalitetsförordningen infördes i svensk lagstiftning. Den lokala trafikföreskriften om miljözon klass 2 på Hornsgatan förväntades leda till lägre halter av kvävedioxid på Hornsgatan och i viss mån även på närliggande gator.

Införandet av miljözon klass 3 beslutade kommunfullmäktige om den 6 maj 2024 (dnr KS 2023/1449) och innebär att i zonen får endast elfordon och bränslecellsfordon samt gasfordon med utsläppsklass Euro 6 köra. Tunga lastbilar och tunga bussar får vara laddhybrider om fordonen uppfyller utsläppskraven för Euro 6. Laddhybrider tillåts inte för personbilar, lätta lastbilar eller lätta bussar. Zonen utgör området innanför Kungsgatan, Birger Jarlsgatan, Hamngatan och Sveavägen. Det aktuella området har halter av kvävedioxid som överskrider Världshälsoorganisationens (WHO:s) riktvärden för årsmedelvärde och utgör därmed en risk för folkhälsan. Införandet förväntas bidra till förbättrad folkhälsa genom minskad sjuklighet och dödlighet i lungsjukdomar samt hjärt- och kärlsjukdomar, minskad överdödlighet samt minskad risk för en rad olika hälsoproblem framförallt för barn, äldre, gravida och personer med nedsatt hälsa. Införandet förväntas även bidra till att påskynda omställningen till en elektrifiering av fordonsflottan i hela

staden. Beslutet avsåg ett införande den 31 december 2024, men har ännu inte trätt i kraft i avvaktan på Länsstyrelsens prövning av beslutet.

Stadsledningskontoret kan konstatera att i beslutet om införande av miljözon klass 2 betonades vikten av att staden genomför mätningar av såväl luftkvalitet som fordonsslag både innan och under införandet. Miljö- och hälsoskyddsnämnden genomför löpande mätningar, som sammanställs i rapporter. Dessa publiceras på webbplatsen Stockholms miljöbarometer (<https://miljobarometern.stockholm.se/>).

Vid den senaste uppföljningen för Hornsgatan, som gjordes 2023 (efter skärpning av reglerna för miljözon klass 2), konstaterades bland annat att de totala utsläppen av kväveoxider från vägtrafiken nästan har halverats på tre år och att utsläppsminskningen beror på förändrad fordonspark (fordonstyper, bränslen/drivlinor och euroklasser) samt att trafiken totalt har minskat något. Den förändrade fordonsparken har påskyndats av miljözonerna, främst klass 1 för tunga fordon, men även klass 2 för lätta fordon har bidragit till förbättringen. Uppföljningarna har visat att ett införande av en miljözon ger både direkta effekter (förbud för fordon som inte uppfyller kraven) samt effekter som växer över tid (påskyndar fordonsparkens omställning).

I Budget 2025 framgår att miljö- och hälsoskyddsnämnden ska ansvara för stadens arbete med att utvärdera miljözoner, det vill säga även miljözon klass 3 när den så småningom införs. Stadsledningskontoret utgår ifrån att nämnden genomför utvärderingen enligt de mest lämpliga metoderna. Därmed saknas skäl för att trafikinämnden ska ges i uppdrag att beställa en hälsoekonomisk utvärdering av miljözon klass 2 och 3.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 18 februari 2025 följande.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner miljöförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation av Anders Edin (SD), se Reservationer m.m.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 14 januari 2025 har i huvudsak följande lydelse.

En hälsoekonomisk utvärdering kan vara värdefull för att säkerställa att de ekonomiska resurserna används effektivt och att de samhällsekonomiska effekterna beaktas.

Förvaltningen anser dock att införandet av miljözoner är en viktig åtgärd både för klimatet och för den lokala luftkvaliteten. Forskning visar att det inte finns någon nedre gräns för när hälsoeffekter med anledning av luftföroreningar kan uppstå och att varje minskning av luftföroreningshalter ger positiva effekter på folkhälsan, även i länder som Sverige med relativt låga föroreningshalter. Hälsovinster med

förbättrad luftkvalitet anses vara väsentligt större än kostnaderna för att genomföra luftkvalitetsåtgärder, särskilt med tanke på att sambandet mellan luftföroreningar och utsläpp av växthusgaser ökar kostnadseffektiviteten. (WHO:s riktlinjer 2021, IVL rapport 2021, KI IMM)

Miljöförvaltningen har på uppdrag av kommunfullmäktige utfört uppföljningar av miljözonerna i Stockholm (klass 1 i innerstaden och klass 2 på Hornsgatan) och dess effekt på luftkvaliteten. I rapporten ”Miljözon klass 2 för lätta fordon på Hornsgatan” från 2020 framkom att vid full regelefterlevnad minskar utsläppen med 11 %. Dock begränsas effekten av den låga regelefterlevnaden och den faktiska effekten var enbart 2 % minskning. Vid den senaste uppföljningen som gjordes för Hornsgatan 2023 efter skärpning av reglerna för miljözon klass 2 konstaterades bland annat att:

De totala utsläppen av kväveoxider från vägtrafiken har nästan halverats på tre år.

Utsläppsminskningen beror på förändrad fordonspark vad gäller fordons typer, bränslen/drivlinor och euroklasser samt att trafiken totalt har minskat något.

Den förändrade fordonsparken har påskyndats av miljözonerna, främst klass 1 för tunga fordon, men även klass 2 för lätta fordon har bidragit till förbättringen.

Uppföljningarna har visat att ett införande av en miljözon ger både direkta effekter (förbud för fordon som inte uppfyller kraven) samt effekter som växer över tid (påskyndar fordonsparkens omställning).

Förvaltningen konstaterar att införandet av de nuvarande miljözonerna har bidragit till en förbättrad luftkvalitet i staden men att regelefterlevnaden begränsar zonernas fulla effekt. Vidare konstaterar förvaltningen att det pågår ett kontinuerligt arbete för att främja nyttan med zonerna för alla (t.ex. via dialog med boende och verksamheter inom zonen) och att zonerna täcker relativt små områden med flertalet parkeringsalternativ i anslutning.

Förvaltningen har inga invändningar mot att en hälsoekonomisk analys görs men anser att resurser i första hand bör läggas för att säkerställa en god regelefterlevnad i både befintliga miljözoner och i den planerade miljözon klass 3, t.ex. med informationsinsatser. Förvaltningen anser även att det är av stor vikt att fortsätta verka för införandet av nya befogenheter för att öka regelefterlevnaden, så som att parkeringsvakter ska få bötfälla stillastående fordon inom zonen.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 20 mars 2025 följande.

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

Reservation av Anders Lindman (SD), se Reservationer m.m.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 10 februari 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Staden har i egenskap av väghållare ett ansvar att tillse god luftkvalitet och uppnå gällande miljö kvalitetsnormer och miljömål för luftkvalitet. Stadens strävar efter att förbättra luftkvaliteten och sänka halterna av luftföroreningar med WHO:s forskningsbaserade riktvärden som vägledning. Dessutom har staden som mål att minska klimatutsläppen från transporter med 80 procent till år 2030. Miljözoner är ett av stadens verktyg för att uppnå dessa mål.

Hälsoeffekter

Motionären efterfrågar en utvärdering av kostnaden för miljözon klass 2 och 3 per vunnet friskt levnadsår (QALY). QALY är ursprungligen ett mått som används för att väga olika medicinska insatser mot varandra – där man tar hänsyn till förlängd livslängd och upplevd förbättrad livskvalité utifrån den medicinska insatsens effekt. QALY används även i andra sammanhang för att utvärdera hälsoeffekter av samhällsekonomiska insatser. Trafikverket har värderat QALY till 2,4 miljoner kronor. Precis som motionären belyser råder det oenigheter kring vad en QALY bör värderas till, där olika myndigheter anger olika nivåer – motionären hänvisar till rapporten Effekter av miljözoner i Stockholms stad från 2019, där ett QALY-värde tagits fram av staden, där QALY värderas till 1,5 miljoner kronor. Trafikkontoret anser att det är en etisk fråga som är svår att ta ställning till och saknar kännedom om socialstyrelsens beräkningar.

Motionären hänvisar till att utredningen från 2019 anger att varje inbesparat levnadsår kostar minst 1,5 miljoner kronor. Trafikkontoret vill dock förtydliga att rapporten inte anger att ett inbesparat levnadsår kostar 1,5 miljoner kronor, utan att ett levnadsår är värderat till detta belopp. Utredningen visar att en miljözon klass 2 i hela innerstaden skulle generera ytterligare 631 vunna levnadsår, motsvarande ett värde av 0,95 miljarder kronor. I detta exempel har staden inte inkluderat andra hälsovinster, såsom minskad risk för uppkomst av astma hos barn och vuxna, påverkan på foster samt minskad försämring av flera ohälsotillstånd i befolkningen.

För att bedöma hälso nyttan av miljözoner baserar trafikkontoret sina analyser på tidigare forskning. Enligt Världshälsoorganisationen (WHO) finns ingen nedre gräns för när luftföroreningar kan påverka hälsan och även små minskningar av luftföroreningshalter ger positiva effekter på folkhälsan. Hälsovinsterna med förbättrad luftkvalitet anses vara väsentligt större än kostnaderna för att genomföra luftkvalitetsåtgärder.

Enligt en utredning av Svenska miljöinstitutets (IVL) från 2019 beräknas hälsoeffekterna av förhöjda halter av kvävedioxid och partiklar (PM_{2,5}) kosta samhället cirka 168 miljarder svenska kronor varje år. Under dagar med höga halter av luftföroreningar ökar antalet personer som insjuknar och söker vård. Enbart produktivitetsförluster till följd av sjukfrånvaro beräknas orsaka samhällsekonomiska kostnader motsvarande cirka 0,02 procent av Sveriges BNP.

Trafikkontoret bedömer att en hälsoekonomisk utvärdering inte möjliggör en tillförlitlig och rättvis analys, eftersom det saknas tillräcklig data för många av de

hälsotillstånd som bör värderas. Detta gör det svårt att kvantifiera de positiva effekterna i ekonomiska termer. Eftersom miljözoners effekter sträcker sig över en längre tidsperiod, och följeffekterna blir synliga först en tid efter införandet, ökar osäkerheten ytterligare. Av den anledningen riskerar en hälsoekonomisk utvärdering av miljözoner att bli både osäker och underskattad.

Samhällsekonomiska effekter

För en uppskattning av miljözoners samhällsekonomiska effekter hänvisar trafikkontoret till Transportstyrelsen utredning (TSV 2015-4545) från 2015. Den innehåller fallstudier av ett införande av miljözon klass 3 i Gamla stan och miljözon klass 2 i hela innerstaden, med införande under år 2020. Transportstyrelsen konstaterar att kostnaden blir lägre i ett mindre område eller vid senare införande, men att detta också begränsar utsläppsminskningen. Kostnaden påverkas även av vilka och hur många fordon som ersätts. Vid jämförelse med utredningen bör det beaktas att miljözon klass 3 inte införs i Gamla stan, utan ett mindre område i City och att klass 2 endast har införts på Hornsgatan och inte i hela innerstaden.

Trafikkontoret bedömer att det är svårt att beräkna miljözoners privatekonomiska och samhällsekonomiska effekter, då det beror på hur aktörer anpassar sig. För både miljözon klass 2 på Hornsgatan och den kommande miljözon klass 3 i City finns alternativa färdvägar, andra vägar eller möjlighet att parkera utanför zonerna. Färre än var tionde resa till City görs med bil, majoriteten sker med kollektivtrafik, cykel eller gång.

Trafikkontorets bedömning

En hälsoekonomisk analys bedöms som osäker och trafikkontoret anser att befintliga underlag redan ger tillräcklig vägledning kring de hälsoekonomiska effekterna. Samtidigt är det av stor vikt att fortsätta utvärdera miljözoner för att mäta effekterna på lång sikt. Utvärdering pågår för miljözon klass 2 och är planerat för miljözon klass 3.

Farsta stadsdelsnämnd

Farsta stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 6 februari 2025 följande. Stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som svar på remissen av en motion från Gabriel Kroon, sverigedemokraterna, om en hälsoekonomisk utvärdering av nyttan med miljözon klass 2 och 3.

Reservation av Leif Söderström (SD), se Reservationer m.m.

Farsta stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 6 februari 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen delar motionärens uppfattning att det är viktigt att utvärdera effekten av satsningar som exempelvis införande av miljözoner.

Nuvarande miljözon 2 och den planerade miljözon 3 ligger utanför Farsta stadsdelsområde och Farstaborna berörs därmed inte direkt av miljözonerna. Stadsdelsnämnden har heller ingen rådighet över utredningar som denna utan det är trafiknämnden som ansvarar för utredningar av konsekvenser av trafikåtgärder. Förvaltningen anser att trafiknämnden själv lämpligast hanterar frågan om och i så fall hur en sådan utredning bör utformas.

Norra innerstadens stadsdelsnämnd

Norra innerstadens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 20 februari 2025 följande.

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

Reservation av Anders Lindman (SD), se Reservationer m.m.

Norra innerstadens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 13 januari 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen anser det vara viktigt att projekt och åtgärder som har betydande konsekvenser på Stockholm och stockholmarna alltid ska utredas på ett grundligt sätt. Oavsett om det handlar om införande av miljözoner eller andra större projekt eller åtgärder.

Det finns flertalet modeller och metoder som kan användas för att utreda konsekvenser ur olika perspektiv för olika projekt och åtgärder, där QALY är en metod. Förvaltningen har inga synpunkter kring vilken metod som är lämpligast för trafiknämnden att använda för att utreda konsekvenser av införandet av miljözoner eller för andra typer av projekt och åtgärder.

Södermalms stadsdelsnämnd

Södermalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 20 februari 2025 följande.

Södermalms stadsdelsnämnd överlämnar stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation av Martin Westmont (SD), se Reservationer m.m.

Södermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 22 januari 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsdelsförvaltningen anser att stadens arbete för att erhålla bättre luft är positivt och viktigt. I stadens budget för 2025 anges att Stockholms luftkvalitet förbättrats och att den idag klarar miljökvalitetsnormerna på stadens gator men att luftkvaliteten fortsatt måste förbättras för att skydda vår hälsa.

Stadsdelsförvaltningen har svårt att bedöma huruvida motionens förslag, som innebär att en hälsoekonomisk utvärdering av miljözon klass 2 och 3 ska genomföras, är lämpligt eller relevant att genomföra då förvaltningen saknar rätt kompetens att avgöra det.

Generellt sett anser förvaltningen att det är angeläget att säkerställa att de ekonomiska resurserna används effektivt och att de samhällsekonomiska effekterna av olika förslag beaktas. Om en hälsoekonomisk utvärdering av miljözon 2 och 3 kan bidra till att belysa detta kan det enligt förvaltningen vara motiverat att genomföra en sådan utvärdering.

I detta sammanhang är det enligt förvaltningen viktigt att framhålla att miljözon 2 och 3 inte bara kan ge positiva hälsoeffekter hos oss människor utan också bidra till att minska påverkan på klimatet och ge positiva effekter på djur- och växtlivet. Det kan därför även vara relevant att göra andra utvärderingar än den som fokuserar på människors hälsa för att på så sätt skapa sig en bättre helhetsbild av effekterna av miljözon 2 och 3.

Reservationer m.m.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Reservation av Anders Edin (SD)

1. Att bifalla motionen.
2. Att därutöver anföra följande:

Stockholm stad har infört miljözon klass 2 på flertalet platser samt har påbörjat uttrullningen av miljözon klass 3. I debatten framställs målet vara att förbättra luften för att minska sjukligheten. Samtidigt innebär varje reglering en fördyring vilket inte minst påverkar privatperson och småföretag som tvingas ställa av eller uppgradera sitt val av fordon.

Denna motion föreslår att Stockholm stad ska genomföra en hälsoekonomisk utvärdering av miljözon klass 2 och 3. Resultatet av denna utvärdering kommer ge en indikation om kostnad i kronor per vunnet kvalitetsjusterat levnadsår. Det är beklagligt att förvaltningen och den rödgröna majoriteten inte verkar vilja undersöka effektiviteten av miljözoner på djupet. Detta gör det än mer uppenbart att det handlar om en ideologisk kamp mot bilismen snarare än effektiv åtgärd för minskad ohälsa.

Trafiknämnden

Reservation av Anders Lindman (SD)

1. Att nämnden beslutar att tillstyrka motionen.
2. Att därutöver anföra följande:

Sverigedemokraterna anser att konsekvenserna av och nyttan med införandet av miljözon 2 och 3 i Stockholm är bristfälligt utredda. Därför bör en fördjupad hälsoekonomisk utvärdering gjord av miljözonernas kostnad per kvalitetsjusterad levnadsår (QALY) genomföras. Vidare krävs att införandet av miljözon 2 och 3 utreds noggrannare och bättre med hänsyn taget till den ekonomiska påverkan det innebär både för privatpersoner och näringsliv i berörda stadsdelar.

Enligt sverigedemokraterna är införandet av miljözonerna framforcerat av ideologiska skäl utan att de omfattande konsekvenserna blivit ordentligt utredda.

Farsta stadsdelsnämnd

Reservation av Leif Söderström (SD)

1. Stadsdelsnämnden föreslår att kommunfullmäktige bifaller motionen.

2. Därutöver anföra följande:

Motionen efterfrågar en hälsoekonomisk utvärdering som belyser ifall samhällets kostnader för införandet av miljözon 2 och 3 i Stockholm, kan motiveras utifrån de hälsomässiga effekter som förespeglats införande av miljözonerna.

Det är viktigt att stockholmarnas skattepengar används på ett ansvarsfullt sätt och inte förbrukas på ideologiskt drivna experimentella åtgärder som saknar evidens för att uppnå ett anspråkstagets syfte.

Norra innerstadens stadsdelsnämnd

Reservation av Anders Lindman (SD)

1. Stadsdelsnämnden tillstyrker motionen.
2. Därutöver anföra följande:

Sverigedemokraterna anser att konsekvenserna av och nyttan med införandet av miljözon 2 och 3 i Stockholm är bristfälligt utredda. Därför bör en fördjupad hälsoekonomisk utvärdering gjord av miljözonernas kostnad per kvalitetsjusterad levnadsår (QALY) genomföras. Vidare krävs att införandet av miljözon 2 och 3 utreds noggrannare och bättre med hänsyn taget till den ekonomiska påverkan det innebär både för privatpersoner och näringsliv i berörda stadsdelar. Enligt Sverigedemokraterna är införandet av miljözonerna framforcerat av ideologiska skäl utan att de omfattande konsekvenserna blivit ordentligt utredda.

Södermalms stadsdelsnämnd

Reservation av Martin Westmont (SD)

1. Att Södermalms stadsdelsnämnd delvis godkänner förvaltningens remissvar.
2. Därutöver anföra följande:

Vi ser positivt på att förvaltningen i sitt svar skriver att "Generellt sett anser förvaltningen att det är angeläget att säkerställa att de ekonomiska resurserna används effektivt och att de samhällsekonomiska effekterna av olika förslag beaktas. Om en hälsoekonomisk utvärdering av miljözon 2 och 3 kan bidra till att belysa detta kan det enligt förvaltningen vara motiverat att genomföra en sådan utvärdering". Motionen tar upp ett angeläget ämne då vi inte har någon fördjupad hälsoekonomisk utvärdering av miljözonernas kostnad per kvalitetsjusterat levnadsår, även kallat (QALY).

Resultaten av motionens föreslagna utredning skulle kunna generera kostnadseffektiviseringar och samtidigt bidra till en bättre miljöpolitik, det är just dessa argument vi vill ska ingå i förvaltningens remissvar.