

Handläggare
Sara Nilsson
Telefon: 0850828934**Till**
Miljö- och hälsoskyddsnämnden
2025-08-26, p.18

Motion om att utvärdera stadens miljözoner från Jan Jönsson (L) och Sara Svanström (L)

Remiss från kommunstyrelsen, dnr KS 2025/436

Förvaltningens förslag till beslut

1. Godkänna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Sammanfattning

Kommunstyrelsen har remitterat en motion om att staden ska utvärdera miljözonerna inklusive stadsmiljözonen i Gamla stan. Miljöförvaltningen är positiv till att utvärdering av miljözoner och andra åtgärder utförs och anser att det är bra att kommande utvärderingar, utöver effekt på luftkvalitet, även inkluderar påverkan på boende och företagare. Det är dock viktigt att resurser läggs på att öka regelefterlevnaden för att uppnå så god effekt som möjligt. Detta kan t.ex. ske genom informationsinsatser och samarbete med polisen samt genom att verka för nya verktyg och ökad rådighet för staden.

Förvaltningen anser att miljözoner är en viktig åtgärd både för klimatet och för den lokala luftkvaliteten. En kombination av åtgärder är dock nödvändigt om luftföroreningshalterna ska fortsätta minska i staden så att kommande skärpta miljökvalitetsnormer ska kunna klaras.

Förbränningsmotorer (bensin och diesel) är källan till utsläpp av avgaser såsom CO₂ och NO_x, och dubbdäck samt tunga fordon är den stora källan till partiklar (PM₁₀). Om alternativa åtgärder ska övervägas bör de därför fokusera på att minska mängden förbränningsmotorer, dubbdäck och tunga fordon.

Bakgrund

Kommunstyrelsen har remitterat en motion från Jan Jönsson (L) och Sara Svanström (L) om att staden ska utvärdera miljözonerna inklusive stadsmiljözonen i Gamla stan. Sista svarsdag är den 19 september 2025.

Motionärerna anger att följande bör ingå i utvärderingen, som sedan ska ligga till grund för stadens fortsatta arbete med miljözoner i Stockholm stad:

- Analys om i vilken utsträckning miljözonerna har bidragit till att minska utsläpp och förbättra luftkvaliteten.
- Utredning om zonernas påverkan på boende och företag och om dessa står i proportion till den givna nyttan.
- Utredning av alternativa åtgärder som har testats i andra länder där man har uppnått samma eller bättre resultat.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av avdelningen för stadsmiljö i samråd med avdelningen luft och klimat.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Miljöförvaltningen är positiv till att utvärdering av miljözoner och andra åtgärder utförs. Förvaltningen deltar i många utvärderingsprojekt gällande åtgärder, t.ex. tillsammans med väghållarna (Trafikkontoret och Trafikverket) och Statens väg- och forskningsinstitut (VTI).

Vad gäller miljözoner har miljöförvaltningen 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 de uppföljningar som har utförts (t.ex. [2020](#) och [2023](#)) framgår bland annat att den potentiella effekten är god men att den begränsas av låg regelefterlevnad. Det framgår även att den förändrade fordonsparken, vad gäller fordons typer, bränslen/drivlinor och euroklasser, har påskyndats av miljözonerna, främst klass 1 för tunga fordon, men även klass 2 för lätta fordon har bidragit till förbättringen. Vidare framgår att de totala utsläppen av kväveoxider från vägtrafiken nästan har halverats på tre år.

I utförda uppföljningar har inte påverkan på boende och företag ingått.

Flera alternativa åtgärder har tidigare beskrivits, bland annat i en rapport från 2023¹. Bland annat beskrivs cirkulationsplaner/”Low Traffic Zones” som flera länder i Europa har infört (t.ex. Belgien och Storbritannien) som handlar om att begränsa genomfartstrafiken i innerstadsområden. Andra åtgärder som tas upp i rapporten är bland annat differentierad trängselskatt, bilfria gator, subventioner av elektriska fordon och fysiska begränsningar i gaturummet, samt åtgärder för att göra staden mer cykel- och gångvänlig.

Miljözoner eller motsvarande finns många goda exempel på i europeiska städer, men istället för att förbjuda fordon har de flesta infört olika avgifter beroende på fordonens status ([Driving in a low-emission zone or areas with restricted access in Europe](#)).

Förvaltningen anser 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. Beräkningar gällande hälsorelaterade kostnader har utförts som visar att hälsovinster med förbättrad luftkvalitet är väsentligt större än kostnaderna för att genomföra luftkvalitetsåtgärder, särskilt med tanke på att sambandet mellan luftföroreningar och utsläpp av växthusgaser ökar kostnadseffektiviteten. Svensk forskning har även visat att luftföroreningar orsakar flera tusen förtida dödsfall per år. ([WHO:s riktlinjer 2021](#), [IVL rapport 2021](#), [KI IMM](#), [IVL hemsida](#))

Förvaltningen anser att det är bra att kommande utvärderingar, utöver effekt på luftkvalitet, även inkluderar påverkan på boende och företagare. Det är dock viktigt att resurser läggs på att säkerställa en god regelefterlevnad i miljözonerna, t.ex. med informationsinsatser och samverkan med polisen (som har tillsyn över reglerna i sådana lokala trafikföreskrifter). Den effekt som miljözoner och andra åtgärder som t.ex. dubbdäcksförbud ger påverkas mycket av regelefterlevnaden. Uppföljning av miljözon klass två har visat att den potentiella effekten av minskade utsläpp av kväveoxider är 11 % vid full regelefterlevnad medan den faktiska effekten blev 2 % i och med att samtliga fordon inte följde reglerna om tillåtna euroklasser (utsläppskrav).

Förvaltningen anser att staden ska fortsätta verka för införandet av nya verktyg och ökad rådighet för staden att öka regelefterlevnaden, så som att parkeringsvakter ska kunna få bötfälla stillastående

fordon inom en miljözon om de inte uppfyller gällande fordonskrav. Dessutom bör andra verktyg utredas vidare som t.ex. möjligheten med differentierad trängselskatt eller avgiftszoner.

Sammanfattningsvis anser förvaltningen att miljözoner är en viktig åtgärd för att minska utsläppen. En kombination av åtgärder är dock nödvändigt om luftföroreningshalterna ska fortsätta minska i staden så att kommande skärpta miljökvalitetsnormer ska kunna klaras. Förbränningsmotorer (bensin och diesel) är källan till utsläpp av avgaser såsom CO₂ och NO_x och dubbdäck samt tunga fordon är den stora källan till partiklar (PM₁₀). Om alternativa åtgärder ska övervägas bör de därför fokusera på att minska mängden förbränningsmotorer, dubbdäck och tunga fordon.

Anna Hadenius
Förvaltningschef

Maria Svanholm
Avdelningschef

Bilagor

Motion om att utvärdera stadens miljözoner från Jan Jönsson (L) och Sara Svanström (L)