

**PM Rotel I + V (Dnr KS 2019/297)**

## **Anmälan av rapport om Effekter av miljözoner i Stockholms stad**

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Anmälan av rapport Effekter av miljözoner i Stockholms stad godkänns.
2. Ärendet tillställs trafiknämnden och miljö- och hälsoskyddsnämnden för kännedom.

**Föredragande borgarråden Anna König Jerlmyr och Daniel Helldén**  
anför följande.

### **Ärendet**

Regeringen beslutade i augusti 2018 att införa nya regler om miljözoner i trafikförordningen. Beslutet innebär att kommuner nu har möjlighet att inom ett visst område från den 1 januari 2020 införa miljözon för personbilar och lätta lastbilar, miljözon klass 2 och 3. Sedan tidigare har det varit möjligt att införa miljözon klass 1 för tung trafik, vilket staden haft sedan 1996.

I kommunfullmäktiges budget för 2018 framgick att kommunstyrelsen skulle leda stadens arbete med miljözoner för lätta fordon och att trafiknämnden och miljö- och hälsoskyddsnämnden skulle delta i arbetet. Stadsledningskontoret tillsammans med trafikkontoret och miljöförvaltningen påbörjade därför under 2018 ett utredningsarbete kring olika utformningar av en miljözon klass 2 i Stockholms stad.

Kommunstyrelsen beslutade den 11 april 2018, Dnr KS 2018/535, att dels godkänna föreslagen inriktning för Stockholms stads utredning av miljözoner för lätta fordon, dels att inrätta en politisk referensgrupp för utredning av miljözoner för lätta fordon under kommunstyrelsen.

Rapporten Effekter av miljözoner i Stockholms stad färdigställdes och skrevs under av stadsdirektören i december 2018 och presenterades för den politiska referensgruppen i februari 2019. Rapporten som ska ses som ett kunskapsunderlag anmäls i och med detta ärende till kommunstyrelsen.

### **Beredning**

Ärendet har beretts av stadsledningskontoret.

*Stadsledningskontoret* har tillsammans med trafikkontoret och miljöförvaltningen gemensamt tagit fram bifogad rapport Effekter av miljözoner i Stockholms stad med syfte att analysera effekterna av ett antal olika möjliga utformningar av en miljözon klass 2 i Stockholms stad.

## Våra synpunkter

Vårt mål är att luften ska vara ren var man än bor i Stockholm. Luftkvaliteten i Stockholm har förbättrats under lång tid, men fortfarande utgör luftföroreningar ett stort problem på vissa platser i staden. Det är viktigt att fortsätta vidta åtgärder för god luftkvalitet där människor bor och vistas. Detta medför stora folkhälsovinster, framförallt för de grupper i samhället som är mest känsliga; barn, äldre och redan sjuka människor.

Staden arbetar för att nå miljö kvalitetsmålet för frisk luft och miljö kvalitetsnormerna för partiklar och kvävedioxid ska uppnås. Målet på längre sikt är att de fordon som kör på Stockholms gator ska vara fria från både fossila och hälsofarliga utsläpp.

Idag släpper vissa dieselfordon ut stora mängder hälsofarliga partiklar och kväveoxider. Det är en av anledningarna till att staden ser det som angeläget att förbättra efterlevnaden av miljö zonen för tunga fordon samt att genom att införa miljö zonen för lätta fordon på Hornsgatan förbättra luftkvaliteten på platsen.

Rapporten Effekter av miljö zoner i Stockholms stad innehåller några viktiga slutsatser som vi tar fasta på i arbetet framåt. En av de viktigaste åtgärderna för staden som lyfts är att säkerställa att tung trafik efterlever bestämmelserna inom nuvarande miljö zon klass 1. För att öka stadens egen rådighet i frågan samt för att öka möjligheten att beivra överträdelser skulle exempelvis nuvarande påföljd för brott mot miljö zonsreglerna behöva ändras från penningböter till en administrativ avgift. Åtgärder krävs för en hög efterlevnad av miljö zon klass 1, vilket resultatet i rapporten är baserat på, som är betydelsefullt för att klara miljö kvalitetsnormerna för luft.

Som rapporten lyfter vore det även önskvärt om staden ges möjligheten att införa utsläppsdifferentierad trängselskatt. Detta skulle ha väsentligt lägre samhällsekonomiska kostnader än att införa miljö zon klass 2 i hela innerstaden och skulle kunna vara ett effektivt verktyg för förbättrad luftkvalitet. Staden avser att uppvakta regeringen i denna fråga.

Hornsgatan är den gata som historiskt har haft störst överskridanden och hittills inte klarat miljö kvalitetsnormerna. Därför kommer staden att införa miljö zon klass 2 på Hornsgatan från och med den 1 januari 2020, ett beslut som väntas tas under våren. I samband med detta kommer en utvärdering göras före samt efter införandet av miljö zon. Utvärderingen bör bland annat innehålla vilka som påverkas, hur trafikflöden och fordonsammansättning förändras, hur luftkvaliteten påverkas samt graden av efterlevnad. Även effekter på hälsopåverkan ska bedömas. Det är även viktigt att staden kommunicerar mot allmänheten och näringslivet vilka fordon som berörs av miljö zon klass 2. För detta finns medel avsatta i stadens budget.

Vi föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Anmälan av rapport Effekter av miljö zoner i Stockholms stad godkänns.
2. Ärendet tillställs trafiknämnden och miljö- och hälsoskyddsnämnden för kännedom.

Stockholm den 20 mars 2019

## Bilaga

### Rapport Effekter av miljözoner i Stockholms stad

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Särskilt uttalande** gjordes av borgarrådet Olle Burell (S) och borgarrådet Clara Lindblom (V) enligt följande.

Syftet med stadens utredningar är, oavsett om de är interna eller externa, att de ska användas. I april 2018 beslutade kommunstyrelsen att tillsätta en politisk referensgrupp för utredning av miljözoner för lätta fordon. Referensgruppens arbete skulle enligt beslutet vara klart senast december 2018, men avslutades inte förrän i februari 2019 efter att tidningen Dagens Industri publicerat den i detta ärende föreliggande rapport ”Effekter av miljözoner i Stockholms stad”.

I rapporten framgår att de samhällsekonomiska kostnaderna blir mycket höga vid införande av miljözon på Hornsgatan. Rapporten visar att minskningen av NO<sub>2</sub> är mycket liten och svagt mätbar och att utsläppen av klimatgaser riskerar att öka kraftigt när bilägare på grund av kommande förbud under överskådlig tid byter dieslbilar mot bensinbilar. Detta framgår redan av utvecklingen år 2018 då enbart växlingen till bensinbilar detta år motsvarar ökade utsläpp med över 700 000 ton koldioxid, räknat på en medellivslängd på 17 år för dessa nya bensinbilar som släpper ut 25 procent mer koldioxid per fordon jämfört med dieslbilar. Ytterligare ett problem är att miljözonerna, genom att förbjuda tillträde för äldre fordon, i första hand utestänger människor med lägre inkomster.

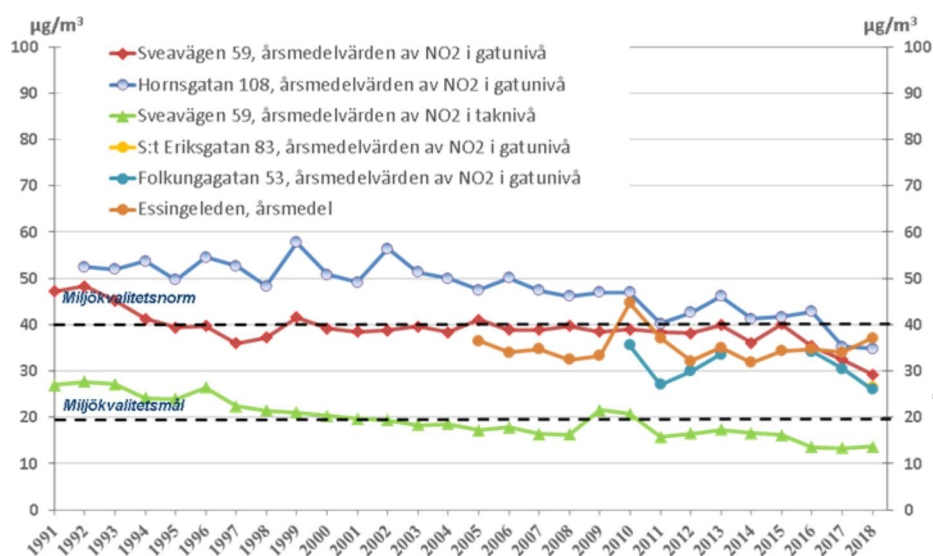
Det finns många oroande fakta kring hanteringen av rapporten. Trots att rapporten färdigställdes i enlighet med tidplan i december förra året, blev innehållet inte känt förrän delar av rapporten publicerats i media. Trafiknämnden, som är den nämnd som ska besluta om införandet av miljözoner, har fortfarande inte fått en föredragning av rapporten och har inte heller fått ställa frågor kring vad utredningen kommit fram till. Vidare är det anmärkningsvärt att rapporten inte remitteras ut. Det handlar om transparens och kvalitetssäkring som staden går miste om genom att inte höra fler parter och experter på området. I slutändan handlar det om stadens förmåga att fatta korrekta och faktabaserade beslut.

Vi är mycket oroade över de ökade utsläpp av klimatgaser som enligt rapporten kan bli en önskad effekt av införande av miljözon klass två. Det är uppseendeväckande att det snabba händelseförlopp som nu sker med byte från dieslbilar till bensinbilar nonchaleras av den borgerliga majoriteten. Finansborgarrådet har varit helt osynlig i denna strategiska miljöfråga som rör Stockholms stads enskilt största bidrag till framtida nya utsläpp av klimatgaser.

Det är också märkligt att finansborgarrådet och kommunstyrelsen i detta ärende påstår att EU:s miljökvalitetsnorm för NO<sub>2</sub> inte klaras på Hornsgatan. Nedan bifogas ett diagram som visar hur verkligheten ser ut på årsbasis på olika gator, för år 2018. Även svenska tim- och dygnsmedelvärdet sjunker nu i snabb takt.

Det är bra att de borgerliga nu för första gången tar frågan om efterlevnad av miljözoner för tunga fordon på allvar. Här finns den stora potential som kan räknas i procentuell minskning av NO<sub>2</sub> i innerstaden, i motsats till miljözoner för Euro 4-fordon på Hornsgatan som inte ens kan räknas till minskning av NO<sub>2</sub> i promille. Det är också bra att frågan om differentierade trängselskatter lyfts fram, något som kommer att ge verklig effekt till skillnad från symbolhandlingen att införa miljözon på enstaka gator. Det är även bra att inte fler gator lyfts fram som möjliga för miljözoner för personbilar, eftersom det inte ger reell effekt för stockholmarnas hälsa. Det är miljözoner för tunga fordon som ger verklig hälsoeffekt och beräknas minska utsläppen av NO<sub>2</sub> med närmare 50 procent från januari 2021.

Slutligen måste dock allvaret i hanteringen av denna fråga framhållas. Förbud för Euro 4-bilar på en enda gata riskerar uppfattas som ett förbud för alla nuvarande dieslbilar och som ett kommande förbud även för nya Euro 6-dieslbilar, som de facto släpper ut 90 procent mindre NO<sub>2</sub> än äldre sådana. Hushållen tar inga risker när de ska göra en så stor investering som en ny bil innebär. Politiken borde därför sätta in kraftfulla medel för att så snart som möjligt styra över nybilsförsäljningen till elfordon, som är överlägsna både ur klimat- och luftkvalitetssynpunkt. Innan elfordon blir tillgängliga för alla kommer budskapet om ”förbud mot dieslbilar i Stockholms innerstad” att få ett mycket stort genomslag från januari 2020. Inga informationskampanjer kommer att kunna övertyga bilister i regionen eller i landet om politikernas trovärdighet i denna fråga, när ärendet har hanterats så oansvarigt som hittills. Växlingen till bensinbilar åren framöver på grund av detta kommer innebära ökade utsläpp med många miljoner ton koldioxid. För detta bär den blågröna majoriteten i Stockholms stad ansvaret.



## Kommunstyrelsen

**Särskilt uttalande** gjordes av Jan Valeskog, Olle Burell och Emilia Bjuggren (alla S) och Rashid Mohammed och Sara Stenudd (båda V) med hänvisning till Socialdemokraternas och Vänsterpartiets gemensamma särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

**Särskilt uttalande** gjordes av Peter Wallmark (SD) enligt följande.

En renare luft i Stockholm är något vi alla eftersträvar. Det som skiljer oss är vägen för att nå målen. Sverigedemokraterna anser att det inte finns någon anledning att skyndsamt införa åtgärder som försvårar för Stockholms innevånare att kunna transportera sig utan att först säkerställa nyttan för de samma. Vi anser att det är betydligt mer framgångsrikt att tillsammans med tekniken utveckla framtidens transportmedel. Det utesluter dock inte att vi är positiva till att införa åtgärder underhand i väntan på tekniken, men åtgärderna ska bygga på evidensbaserade utredningar.

Vår uppgift som kommunpolitiker i Stockholm är att fatta beslut som gör just Stockholm till en bättre stad att leva i för dess innevånare. Samtliga medborgare kan naturligtvis inte hålla med om att alla beslut som fattas är relevanta, men de kan kräva att besluten fattas på grunder som är adekvat utredda. Att genomföra kostsamma åtgärder enbart av ideologiska

skäl som inte uppnår målen, eller ännu värre, som både är dyra och gör miljön sämre för innevånarna är ett förhållningssätt som inte ser till stockholmarnas bästa. Införandet av regler som kan få långtgående konsekvenser för människors ekonomi och vardag måste vara väl underbyggda innan de kan genomföras.

Den kritik och de konsekvenser som framförts i rapporten ”Effekter av miljözoner i Stockholms stad” mot föreslagna åtgärder med införandet av miljözoner på utvalda gator måste tas på allvar. Därför yrkar Sverigedemokraterna på att ärendet återremitteras för att säkerställa att föreslagna miljömål nås och att kostnaderna är relevanta för miljömålen och rimliga för de ekonomiska konsekvenser och begränsningar som drabbar enskilda medborgare.

**Ersättaryttrande** gjordes av Sissela Nordling Blanco (Fi) med hänvisning till Socialdemokraternas och Vänsterpartiets gemensamma särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

## Remissammanställning

### Ärendet

Regeringen beslutade i augusti 2018 att införa nya regler om miljözoner i trafikförordningen. Beslutet innebär att kommuner nu har möjlighet att inom ett visst område från den 1 januari 2020 införa miljözon för personbilar och lätta lastbilar, miljözon klass 2 och 3. Sedan tidigare har det varit möjligt att införa miljözon klass 1 för tung trafik, vilket staden haft sedan 1996.

I kommunfullmäktiges budget för 2018 framgick att kommunstyrelsen skulle leda stadens arbete med miljözoner för lätta fordon och att trafiknämnden och miljö- och hälsoskyddsnämnden skulle delta i arbetet. Stadsledningskontoret tillsammans med trafikkontoret och miljöförvaltningen påbörjade därför under 2018 ett utredningsarbete kring olika utformningar av en miljözon klass 2 i Stockholms stad. Kommunstyrelsen beslutade i april 2018 (Dnr KS 2018/535) att dels godkänna föreslagen inriktning för Stockholms stads utredning av miljözoner för lätta fordon, dels att inrätta en politisk referensgrupp för utredning av miljözoner för lätta fordon under kommunstyrelsen.

Rapporten Effekter av miljözoner i Stockholms stad färdigställdes och skrevs under av stadsdirektören i december 2018 och har även presenterats för den politiska referensgruppen i februari 2019. Rapporten som ska ses som ett kunskapsunderlag anmäls i och med detta ärende till kommunstyrelsen.

Effekterna av ett antal olika möjliga utformningar av en miljözon klass 2 i Stockholms stad har analyserats. Nedan följer en kort sammanfattning av de viktigaste slutsatserna i rapporten. Rapporten ska ses som ett kunskapsunderlag och går att läsa i sin helhet i bilaga 1.

Såväl den europeiska som den svenska miljökvalitetsnormen för NO<sub>2</sub> bedöms att uppnås även utan införande av en miljözon klass 2 år 2022. De samhällsekonomiska kostnaderna att införa miljözon klass 2 i hela innerstaden blir betydligt större än den beräknade miljönyttan samt det finns även risk för en negativ klimatpåverkan i och med följd effekter av en miljözon klass 2.

En av de viktigaste åtgärderna för staden för att minska halterna av NO<sub>2</sub> är att säkerställa att tung trafik efterlever bestämmelserna inom nuvarande miljözon klass 1. Ett led i detta är att nuvarande påföljd för brott mot miljözonsreglerna bör ändras från straff (penningböter) till en administrativ avgift. Detta för att öka möjligheten att beivra överträdelse samt för att öka stadens egen rådighet i frågan.

I kommunfullmäktiges budget för 2019 framgår att staden ska förbereda ett beslut att införa miljözon klass 2 på Hornsgatan från och med den 1 januari 2020. Inför införandet behöver en ordentlig utvärdering göras före och under med start under 2019. Utvärderingen bör bland annat innehålla vilka som påverkas, hur trafikflöden och fordonsammansättning förändras, hur luftkvaliteten påverkas och graden av efterlevnad. Det kan konstateras att enbart äldre fordon (det vill säga fordon tidigare än Euro 5 och för dieselfordon efter 1 juli 2022 tidigare än Euro 6) kommer att påverkas när miljözon klass 2 på Hornsgatan införs. Detta är av vikt att kommunicera i samband med införandet på Hornsgatan.

Andra åtgärder som bedöms som mer effektiva för att förbättra luftkvaliteten än att införa miljözon klass 2 är fortsätta driva på staten för möjligheten att införa en

utsläppsdifferentierad trängselskatt, där äldre fordon får betala högre trängselskatt än nyare. Detta har också väsentligt lägre samhällsekonomiska kostnader.

## Beredning

Ärendet har beretts av stadsledningskontoret.

## **Stadsledningskontoret**

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 20 februari 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret, trafikkontoret och miljöförvaltningen har gemensamt tagit fram bifogad rapport Effekter av miljözoner i Stockholms stad med syfte att analysera effekterna av ett antal olika möjliga utformningar av en miljözon klass 2 i Stockholms stad. Detta i enlighet med kommunfullmäktiges budget för 2018. Rapporten utgör ett kunskapsunderlag.