

## Utlåtande Rotel V (Dnr KS 2019/741)

### Införande av miljözon klass 2 på Hornsgatan

Hemställan från trafiknämnden

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.  
Miljözon klass 2 på Hornsgatan införs från och med den 15 januari 2020, i enlighet med trafiknämndens förslag.

**Föredragande borgarrådet Daniel Helldén** anför följande.

#### Ärendet

Idag finns miljözon klass 1, den gäller för tunga fordon över 3,5 ton. Från den 1 januari 2020 utökas kommunernas möjlighet att införa ytterligare två miljözonklasser, miljözon klass 2 och 3.

Kommunerna har själva rätt att bestämma om de vill införa miljözon och inom vilket geografiskt område. Miljözon klass 2 omfattar personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar som drivs med bensin eller diesel.

För att skydda människors hälsa finns miljö kvalitetsnormer för utomhusluft, MKN, utfärdade genom luftkvalitetsförordningen (2010:477). MKN är en gränsvärdesnorm, en ska-norm, det vill säga den får inte överskridas.

Det finns tre olika miljö kvalitetsnormer (år, dygns- och tim- medelvärde) som styr hur stor del kvävedioxidhalt som får finnas i luften. På Hornsgatan klarades under 2018 miljö kvalitetsnormen för årsmedelvärde medan dygns- och timmedelvärdet överskreds för kvävedioxidhalten på Hornsgatan. Miljö kvalitetsnormerna för dygns- och timmedelvärdet för kvävedioxidhalten på Hornsgatan har ännu inte klarats under något år sedan luftkvalitetsförordningen infördes i svensk lagstiftning.

Grunden för miljö kvalitetsnormer finns i ett EU-direktiv, direktiv för uteluft och renare luft i Europa 08/50/EG. EU-direktivet har införlivats i Luftkvalitetsförordningen SFS 2010:477. Sverige har valt att ha skarpare krav än EU-direktivet för kvävedioxid. Årsmedelvärdet är detsamma som EU-direktivet kräver medan dygnsmedelvärdet samt timmedelvärdet är nationella miljö kvalitetsnormer. Om miljö kvalitetsnormerna överskrids krävs det en åtgärdsplan som anger åtgärder för att komma till rätta med luftkvaliteten. Åtgärder för att sänka kvävedioxidhalten är av komplex natur, flera faktorer måste beaktas för att undvika att en åtgärd är kontraproduktiv.

Till följd av överskridandena av miljö kvalitetsnormerna och ett pågående tillsynsärende om detta gällande just Hornsgatan har trafikkontoret under årens lopp utrett ett flertal försök att sänka kvävedioxidhalten på just denna gata. Vissa åtgärder likt ett dedikerat körfält för buss och tung lastbil på Hornsgatan ansågs inte lämpligt, eftersom detta skulle innebära en ökad köbildning för personbilar, vilket skulle resultera i ökade utsläpp av kvävedioxider.

Införandet av miljözon klass 2 på Hornsgatan är ett led för att uppnå gällande luftkvalitetsnormer för kvävedioxidhalter på Hornsgatan.

Den lokala trafikföreskriften om miljözonklass 2 på Hornsgatan förväntas leda till lägre halter av kvävedioxid på Hornsgatan och i viss mån även på närliggande gator.

## Beredning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

*Stadsledningskontoret* vill tydliggöra att införandet av miljözon klass 2 på Hornsgatan innebär att den 15 januari 2020 så är diesel och bensinfordon med Euroklass 5 och 6 tillåtna och från den 1 juli 2021 skärps reglerna för dieselfordon till att enbart Euro 6 tillåts. Det är viktigt att staden genomför mätningar av såväl luftkvalitet som fordonsmätningar av olika slag både innan och under införandet av miljözon klass 2 på Hornsgatan.

## Mina 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. Det senare är en gränsvärdesnorm som enligt lag inte får överskridas. Målet på längre sikt är att de fordon som kör på Stockholms gator ska vara fria från både fossila och hälsofarliga utsläpp.

Idag släpper framförallt äldre dieselfordon ut stora mängder hälsofarliga partiklar och kväveoxider. Det är en av anledningarna till att staden ser det som angeläget att åtgärder vidtas för att förbättra luftkvaliteten. Hornsgatan är den gata som historiskt har haft störst överskridanden och hittills inte klarat miljö kvalitetsnormerna. Därför inför staden miljözon klass 2 på Hornsgatan, vilket innebär att äldre bensin- och dieslbilar inte tillåts inom miljözonen.

I samband med detta kommer en utvärdering göras före samt efter införandet. 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 viktigt att staden kommunicerar mot allmänheten och näringslivet vilka fordon som berörs av miljözon klass 2 och vilka som tillåts. För detta finns medel avsatta i stadens budget.

Stadens arbete för förbättrad luftkvalitet innehåller några ytterligare viktiga slutsatser som vi tar fasta på. En av de viktigaste åtgärderna är att säkerställa efterlevnaden i en miljözon, inte minst för tung trafik. För att öka stadens egen rådighet samt för att öka möjligheten att beivra överträdelse skulle exempelvis nuvarande påföljd för brott mot miljözonsreglerna behöva ändras från penningböter till en administrativ avgift. Transportstyrelsen har föreslagit en förändring, men det är ännu oklart om och när denna införs samt om detta i tillräcklig utsträckning kan bidra till en väsentligt högre regelefterlevnad.

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

Det är beklagligt att siffror om samhällsekonomiska kostnader baserade på miljözon i hela innerstaden har framförts som argument mot miljözon på just Hornsgatan. Detta beslut avser en gata där miljö kvalitetsnormerna hittills aldrig har uppnåtts. Införandet av miljözon klass 2 på Hornsgatan är ett led för att uppnå gällande lagstadgade luftkvalitetsnormer. Den lokala

trafikföreskriften om miljözonklass 2 på Hornsgatan förväntas leda till lägre halter av kvävedioxid på Hornsgatan och i viss mån även på närliggande gator.

## Bilaga

Reservationer m.m.

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarråden Karin Wanngård och Emilia Bjuggren (båda S) och borgarrådet Clara Lindblom (V) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att ärendet återremitteras till kommunstyrelsen för att rapporten ”Effekter av miljözoner i Stockholms stad” ska remitteras ut till berörda instanser i syfte att skapa en allsidig, korrekt och faktabaserad beredning av ärendet.
2. Att därutöver anföra 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 rapporten ”Effekter av miljözoner i Stockholms stad”.

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 fick inte ställa frågor om rapporten, trots att det efterfrågades vid flera tillfällen, förrän efter fyra månader. Föredragningen gjordes dessutom på samma möte som när beslutet togs om miljözoner. Ett förfarande som knappast förstärkte den demokratiska förankringen.

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. Kommunfullmäktiges behandling av ärendet bör ske först när ärendet är allsidigt och korrekt berett. Det minskar också risken för eventuella laglighetsprövningar av ärendet. Rapporten bör därför remitteras ut till relevanta myndigheter och organisationer.

I rapporten framgår att de samhällsekonomiska kostnaderna blir mycket höga vid införande av miljözon klass II 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

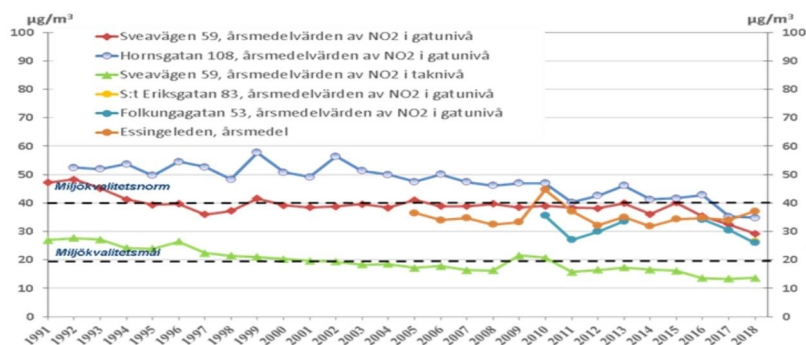
dieslbilar mot bensinbilar. Detta framgår redan av utvecklingen år 2018 då enbart växlingen till bensinbilar detta år motsvarar ökade utsläpp med över 700 000 ton koldioxid, räknat på en medellivslängd på 17 år för dessa nya bensinbilar som släpper ut 25 procent mer koldioxid per fordon jämfört med dieslbilar. Ytterligare ett problem är att miljözonerna, genom att förbjuda tillträde för äldre fordon, i första hand utestänger människor med lägre inkomster.

Vi är mycket oroade över de ökade utsläpp av klimatgaser som enligt rapporten kan bli en oönskad 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 dygnsmedelvärden 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. 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 luftkvalitetsynpunkt. Innan elfordon blir tillgängliga för alla kommer budskapet om ”förbud mot diesel-bilar 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 kan innebära ökade utsläpp med många miljoner ton koldioxid. För detta bär den borgerliga majoriteten i Stockholms stad ansvaret.



**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberednings uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Miljözon klass 2 på Hornsgatan införs från och med den 15 januari 2020, i enlighet med trafiknämndens förslag.

Stockholm den 5 juni 2019

På kommunstyrelsens vägnar:  
ANNA KÖNIG JERLMYR

Daniel Helldén

*Mats Larsson*

**Reservation** anfördes av Karin Wanngård, Jan Valeskog och Karin Gustafsson (alla S) och Clara Lindblom och Rashid Mohammed (båda V) med hänvisning till Socialdemokraternas och Vänsterpartiets gemensamma reservation i borgarrådsberedningen.

**Reservation** anfördes av Peter Wallmark (SD) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att föredragande borgarråds förslag avslås
2. Att därutöver anföras följande:

Miljözon klass 2 omfattar personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar som drivs med bensin eller diesel. Enligt trafikkontorets egen rapport innebär det omfattande

kostnader för näringslivet och för privatpersoner att införa föreslagen miljözon. Dessutom har beräkningar gjorda av trafikkontoret kommit fram till att utsläppen ökar i stället för minskar om denna åtgärd genomförs.

De samhällsekonomiska kostnaderna över några år för att införa miljözon 2 i hela innerstaden skulle också bli betydande enligt trafikkontorets rapport. Detta bör majoriteten ta till sig om man delar Sverigedemokraternas målsättning om att Stockholm ska vara en attraktiv stad för företag även i framtiden.

Andra europeiska länder har löst problematiken med dåligt luftkvalité på andra sätt. Det finns således alternativa åtgärder för att minska kvävedioxidhalten och förbättra luftkvalitén på Hornsgatan. Staden bör därför utreda dessa alternativa åtgärder i stället för att gå vidare med den föreslagna miljözonen som inte bara är väldigt dyr, utan även ökar utsläppen.

**Ersätтарыttrande** gjordes av Sissela Nordling Blanco (Fi) med hänvisning till Socialdemokraternas och Vänsterpartiets gemensamma reservation i borgarrådsberedningen.

## Remissammanställning

### Ärendet

Idag finns miljözon klass 1, den gäller för tunga fordon över 3,5 ton. Från den 1 januari 2020 utökas kommunernas möjlighet att införa ytterligare två miljözonklasser, miljözon klass 2 och 3.

Kommunerna har själva rätt att bestämma om de vill införa miljözon och inom vilket geografiskt område. Miljözon klass 2 omfattar personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar som drivs med bensin eller diesel.

För att skydda människors hälsa finns miljökvalitetsnormer för utomhusluft (MKN) utfärdade genom luftkvalitetsförordningen (2010:477). MKN är en gränsvärdesnorm ("skall-norm"), det vill säga den får inte överskridas.

Det finns tre olika miljökvalitetsnormer (år, dygns- och tim- medelvärde) som styr hur stor del kvävedioxidhalt som får finnas i luften. På Hornsgatan klarades under 2018 miljökvalitetsnormen för årsmedelvärde medan dygns- och timmedelvärdet överskreds för kvävedioxidhalten på Hornsgatan. Miljökvalitetsnormerna för dygns- och timmedelvärdet för kvävedioxidhalten på Hornsgatan har ännu inte klarats under något år sedan luftkvalitetsförordningen infördes i svensk lagstiftning.

Grunden för miljökvalitetsnormer finns i ett EU-direktiv, direktiv för uteluft och renare luft i Europa 08/50/EG. EU-direktivet har införlivats i Luftkvalitetsförordningen SFS 2010:477. Sverige har valt att ha skarpare krav än EU-direktivet för kvävedioxid. Årsmedelvärdet är detsamma som EU-direktivet kräver medan dygnsmedelvärdet samt timmedelvärdet är nationella miljökvalitetsnormer. Om miljökvalitetsnormerna överskrids krävs det en åtgärdsplan som anger åtgärder för att komma till rätta med luftkvaliteten. Åtgärder för att sänka kvävedioxidhalten är av komplex natur, flera faktorer måste beaktas för att undvika att en åtgärd är kontraproduktiv.

Till följd av överskridandena av miljökvalitetsnormerna och ett pågående tillsynsärende om detta gällande just Hornsgatan har trafikkontoret under årens lopp utrett ett flertal försök att sänka kvävedioxidhalten på just denna gata. Vissa åtgärder likt ett dedikerat körfält för buss och tung lastbil på Hornsgatan ansågs inte lämpligt, eftersom detta skulle innebära en ökad köbildning för personbilar, vilket skulle resultera i ökade utsläpp av kvävedioxider.

Införandet av miljözon klass 2 på Hornsgatan är ett led för att uppnå gällande luftkvalitetsnormer för kvävedioxidhalter på Hornsgatan.



Den lokala trafikföreskriften om miljözonklass 2 på Hornsgatan förväntas leda till lägre halter av kvävedioxid på Hornsgatan och i viss mån även på närliggande gator.

## **Trafiknämnden**

**Trafiknämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 25 april 2019 följande

3. Trafiknämnden godkänner trafikkontorets förslag till genomförande av miljözon klass 2 på Hornsgatan från och med den 15 januari 2020, i enlighet med vad som följer av detta tjänsteutlåtande.
4. Trafiknämnden hemställer till kommunfullmäktige att godkänna beslutet.

*Reservation* anfördes av Rikard Warlenius m.fl. (V), *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av Jan Valeskog m.fl. (S), *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av Mads Lundgaard (SD), *bilaga 1*.

*Ersätтарыttrande* gjordes av Malin Ericson (Fi), *bilaga 1*.

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 12 april 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Av 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 trafik-kontoret 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.

Utredningen sammanfattades i rapporten ”Effekter av miljözoner i Stockholms stad - december 2018 (Dnr KS 2019/7) och har bland annat analyserat effekterna av ett antal olika utformningar av en miljözon klass 2 i Stockholms stad. Rapporten färdigställdes i december 2018 och har presenterats för den politiska referensgruppen i februari 2019. Rapporten som ska ses som ett kunskapsunderlag har anmälts till kommunstyrelsens sammanträde den 10 april 2019.

I kommunfullmäktiges budget för 2019 fick kommunstyrelsen i uppdrag att tillsammans med trafiknämnden och miljö- och hälsoskyddsnämnden utreda miljözoner och inom ramen för detta förbereda ett beslut om införande av miljözon

klass 2 på Hornsgatan från den 1 januari 2020. Kommunstyrelsen ska enligt kommunfullmäktiges budget för 2019 leda arbetet.

### **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts inom trafikkontoret i nära samråd med stadsledningskontoret och miljöförvaltningen.

### **Ärendet**

För att skydda människors hälsa finns miljö kvalitetsnormer för utomhusluft (MKN) utfärdade genom luftkvalitetsförordningen (2010:477). MKN är en gränsvärdesnorm ("skall-norm"), det vill säga den får inte överskridas.

Luften i Stockholm har de senaste decennierna blivit mycket bättre med avseende på trafikrelaterade luftföroreningar. Miljö kvalitetsnormen för årsmedelvärdet är en EU norm (40 µg/m<sup>3</sup>) och klarades vid samtliga mätstationer i Stockholms innerstad 2017 och 2018. Miljö kvalitetsnormerna för dygnsmedelvärde (nationell norm) (60 µg/m<sup>3</sup> max 7 dygn/år) som är den svåraste normen att uppfylla överskreds emellertid på Hornsgatan, Sveavägen, Essingeleden och tangerades på St Eriksgatan 2018.

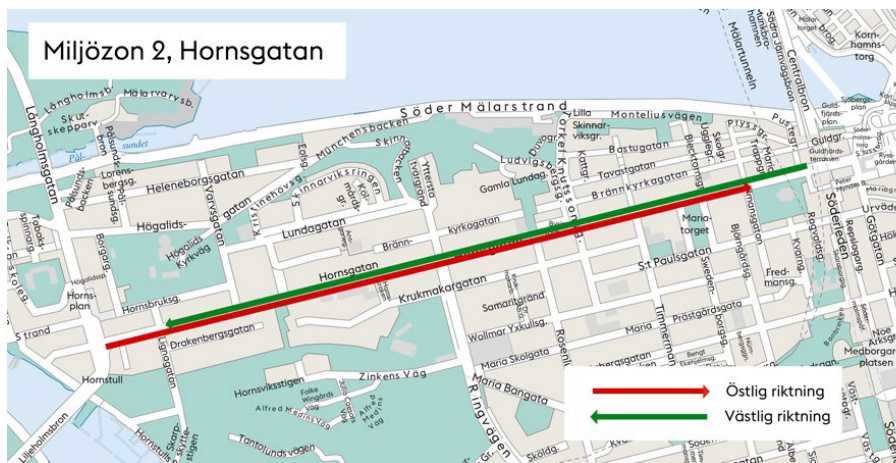
Dygnsmedelvärdet för kvävedioxid överskreds under 2018 med 13 dygn på Hornsgatan, gränsvärdet enligt miljö kvalitetsnormen är 7 dygns överskridande per år. Timmedelvärdet för kvävedioxid överskreds under 2018 med 185 timmar, gränsvärdet enligt miljö kvalitetsnormen är 175 timmars överskridande per år.

För att kunna styra utvecklingen mot bättre miljö och hälsa även på längre sikt har riksdagen infört nationella miljö kvalitetsmål, som t.ex. miljö kvalitetsmålet Frisk luft. Miljö kvalitetsmålen innebär i motsats till miljö kvalitetsnormen inte några juridiskt bindande krav på kommunerna. Regeringen har fastställt preciseringar av miljö kvalitetsmålet Frisk luft i form av högsta halt för ett tiotal luftföroreningsskomponenter. En orsak till införandet av de preciserade målvärdena är att luftföroreningar har skadeverkan på människors hälsa även vid halter under MKN-nivån.

Miljö kvalitetsmålet med preciseringar utgör vägledning vid planering och beslut. Inget av miljö målen för kvävedioxid på Hornsgatan uppfylldes under 2018. Miljö målet för årsmedelvärdet är 20 µg/m<sup>3</sup>. Årsmedelvärdet på Hornsgatan 2018 var 36 µg/m<sup>3</sup>. Miljö mål för timmedelvärde är 60 µg/m<sup>3</sup> som får överskridas 175 timmar per år. På Hornsgatan överskreds målvärdet 1276 timmar.

Införande av miljö zon klass 2 på Hornsgatan år 2020 är en åtgärd som bidrar i stadens arbete för att klara miljö kvalitetsnormen för dygn- och timmedelvärdet för kvävedioxidutsläpp.

Att uppfylla miljö kvalitetsnormerna motiveras av att epidemiologiska studier visar på statistiskt säkerställda samband mellan exponering för NO<sub>2</sub> och olika sjukdomar, även när halterna är ungefär i nivå med de som vi har i Stockholm och när man kontrollerat för andra luftföroreningars effekter.



Ovan: Föreslagen sträckning av föreskriften miljözon klass 2 på Hornsgatan.

### Åtgärder och utredningar för bättre luftkvalitet på Hornsgatan

När normvärden för luftkvalitet överskrids krävs det att länsstyrelsen i samråd med berörda kommuner tar fram ett åtgärdsprogram för att minska på utsläppen. Nu gällande åtgärdsprogram togs fram år 2012 och har varit föremål för successiva revideringar av åtgärderna allt sedan dess. Åtgärdsprogrammet pekar ut åtgärder för hela länet där uppmätta överskridanden av partiklar (PM10) eller NO2 förekommer.

Parallellt med detta pågår sedan många år ett tillsynsärende mot trafiknämnden avseende luftkvaliteten på just Hornsgatan. I januari 2008 tog miljöförvaltningen emot ett klagomål angående överskridna miljökvalitetsnormer för kvävedioxid (NO2) och partiklar (PM10) på Hornsgatan. De klagande, som företräds av Naturskyddsföreningen, yrkade att miljö- och hälsoskyddsnämnden skulle förelägga trafiknämnden (tidigare trafik- och renhållningsnämnden) att vidta åtgärder för att säkerställa att miljökvalitetsnormerna för utomhusluft inte överskrids på Hornsgatan, samt att se till att trafiknämnden följer länets åtgärdsprogram för luftkvalitet.

Trafikkontoret har sedan klagomålet kom in vidtagit åtgärder i form av förbud mot dubbdäck samt dammbindning för att minska halten partiklar (PM10) på Hornsgatan och sedan 2012 klaras normen för partiklar på Hornsgatan.

När det gäller kvävedioxid (NO2) har det varit svårare att hitta effektiva åtgärder. I åtgärdsprogrammet 2004 för luftkvalité fanns tidigare beskrivet en åtgärd som innebar ett förbud mot genomfart av tung trafik, med undantag för bussar i linjetrafik. Efter föreläggande från miljöförvaltningen har trafikkontoret låtit utreda vilka konsekvenser ett sådant genomfartsförbud för tung trafik på Hornsgatan skulle medföra och kommit fram till att det av flera skäl inte är en lämplig åtgärd. Ett genomfartsförbud skulle orsaka problem på andra gator samtidigt som effekten på luftkvaliteten på Hornsgatan skulle vara mycket liten.

Under 2017 har trafikkontoret till följd av ett uppdrag i kommunfullmäktiges budget utrett möjligheten att införa reserverade körfält för buss och tung trafik på Hornsgatan, mellan Ringvägen och Långholmsgatan. Ärendet redovisades i trafiknämnden och resultatet av trafikkontorets analys var att ett reserverat körfält för

tung trafik och buss skulle försämra framkomligheten och generera bilköer med ökade utsläpp på Hornsgatan som följd.

Sammantaget har det varit svårt att hitta effektiva åtgärder för att komma tillrätta med överskridanden av NO<sub>2</sub>-halterna.

### **Miljözon**

Miljözon är enligt definitionen ett särskilt känsligt område i tätbebyggt område som är särskilt känsligt för störningar. Miljöstörningar kan vara av komplex natur och omfatta buller, avgaser, vibrationer, skador på byggnadsmaterial m.m.

Syftet med de nya miljözonerna är att förbättra luftkvaliteten, minska buller och att vara teknikdrivande.

Idag finns en miljözonklass, miljözon klass 1. Miljözon klass 1 gäller för tunga fordon över 3,5 ton. Från den 1 januari 2020 utökas kommunernas möjlighet i trafikförordningen att införa ytterligare 2 miljözonklasser. Miljözon klass 2 innefattar både bilar, lätta bussar och lätta lastbilar. Miljözon klass 3 innefattar både tunga och lätta fordon. Kommunerna har själva rätt att bestämma om de vill införa miljözon och inom vilket geografiskt område som miljözonerna ska gälla.

Miljözon klass 1 och 2 kan samexistera inom samma område.

För att få köra i miljözonklass 2 måste fordon med såväl bensinmotor som dieselmotor tillhöra utsläppsklass Euro 5 eller Euro 6. Bilar registrerade från och med 1 september 2011 tillhör utsläppsklass Euro 5. Bilar registrerade från och med 1 september 2015 tillhör utsläppsklass Euro 6.

Även om fordonet är registrerat före 2011 eller 2015 kan det vara Euro-klassat så att det får köra i miljözonen.

Från och med den 1 juli 2022 skärps kraven för lätta fordon med dieselmotor som omfattas av miljözon klass 2, då ska dieselfordonen uppfylla kraven för Euro 6 för att få köra i miljözon klass 2.

### **Undantag från miljözon**

I trafikförordningens 11 kap. 4 § anges de fordon som undantas de nya föreskrifterna om miljözon. I och med de nya miljözonernas införande har även undantagen för miljözon ändrats. I de nya undantagen är bl.a. försvarsmakten, färdtjänst, veteranfordon (äldre än 30 år), fordon som har passagerare eller förare som har ett parkeringstillstånd för rörelsehindrade och fordon som har lämnats bilstöd från Försäkringskassan undantagna. Undantag i trafikförordningen är allmänna och kräver ingen dispens från kommunen.

Förutom de allmänna undantagen avser kommunen att följa de lokala undantag som praktiseras för dubbdäck, såsom undantag för fordon som har parkering/garageplats på Hornsgatan och för fordon som utför reparation av medicinsk utrustning.

#### **Tillsyn**

Polisen är tillsynsmyndighet och sköter därmed övervakningen av föreskriften. En dialog kommer att upprättas med polisen inför införandet av föreskriften.

### **Trafikens sammansättning och beräknade effekter**

Hornsgatan trafikerades under ett medeldygn 2017 av 23 919 fordon per dygn, varav ca 8 % tung trafik, 78 % personbilar samt 14 % lätta lastbilar.

Antalet unika fordon som berörs av en miljözon klass 2 på Hornsgatan år 2022 uppskattas till ca 20 000 fordon.

Miljöförvaltningen i Stockholms stads rapport SLB 2:2019 - Fordonsmätningar på Hornsgatan år 2017, anger att dieseldrivna fordon (ca 50 % av totala antalet fordon) står för 87 % av utsläppen av kväveoxider på Hornsgatan. Bensindrivna fordon (38% av det totala antalet fordon) står för 11 % av utsläppen av kväveoxider. Utsläpp av kväveoxider från biogas- och etanol-fordon är representerade med 3 % av de totala kväveoxidutsläppen.

Kväveoxider (NO<sub>x</sub>) är ett samlingsnamn för kvävemonoxid (NO) och kvävedioxid (NO<sub>2</sub>).

Av fordonstyperna bidrar de dieseldrivna tunga lastbilarna med ca 49 % av utsläppen, medan dieseldrivna personbilar och lätta lastbilar bidrar med ca 26 % respektive ca 9 %.

De tunga dieselbussarna, där nästan alla omfattas av Euro 6-krav, står för 2 % av NO<sub>x</sub>-utsläppen. De tunga fordonen som bryter mot miljözonsbestämmelserna beräknas stå för ca 20 % av de tunga fordonens utsläpp av kväveoxider och 10 % av de totala NO<sub>x</sub>-utsläppen på Hornsgatan anger SLB 2:2019.

För att få framföra personbil, lätta bussar samt lätta lastbilar inom miljözon klass 2, krävs att fordonen uppfyller kraven i enlighet med Euro 5 eller Euro 6 motor. Fordon som uppfyller kraven i enlighet med Euro 5 och Euro 6 motorer släpper ut mindre kväveoxider och sotpartiklar än deras äldre motsvarigheter.

Halterna av kvävedioxid i Stockholm beräknas minska i takt med att äldre fordon byts ut till nyare fordon med effektivare avgasrening, om man antar att trafikarbetet är detsamma som i dagsläget. Skärpningen av miljözon klass 1 för tunga fordon fr.o.m. 2021, innebär att endast tunga fordon i Euro klass 5 får köra inom miljözonen förväntas minska halterna av kvävedioxider påtagligt.

Om trafikarbetet ökar i jämförelse med idag (2019) är läget osäkert kring hur fort halterna minskar.

Det är dock svårt att göra en adekvat bedömning, hur mycket och i vilken takt kväveoxiderna faktiskt kommer att minska utan miljözonsföreskriftsåtgärd.

## **Ekonomi**

Införandet av miljözon klass 2 förväntas hålla sig inom den givna budgeten om 1,5 miljoner SEK. Av dessa medel avsätts ca 600 000 SEK till kommunikation under 2019. Kostnad för mätningar uppgår under 2019 och 2020 till ca 450 000 SEK.

## **Trafikkontorets synpunkter**

Inledningsvis kan konstateras att arbetet med att sänka kvävedioxidhalterna på Hornsgatan är av komplex natur och många faktorer måste tas i beaktande.

Leveranstrafiken bidrar med en inte oväsentlig del av de beräknade utsläppen av NO<sub>2</sub>, men att stänga av gator har inte bedömts som en tillfredställande åtgärd och som redovisats ovan har slutsatsen där det analyserats varit att det istället kan få motsatt effekt i form av ökade utsläpp.

Trafikkontoret arbetar istället långsiktigt med åtgärder för en effektivare godstrafik vilket i förlängningen väntas leda till en minskning av godstrafikens negativa konsekvenser på luftkvaliteten. På Södermalm pågår för närvarande två projekt med off-peak transporter. Det ena berör samtliga Södermalms fyra

McDonalds restauranger som sedan januari 2019 får sina leveranser nattetid med en elhybridlastbil som styrs om till eldrift när den kommer innanför tullarna med hjälp av geofencing. Parallellt med detta kör Ragnsells ut avfall nattetid från komprimatorer under jord till återvinningscentralerna utanför stan med en biogaslastbil, som bland annat berör Skrapan på Södermalm. Dessa projekt innebär minskad trängsel, kortare körtider och minskade utsläpp.

Trafikkontoret menar att stadens arbete med en samordnad leveranstrafik tillsammans med successivt skarpare krav på utsläpp från tunga fordon sannolikt är åtgärder som långsiktigt kommer att minska utsläppen från den tunga trafiken i staden.

Miljözonsföreskrift för miljözon klass 2 på Hornsgatan har därtill en viktig funktion i stadens arbete för att förbättra luftkvaliteten i staden. Syftet med miljözon klass 2 på Hornsgatan är att minska halten av kvävedioxid i luften och därmed ett led i försöken att komma tillrätta med luftkvaliteten på Hornsgatan och dess omgivning.

Införandet av miljözon klass 2 på Hornsgatan är ett bra tillfälle att se vilka effekter som rent konkret uppstår. Därför är det viktigt med utvärderingar såväl före som under genomförandet, med start under 2019. Ett led i detta är att trafikkontoret avser att mäta fordons-sammansättningar på Hornsgatan före och efter införandet av föreskriften samt att miljöförvaltningen kommer att bistå med luftkvalitetsanalyser. Samtidigt kommer trafikräkning att genomföras på närliggande gator före och efter införandet av föreskriften. Mätningar och analyser kommer att genomföras för att belysa de effekter som den nya föreskriften innebär för Hornsgatan och dess omgivande miljö.

Trafikkontoret avser att bevilja dispens mot föreskriften miljözon klass 2 på Hornsgatan för fordon som har hyrd p-plats eller hyrd garageplats med tillfart endast via Hornsgatan.

De finns risk att det råder missuppfattningar kring vilka fordon som omfattas av en eventuell miljözon klass 2. En felaktig bild av vilka fordon som omfattas av miljözonen kan få en oönskad negativ effekt, genom att fler bensinbilar säljs istället för dieslbilar.

Dieselfordon har lägre koldioxidpåverkan men högre utsläpp av kväveoxider och sotpartiklar än bensinfordon.

Fler bensinbilar istället för dieslbilar riskerar att leda till ökade koldioxidutsläpp och därmed ökad klimatpåverkan. Det kommer därför vara viktigt att informationen som ges i anslutning till införandet är tydlig och en kommunikationsplan som adresserar problemet och riktar sig främst till Stockholms stads kommuninvånare har upprättats.

Att ordna trafiken med hjälp av lokala trafikföreskrifter är en uppgift trafiknämnden ansvarar för och trafikkontoret har delegation på att utföra. Vissa typer av ärenden av principiell beskaffenhet ska dock beslutas av kommunfullmäktige. Detta ärende är det första i sitt slag och därmed unikt.

## Beredning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

## Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 13 maj 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Att införa miljözon klass 2 på Hornsgatan från den 15 januari 2020 följer budgetuppdraget som gavs till kommunstyrelsen i kommun-fullmäktiges budget för 2019. I budgetuppdraget angavs att införandet skulle ske den 1 januari 2020. På grund av juridiska skäl som staden inte kan rå över föreslås istället införandet av miljözon klass 2 på Hornsgatan att ske den 15 januari 2020.

Stadsledningskontoret vill tydliggöra att införandet av miljözon klass 2 på Hornsgatan innebär att den 15 januari 2020 så är diesel- och bensinfordon med Euroklass 5 och 6 tillåtna, vilket innebär fordon nyare än september 2011. Från den 1 juli 2021 skärps reglerna för dieselfordon till att enbart Euro 6 tillåts (för bensinfordon sker ingen skärpning), vilket innebär fordon nyare än september 2015.

Stadsledningskontoret anser att det är viktigt att staden genomför mätningar av såväl luftkvalitet som fordonsmätningar av olika slag både innan och under införandet av miljözon klass 2 på Hornsgatan. Det bör ske i samarbete mellan trafiknämnden och miljö- och hälsoskyddsnämnden. På så vis kan en noggrann utvärdering av genomförd åtgärd göras längre fram.

Stadsledningskontoret anser även att det är viktigt att trafiknämnden löpande har en tydlig kommunikation kring vilka fordon som påverkas, i syfte att skapa tydlighet och minimera de negativa effekterna som annars kan uppstå.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar att godkänna trafiknämndens förslag till genomförande av miljözon klass 2 på Hornsgatan från och med den 15 januari 2020, i enlighet med trafiknämndens förslag.

## Reservationer m.m.

### Trafiknämnden

Reservation anfördes av Rikard Warlenius m.fl. (V) enligt följande.

1. Att trafiknämnden avstyrker förslaget till genomförande av miljözon klass 2 på Hornsgatan från och med den 15 januari 2020.
2. Att trafikkontoret skyndsamt utreder mer effektiva metoder för att förbättra luftkvaliteten på Hornsgatan som inte medför negativa klimateffekter.
3. Att därutöver anför följande:

Att förbättra luftkvaliteten i staden, och särskilt på den särskilt utsatta Hornsgatan, är en viktigt och prioriterad uppgift som redan har lett till avsevärda förbättringar. Partikelnivåerna har sjunkit bland annat tack vare dubbdäcksförbud, och kvävedioxidhalterna förbättras successivt främst genom skärpningar av miljözonen för tung trafik som gäller hela innerstaden och står för ca hälften av kvävedioxidutsläppen på Hornsgatan. 2018 överskreds gränsvärdet för kvävedioxid 13 dagar mot tillåtna 7, och under 185 timmar mot tillåtna 175. Det var den lägsta nivån sedan mätningarna inleddes 1991. I år ser det ut som att antalet dagar med överskridanden blir ännu lägre. Den långsiktiga trenden är alltså att kvävedioxidhalterna minskar genom en successiv uppgradering av fordonsflottan med striktare utsläppskrav. Senast när den redan beslutade skärpningen av miljözonen för tung trafik träder i kraft 2021 kommer miljö kvalitetsmålen nås även för Hornsgatan, av allt att döma.

Att från år 2020 införa en miljözon även för äldre personbilar, som bara står för omkring tio procent av kvävedioxidutsläppen på Hornsgatan, framstår därför som en senkommen och delvis missriktad åtgärd. Vänsterpartiet har varit försiktigt positiva till att införa miljözoner, men också varnat för att det kan bidra till ökade utsläpp av fossil koldioxid eftersom det riskerar att leda till att fler bilister köper bensinbilar, som visserligen har lägre utsläpp av kvävedioxid men släpper ut betydligt mer koldioxid. Vi har framfört till Trafikroteln att vi hellre skulle se en utformning av miljözonerna som främjar en övergång till elfordon, som har betydligt lägre utsläpp av både kvävedioxid och koldioxid. Miljözonen skulle kunna utformas som att den endast gäller nya fordon från ett visst år, förslagsvis 2020. Körförbud i zonen skulle då gälla bilar tillverkade efter 2020 som drivs med fossila bränslen, medan alla äldre bilar samt nya bilar som drivs med el- eller vägasmotor skulle ha tillträde. Det skulle vara ett starkt



styrmedel för omställning av fordonsflottan. Men tyvärr fick vi inget gehör för den idén när regeringen presenterade det nya regelverket för miljözoner för lätta fordon. Det beslutet utmärks i stället av ett beklagligt stuprörstänkande, där miljözoner enbart handlar om att förbättra den lokala luftkvaliteten utan hänsyn till klimateffekten.

Det ser tyvärr ut som vi fick rätt i våra farhågor om att debatten kring miljözoner skulle leda till en ökad försäljning av bensinfordon. Även om andra faktorer också spelade in ökade bensinbilsförsäljningen kraftigt under 2018, vilket på sikt kommer att leda till en stor ökning av Stockholms och hela Sveriges koldioxidutsläpp. Detta bekräftas även av stadens egen expertrapport, *Effekter av miljözoner i Stockholms stad*.

I korthet konstateras där att problemet med höga kvävedioxidhalter är på väg att lösas utan miljözoner, att en miljözon på Hornsgatan skulle ha mycket små positiva hälsoeffekter, att den sannolikt skulle bidra till ökade utsläpp av fossil koldioxid genom att öka försäljningen av bensinbilar, att det i första hand är låginkomsttagare som drabbas av miljözonen eftersom det in i första steget enbart gäller bilar tillverkade innan 2011, och att en samhällsekonomisk kalkyl ger vid hand att miljözoner är en kraftig förlustaffär för staden.

Den rapporten är det enda kvalificerade beslutsunderlag som föreligger vid dagens beslut om att inrätta en miljözon på Hornsgatan, och det är ytterst svårt att inte läsa den som en rekommendation om avslag. Redan när rapporten publicerades sade Vänsterpartiets företrädare att vi endast kan stödja miljözoner om det finns underlag som tydligt visar att nyttorna överstiger kostnaderna. Något sådant underlag har ännu inte presenterats, och vi kommer därför att avslå kommunens beslutsförslag. Vi är starkt kritiska till att nämnden inte heller, trots upprepade begäran från oppositionen, fått någon dragning av rapporten. På dagens sammanträde finns en dragning inplanerad. Men beslutet om att inrätta en miljözon ligger högre upp på dagordningen än presentationen av beslutets viktigaste underlag, vilket är närmast absurt.

Vi föreslår i stället att trafikkontoret skyndsamt ska utreda andra, mer effektiva metoder för att förbättra luftkvaliteten och som inte medför negativa klimateffekter. I stadens rapport föreslås differentierade trängselskatter, som gör det dyrare för fordon med högre kvävedioxidutsläpp att köra i innerstaden, samt att använda trängselskatteportalerna för att direkt kunna bötfälla tunga fordon som inte lever upp till miljözonernas krav. Sådan otillåten användning av fordon beräknas stå för omkring 10 procent av kvävedioxidutsläppen. Det är åtgärder vi stöder, men som kräver beslut i riksdagen. Vi är därför även öppna för en Oslo-liknande modell, där möjligheten införs att stänga av gator för allmän trafik under de dagar då värdena riskerar att överskridas. De ca 10-15 dagar per år fram till 2022 då Hornsgatan kan överskrida gränsvärdena i miljökvalitetsnormen får då endast vissa fordon tillträde, som boende, utryckningsfordon och nyttotrafik med ärenden till eller från Hornsgatan. Vi menar att det skulle vara ett både

rättvisare och mer effektivt sätt att efterleva miljö kvalitetsnormerna i Stockholm.

*Reservation* anfördes av Jan Valeskog m.fl. (S) enligt följande.

1. Att trafiknämnden avstyrker förslaget till genomförande av miljözon klass 2 på Hornsgatan från och med den 15 januari 2020.
2. Att trafiknämnden uttalar att åtgärden med miljözoner på Hornsgatan år 2020 innebär en fortsatt kraftig växling av dieselmotorer till nya bensinmotorer motsvarande en ökning med flera miljoner ton koldioxid åren framöver samt att åtgärden saknar reell, lokal hälsoeffekt på och i närheten av Hornsgatan.
3. Att därutöver anför följande:

Detta ärende är i grunden en miljöskandal. Det är unikt att denna ofullständiga information delges trafiknämnden och att det dessutom sker innan samma nämnd har fått möjlighet att få en föredragning om miljözonerna utifrån rapporten Effekter av miljözoner i Stockholms stad, som presenterades redan i december 2018. I fyra månader har trafikborgarrådet nekat nämnden att få ställa frågor om miljözonsrapporten, det är oacceptabelt och visar på en rädsla för att korrekt information ska delges trafiknämnden i god tid innan beslut tas.

Trafikborgarrådet hävdar att 1 000 Stockholmare i länet får en död i förtid på grund av dålig luft och att åtgärden på Hornsgatan är en viktig åtgärd för att motverka detta. Det senare är inte sant. Att införa miljözon II på Hornsgatan saknar en hälsoeffekt som överhuvudtaget är mätbar. Orsaken är att endast cirka 10 procent av trafiken (hälften av trafikarbetet för Euroklass 0-4) kommer att sluta köra på Hornsgatan och istället främst köra på intilliggande gator. (Verksamma Euroklass 0-3-fordon är här äldre företagsbilar som troligtvis används för regelbundna transporter). Även om 10 procent av dagens trafik på Hornsgatan helt skulle försvinna detta år skulle åtgärden inte ge någon mätbar hälsoeffekt.

Trafikarbetet framgår av tabellen nedan som är en prognos för Hornsgatan år 2020. Trafikarbetet av miljözonen 2020 för berörda Euroklasser 0-4 är betydligt lägre än antalsprocenten vilket de blågröna också helt bortsett ifrån. Minst hälften av berörda fordon beräknas därutöver inte anpassa sig till miljözonen, på motsvarande sätt som gäller för efterlevnaden för dubbdäcksförbudet på berörda gator. SLB på miljöförvaltningen konstaterar att det inte ens går att beräkna hälsoeffekten av en miljözon II på Hornsgatan år 2020, så lite kommer

åtgärden att påverka luften lokalt. Att politiskt göra en miljözon år 2020 på Hornsgatan till en viktig hälsofråga är att lura Stockholmarna.

Andel trafikarbete på Hornsgatan år 2020, lätta fordon (källa: miljöförvaltningen)

Euroklass	Trafikarbete	Antal	Antalsprocent
0-3	15 %	99 381	13 %
4	6 %	158 144	20 %
5	9 %	174 449	22 %
6	70 %	352 511	45 %

Istället är det miljözonerna för tunga fordon som kommer att kunna halvera antalet dödsfall i förtid, från år 2021 när de högre kraven införs. Totalt i innerstaden kommer utsläppen av kvävedioxid att halveras från fordonstrafiken år 2021. Efterlevnaden av miljözonerna för tunga fordon är således det mest viktiga. Miljöförvaltningen konstaterar att efter ett tillslag av polisen ökar efterlevnaden till 95 procent i ett helt år efter tillslaget. Att arbeta för en hög efterlevnad av miljözonen för tunga fordon är en verklig hälsofråga. Exempelvis utgör utländska turistbussar en stor andel av dem som kör olovligt och polisens åtgärder här har haft en stor effekt. Att arbeta för en hög efterlevnad av miljözonen för tunga fordon är en verklig hälsofråga.

Förra året växades dieselbilar till bensinbilar motsvarande drygt 700 000 ton i ökade koldioxidutsläpp, eftersom varje bensinbil släpper ut 25 procent mer koldioxid per fordon (beräknat på medellivslängd på 18 år för en bensinbil). I år fortsätter växlingen, även om antalet nya bilar totalt sett ser ut att minska i antal. Uppskattningsvis ökar koldioxidutsläppen med omkring 500 000 ton på grund av pågående växling till bensinbilar under år 2019, vilket i huvudsak beror på budskapen om införandet av miljözoner för personbilar i Stockholm och att ”dieselbilar inte får köras i Stockholms innerstad”. Ärendets föreslagna informationskampanj för 1,5 miljoner kronor kommer inte att lösa detta stora kunskapsproblem utan riskerar istället att innebära fortsatt desinformation från kommunledningen i Stockholms stad.

Varje år avregistreras också ca 15 procent av de äldsta fordonen. Av ovanstående 258 000 Euro 0-4-bilar kommer således cirka 40 000 att utgå varje år framöver, vilket får en verklig effekt på NO<sub>2</sub> på stadens hårt trafikerade gator, i motsats till lokala miljözoner för personbilar i Stockholm.

Beslutet om miljözoner för personbilar syftar till att ge politiska signaleffekter vars motiv ur miljösynpunkt är svåra att förstå. Zonerna saknar enligt både miljözonsrapporten och miljöförvaltningens bedömning mätbara hälso- och miljöeffekter. Istället medför beslutet ett negativt budskap om möjligheten att kunna köra dieselbilar i Stockholm, med stor nationell inverkan som förorsakar kraftigt ökade utsläpp av

klimatgaser under tiotals år. Detta beslut skadar Stockholms rykte och medför att legitimiteten i stadens övriga miljöarbete riskerar att undergrävas. Ett mycket högt pris för denna symbolpolitik.

*Reservation* anfördes av Mads Lundgaard (SD) enligt följande.

1. Miljözon klass II ska inte införas på Hornsgatan 1:a januari 2020.
2. Trafikkontoret ska inte löpande pröva vilka ytterligare gator som kan bli aktuella för miljözoner. Därutöver anføres följande:

Enligt trafikkontorets egen rapport innebär det omfattande kostnader för näringslivet och privatpersoner samt riskerar att istället öka utsläppen.

Enbart de samhällsekonomiska kostnaderna över några år för att införa miljözon 2 i hela innerstaden kan bli upp till 10 miljarder kronor enligt trafikkontorets egen rapport.

*Ersätтарыttrande* gjordes av Malin Ericson (Fi) enligt följande.

Feministiskt initiativ ställde sig positiva till att frågan om miljözon klass 2 i Stockholm skulle utredas, och hade utgångspunkten att en större miljözon innefattande hela eller delar av innerstaden skulle införas om stadsledningskontorets utredning visade att det var en effektiv åtgärd.

Dock visar den framlagda rapporten att effekten av miljözon klass 2 är begränsad, om inte till och med negativ i och med att införandet av miljözonen kan orsaka att bilköpare väljer bilsinbilar framför dieselsinbilar vid byte av fordon – en sådan ökning är redan konstaterad. Eftersom bilsinbilar släpper ut mer CO<sub>2</sub> än dieselsinbilar påverkar det klimatet negativt.

Feministiskt initiativs vision är en innerstad helt fri från privatbilism. Åtgärder på vägen dit är till exempel förbud mot fossildrivna fordon, i hela staden eller större delar av den, eller differentierade trängselavgifter för äldre fordon – sådana regleringar som staden kan bestämma själv verkar dock vara vägen framåt eftersom regering och riksdag släpar fötterna efter sig i dessa frågor.

Miljözoner i den variant som föreslås här är inte lösningen på Stockholms miljö- och klimatproblem kopplade till privatbilismen.