

**Interpellation (2019:5) av Jan Valeskog (S)  
till Daniel Helldén (MP) om ökning av  
koldioxidutsläppen med minst 6 miljoner ton  
i Sverige på grund av införande av  
miljözoner på Hornsgatan  
Dnr KS 2019/253**

Jag tackar Jan Valeskog för interpellationen som inleds med att staden inte klarar de lagstadgade gränsvärdena för kvävedioxid. Varje år bryter staden mot miljöbalken och olika åtgärder har utretts och avförts. Staden och Länsstyrelsen har framfört just miljözoner för lätta fordon som en lämplig åtgärd. Forskningsrapporter om hälsoeffekterna av dålig luft blir allt fler och kunskapen om dess negativa påverkan allt större. Därför har trafiknämnden beslutat om att införa miljözon klass 2 på Hornsgatan från och med den 1 februari 2020. Beslut i kommunfullmäktige väntas under våren.

Några påståenden om att samtliga dieselfordon kommer att förbjudas i Stockholms innerstad har aldrig gjorts av mig. Däremot har jag sagt att förordningen egentligen är otillräcklig för att nå riksdagens miljömål om frisk luft och staden har i det remissvar du själv stod bakom 2017 önskat en skarpare förordning som successivt enbart tillåter dieselfordon euro 6c.

Det finns flera skäl till att försäljningssiffrorna för dieselmotorer faller. Brittiska Dailymail skriver den 22 februari i år: Diesel car sales are in freefall since the VW emissions scandal four years ago. Flera europeiska städer har redan miljözoner. Frågan om dieselmotorer är således betydligt bredare än miljözoner i Stockholm. Men jag är övertygad om att det går att kommunicera att miljözoner klass 2 enbart berör äldre fordon. Det finns även medel avsatta för kommunikation i staden budget.

Miljözoneranalysens analys av koldioxideffekterna är missvisande. För det första släpper dieselmotorer i snitt ut mer koldioxid än bensinmotorer.

enligt nya körcykler (WLTP). För det andra kan både bensinbilar som dieslbilar idag köras på biobränsle. För det tredje kommer det biodrivmedel som kommer kunna framställas behövas i de tunga transportererna. För det fjärde är det absurt att utgå ifrån att alla dieselsägare skulle gå från diesebil till bensin trots att inga nya dieslbilar berörs av miljözon på Hornsgatan. För det femte kommer den stora bulken av nybilsägare inte gå från diesel till bensin utan från diesel och bensin till el. Det pågår en snabb utveckling av elbilar med fler modeller, lägre priser och en andrahandsmarknad för elbilar. Även Bonus-Malus bidrar till denna omställning. Hela idén att miljözoner skapar högre koldioxidutsläpp är därmed missvisande.

Om miljözoner framöver behöver utökas beror på nivåerna av hälsofarliga utsläpp av kvävedioxid och vilka åtgärder som anses lämpliga att vidta. Staden har ett mål att förbättra luftkvaliteten samt ett lagkrav att klara lagstiftningen för miljö kvalitetsnormerna. Det vore önskvärt om staden även ges möjligheten att införa utsläppsdifferentierad trängselskatt samt åtgärder för att förbättra efterlevnaden.

Rapporten Effekter av miljözoner i Stockholms stad utgör ett kunskapsunderlag som en redovisning av uppdraget kommunstyrelsen att leda stadens arbete med miljözoner för lätta fordon. Interna kunskapsunderlag remitteras vanligen inte ut.

Stockholm 2019-04-30

*Daniel Helldén*