

#### Yttrande

I tillägg till stadsledningsförvaltningens yttrande vill vi anföra följande.

Att ge kommunerna en välavvägd möjlighet att införa miljözoner även för lätta fordon vore bra för luftkvaliteten. Förelagt förslag blandar i sin målbild dock ihop teknikval, klimateffekt, bulleraspekter och påverkan på luftkvaliteten på ett sätt som vi anser mindre lämpligt. Man kan exempelvis särskilt notera att dieselmotorer anpassade för förnybara bränslen som RME, HVO eller liknande mycket väl kan ha samma utsläppsnivåer för vissa utsläpp, som motsvarande fossildieselmotorer trots att de har helt förnybart bränsle.

Förslag klass 3 är inte heller teknikneutralt utformat för lätta fordon. Enda tillåtna drivmedel är vätgas eller el, vilket utesluter exempelvis fordon med bränsleceller drivna av metanol, som troligen ganska enkelt skulle uppnå tänkta funktionskrav på utsläpp och bullernivå.

Det är också olyckligt att man i förslagen klass 3 blandar ihop krav på bilar vad gäller avgasutsläpp, buller och bränsle. Därav har det också i media funnits en långtgående diskussion om hybridbilers roll kontra zon 3. Exempelvis har förslag framförts att hybridfordon skulle tillåtas i klass 3 förutsatt att förbränningsmotorn är avstängd via GPS-styrning. Lokalt skulle det få motsvarande effekt.

Vi hade föredragit ett förslag med endast klass "tung" och klass "lätt", där man endast reglerar avgaskravet och inte buller, teknikval eller andra aspekter vid sidan av luftkvaliteten. Det vore mer pedagogiskt. Dessutom bör rätten att införa miljözon falla enbart på kommunerna vad gäller kommunala vägar. Vi finner det troligt att berörda områden inte kommer bli så stora som exemplet i den fallstudie som gjorts, som omfattar hela Stockholms innerstad, då det skulle leda till stora kostnader för privatpersoner.

Pehr Granfalk (M)  
Marianne Damström Gereben (L)  
Magnus Persson (C)  
Samuel Klippfalk (KD)

SKS