

HandläggareAmanda Baumgartner
08-508 26 354**Till**Trafiknämnden
2025-03-20

Motion om en hälsoekonomisk utvärdering av nyttan med miljözon klass 2 och 3 av Gabriel Kroon (SD). Svar på remiss från kommunstyrelsen

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Trafiknämnden justerar beslutet omedelbart.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefSara Bergendorff
AvdelningschefRobin Billsjö
Enhetschef

Sammanfattning

Trafikkontoret har fått en motion från Gabriel Kroon (SD) om att ge trafiknämnden i uppdrag att beställa en hälsoekonomisk utvärdering av miljözon klass 2 och 3. Motionären anför att miljözoner innebär stora samhällsekonomiska effekter och att det inte har gjorts någon fördjupad hälsoekonomisk utvärdering.

Trafikkontoret bedömer att en hälsoekonomisk utvärdering inte kan ge en tillförlitlig och rättvis analys, eftersom det saknas tillräcklig data för flera relevanta hälsotillstånd. Kontoret kan vidare konstatera att redan tillgängliga underlag räcker för att ge vägledning kring de hälsoekonomiska effekterna.

Remissen

Gabriel Kroon (SD) har lämnat en motion om att ge trafiknämnden i uppdrag att beställa en hälsoekonomisk utvärdering av miljözon klass 2 och 3.

Motionären anger i huvudsak att ingen fördjupad hälsoekonomisk utvärdering gjorts av miljözonernas kostnad per kvalitetsjusterat levnadsår (QALY). Motionären påpekar att QALY är en vedertagen beräkningsprincip vid subvention av exempelvis cancerläkemedel eller metoder inom socialtjänsten. Kostnaden ligger till grund för bedömningen av om subvention ska beviljas eller inte.

Motionären hänvisar till rapporten *Effekter av miljözoner i Stockholms stad 2019* och påpekar att den uppskattar kostnaden för varje inbesparat levnadsår till minst 1,5 miljoner kronor, och jämför det med läkemedelssubventionen.

Slutligen framhåller motionären att införandet av miljözoner medför betydande privatekonomiska samt samhällsekonomiska konsekvenser. Fördyrat bilåkande skulle exempelvis kunna påverka den psykiska ohälsan hos ekonomiskt utsatta grupper och leda till ökade kostnader lokala företag som kan tvingas investera i dyrare fordon för att uppfylla kraven.

Trafiknämnden har getts möjlighet att svara på remissen senast den 21 mars 2025.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret i samråd med miljöförvaltningen.

Trafikkontorets synpunkter

Staden har i egenskap av väghållare ett ansvar att tillse god luftkvalitet och uppnå gällande miljökvalitetsnormer och miljömål för luftkvalitet. Stadens strävar efter att förbättra luftkvaliteten och sänka halterna av luftföroreningar med WHO:s forskningsbaserade riktvärden som vägledning. Dessutom har staden som mål att minska klimatutsläppen från transporter med 80 procent till år 2030. Miljözoner är ett av stadens verktyg för att uppnå dessa mål.

Hälsoeffekter

Motionären efterfrågar en utvärdering av kostnaden för miljözon klass 2 och 3 per vunnet friskt levnadsår (QALY). QALY är ursprungligen ett mått som används för att väga olika medicinska insatser mot varandra – där man tar hänsyn till förlängd livslängd

och upplevd förbättrad livskvalité utifrån den medicinska insatsens effekt. QALY används även i andra sammanhang för att utvärdera hälsoeffekter av samhällsekonomiska insatser. Trafikverket har värderat QALY till 2,4 miljoner kronor. Precis som motionären belyser råder det oenigheter kring vad en QALY bör värderas till, där olika myndigheter anger olika nivåer – motionären hänvisar till rapporten *Effekter av miljözoner i Stockholms stad* från 2019, där ett QALY-värde tagits fram av staden, där QALY värderas till 1,5 miljoner kronor. Trafikkontoret anser att det är en etisk fråga som är svår att ta ställning till och saknar kännedom om socialstyrelsens beräkningar.

Motionären hänvisar till att utredningen från 2019 anger att varje inbesparat levnadsår *kostar* minst 1,5 miljoner kronor. Trafikkontoret vill dock förtydliga att rapporten inte anger att ett inbesparat levnadsår kostar 1,5 miljoner kronor, utan att ett levnadsår är värderat till detta belopp. Utredningen visar att en miljözon klass 2 i hela innerstaden skulle generera ytterligare 631 vunna levnadsår, motsvarande ett värde av 0,95 miljarder kronor. I detta exempel har staden inte inkluderat andra hälsovinster, såsom minskad risk för uppkomst av astma hos barn och vuxna, påverkan på foster samt minskad försämring av flera ohälsotillstånd i befolkningen.

För att bedöma hälsoyttnan av miljözoner baserar trafikkontoret sina analyser på tidigare forskning. Enligt Världshälsoorganisationen (WHO) finns ingen nedre gräns för när luftföroreningar kan påverka hälsan och även små minskningar av luftföroreningshalter ger positiva effekter på folkhälsan. Hälsovinsterna med förbättrad luftkvalitet anses vara väsentligt större än kostnaderna för att genomföra luftkvalitetsåtgärder.

Enligt en utredning av Svenska miljöinstitutets (IVL) från 2019 beräknas hälsoeffekterna av förhöjda halter av kvävedioxid och partiklar (PM_{2,5}) kosta samhället cirka 168 miljarder svenska kronor varje år¹. Under dagar med höga halter av luftföroreningar ökar antalet personer som insjuknar och söker vård². Enbart produktivitetsförluster till följd av sjukfrånvaro beräknas orsaka

¹ Quantification of population exposure to NO₂, PM₁₀ and PM_{2.5}, and estimated health impacts 2019, IVL 2022

² Sambandet mellan luftföroreningshalter och akuta vårdkontakter för luftvägssjukdomar som hälsoindikator för luftkvalitet, Kadri et. al. 2016; Association between Air Pollutants and Asthma Emergency Room Visits and Hospital Admissions in Time Series Studies: A Systematic Review and Meta-Analysis, Zheng et. al. 2015

samhällsekonomiska kostnader motsvarande cirka 0,02 procent av Sveriges BNP.

Trafikkontoret bedömer att en hälsoekonomisk utvärdering inte möjliggör en tillförlitlig och rättvis analys, eftersom det saknas tillräcklig data för många av de hälsotillstånd som bör värderas. Detta gör det svårt att kvantifiera de positiva effekterna i ekonomiska termer. Eftersom miljözoners effekter sträcker sig över en längre tidsperiod, och följeffekterna blir synliga först en tid efter införandet, ökar osäkerheten ytterligare. Av den anledningen riskerar en hälsoekonomisk utvärdering av miljözoner att bli både osäker och underskattad.

Samhällsekonomiska effekter

För en uppskattning av miljözoners samhällsekonomiska effekter hänvisar trafikkontoret till Transportstyrelsen utredning (TSV 2015-4545) från 2015. Den innehåller fallstudier av ett införande av miljözon klass 3 i Gamla stan och miljözon klass 2 i hela innerstaden, med införande under år 2020. Transportstyrelsen konstaterar att kostnaden blir lägre i ett mindre område eller vid senare införande, men att detta också begränsar utsläppsminskningen. Kostnaden påverkas även av vilka och hur många fordon som ersätts. Vid jämförelse med utredningen bör det beaktas att miljözon klass 3 inte införs i Gamla stan, utan ett mindre område i City och att klass 2 endast har införts på Hornsgatan och inte i hela innerstaden.

Trafikkontoret bedömer att det är svårt att beräkna miljözoners privatekonomiska och samhällsekonomiska effekter, då det beror på hur aktörer anpassar sig. För både miljözon klass 2 på Hornsgatan och den kommande miljözon klass 3 i City finns alternativa färd sätt, andra vägar eller möjlighet att parkera utanför zonerna. Färre än var tionde resa till City görs med bil, majoriteten sker med kollektivtrafik, cykel eller gång.

Trafikkontorets bedömning

En hälsoekonomisk analys bedöms som osäker och trafikkontoret anser att befintliga underlag redan ger tillräcklig vägledning kring de hälsoekonomiska effekterna. Samtidigt är det av stor vikt att fortsätta utvärdera miljözoner för att mäta effekterna på lång sikt. Utvärdering pågår för miljözon klass 2 och är planerat för miljözon klass 3.

Slut

Bilagor

1. Motion om en hälsoekonomisk utvärdering av nyttan med miljözon klass 2 och 3 av Gabriel Kroon (SD)