

Förvaltningsrätten i Stockholm

avd8.fst@dom.se

Stockholm den 19 november 2024

Johan Dufva

10162-24; Dennis Wedin m fl ./. Stockholms kommun angående laglighetsprövning enligt kommunallagen

Jag, Johan Dufva, inkommer med följande yttrande med anledning av aktbilaga 125 i rubricerat mål.

Är Stockholms kommuns beslut proportionerligt?

Huvudfrågan som kvarstår att besvara är om Stockholms kommun (Staden) visat att dess beslut att införa en miljözon är proportionerligt? Min uppfattning är att så inte är fallet.

För att kunna visa att ett beslut är proportionerligt, behöver beslutets konsekvenser definieras, och dess effekter kvantifieras. Utan dessa fakta kan en bedömning av ett besluts proportionalitet inte utföras. I Trafikkontorets konsekvensanalys (som ligger till grund för beslutet) saknas uppskattningar av de effekter som beslutet kan få. Avseende verksamheter inom zonen skriver Trafikkontoret att ”kontoret bedömer att transportkostnaderna **kan** öka i området om alla fordon som kör i dag ska ställa om till fordon som klarar regleringen¹”. Detta antagande, som mildras av tillägget ”kan öka”, är tämligen självklart. En reglering som i grunden syftar till att kraftigt begränsa utbudet av fordon som kan leverera till det aktuella området, med enbart fordon som är signifikant dyrare att köpa in, leder självklart till att leveranser till det aktuella området fördyras. Det är en enkel fråga om utbud och efterfrågan- när Staden genom sitt beslut kraftigt begränsar utbudet av tillgängliga fordon kommer priset att öka.

En annan fråga avser turistbusstrafiken. Trafikkontoret skriver att ”inom området förekommer inga stora publika målpunkter för turistbussarna, däremot används området som körväg för bussar till målpunkter utanför området. Eldrivna långfärdsbussar tillverkas inte än, men enligt Scania kommer de ut på marknaden omkring 2027. Gasdrivna alternativ finns på marknaden men branschen menar att de fordonen inte är optimala för ändamålet²”. Hur påverkas de bussföretag som inte kan köra i området? Vilka kostnader medför detta? Avseende målpunkter inom området finns till exempel Nobis Hotel på Normalmstorg. Hur påverkas ett hotell av att dess gäster inte får lämna av vid hotellet?

Frågan som Trafikkontoret borde ha besvarat är, vad kan dessa kostnadsökningar uppskattas till? Denna typ av skattning, det vill säga en kvantifiering av kostnaderna respektive vinsterna för de effekter som identifierats borde ha utförts för samtliga konsekvenser som Trafikkontoret

¹ Se s. 30 (min kursivering), Konsekvensanalys av miljözon klass 3 i ett område innanför Kungsgatan, Birger Jarlsgatan, Hamngatan och Sveavägen. , <http://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=2045659>

² Se s. 30, Konsekvensanalys av miljözon klass 3 i ett område innanför Kungsgatan, Birger Jarlsgatan, Hamngatan och Sveavägen. , <http://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=2045659>





identifierat. I den utredning som nu ligger till grund för beslutet har inte en enda effekt kvantifierats.

Det konsekvensutredningen säger nu, är att man har identifierat ett stort antal konsekvenser, som kan få vissa effekter, men att Staden inte kan säga något om den eventuella omfattningen på dessa effekter, eller om de positiva effekterna överstiger de negativa. Det är dessa svar som är själva grunden i en proportionalitetsbedömning.

Trots detta skriver Staden att de har ”uppfattningen att de negativa konsekvenserna inte kan anses överstiga nyttan med införandet av miljözon klass 3”. När jag läser Stadens senaste yttrande, påminns jag om Lewis Carrolls bevingade ord, yttrade av Humpty Dumpty i boken *Through the Looking-Glass*:

” When I use a word, *it means just what I choose it to mean-* neither more nor less”.

Kritiken som anförts tidigare mot beslutet, är att den utredning som beslutet baseras på är så pass undermålig att den inte kan ligga till grund för en bedömning av om stadens beslut var proportionerligt. Staden har helt enkelt inte utfört en bedömning av de positiva- respektive negativa effekterna. I avsaknad av fakta som stöder stadens påstående, är yttrandet om Stadens ”uppfattning” betydelselöst. Staden skriver även att beslutet om miljözonen är av sådan vikt att det ”anses kunna ha ekonomiska, miljömässiga och planmässiga följder samt vara av principiell betydelse³”. Den utredning som ligger till grund för beslutet vittnar inte om att Staden tillmätt beslutet denna principiella betydelse. Då hade utredningen varit utförligare, och besvarat de frågor som jag beskrivit ovan.

Det är inte stadens ”uppfattning” som är avgörande, utan om den uppfattningen kan beläggas med fakta. Eftersom Staden inte har gjort detta anser jag att Staden inte har visat att beslutet är proportionerligt, och att det därmed inte har fattats på laglig grund. Stadens beslut ska därmed upphävas.

I övrigt har jag inget att tillägga.

³ Se aktbilaga 121, s. 2.