

S

När Trafikförordningen (TF) infördes i oktober 1999 ersatte den VTK, och därmed ändrades grunden för miljözonsbestämmelser. Enligt TF kan trafik med tunga dieselmotordrivna fordon, som registrerades för mer än ett visst antal år sedan, förbjudas inom en miljözon.

Lokala trafikföreskrifter baserade på VTK kan, som övergångsbestämmelser, tillämpas tills vidare, men endast under en begränsad tid. Senast från utgången av år 2005 krävs nya bestämmelser.

Kontroller av efterlevnaden av miljözonsreglerna, som görs fyra gånger årligen sedan 1997, visar att efterlevnaden försämrats med tiden och att i dag ca 10 % av fordonen kör olagligt i zonen. Åtgärder behövs för att förbättra efterlevnaden

De utvärderingar som gjorts av miljözonens effekter visar att miljöeffekterna är större nu än 1997, och att miljözonen är samhällsekonomiskt lönsam.

Ett förslag till ändrade miljözonsregler baserade på TF har utarbetats gemensamt av och för Stockholm, Göteborg, Malmö och Lund. Reglerna följer i stort de gamla nu gällande, men några förändringar föreslås. Enligt huvudregeln får fordon registrerade första gången för mer än åtta år sedan inte trafikera miljözonen. Möjligheter finns som förut till förlängd tillståndstid genom montering av avgasreningsutrustning eller motorbyte. En möjlighet till ytterligare förlängning genom komplettering med kvävereduceringsutrustning har tillkommit och möjligheten till dispens för enstaka transport har utgått. Genom att reglerna baseras på fordonens ålder, i stället för som tidigare på svenska miljöklasser, kan även utländska fordon omfattas av bestämmelserna.

UTLÅTANDE

Bakgrund

Den tunga trafiken svarar för en stor andel av vägtrafikens hälso- och miljöstörningar, trots att dess andel av trafikarbetet är relativt liten. Enligt Vägtrafikkungörelsen (VTK 1972:603) 147 § får kommuner förbjuda tunga dieseldrivna fordon, som inte tillhör en viss miljöklass, i särskilt miljö känsliga områden av en tätort, en så kallad miljözon.

Miljözonen har en direkt effekt i och med att fordon med stora utsläpp inte tillåts trafikera berörda gator. En indirekt effekt är att miljözonsbestämmelserna driver på utvecklingen mot renare och tystare fordon. Framst sker detta genom att bestämmelserna premierar användningen av utprovad avgasreningsutrustning. Moderniseringen av fordonsparken har naturligtvis därtill en positiv effekt på miljön även utanför miljözonen.

Med hänsyn härtill infördes miljözoner för tung trafik den 1 juli 1996, med lika bestämmelser, i de centrala delarna av Stockholm, Göteborg och Malmö, där många människor bor, arbetar och vistas. Från den 1 januari 1999 infördes miljözon med lika bestämmelser även i Lund.

Beslut togs i KF 1994.09.26 om införande av miljözon i Stockholm, och beslut om lokala trafikföreskrifter (LTF) härför togs av GFN 1995.02.21. Efter överklaganden till Länsstyrelsen och Vägverket måste föreskrifterna ändras, så att utlandsregistrerade fordon ej omfattas, för att miljözonsreglerna skulle kunna fastställas. Efter nya överklaganden av dessa ändrade LTF fastställdes de slutgiltigt av Vägverket 1996.07.08

Huvudregeln är att endast tunga dieseldrivna fordon som tillhör minst miljöklass 3 får trafikera miljözonen. Dispens kan ges, enligt generella undantag, för fordon som är högst åtta år gamla och, enligt särskilda undantag, för 1) fordon som försetts med godkänd eftermonterbar avgasreningsutrustning, 2) fordon som har specialkarosseri samt försetts med godkänd avgasreningsutrustning, 3) fordon som bytt till ny miljöklassad motor och 4) för enstaka transport.

I och med att Trafikförordningen (TF 1998:1276) trädde i kraft den 1 oktober 1999 upphävdes VTK. Lokala trafikföreskrifter som har meddelats enligt VTK 147 § kan gälla tills vidare, dock längst till utgången av år 2005, då sådana föreskrifter upphör att gälla. Med TF förändras underlaget för bestämmelser om miljözon. Enligt TF 10 kapitlet får kommun förbjuda trafik i särskilt miljö känsliga områden inom tätbebyggt område med sådana dieselmotordrivna bussar med en totalvikt över 3,5 ton eller dieselmotordrivna tunga lastbilar som har registrerats första gången för mer än ett visst antal år sedan.

Grunderna för införande av miljözoner, enligt utdrag ur VTK respektive TF, redovisas i bilaga 1.

Skäl till att införa ändrade regler

- ? Nuvarande miljözonsregler är baserade på Vägtrafikkungörelsen, som har ersatts av Trafikförordningen. VTK anger svenska miljöklasser som grund, TF anger fordonens ålder. Bestämmelser baserade på VTK kan, som övergångsbestämmelser, tillämpas endast till utgången av år 2005, men måste senast då ersättas av bestämmelser baserade på TF.
- ? Med svenska miljöklasser som kriterium (dvs enligt VTK) kan utlandsregistrerade fordon inte omfattas av miljözonsbestämmelserna med hänsyn till EU:s diskrimineringsregler. Med fordonens ålder som grund kan däremot även utlandsregistrerade fordon omfattas av reglerna.
- ? Enligt nuvarande regler får fordon från 1993 fortsätta att köra i miljözon 2002 och senare, eftersom de uppfyller huvudregelns krav om att tillhöra minst miljöklass 3 (från och med årsmo 1993 måste alla tunga fordon vara miljöklassade). Detta utan att försetts med avgasreningsutrustning, vilket enligt undantagsreglerna krävs då fordonen är äldre än åtta år. Nuvarande regler blir därmed motsägelsefulla.
- ? Den nu föreslagna möjligheten till förlängd tillståndstid genom komplettering med kvävereduceringsutrustning skapar underlag för efterfrågan och därmed utveckling av sådan utrustning. Reduktion av kväveoxidutsläppen från den tunga trafiken är av vikt för att klara städernas gränsvärden för kväveoxider enligt miljö kvalitetsnormen (MKN).

Samråd

Det nya förslaget har utarbetats gemensamt av Gatu- och fastighetskontoret i Stockholm, Trafikkontoret i Göteborg och Gatukontoret i Malmö, under

kontinuerligt samråd med bl a Miljöförvaltningen i Stockholm, Vägverket, Motortestcenter inom AB Svensk Bilprovning och Naturvårdsverket.

Förslag har i två omgångar remitterats för synpunkter till viktiga aktörer på marknaden, som Svenska Åkeriförbundet, Bilindustriföreningen m fl. Några dominerande synpunkter har då varit att de nya reglerna bör gälla för alla tunga fordon, även de utländska, och att reglerna bör baseras på fordonens miljötekniska prestanda, exempelvis genom hänvisning till Euroklasser, i stället för på fordonens ålder.

Med det föreslagna regelsystemet kan även utlandsregistrerade fordon omfattas, varmed det nuvarande förhållandet att dessa ges otillbörliga konkurrensfördelar gentemot svenska fordon upphör. Genom att TF anger fordonens ålder som grund för miljözonsbestämmelser kan branschens önskemål om direkt teknikbaserade regler inte tillgodoses. I övrigt har remissynpunkterna beaktats så långt det varit möjligt.

Det för storstäderna gemensamma förslaget till ändrade miljözonsregler behandlas av Trafiknämnden i Göteborg i september och av Gatunämnden i Malmö i oktober i år.

Regelefterlevnad

Fyra gånger årligen sedan 1997, i januari, april, juli och oktober, har kontroller av efterlevnaden av miljözonsbestämmelserna genomförts. I två snitt, vid korsningen Birger Jarlsgatan / Kungsgatan och Hornsgatan / Ringvägen, har SLB-analys noterat registreringsnummer för samtliga passerande bussar och tunga lastbilar och om fordonen varit försedda med miljöklassmärke. För fordon som saknat sådant märke har med hjälp av GFK:s tillståndsregister kontrollerats om de erhållit dispens att trafikera miljözonen. Ägarna till fordon som saknat tillstånd att framföras i miljözonen, dvs som varken varit miljöklassade, erhållit dispens eller varit utlandsregistrerade, har per brev informerats om att deras fordon körts olagligt i zonen.

Andelen fordon som körts olagligt i miljözonen har varje år varierat ganska mycket mellan de fyra kontrolltillfällena. Efterlevnaden har hela tiden varit bättre beträffande bussarna än för lastbilarna. Av bussarna har som mest vid en kontroll ca 6 % och i genomsnitt för alla kontrollerna ca 1,5 % kört olagligt i zonen. Av lastbilarna har som mest vid ett tillfälle ca 23 % och i genomsnitt för alla kontroller ca 9 % körts olagligt.

Kontrollerna visar på en tendens till försämrade efterlevnad från 1997 till 2001. Andelen tunga fordon som inte hade tillstånd att köra i miljözonen var 1997 i genomsnitt 2,6 %, men hade 2000 ökat till i genomsnitt 10,5 %. Fördelningen har den senaste tiden varit att ca 80 % av fordonen varit miljöklassade, ca 10 % har på olika grunder haft dispens och ca 10 % har kört olagligt. Dispenserna har i huvudsak grundats på komplettering med reningsutrustning (ca 7%) eller motorbyte (ca 3 %).

Särskilda åtgärder för att förbättra efterlevnade behövs. En informationskampanj i samband med införandet av de ändrade reglerna från 2002 är en självklar och planerad åtgärd, som bedöms kunna ha god effekt även på efterlevnaden. Andra åtgärder kan vara sanktioner, till exempel mer

kännbara straff vid överträdelse, förbättrad övervakning och krav på tydlig märkning av fordonen för att underlätta övervakningen. Övervakningen är i dag en polisiär uppgift, som på grund av otillräckliga resurser inte är prioriterad. När det gäller utmärkningen av fordon avseende deras tillstånd att trafikera miljözonen pågår diskussioner med bland annat Vägverket om utformning och distribution av sådana märken.

Effekter av miljözonen

Inför införandet av miljözoner i Stockholm, Göteborg och Malmö gjordes 1996 en utvärdering av effekterna som en jämförelse mellan de beräknade miljövinster (för Stockholms del av SLB-analys) och de beräknade företagsekonomiska kostnaderna (av VBB Göteborg). Resultaten redovisas i SLB:s rapport 1:96 "Effekter av miljözon i Stockholm". Den tunga trafikens utsläpp av partiklar beräknades minska med ca 50 %, av kolväten med ca 20 % och av kväveoxider med ca 10 %. Den tunga lastbilstrafikens transportkostnader i länet beräknades öka med ca 1-3 % för perioden 1996-2001, eller med ca 90 Mkr/år.

Ett år efter införandet av miljözonerna gjordes 1997 en omfattande utvärdering av effekterna av Trivektor på uppdrag av de tre städerna. Resultatet redovisades för Gatu- och fastighetsnämnden och Miljö- och hälsoskyddsnämnden i december 1997. De tunga fordonens partikelutsläpp hade minskat med 15-20 %, kolväteutsläppen med 5-9 % och kväveoxidutsläppen med 1-8 % jämfört med om miljözonen inte hade funnits. Zonen hade kostnadsmissigt medfört ökade transportkostnader med 1-2 %. Resultatet av utvärderingen var därmed att de direkta miljövinster täckte en stor del av kostnaderna. Därtill kommer svårvärderade effekter som exempelvis teknikutveckling, varför den sammanfattande bedömningen var att zonen totalt sett var samhällsekonomiskt lönsam.

En ny utvärdering av zonens miljöeffekter i Stockholm år 2000 har gjorts av SLB-analys och presenteras i en rapport som redovisades för Miljö- och hälsoskyddsnämnden i juni i år. Utvärderingen visar att minskningen av den tunga trafikens utsläpp nu är större, även när hänsyn tas till den försämrade efterlevnaden av miljözonsreglerna. Jämfört med nollalternativet, att miljözonen inte funnits, har partikelutsläppen minskat med ca 40 % vid full efterlevnad och med ca 25 % mindre i verkligheten. Kolväteutsläppen beräknas ha minskat med ca 25 % respektive med ca 30 % mindre och kväveoxidutsläppen med ca 10 % vid full efterlevnad respektive med ca 10 % mindre i verkligheten.

Enligt utvärderingen är miljöeffekterna av miljözonen väsentligt större 2000 än 1997. Samtidigt är den samhällsekonomiska värderingen av utsläppen, speciellt partikelutsläppen, högre nu än 1997. Detta sammantaget gör att miljözonens samhällsekonomiska lönsamhet har ökat sedan 1997. I värderingen av miljöeffekter och samhällsekonomisk lönsamhet tas också hänsyn till att zonbestämmelserna får positiva effekter också utanför själva zonen, då miljögodkända fordon ju kör även utanför zonområdet.

Förslag till nya bestämmelser

Förslaget till nya miljözonsbestämmelser avses gälla från 1 januari 2002. Regelverket redovisas i sin helhet i bilaga 2.

Som huvudregel gäller förbud att inom miljözonen framföra dieselmotordrivna tunga lastbilar och dieselmotordrivna bussar med en totalvikt över 3,5 ton som registrerats första gången för mer än åtta år sedan. Från huvudregeln kan undantag komma att medges för 1) fordon med särskilt låga emissioner, 2) fordon som försetts med godkänd avgasreningsutrustning, 3) fordon som har specialkarosseri samt försetts med godkänd avgasreningsutrustning och 4) fordon som bytt till ny miljöklassad motor.

Med fordon med särskilt låga emissioner avses fordon som har förutsättningar att certifieras enligt Euro IV eller bättre redan innan dessa krav blivit obligatoriska.

Avgasreningsutrustning skall, för att kunna godkännas, uppfylla specificerade krav på reningseffekt för partiklar, kolväten respektive kväveoxider. Fordon som är äldre än åtta år, som förses med katalysator och partikelfilter kan få trafikera miljözonen i ytterligare fyra år, och därutöver i ytterligare två år om det även förses med kvävereduceringsutrustning. Fordon som har specialkarosseri och som är äldre än åtta år, som förses med avgasreningsutrustning kan på samma sätt få trafikera miljözonen i ytterligare sju respektive sju plus två år.

Ett äldre fordon som förses med ny miljöklassad motor kan få trafikera miljözonen i sex år räknat från motorns tillverkningsår. Tillståndstiden kan dessutom förlängas, enligt ovannämnda villkor, genom att motorn också förses med avgasreningsutrustning.

Ändringar av kraven

Det nya förslaget följer i stort nuvarande bestämmelser, och innebär följande förändringar av reglerna för att få trafikera miljözonen, jämfört med de nu gällande.

- ? Som huvudregel får fordonen vara högst åtta år gamla, i stället för att de som nu måste tillhöra minst miljöklass 3. En motsvarighet till den nya åttaårsregeln finns i nuvarande system genom att icke miljöklassade fordon som är högst åtta år gamla nu kan få dispens enligt generellt undantag.
- ? Möjlighet tillkommer till förlängning av tillståndstiden med 2 år vid montering av kvävereduceringsutrustning tillsammans med katalysator och partikelfilter.
- ? Tillståndstiden vid motorbyte ändras från åtta till sex år.
- ? Möjlighet tillkommer att ge ett tidsbegränsat undantag från miljözonsbestämmelserna för fordon som har förutsättningar att certifieras enligt Euro IV eller bättre.
- ? Möjligheten till undantag för enstaka transport slopas.
- ? Kraven på avgasreningsutrustningens reduktion av kolväteutsläpp ökar från nuvarande 60 % till 80 % (vilket är en anpassning till den högre kapacitet som i dag tillgängliga utrustningar har)

Lokala trafikföreskrifter

Trafikutskottet bör ges i uppdrag att fatta erforderliga beslut om lokala trafikföreskrifter (LTF) för miljözonen.

Föreskrifterna bör begränsas till att, som nu gällande LTF, omfatta en beskrivning av miljözonens geografiska utsträckning samt huvudregeln, dvs att dieselmotordrivna tunga lastbilar och dieselmotordrivna bussar med en totalvikt över 3,5 ton som har registrerats första gången för mer än åtta år sedan inte får framföras inom zonen.

För närvarande föreslås inga ändringar av miljözonsområdet eller undantagna genomfartsleder. På sikt kan det dock bli aktuellt att utöka området, exempelvis så att hela Hammarby Sjöstad ingår.

Förslag till LTF redovisas i bilaga 3.

Dispens för färd inom miljözonen enligt specificerade undantagsregler beviljas, efter ansökan för varje enskilt fordon, av kontorets Trafikavdelning enligt delegation.

Miljözonsbestämmelserna inklusive undantagsreglerna redovisas i detalj i bilaga 2.

Kontorets förslag

Kontoret föreslår att Gatu- och fastighetsnämnden beslutar att fastställa ändrade bestämmelser för färd inom miljözon från år 2002 enligt i detta utlåtande redovisade gemensamma förslag för Stockholm, Göteborg, Malmö och Lund samt uppdra åt Trafikutskottet att fatta de beslut om lokala trafikföreskrifter rörande Stockholm som erfordras för miljözonen.

SLUT