



Anette Jansson
Miljö- och hälsoskyddsinspektör
Telefon 08-508 28 820
anette.jansson@miljo.stockholm.se

Till
Miljö- och hälsoskyddsnämnden

BÖR STOCKHOLM HA EN LOKAL MILJÖZON FÖR PERSONBILAR AV MILJÖSKÄL?

Svar på skrivelse från Åsa Romson (mp).
Återremiss från Miljö- och hälsoskyddsnämnden 2008-11-18.

Förslag till beslut

- 1 Godkänna förvaltningens svar på skrivelsen.

Gunnar Söderholm

Gustaf Landahl

Sammanfattning

Åsa Romson (mp) har i en skrivelse daterad 2008-05-22 ställt frågan till Miljö- och hälsoskyddsnämnden om hur en lokal miljözon, eller jämförligt styrmedel, för personbilar skulle kunna användas för att skydda människors hälsa i Stockholm. Miljöförvaltningen besvarade frågan till Miljö- och hälsoskyddsnämnden 2008-11-18. Nämnden återremitterade då ärende till förvaltningen med uppdrag åt förvaltningen att redogöra för de lagliga förutsättningarna att utvidga miljözonsbegreppet för personbilar.

Enligt trafikförordningen är reglerna för miljözoner samma för alla svenska städer med miljözon. Detta innebär att kommuner som beslutar sig för att införa miljözon enbart kan välja vilket geografiskt område den ska gälla för och inte vilka regler som ska gälla där. Dagens miljözoner reglerar tunga bussar och tunga lastbilar som är utrustade med teknik för drift endast med diesel.

En vidareutveckling av miljözonerna till att gälla även dubbdäcksanvändning är en av flera potentiella åtgärder för att bidra till att minska miljöstörningarna från vägtrafiken. För att kunna införa en miljözon för detta syfte krävs dock en ändring av trafikförordningen. Eventuella förändringar av trafikförordningen utreds och beslutas av regeringen.

Staden har påtalat för regeringen vikten av att utreda en ändring av trafikförordningen med avseende på miljözon för dubbdäcksanvändning. Om trafikförordningen ändras så att den ger möjlighet för staden att införa en miljözon för dubbdäck anser Miljöförvaltningen att staden bör utreda hur en miljözon skulle kunna utformas i staden, samt om det är hälso- och miljömässigt, tekniskt och ekonomiskt motiverat att införa en sådan miljözon.

Vidare utredningar i Stockholms stad gällande en miljözon för personbilar bör utföras av trafik- och renhållningsnämnden i egenskap av väghållare och ansvarig förvaltning för miljözonens geografiska avgränsning.

Bakgrund

Åsa Romson (mp) har i en skrivelse daterad 2008-05-22 ställt frågan till Miljö- och hälsoskyddsnämnden om hur en lokal miljözon, eller jämförligt styrmedel, för personbilar skulle kunna användas för att skydda människors hälsa i Stockholm.

Miljöförvaltningen besvarade frågan med tjänsteutlåtande MHN 2008-11-18 p 28. Miljö- och hälsoskyddsnämnden återremitterade detta ärende till förvaltningen med följande anförande:

”Det råder uppenbarligen en del oklarheter avseende reglerna för miljözoner. Å ena sidan konstateras att det krävs en ändring av trafikförordningen, men å andra sidan föreslår förvaltningen att förutsättningen för att införa miljözon för personbilar bör utredas. Vi vill återremittera ärendet och uppdraga åt förvaltningen att redogöra för de lagliga förutsättningarna att utvidga miljözonsbegreppet för personbilar.”

MILJÖZONER IDAG

Enligt 10 kap. 1 § 2 st. 3 p. trafikförordningen (SFS 1998:1276) kan en kommun avsätta ett särskilt miljökänsligt område inom tätbebyggt område som miljözon. I 4 kap. 22–24 § trafikförordningen anges de bestämmelser som gäller i miljözoner. Enligt förordningen är reglerna för miljözoner nu samma för alla svenska städer med miljözon. Detta innebär att kommuner som beslutar sig för att införa miljözon enbart kan välja vilket geografiskt område den ska gälla för och inte vilka regler som ska gälla där. Miljözoner reglerar enbart tunga bussar och tunga lastbilar som är utrustade med teknik för drift endast med diesel. För att det ska vara möjligt att införa en miljözon för personbilar krävs därför en ändring av trafikförordningen. Förordningen måste då kompletteras med bestämmelser för personbilar. Förändringar av trafikförordningen utreds och beslutas av regeringen.

Sedan 2007-01-01 gäller följande bestämmelser om miljözoner (se lagtext bilaga 2):

- Alla tunga dieseldrivna fordon är tillåtna att köra i miljözonen i 6 år. Med undantag för fordon som tillhör Euroklass 2 och 3, som får färdas i miljözon i 8 år. I båda fallen räknas tiden från första registreringsåret. Euroklassificeringen gäller

för tunga fordon som uppfyller buller- och avgaskrav enligt EG-direktiv 88/77/EG med följdirektiv.

- Fordon som är certifierat för eller uppfyller Euroklass 4 får köra i miljözon till och med år 2016. Fordon som är certifierat för eller uppfyller Euroklass 5 får färdas till och med år 2020. I båda fallen oavsett när fordonet först är registrerat.
- Fordon som enligt tidigare regler fått dispens att köra i miljözon ska ha dispensbeviset väl synligt i vindruta.

I Stockholm är det Trafik- och renhållningsnämnden som har fattat beslut om och ansvarar för miljözonen. Stockholms miljözon infördes 1996. Statistik visar att fordonen som är registrerade i Stockholms kommun generellt är yngre än i Stockholms län och tydligast visas detta på lastbilssidan. Miljözonen i Stockholm beräknades under 2007 minska utsläppen av kväveoxider med 3 – 4 %, kolväten med 16 – 21 % och partiklar med 13 – 19 %. (Källa: Trafikkontoret, Stockholms stad (2008). Miljözon för tung trafik i Stockholm 1996 – 2007.)

GÖTEBORG UTREDER MILJÖZONER FÖR PERSONBILAR

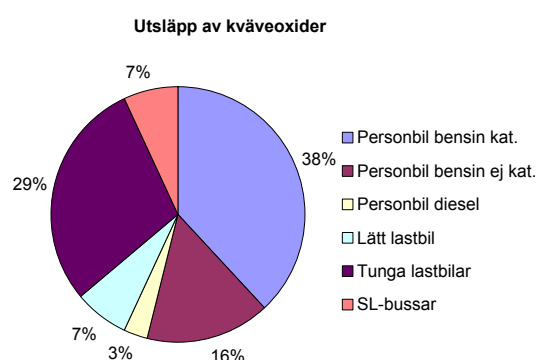
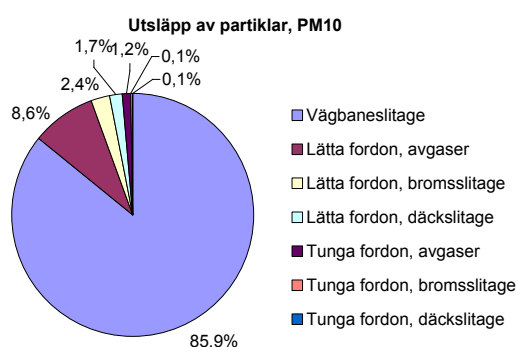
Kommunstyrelsen i Göteborg beslutade 2008-10-15, efter initiativ från Pär-Ola Mannefred (m), Åsa Hartzell (m) och Roland Rydin (m), att utreda förutsättningarna för att införa miljözon också för personbilar. Stockholm stads framställan till regeringen i miljözonsfrågan gäller dubbdäcksanvändning vilket är en skillnad jämfört med utredningsuppdraget i Göteborg.

KÄLLOR TILL LUFTFÖRORENINGAR I STOCKHOLM

Miljökvalitetsnormerna för partiklar (PM10) och kvävedioxid överskrider längs flera gator i Stockholm. Den största källan till luftföroreningarna är vägtrafiken. Personbilstrafiken står för en stor del av dessa utsläpp.

SLB-analys har tagit fram en rapport över utsläpp och halter av kväveoxider och partiklar på Hornsgatan 2006 (SLB 4:2007). I denna rapport redovisas olika källors bidrag till luftföroreningarna på Hornsgatan. Enligt SLB-analys är dessa siffror representativa för innerstaden som helhet.

- **Partikelutsläpp (PM10):** Slitage av vägbanan, främst orsakat av personbilarnas dubbdäck, står för ca 86 % av partikelutsläppen. Ca 9 % av partiklarna kommer från de lätta fordonens avgaser.
- **Kväveoxidutsläpp:** Utsläppen av kväveoxider kommer till största delen (38 %) från bensindrivna personbilar med katalysator. Tunga lastbilar står för 29 % av kväveoxidutsläppen.



I rapporten redovisas också olika åtgärders potential. Åtgärder som leder till att den tunga trafiken (utom SL-bussarna) upphör skulle ge den största effekten, ca 10 % minskning, på luftföroreningshalten vad gäller kväveoxider. För partiklar (PM10) skulle en generell minskning av dubbdäcksandelen ge den största effekten.

Personbilar utan katalysator stod år 2006 för 16 % av kväveoxidutsläppen. Dessa bilar fasas med tiden ut och ersätts med nya bilar. År 2010 beräknas de ha en försumbar andel på kväveoxidutsläppen i Stockholm.

ÅTGÄRDSPROGRAM FÖR ATT KLARA MILJÖKVALITETSNORMER

I det beslut regeringen tog 2004 gällande åtgärdsprogram för kväveoxider och partiklar, togs inte förslaget om utökad möjlighet att nyttja miljözoner med eftersom inga förslag som förutsatte nya eller förändrade lagar och förordningar behandlades.

I Länsstyrelsens förslag till åtgärdsprogram för att klara miljökvalitetsnormerna för kväveoxider, som överlämnades till regeringen 2003, föreslogs dock en miljözon för personbilar.

Eftersom flera betydelsefulla åtgärder togs bort från Länsstyrelsens förslag bedöms det beslutade åtgärdsprogrammet inte vara tillräckligt omfattande för att miljökvalitetsnormerna ska kunna uppfyllas.

EU-KOMMISSIONEN UNDERRÄTTAR SVERIGE

Under år 2001 fastställdes i Sverige förordning om miljökvalitetsnormer för utomhusluft (SFS 2001:527) baserad på EG-direktiv (99/30/EG). Sverige skärpte dock nivåer gällande kvävedioxid medan partikelnormen är den samma jämfört med EU-direktivet.

EU-kommissionen skickade i januari 2009 en underrättelse till tio medlemsstater, däribland Sverige, som ännu inte uppfyller miljökvalitetsnormen för PM10. Underrättelsen innebär att Sverige inom två månader måste redovisa en handlingsplan för hur man ska uppnå normen. Om Sverige inte inkommer med en tillfredsställande redovisning kan kommissionen driva ärendena vidare till EG-domstolen och böter kan utdömas.

På begäran av miljödepartementet har Stockholms stad bidragit med underlag och synpunkter till Sveriges svar på denna underrättelse. Stockholms stad föreslår i sin skrivelse att regeringen ska utreda förutsättningarna för en ändring av trafikförordningen (1998:1276) så att en kommun kan reglera tillåtligheten av dubbdäck inom en miljözon.¹ Inför sitt yttrande inhämtade staden synpunkter från Miljöförvaltningen och trafikkontoret.

¹ KS 303-314/2009

VÄGVERKET'S LÄGESRAPPORT OM VINTERDÄCK 2009

Vägverket har fått i uppdrag av regeringen att utreda möjligheterna med att minska problemen med stopp i trafiken orsakade av tunga fordon och minska problemen med höga partikelhalter i tätorter. Vägverket redovisade rapporten "Samlad lägesrapport om vinterdäck – Redovisning av ett regeringsuppdrag" till regeringen i januari 2009. Rapporten har nu skickats på remiss till bl.a. Stockholms stad. Kommunstyrelsen remitterade denna i sin tur till Miljöförvaltningen i Stockholm för ett kontorsyttrande p.g.a. kort remisstid.

Miljöförvaltningens bedömde i sitt yttrande att de förslag som Vägverket redovisar, vare sig enskilt eller i kombination, är tillräckliga för att miljö kvalitetsnormen för partiklar (PM10) ska uppnås i Stockholms stad. Förvaltningens bedömde att det förslag som skulle ge störst effekt på partikelhalterna är ett förbud för fordon med dubbdäck på vissa gator. Vissa förslag, bl.a. begränsning av dubbantalet på däck, förändrad tillåten tid för dubbdäck och skatt på dubbdäck bedöms på sikt ge märkbar skillnad av partikelhalterna, men inte tillräcklig för att miljö kvalitetsnormerna ska uppnås. Flera av förslagen bedöms ha försumbar effekt på partikelhalterna i Stockholm.

Förvaltningen framför i yttrandet att en potentiell åtgärd som inte behandlas i Vägverkets rapport är att ge möjligheter till att reglera användning av dubbdäck inom miljözoner. Miljöförvaltningen bedömer att detta skulle ge större effekt vad gäller partikelhalter än att införa förbud på enskilda gator. De flesta gator och vägar där miljö kvalitetsnormen för PM10 överskrids idag skulle då klara normen.

Förvaltningens synpunkter

Eftersom miljö kvalitetsnormerna inte bedöms klaras även om fastställt åtgärdsprogram genomförs måste kompletterande åtgärder vidtas. En vidareutveckling av miljözonerna till att gälla även dubbdäck är en av flera potentiella åtgärder för att bidra till att minska miljö störningarna från vägtrafiken. För att kunna införa en miljözon för reglering av dubbdäcksanvändning krävs dock en ändring av trafikförordningen. Eventuella förändringar av trafikförordningen utreds och beslutas av regeringen.

Miljöförvaltningen konstaterar att Stockholms stad framfört förslag till regeringen om att regeringen ska utreda förutsättningarna för en ändring av trafikförordningen (1998:1276) så att en kommun kan reglera tillåtligheten av dubbdäck inom en miljözon.² Miljöförvaltningen har också i kontorsyttrande till kommunstyrelsen över remiss av Vägverkets samlade rapport om vinterdäck framfört att miljözoner för dubbdäck bör utredas.

Miljöförvaltningen bedömer att en miljözon för att reglera användningen av dubbdäck i Stockholm är motiverat ur miljö- och hälsosynpunkt. Hur stor effekt på kvävedioxidhalterna en miljözon för personbilar skulle ha beror på vilka kriterier som skulle gälla för

² KS 303-314/2009

miljözonen. För att kunna bedöma om en sådan miljözon är miljömässigt, tekniskt och ekonomiskt motiverad måste vidare utredningar göras.

Utredningar i Stockholms stad gällande reglering inom miljözon bör utföras av trafik- och renhållningsnämnden i egenskap av väghållare och ansvarig nämnd för miljözonens geografiska avgränsning. Trafik- och renhållningsnämnden är också den nämnd i staden som handlägger ärenden rörande trafikförordningen och har kompetens gällande denna. Miljöförvaltningen bör bistå Trafikkontoret med expertkunskap om trafikens hälso- och miljöeffekter. Utredningar bör ske i samarbete med andra kommuner som infört dagens miljözon, f.a. Göteborg och Malmö.

Slut

Bilagor

- | | |
|----------|---|
| Bilaga 1 | Bör Stockholm ha en lokal miljözon för personbilar av hälsoskäl?
Skriftlig fråga från Åsa Romson (mp). MHN 2008-05-22. |
| Bilaga 2 | Utdrag ur 4 kap. trafikförordningen (1008:1276) |
| Bilaga 3 | Remiss av Vägverkets redovisning av regeringsuppdrag – samlad lägesrapport om vinterdäck |
| Bilaga 4 | Underlag för svar på formell underrättelse angående rådets direktiv 96/62/EG av den 27 september 1996 om utvärdering och säkerställande av luftkvaliteten, rådets direktiv 1999/30/EG av den 22 april 1999 om gränsvärden för svaveldioxid, kvävedioxid och kväveoxider, partiklar och bli i luften och rådets direktiv 2008/30/EG av den 21 maj 2008 om luftkvalitet och renare luft i Europa (SG-Greffe (2009) D/551, ärendenr 2008/2204). Remiss av miljödepartementet för svar senast 5 mars 2009 |