



Lars-Göran Jansson
Tillstånd
08-508 261 97
Lars-goran.jansson@tk.stockholm.se

Till
Kommunstyrelsen

Svar på Näringsdepartementets remiss om införandet av miljözoner. Kontorsyttrande. KS 001-1449/2010

Remissen

Transportstyrelsen har på regeringens uppdrag analyserat möjligheten för kommuner att införa miljözoner för olika typer av fordon och motorredskap. Regeringen önskar nu få synpunkter på förslagen i Transportstyrelsens redovisning, och har skickat denna på remiss bland annat till Stockholms stad. Kommunstyrelsen i Stockholm har i sin tur remitterat redovisningen till bland annat trafik- och renhållningsnämnden och Miljö- och hälsoskyddsnämnden för svar senast den 26 augusti 2010.

Transportstyrelsen konstaterar i sin redovisning att flera kommuner har problem att uppfylla miljökvalitetsnormerna för NO₂ och PM₁₀ och att för dessa föroreningar har lokala begränsningar för fordonen effekt. Miljökvalitetsnormerna är lagstadgade och Sverige kan, om de inte följs, ställas inför EU-domstolen. Även bullerstörningar förorsakade av vägtrafiken utgör ett påtagligt besvär för många människor.

Transportstyrelsen föreslår i redovisningen att kommunerna ska ges möjlighet att besluta om miljözoner som innebär förbud mot personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar som inte uppfyller vissa emissionskrav. Detta möjliggörs genom att det i trafikförordningen införs de nya begreppen miljözon klass 1, 2 och 3. Kommunerna bemyndigas att genom lokal trafikföreskrift meddela att ett område ska tillhöra miljözon klass 1, 2 eller 3

- Miljözon klass 1 motsvarar dagens miljözon.
- Miljözon klass 2 innebär att det gäller förbud mot förande av personbil, lätt lastbil eller lätt buss som tillhör klass pre- euro eller euro 1.

· Miljözon klass 3 innebär att det gäller förbud mot förande av personbil, lätt lastbil eller lätt buss som tillhör klass pre- euro, euro 1 eller euro 2.

Förutsättningen för att kommunen ska kunna meddela lokal trafikföreskrift enligt ovan är att området kan anses vara särskilt miljö känsligt.

Enligt redovisningen skulle ett införande av miljözon klass 2 påverka cirka 15 % av fordonen och miljözon klass 3 beräknas påverka cirka 40 % av fordonen om det skulle införas år 2010. Dessa beräkningar baseras på den nationella fordonsammansställningen, vilket inte riktigt överensstämmer med storstädernas sammansättning.

Till skillnad från vad som gäller för dagens miljözoner för tunga lastbilar och bussar föreslås att miljözonerna för personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar ska utmärkas med vägmärke. Kontrollen av efterlevnaden av förbudet föreslås ske manuellt av polisen genom avstämning mot uppgifterna i registreringshandlingarna.

Förslaget innehåller även en möjlighet för kommunerna att inom ett område förbjuda färd för fordon med dubbdäck. Detta motiveras av dubbdäckens avgörande påverkan på flera kommuners problem med höga partikelutsläpp. Samtidigt menar Transportstyrelsen att det egentligen saknas tillräckligt underlag för att bedöma de sammantagna effekterna av sådana förbud. Den negativa trafiksäkerhetseffekten av ett sådant förbud går till exempel inte med dagens kunskap att gradera. Transportstyrelsen anser därför att det är väsentligt att ett beslut i en kommun föregås av en noggrann problemanalys.

Kontorets utlåtande

Om miljöklassning

Miljözon är ett verktyg för att komma till rätta med kväveoxidproblemet, vilket staten och därmed staden, är skyldiga att åtgärda.

Sverige har miljöklassat bilar enligt samma system sedan 1993. Från 1993 års modell placerades bilarna i någon av miljöklasserna 1, 2 eller 3. Kraven på fordonstillverkarna har sedan skärpts i omgångar och från 2002 har nya miljöklasser införts: miljöklasserna 2000, 2005, 2008, EEV och El och hybrid. Till exempel innebär kraven i MK2000 för bensindrivna personbilar vid jämförelse med äldre krav en minskning med 40 procent för kväveoxider, 40 procent för kolväten och 20 procent för kolmonoxid. Motsvarande minskningar för dieselpersonbilar är 20 till 40 procent för kväveoxider, 40 procent för kolmonoxid samt 35 till 50 procent för partiklar.

Trafikkontorets övergripande synpunkter om miljözoner

Kontorets bedömer att om miljözoner införs för personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar, kan kväveoxid (NO_x) minska genom att förhindra emissionsmässigt sämre fordon att färdas inom ett visst område samt att det även blir en förbättring avseende partikelutsläpp. Med bättre och bättre miljöegenskaper på de flesta nya bilar – personbilar, lätta lastbilar och tunga fordon (över 3,5 ton) – blir emissionerna mindre. Med andra ord: Trafikkontoret bedömer att miljözoner även för lätta fordon kan vore ett bra verktyg för att minska emissionerna och därmed leva upp till miljö kvalitetsnormerna.

Transportstyrelsen har också utrett möjligheter att ge kommunerna rätt att utfärda zonförbud mot dubbdäck. Trafikkontoret delar inte Transportstyrelsens tveksamhet till denna typ av förbud.

Miljözon klass 1 (tung bussar och tunga lastbilar)

Förslaget

Transportstyrelsen föreslår i sin rapport att det ska finnas en möjlighet att uppgradera ett fordon till euro-4 alternativt euro-5 och med giltighetstid för färd i miljözonen t.o.m. 2016 alt 2020. I fordon ska enligt förslaget medföras en

handling som visar den nya emissionsnivån. Hur uppgraderingen ska ske är inte klarlagt.

I rapporten föreslås följande ändring av trafikförordningen beträffande miljözon 1 "...tunga bussar och tunga lastbilar som är utrustade med teknik för drift endast med diesel..." ändras till "...tunga bussar och tunga lastbilar som är utrustade med teknik för drift med diesel..".

Trafikkontorets synpunkter

Kontoret sympatiserar med tanken om möjligheter till uppgradering, men förutser vissa problem inför klassningen - typ av avgasrening, provmetoder och hållbarhetskrav. Påpekas bör också att de fordon som det kan röra sig om angående uppgradering är euro-3 fordon. De flesta av dessa sattes i trafik åren 2001 – 2006, och får enligt dagens 8-års regel färdas till 2009 – 2014. Detta innebär att det i realiteten handlar om några få årsmodeller av euro-3 klass och som sattes i trafik under åren 2002 – 2006 med en färdtid inom miljözonen till 2010 – 2014. De fordon som sattes i trafik innan 2002 får inte färdas inom miljözonen i nuläget och är troligtvis ersatta av nya fordon. En ytterligare komplikation i sammanhanget är ambitionen att skapa en enklare nationell metod för uppgradering till en högre miljöklass. En sådan kan komma att sätta hela godkännandesystemet enligt EU-bestämmelserna ur spel. Lika spelregler för såväl motortillverkare som tillverkare av avgasreningar torde vara önskvärt.

Trafikkontoret har svårt att se att ett system med krav på handlingar i fordonet är praktiskt genomförbart med tanke på förarbyten och fordonens rörlighet över gränserna. För att reglerna ska bli verklighet måste också miljözonens bestämmelser kunna övervakas, vilket ter sig tveksamt.

Kontoret anser inte att undantag för uppgradering bör beviljas då det finns för många oklarheter om hur ett uppgraderingsförfarande ska lösas praktiskt och juridiskt, inte minst mot bakgrund av det lilla antalet fordonet som skulle vara aktuella. För den enskilde fordonsägaren är det naturligtvis ekonomiskt mycket ofördelaktigt att inte kunna uppgradera emissionerna på sitt fordon, men trafikkontoret ser inte i dagsläget denna väg som framkomlig. (Trafikkontoret vill dock reservera sig för Transportstyrelsens uppgifter. Skulle antalet fordon vara mycket högt, måste frågan prövas ånyo.) Regelverket bör endast baseras på den euroklassning fordonet är certifierad för. Ett regelverk som ger möjlighet till uppgradering av ett fordon till bättre euroklass än fordonets ursprungliga bör lösas på EU-nivå.

De ändringar som transportstyrelsen föreslår i trafikförordningen beträffande miljözon klass 1 rymmer flera svårigheter. Även med den nya skrivningen i trafikförordningen skulle det fortfarande finnas en otydlighet om det är motorteknik eller bränsle som avses. Kontoret vill understryka att det är viktigt att ha ett regelverk som polisen lätt kan övervaka genom kontroll av ett fordon euroklassning alternativt ålder, och inte behöva ställas inför problemet med vad ett visst fordon har i tanken. Såväl allmänhetens förtroende som miljövinsterna med en miljözon blir lidanden om regelverket inte är övervakningsbart.

Miljözon klass 2 och 3 (personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar)

Förslaget

I Transportstyrelsens förslag gäller att kommuner ska kunna införa miljözon klass 2, som ska gälla fordon som är av pre-euro och euro-1, och miljözon klass 3, som ska gälla pre-euro, euro-1 och euro-2.

Trafikkontorets synpunkter

Trafikkontoret sympatiserar med att Transportstyrelsen sökt finna verktyg som är anpassade till den faktiska situationen. Däremot bedömer kontoret att två olika sorters miljözoner för lätta fordon i verktygslådan framstår som väl administrativt tillkrånglat, inte minst för enskilda medborgare.

Trafikkontoret anser därför att det för ovanstående fordonskategorier endast bör finnas en miljözonklass som är baserad på förbud mot fordon av pre-euro, euro-1 alternativt pre-euro, euro-1 och euro-2, och det under förutsättning att det på ett enkelt och tydligt sätt för fordonsägaren går att utläsa ur vägtrafikregistret vilken euroklass fordonet har. Om det inte går att utläsa fordonets euroklassning i vägtrafikregistret bör det finnas en gräns för hur gammalt ett fordon maximalt får vara inom ett visst område. Kontoret förordar i första hand ett regelverk baserat på emissionsnivåer, under förutsättning att det går att lösa ovanstående problem med vägtrafikregistret, och i andra hand ett regelverk baserat på maximal ålder inom ett område. Om miljözonsreglerna för personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar är baserade på euroklassning bör regelverket endast gälla fordon som är registrerade i Sverige, då uppgifterna om euroklassning kan saknas i vissa länders registreringsbevis. Är regelverket istället baserat på maximal ålder på fordonen kan reglerna även gälla fordon som är registrerade i annat land än Sverige.

Trafikkontoret vill i sammanhanget påpeka att uppgifterna i vägtrafikregistret angående ett fordon euroklass kan vara otydliga och ofta helt saknas. För att

införa ett regelverk byggt på euroklass och göra detta övervakningsbart krävs att dessa uppgifter finns lätt åtkomliga och tydliga i Vägtrafikregistret.

Miljözon för motorredskap

Förslaget

Transportstyrelsen föreslår inga förändringar, d v s att motorredskap även fortsättningsvis inte omfattas av miljözonsregelverket.

Trafikkontorets synpunkter

Kontoret delar Transportstyrelsens uppfattning om att denna fordonskategori även fortsättningsvis bäst regleras via upphandlingskrav, såsom idag.

Miljözon för dubbdäcksförbud

Förslaget

Transportstyrelsen bedömer i sin utredning att miljözon för dubbdäcksförbud skulle innebära att en betydande källa till PM10 försvinner, förutsatt att efterlevnaden blir god, från platser som har problem med partiklar.

Transportstyrelsen konstaterar att Trafikverket å sin sida prioriterar miljözon för dubbförbud framför zon för äldre personbilars avgasutsläpp (Miljözon klass 2 och 3) med tanke på miljövinsten. Å andra sidan belyser utredningens teorier om dubbdäckens positiva påverkan beträffande antalet döda och skadade i trafiken.

Transportstyrelsen drar med hänvisning till en VTI-rapport slutsatsen att ett förbud mot dubbdäck innebär försämrad trafiksäkerhet.

Trafikkontorets synpunkter

Trafikkontoret bedömer att kommuners möjlighet att införa dubbdäcksförbud skulle vara ett effektivt sätt att minska partikelhalterna (PM10) i Stockholm.

Trafikkontoret anser att kommunerna behöver kraftfulla verktyg för att miljö kvalitetsnormerna ska kunna efterlevas och ser således positivt på möjligheten att enligt trafikförordningen införa ett områdesförbud mot dubbdäck.

Med en miljözon för dubbdäcksförbud försvinner, rätt övervakad, risken för att partikelproblemet flyttas från en gata till nästa. Det kan även bli en ”ringarna på vattnet” effekt där det inte bara blir mindre partikelhalter inom en viss zon utan även på angränsande gator. De som kör på angränsande gator måste antagligen även då och då köra i zonen, vilket innebär att de troligtvis kör dubbfritt även utanför zonen. En viss gata kan de flesta undvika att köra på, men det är svårare att undvika en zon.

Trafikkontoret anser att Transportstyrelsens utredning inte på ett övertygande sätt visat att ett områdesförbud mot dubbdäck medför minskad trafiksäkerhet. Den ovan nämnda VTI-rapporten, som transportstyrelsen bygger sina antaganden på, omfattar hela landet och är inte applicerbar på tätortstrafik där hastigheten i allmänhet är lägre och trafikmönstret är väsentligt skilt från vad som förekommer på ren landsväg. Det är i tätorter som problemet med partiklar blir påtagligt. Trots det dubbdäcksförbud som infördes på Hornsgatan vid årsskiftet 2009/10 har utifrån polisens statistik ingen ökad olycksfrekvens på gatan eller i innerstaden kunnat konstateras. Trafikkontoret anser att Transportstyrelsen i sin utredning bättre bort belysa olika däckers effekt på trafiksäkerheten i en tätortsmiljö. De bromsprov som presenteras i däckstest är ofta gjorda på isbelagda sjöar, ett underlag som skiljer sig från vad som vanligtvis förekommer på gatorna i Stockholms innerstad. Trafikkontoret vill framhålla att med isfritt väglag är köregenskaperna med dubbfria däck bättre än dubbdäck. Bromssträckan för dubbade däck är längre än för odubbade däck på isfritt underlag.

Trafikkontoret anser således att det bort läggas mer tyngd på de negativa konsekvenserna av dubbdäck i en utredning som har till uppdrag att redovisa effekterna på miljö och hälsa samt möjligheterna till att uppnå miljö kvalitetsnormerna.

Miljözon avseende buller

Förslaget

Transportstyrelsen har även utrett frågan om miljözon mot buller, men lämnar inget förslag i frågan

Trafikkontorets synpunkter

Trafikkontoret vill inte avfärda bullernormer som del av miljözonen. Ett sätt kan vara att inledningsvis ha generösa bullerkrav, för att sedan kunna skärpa med tiden. Trots allt åtgärdas buller bäst vid källan.

Magdalena Bosson

Louise Bill



2010-07-30
T2010-300-02190:1