



Kerstin Alquist
Trafikplanering
08-508 260 77
kerstin.alquist@stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2013-06-13

Åtgärder för att minska utsläppen av kvävedioxid, svar på skrivelse från Emilia Hagberg m.fl. (MP)

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelse ”Åtgärder för att minska utsläppen av kvävedioxid” från Emilia Hagberg (MP) m fl.
2. Nämnden översänder ärendet för kännedom till miljö- och hälsoskyddsnämnden.

Per Anders Hedkvist
Förvaltningschef

Mattias Lundberg
Avdelningschef

Daniel Firth
Tf. Enhetschef

Bilaga 1: Åtgärder för att minska utsläppen av kvävedioxider. Skrivelse från Emilia Hagberg m fl.

Bilaga 2: Utsläpp och halter av kvävedioxider och kvävedioxid på Hornsgatan.

Bilaga 3: Svar på remissen om åtgärdsprogram för att nå miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid och PM10 i Stockholms län.

Bilaga 4: Svar på Näringsdepartementets remiss om införandet av miljözoner. Kontorsyttrande.



Sammanfattning

Emilia Hagberg m fl (MP) har inkommit med en skrivelse där de önskar att trafikkontoret redovisar resultatet från SLBs rapporten ”Utsläpp och halter av kvävedioxider och kvävedioxid på Hornsgatan” samt kontorets förslag på åtgärder.

Det pågår en översyn av luftkvalitetsdirektivet 2008/50/EC (klar 2013) och i denna diskuteras särskilt en revision av årsvärdet för kvävedioxider (NO₂). Kontoret vill avvakta att ta ställning till vilka åtgärder som är lämpligast att implementera tills det är fastlagt att miljökvalitetsnormen för NO₂ kommer att finnas kvar.

Däremot kommenteras kontorets syn på de specifika åtgärder rapporten undersöker för Hornsgatan. Kontoret anser att en miljözon för lätta fordon vore ett bra verktyg för att minska emissionerna av NO_x och därmed leva upp till miljökvalitetsnormerna. Denna kan antingen motsvara miljözon klass 2 eller miljözon klass 3. För att miljözon för lätta fordon ska kunna införas måste regeringen fatta beslut i frågan.

Kontoret anser att ett genomfartsförbud på Hornsgatan är olämpligt eftersom den tillhör Stockholms primära vägnät. Dessutom flyttar det bara problemet samtidigt som det kan orsaka att tunga fordon kör längre sträckor i staden.

Trafikkontorets föreslår att trafik- och renhållningsnämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen från Emilia Hagberg m fl (MP).

Bakgrund

Emilia Hagberg m fl (MP) har författat skrivelsen ”Åtgärder för att minska utsläppen av kvävedioxider”. Skrivelsen hänvisar till en remiss från kommunstyrelsen kring uppföljning av åtgärdsprogrammet för miljökvalitetsnormer för luft, som behandlades på nämndens sammanträde i november 2010. I det gemensamma tjänsteutlåtandet från miljöförvaltningen och trafikkontoret hänvisades till preliminära resultat från analyser av trafikmätningar på Hornsgatan under 3 månader hösten 2009. År 2010 färdigställde SLB-analys rapporten; ”Utsläpp och halter av kvävedioxider och kvävedioxid på Hornsgatan” som utgår från dessa mätningar. Skribenterna önskar att trafikkontoret redovisar resultatet från SLBs rapport samt kontorets förslag på åtgärder.

Sammanfattning av "Utsläpp och halter av kväveoxider och kvävedioxid på Hornsgatan"

De resultat som Emilia Hagberg m fl (MP) önskar få redovisade presenteras i detta stycke.

Under hösten 2009 lät trafikkontoret registrera alla fordons registreringsnummer på Hornsgatan under 3 månaders tid (3 aug – 2 nov) med hjälp av kameror uppsatta på fyra olika ställen. På uppdrag av trafikkontoret analyserade SLB-analys resultatet av trafikregistreringarna. Vägtrafikregistret användes för att få detaljerad information om fordonen, bl a drivmedel och miljöklass (euroklass).

Baserat på dessa uppgifter samt emissionsfaktorer beräknades utsläpp av kväveoxider från olika fordonskategorier. Beräkningarna visar att:

- Dieseldrivna fordon står för ca 60 procent av de totala utsläppen av kväveoxider trots att de bara utgör 30 procent av den totala trafikmängden på Hornsgatan.
- Tunga fordon (>3,5 ton) står för drygt 3 procent av trafiken och ca 40 procent av NO_x-utsläppen på Hornsgatan.
- Bensindrivna fordon utgör drygt hälften av trafikmängden (53 procent) och står för ca 23 procent av de totala utsläppen. Utsläppen kommer främst (70 procent) från äldre fordon; pre-euroklass och euroklass 1 (äldre än 1997 års modell), vilka utgör ca 20 procent av trafiken.
- Etanolklassade lätta fordon utgör 13 procent av trafikmängden och står för knappt 3 procent av NO_x-utsläppen. Etanobussar står för knappt 2 procent av trafiken och ca 14 procent av utsläppen.

Effekter av förbud mot tung trafik och nya miljözoner

För att klara miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid på Hornsgatan måste dygnsmedelvärde för NO₂ minska med ca 30 procent, från dagens ca 85 µg/m³ till under normvärdet 60 µg/m³. Detta innebär att utsläppen av kväveoxider, NO_x, måste minska med ca 60 procent. I rapporten redovisar SLB-analys vilken effekt ett förbud mot tung trafik och nya miljözoner för personbilar skulle ha på NO₂-halten:

- Ett genomfartsförbud för tunga fordon (exklusive SL-bussar) skulle reducera halterna med ca 10 procent, vilket inte är tillräckligt för att klara normerna för NO₂.



- En miljözon klass 2 (enligt Transportstyrelsens förslag om reglering av lätta fordon)¹ med förbud för äldre personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar skulle minska NO₂-halterna med knappt 10 procent, vilket inte heller skulle vara tillräckligt för att klara normerna för NO₂.
- En något strängare miljözon klass 3¹ skulle inte bidra speciellt mycket mer än miljözon klass 2 på grund av att väldigt få fordon skulle tillkomma utöver de som innefattas i miljözon klass 2
- Genomfartsförbud för tunga fordon på Hornsgatan kombinerat med en utökad miljözon klass 2 eller 3 för hela innerstaden, skulle innebära att NO₂-halterna minskar tillräckligt för att uppfylla kraven enligt EU-direktivet och sannolikheten ökar också för att de strängare svenska miljökvalitetsnormerna uppfylls. (EU-direktivet omfattar inte normvärde för dygn, vilket är svårast att nå.)

Slutligen konstateras att den ständigt pågående förändringen av fordonsparken i Stockholm har stor betydelse för hur utsläppen kommer att utvecklas i framtiden. Antalet nya dieseldrivna personbilar och lätta lastbilar ökar. Nackdelen med nya dieslbilar är att de har både högre NO_x-utsläpp och högre direktemission av NO₂ än motsvarande bensinbilar.

Trafikkontorets synpunkter

Sedan ”Utsläpp och halter av kvävedioxid och kvävedioxid på Hornsgatan” publicerades har Länsstyrelsen tagit fram ett nytt förslag på åtgärdsprogram för luft. I detta program beskrivs hur staden ska jobba med att nå miljökvalitetsnormerna för NO₂. Trafikkontoret har skrivit ett gemensamt remissvar som kommenterar åtgärdsprogrammet tillsammans med stadsledningskontoret och miljöförvaltningen. I detta svar återfinns kontorets åsikter om åtgärder för att förbättra luftkvaliteten, se bilaga 3.

I korthet ansåg kontoret att det pågår en översyn av luftkvalitetsdirektivet 2008/50/EC (klar 2013) och i denna diskuteras särskilt en revision av årsvärdet för NO₂. Värdet ses i första hand som en indikator på förbränningsrelaterade luftföroreningar. Hur relevant värdet är som indikator för hälsopåverkande luftföroreningar är föremål för diskussion. Kontoret vill avvakta att ta ställning till vilka åtgärder som är lämpligast att implementera tills det är fastlagt att miljökvalitetsnormen för NO₂ kommer finnas kvar.

¹ Analys av möjligheten för kommuner att införa miljözoner för olika typer av fordon. Redovisning av regeringsuppdrag. Transportstyrelsen. P. Öhgren, S. Törnquist. 2010-05-12.

Även om trafikkontoret vill avvakta att ta ställning till hur ett helhetsgrepp kan tas för att uppfylla miljö kvalitetsnormen för NO₂ kan kontoret kommentera hur vi ser på de specifika åtgärder rapporten undersöker för Hornsgatan. Gällande miljözoner skrev kontoret i ett yttrande från 2010 (anmälades i nämnden 2010-08-31) att miljözoner för lätta fordon vore ett bra verktyg för att minska emissionerna av NO_x och därmed leva upp till miljö kvalitetsnormerna. Trafikkontoret skrev också att två nya olika miljözoner (klass 2 och 3) leder till allt för mycket administrativt krångel varför det räcker med en miljözon för lätta fordon. Denna kan antingen motsvara miljözon klass 2 eller miljözon klass 3. För att miljözon för lätta fordon ska kunna införas måste regeringen fatta beslut i frågan.

Nedan presenteras kontorets inställning till åtgärderna i rapporten.

Åtgärder	Kommentar	Lämplig att införa
Genomfartsförbud tunga fordon (ej SL)	Ett genomfartsförbud är olämpligt eftersom Hornsgatan tillhör Stockholms primära vägnät. Dessutom flyttar det bara problemet samtidigt som det kan orsaka att tunga fordon kör längre sträckor i staden. Effekten av åtgärden bör också vara mindre än de beräknade 10 procenten eftersom det bara är genomfartstrafik som försvinner och inte trafik med ärende lokalt.	Nej
Miljözon klass 2	Kontoret tycker det är lämpligt att införa miljözon för lätta fordon när det blir juridiskt möjligt. Denna zon kan antingen motsvara klass 2 eller 3.	Ja
Miljözon klass 3	Kontoret tycker det är lämpligt att införa miljözon för lätta fordon när det blir juridiskt möjligt. Denna zon kan antingen motsvara klass 2 eller 3.	Ja

Trafikkontorets förslag

Trafik- och renhållningsnämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen från Emilia Hagberg m fl (MP).

Slut