

Sammanfattning

Transportstyrelsen har på regeringens uppdrag analyserat möjligheten för kommuner att införa miljözon för olika typer av fordon och effekter av detta.

I uppdraget har ingått att belysa

- kriterier för införande av kommunala miljözoner,
- miljökraven på fordon och motorredskap som ska få trafikera miljözonen och
- hur efterlevnaden bör kontrolleras.

Internationella erfarenheter av miljözoner och hur förslaget förhåller sig till EG-rätten har utretts. Inom ramen för uppdraget har även studerats förutsättningarna för ett enklare system än vad som finns idag avseende kraven för att styrka att en uppgradering mot en bättre avgasnivå av en motor till ett tungt fordon uppfylls. Förutsättningarna för att införa områdesförbud mot att framföra fordon med dubbdäck har också studerats.

Transportstyrelsen konstaterar att ett flertal kommuner har problem att uppfylla miljö kvalitetsnormerna för NO₂ och PM 10 och att för dessa föroreningar har lokala begränsningar för fordonen effekt. Miljö kvalitetsnormerna är lagstadgade och Sverige kan om de inte följs ställas inför europa domstolen. Även bullerstörningar förorsakade av vägtrafiken utgör ett påtagligt besvär för många människor. Svårigheten att uppnå miljö kvalitetsnormer, trots skärpta emissionskrav, aktualiserar behovet av ytterligare möjligheter för lokalt inflytande över verkningsfulla åtgärder. En sådan möjlig åtgärd kan vara att ge kommunerna möjlighet att genom lokal trafikföreskrift förbjuda de äldsta och därigenom miljö mässigt sämsta fordonen inom ett miljö känsligt område.

De successivt högre ställda kraven som ställs på fordonens emissioner innebär att fordon som tagits i bruk under 2000-talet har väsentligt bättre miljö egenskaper än de äldre. Samtidigt kan konstateras att skillnaden mellan fordon som tagits i bruk efter 2001 har planat ut. Konsekvensen av detta förhållande blir att effekten av miljö zoner som förbjuder vissa personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar är tidsrelaterat. Det kan konstateras positiva effekter från miljö synpunkt främst med utsläppsreduktioner av NO_x om miljö zoner för

dessa fordonskategorier beslutas i närtid. Dessa är så pass stora att de för en del kommuner innebär ett bidrag till att ställda miljö kvalitetsnormer kan uppnås. Effekterna av miljözonerna avklarar dock relativt snart i takt med utbytet av fordonsparken. Samtidigt måste beaktas att införandet av miljözoner innebär negativa effekter främst av privatekonomisk karaktär genom att boende inom ett miljözonsområde kan tvingas att köpa en ny bil tidigare än vad som i annat fall hade varit aktuellt. För Transportstyrelsen har det därför inte varit självklart att komma fram till slutsatsen att den sammantagna effekten av miljözoner för personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar är tillräcklig för att motivera ett införande av möjligheten.

För att ge de kommuner som har stora svårigheter att uppnå ställda miljö kvalitetsnormer ytterligare ett verktyg föreslås dock en sådan möjlighet. Det förutsätts dock att aktuell kommun genomför en noggrann analys av behovet innan beslut tas. Transportstyrelsen lämnar därmed ett förslag till hur en eventuell möjlighet för kommunerna att föreskriva om miljözoner lämpligen bör utformas. Den övergripande utgångspunkten har då varit att hitta ett system som är enkelt att tillämpa för beslutsfattare och därmed även lätt att kommunicera med allmänheten. Samtidigt ska det vara så flexibelt att det kan användas för de specifika miljöproblem som kan finnas i olika tätorter. En annan målsättning har varit att systemet om möjligt ska harmoniera med befintliga miljözoner i övriga Europa.

Förslaget innebär att kommunerna genom en lokal trafikföreskrift kan besluta att ett område ska tillhöra miljözon klass 1, 2 eller 3. Miljözon klass 1 motsvarar dagens miljözon. Beslutar kommunen att införa miljözon klass 2 medför trafikförordningen enligt förslaget att personbil, lätt lastbil och lätt buss får föras i zonen endast om fordonets motor är av typ som godkänts för att den uppfyller kraven i Rådets direktiv 70/220/EEG av den 20 mars 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot luftförorening genom utsläpp från motorfordon i dess lydelse enligt direktiv 93/59/EEG. Från miljözon klass 2 utestängs därigenom personbil, lätt lastbil och lätt buss som tillhör så kallad klass pre-euro och klass euro 1. Beslutar kommunen att ett område ska tillhöra miljözon klass 3 medför trafikförordningen enligt förslaget att personbil, lätt lastbil och lätt buss får föras i zonen endast om fordonets motor är av typ som godkänts för att den minst uppfyller kravnivå A i bilaga 1 avsnitt 5.3.1.4 i Rådets direktiv 70/220/EEG av den 20 mars 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot luftförorening genom utsläpp från motorfordon i dess lydelse enligt direktiv 98/69/EEG. Från miljözon klass 3 utestängs därigenom även personbil, lätt lastbil och lätt buss som tillhör klass euro 2.

För att kommunen ska kunna besluta om att ett område ska vara miljözon föreslås att förutsättningen ska vara att området är särskilt miljö känsligt. Det är samma krav som ställs idag för att besluta om dagens miljözon.

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. Tekniska lösningar som kan underlätta övervakningen bedöms bli för kostsamma.

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. Även i detta avseende är det därför väsentligt att ett beslut i en kommun föregås av en noggrann problemanalys.

Transportstyrelsen lämnar inget förslag till reglering av motorredskap av miljöskäl. De utgör i och för sig ett avsevärt miljöproblem i tätorterna. Samtidigt konstateras att trafikförordningen medger mycket begränsade möjligheter till reglering av denna fordonskategori.

Frågan om uppgradering av avgaskravnivåer hos motorer och fordon anser Transportstyrelsen till viss del går utöver detta uppdrags omfattning. Problemställningen handlar om registrering och godkännande av fordon. Det har heller inte inom ramen för denna utredning funnits tid att göra den grundliga utredning och konsekvensbedömning som krävs innan något förslag till eventuell ändring kan läggas. Transportstyrelsen kommer dock att prioritera ett fortsatt arbete för att hitta en verkningsfull lösning.