

MHN 2008-05-22

Bör Stockholm ha en lokal miljözon för personbilar av hälsoskäl?

Det blir allt tydligare inom forskningen att de kvävedioxid- och partikelutsläpp som kommer från vägtrafiken i Stockholm leder till stora hälsoproblem. Många åtgärder har föreslagits men utöver de som leder till en generell minskning av trafiken, så som trängselavgifterna, är det få som får tillräckligt stor effekt för att luften ska bli hälsosammare. En åtgärd som avgifter på dubbdäck anses problematisk att införa lokalt, och i likhet med standarder för miljöbättre bilar blir nationella standarder inte särskilt vassa i frågan om kvävedioxid- och partikelutsläpp eftersom detta i det nationella perspektivet endast är ett allvarligt problem i ett tiotal större svenska städer.

Stockholm måste därför parallellt med att införa åtgärder enligt åtgärdsprogrammet arbeta med att analysera andra åtgärder för att skydda stockholmarnas hälsa. Vi har av hälsoskäl infört tomgångsförbud över 1 min i hela staden, kan inte dubbdäck förbjudas på samma sätt? Dagens miljözon för tung trafik kan också utvecklas till att gälla för personbilar och då t ex innebära förbud mot dubbdäck och dieslbilar utan partikelfilter, men även andra kategorier av bilar med särskilt stora utsläpp. Precis som med miljözonen för tung trafik kan dispensmöjligheter göra att inte orimliga effekter uppstår och genom att besluta om stegvis högre krav ges bilanvändare möjlighet att ställa om. Erfarenheterna från städer som Berlin och München som nyligen infört miljözoner för personbilar inspirerar.

Så min fråga blir:

Hur skulle en lokal miljözon, eller jämförligt styrmedel, för personbilar kunna användas för att skydda människors hälsa i Stockholm?

/Åsa Romson (mp)