



Handläggare: Emma Nordling  
Telefon: 0850828739

Till  
Miljö- och hälsoskyddsnamnden  
2012-03-06 p. 26

## **Åtgärder för att minska utsläppen av kväveoxider. Svar på skrivelse från Miljöpartiet de gröna, Katarina Luhr m.fl.**

### **Förvaltningens förslag till beslut**

1. Godkänna förvaltningens svar på skrivelsen

Gunnar Söderholm  
Förvaltningschef

Gustaf Landahl  
Avdelningschef

### **Sammanfattning**

Miljöförvaltningen fick den 7 februari en skrivelse från Miljöpartiet. Miljöpartiet önskar en redovisning av SLB-analys rapport från 2010 om halter och utsläpp av kväveoxider på Hornsgatan samt miljöförvaltningens förslag till åtgärder. Miljökvalitetsnormen för kvävedioxid överskrids på Hornsgatan och för att minska halterna fanns restriktioner mot tung trafik på gatan med som en åtgärd i Länsstyrelsens åtgärdsprogram 2004. Denna åtgärd har inte genomförts, eftersom trafik- och renhållningsnamnden ansåg att det behövdes bättre underlag gällande trafiken på Hornsgatan. För att ta reda mer om på vilka fordon som orsakar utsläpp på Hornsgatan genomfördes därför omfattande trafikmätningar 2009. Resultaten presenterades av SLB-analys i en rapport i december 2010 (bilaga 1). Rapporten visar bland annat att de tunga fordonen står för en stor andel av NO<sub>x</sub>-utsläppen trots att de endast utgör en liten del av trafiken på gatan. Beräkningarna visar också att ett genomfartsförbud för tunga fordon inte skulle vara tillräckligt för att klara miljökvalitetsnormen för NO<sub>2</sub>. Det krävs flera olika åtgärder för att förbättra



luftkvaliteten på Hornsgatan. Miljöförvaltningen anser därför att det bästa sättet att komma till rätta med luftföroreningarna är att ta ett helhetsgrepp genom Länsstyrelsens reviderade åtgärdsprogram för att minska NO<sub>2</sub> och PM10 i Stockholms län. Åtgärdsprogrammet är på remiss under våren och presenteras för regeringen i juni.

## **Bakgrund**

Miljö- och hälsoskyddsnämnden lämnade den 6 februari 2012 en skrivelse från Miljöpartiet de gröna, Katarina Luhr m. fl. till miljöförvaltningen. Skrivelsen: ”På senare tid har det förekommit flera larmrapporter om luften i våra tätorter. Men det är ingen ny fråga. Redan 2005 skulle Stockholm ha klarat miljö kvalitetsnormer för kväveoxider och partiklar. Normer, som vi fortfarande inte klarar. Vid Miljö- och hälsoskyddsnämndens sammanträde 2010-11-15 behandlades ett ärende om en remiss från kommunstyrelsen om uppföljning av åtgärdsprogrammet för miljö kvalitetsnormer för luftkvalitet. I det gemensamma tjänsteutlåtandet från miljöförvaltningen och trafikkontoret hänvisades till preliminära resultat för analyser av trafikmätningar på Hornsgatan under 3 månader hösten 2009. Enligt tjänsteutlåtandet skulle rapporten färdigställas av SLB analys under december 2010. Miljöförvaltningen bör återkomma med en redovisning av rapporten och dess slutsatser, samt förvaltningens förslag till åtgärder.”

Halterna av kvävedioxid på Hornsgatan är höga, och miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid överskrids. I det av regeringen fastställda åtgärdsprogrammet för kvävedioxid år 2004 föreslogs därför att restriktioner för tung trafik skulle införas på Hornsgatan. För att ta reda på hur fördelningen mellan olika fordonstyper ser ut på Hornsgatan och vilken typ av fordon som orsakar kväveoxidutsläpp lät trafikkontoret göra trafikregistreringar med kameror längs Hornsgatan under hösten 2009. Analyser utfördes sedan av SLB-analys och resultaten sammanställdes i rapporten ”Utsläpp och halter av kväveoxider och kvävedioxid på Hornsgatan – analys av trafikmätningar under hösten 2009”, SLB-rapport 7:2010.

Sammanfattning av SLB-rapport 7:2010 ”Utsläpp och halter av kväveoxider och kvävedioxid på Hornsgatan – analys av trafikmätningar under hösten 2009”

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. Genom vägtrafikregistret fick man

detaljerad information om fordonen, bl.a. drivmedel och miljöklass (euroklass). Baserat på dessa uppgifter samt emissionsfaktorer räknades utsläpp av kväveoxider från olika fordonskategorier ut.

**Beräkningarna visar att:**

- Dieseldrivna fordon står för ca 60 %, av de totala utsläppen av kväveoxider trots att de bara utgör 30 % av den totala trafikmängden på Hornsgatan.
- Tunga fordon (>3,5 ton) står för drygt 3 % av trafiken och ca 40 % av NO<sub>x</sub>-utsläppen på Hornsgatan.
- Bensindrivna fordon utgör drygt hälften av trafikmängden (53 %) och står för ca 23 % av de totala utsläppen. Utsläppen kommer främst (70 %) från äldre fordon; pre-euroklass och euroklass 1 (äldre än 1997 års modell), vilka utgör ca 20 % av trafiken.
- Etanolklassade lätta fordon utgör 13 % av trafikmängden och står för knappt 3 % av NO<sub>x</sub>-utsläppen. Etanol-bussar står för knappt 2 % av trafiken och ca 14 % av utsläppen.

**Effekter av förbud mot tung trafik och nya miljözoner**

För att klara miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid på Hornsgatan måste dygnsmedelvärdet för NO<sub>2</sub> minska med ca 30 %, från dagens ca 85 µg/m<sup>3</sup> till under normvärdet 60 µg/m<sup>3</sup>. Detta innebär att utsläppen av kväveoxider, NO<sub>x</sub>, måste minska med ca 60 %. I rapporten redovisar SLB-analys beräkningar av vilken effekt ett förbud mot tung trafik och nya miljözoner för personbilar skulle ha på NO<sub>2</sub>-halten.

- Ett genomfartsförbud för tunga fordon (exklusive SL-bussar) skulle reducera halterna med ca 10 %, vilket i sig inte skulle vara tillräckligt för att klara gränsvärdena för NO<sub>2</sub>.
- En miljözon klass 2 (enligt Transportstyrelsens förslag om reglering av lätta fordon)<sup>1</sup> med förbud för äldre personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar skulle minska NO<sub>2</sub>-halterna med knappt 10 %, vilket inte heller skulle vara tillräckligt för att klara gränsvärdena för NO<sub>2</sub>.
- En något strängare miljözon klass 3<sup>1</sup> 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

---

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



- Både genomfartsförbud för tunga fordon och en utökad miljözon klass 2 eller 3 för hela innerstaden, skulle betyda att NO<sub>2</sub>-halterna minskar tillräckligt för att uppfylla kraven enligt EU-direktivet och chanserna ökar för att de strängare svenska miljö kvalitetsnormerna uppfylls. (Direktivet omfattar ej normvärde för dygn som 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 miljöbilar och nya dieseldrivna personbilar och lätta lastbilar ökar. Nackdelen med nya dieslbilar är att de har högre NO<sub>x</sub>-utsläpp än motsvarande bensinbilar. De har dessutom en högre direktemission av NO<sub>2</sub>, vilket innebär att de i praktiken står för en ännu större belastning än övriga fordon.

### Nytt åtgärdsprogram

Under hösten 2011 tog Länsstyrelsen i Stockholms län fram ett förslag till revidering av åtgärdsprogram för att minska NO<sub>2</sub> och PM10 i Stockholms län. Trafikverket och kommuner (bl.a. miljöförvaltningen och trafikkontoret i Stockholms stad) deltog i arbetsgrupp och styrgrupp för revideringen av åtgärdsprogrammet. Under våren 2012 är åtgärdsprogrammet på remiss till berörda myndigheter och länets kommuner och ska redovisas till regeringen senast den 30 juni 2012. Det är kommuner och myndigheter som inom sina ansvarsområden ska vidta de åtgärder eller styrmedel som läggs fast i ett åtgärdsprogram.

### Förvaltningens synpunkter och förslag

SLB-analys rapport visar att enbart ett genomfartsförbud för tung trafik inte räcker för att klara MKN på Hornsgatan utan att flera åtgärder krävs. Det finns inte heller någon annan enskild åtgärd som ger tillräcklig effekt för att klara miljö kvalitetsnormen, utan det krävs flera olika åtgärder. Med bakgrund av detta samt att ett nytt åtgärdsprogram kommer till sommaren anser miljöförvaltningen att väghållaren trafikkontoret bör genomföra åtgärder utifrån det nya åtgärdsprogrammet för att minska luftföroreningarna i hela staden inklusive Hornsgatan. Stockholms stads miljöförvaltning kommer att följa upp att väghållarna vidtar åtgärder som föreslås i åtgärdsprogrammet för att miljö kvalitetsnormerna ska följas i Stockholms stad.

### Bilaga

1. Utsläpp och halter av kväveoxider och kvävedioxid på Hornsgatan – analys av trafikmätningar under hösten 2009. SLB-rapport 7:2010

