

HandläggareAmanda Baumgartner
08-508 26 354**Till**Trafiknämnden
2023-04-20

Motion om effektiva miljözoner för bilar och lastbilar av Gabriel Kroon (SD). Svar på remiss från kommunstyrelsen

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefSara Bergendorff
AvdelningschefRobin Billsjö
Enhetschef

Sammanfattning

Kommunstyrelsen har remitterat en motion från Sverigedemokraterna om effektiva miljözoner för bilar och lastbilar. Motionären föreslår att trafiknämnden ska ges i uppdrag att i samverkan med polismyndigheten stärka regelefterlevnad av miljözon klass 1, att avveckla miljözon klass 2 och att avbryta införandet av miljözon klass 3.

Trafikkontoret bedömer att det finns motiv till att stärka insatserna för att nå ökad regelefterlevnad. Kontoret avser vidare att fortsätta utreda införandet av miljözon klass 3 i enlighet med uppdrag i budget.

Remissen

Kommunstyrelsen har remitterat en motion från Sverigedemokraterna om effektiva miljözoner för bilar och lastbilar för yttrande senast 2023-05-02.

Motionären belyser att en bra luftkvalitet är avgörande för en god folkhälsa, där källorna till utsläpp är partiklar och kväveoxid från bensin- och dieselmotorer. Motionären framhåller att det är låg regelefterlevnad för miljözon klass 1, att effekterna av miljözon klass 2 är begränsade samtidigt som den samhällsekonomiska kostnaden bedöms vara mycket hög och slå hårt mot bilisterna. Slutligen framhåller motionären att ett införande av miljözon klass 3 skulle bli ett ytterligare dråpslag mot såväl lokala företagare som boende.

Motionären föreslår därför att:

1. Trafiknämnden ges i uppdrag att i samverkan med Polismyndigheten stärka regelefterlevnaden av miljözon klass 1.
2. Trafiknämnden ges i uppdrag att avveckla miljözon klass 2.
3. Trafiknämnden ges i uppdrag att avbryta införandet av miljözon klass 3.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret och avstämning har skett med miljöförvaltningen.

Trafikens påverkan på luftkvalitet

Vägtrafikens utsläpp innehåller hundratals olika ämnen, både gasformiga ämnen och partiklar av olika storlek och kemiskt innehåll. Vägtrafiken ger också upphov till föroreningar på grund av slitage av vägbanor, bromsar och däck.

Luftföroreningar från vägtrafiken orsakar en rad olika negativa hälsoeffekter. Ökad sjuklighet och dödlighet i lungsjukdomar samt hjärt- och kärlsjukdomar är de hälsoeffekter där luftföroreningar har störst inverkan på folkhälsan.¹

Kväveoxid (NO_x) är det gemensamma samlingsnamnet för *utsläppen* av kvävedioxid (NO₂) kväveoxid (NO). NO₂ är mest relevant för luftkvaliteten och det är *halter* av NO₂ som regleras. NO ombildas snabbt till andra ämnen och faller ner till marken.

Övervakning och utvärdering av luftkvaliteten styrs av lagar och direktiv på såväl nationell nivå som EU-nivå. Sveriges nationella miljökvalitetsmål *Frisk luft* är långsiktiga mål som ska eftersträvas. Det gällande EU-direktivet (2008/50/EG) om luftkvalitet och renare luft i Europa trädde i kraft år 2008. I EU-direktivet regleras *miljökvalitetsnormer* som anger maximala halter av luftföroreningshalter, till exempel kvävedioxider (NO₂) till skydd för människors hälsa och växtlighet (Se tabell 1). Olika antal tillåtna överskridanden av de angivna halterna förekommer. Miljökvalitetsnormerna är tvingande och ska uppfyllas.

Tabell 1. Gränsvärden för olika regleringar för kvävedioxider (NO₂)

NO ₂	Miljökvalitetsnorm, (EU)	Miljömål Frisk luft (Nationellt)	WHO:s riktlinjer
Timme	90 µg/m ³	60 µg/m ³	200 µg/m ³
Dygn	60 µg/m ³		25 µg/m ³
År	40 µg/m ³	20 µg/m ³	10 µg/m ³

För närvarande sker en genomgripande översyn av gällande EU-direktiv. Syftet är bland annat att anpassa dagens gränsvärden till Världshälsoorganisationen, WHO:s nya riktvärden som presenterades år 2021. WHO:s riktvärden baseras på hälsomässiga överväganden i aktuell forskning, som visar att låga halter är farligare för människors hälsa än vad som tidigare bedömts. Under slutet av år 2022 presenterade EU-kommissionen förslag på ett reviderat luftkvalitetsdirektiv som föreslår skärpta luftkvalitetsnormer till 2030. Kommissionens förslag till nytt direktiv innebär bland annat skärpta luftkvalitetsnormer till 2030 samt mål att uppfylla WHO:s riktvärden till 2050 (Se tabell 1). Förslaget kommer att leda till skärpning av de nationella miljökvalitetsnormerna senast två år efter nya direktivet är antaget inom EU. Förhandlingarna i EU-rådet inleds under 2023.² Naturvårdsverket har även kommit med förslag på nya skärpta målvärden för miljökvalitetsmålet Frisk Luft³.

Miljözonslagstiftningen

Miljözon är ett styrmedel för kommuner för att förbättra luftkvaliteten och minska buller. Kommuner kan besluta om att

² https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/fakta-pm-om-eu-forslag/oversyn-av-eus-luftkvalitetsdirektiv_HA06FPM20

³ Frisk luft. Fördjupad utvärdering av miljömålen 2023. Rapport 7067. Naturvårdsverket 2022

vissa fordon stängs ute från särskilt miljökänsliga områden genom att reglera området som miljözon. Från och med den 1 januari 2020 kan kommuner införa miljözon klass 14, 2 eller 3 i sin kommun (Se tabell 2).

Tabell 2. Fordonsklasser och utsläppskrav för de olika miljözonsregleringarna (Transportstyrelsen)

	Klass 1	Klass 2	Klass 3
Fordon som berörs	Tunga fordon över 3,5 ton	Lätta fordon under 3,5 ton	Lätta och tunga fordon
Krav på fordon	Euro 6	Euro 6 (diesel) och Euro 5 (bensin)	Elfordon, bränslecellsfordon och gasfordon (Euro 6). För tunga fordon tillåts även laddhybrider (Euro 6)

Enligt Transportstyrelsen förväntas fordonsflottan i Sverige från 2035 vara så pass uppdaterad att villkoren för miljözon klass 2 spelat ut sin roll, eftersom den svenska fordonsflottan då till stor del uppfyller kraven för zonen. Däremot förväntas Miljözon klass 3 bidra till renare luft och mindre buller i stadsmiljön under längre tid. Miljözon klass 3 väntas också få spridningseffekter tack vare att det bidrar till att driva fram ny teknik.⁵

Övervakning av miljözoner

Polisen är tillsynsmyndighet för alla lokala trafikföreskrifter rörande rörlig trafik och även de om miljözon. Trafikkontoret för en dialog med Polismyndigheten vid införande av nya lokala trafikföreskrifter och avser göra det under utredningen av miljözon klass 3.

Polismyndigheten har i samband med Transportstyrelsens regeringsuppdrag 2018 om miljözoner uppgivit att de har begränsade möjligheter att övervaka miljözoner. Transportstyrelsen fick 2018 i uppdrag att utreda hur kommuners möjligheter till att

⁴ Miljözon klass 1 fick införas redan 1992 då en ändring i Vägtrafikkungörelsen (1972:603) innebar att alla kommuner gavs möjlighet att förbjuda tung (över 3,5 ton) diesel driven trafik som är mindre "ren" inom s.k. särskilt miljökänsliga områden.

⁵ Miljözoner för lätta fordon, Transportstyrelsen TSV 2015-4545

kontrollera miljözonsbestämmelserna kan stärkas. I den föreslår Transportstyrelsen att trafikförordningen kompletteras med bestämmelser om att de fordon som inte får föras i miljözoner inte heller får stannas eller parkeras inom miljözoner på allmän plats där kommunen är väghållare. Regelefterlevnaden skulle då kunna kontrolleras genom den kommunala parkeringsövervakningen. Kommunerna skulle på detta sätt ges nya och utökade verktyg för att säkerställa en god regelefterlevnad.

Även om miljözoner idag är en polisiär fråga har kommunen ett eget intresse i att få till en ökad regelefterlevnad och förbättra luftkvaliteten i staden. Genom ökad kommunikation med medborgare och besökare har regelefterlevnaden potential att öka.

Stadens arbete med förbättrad luftkvalitet

Luften i Stockholm har på senare år förbättrats betydligt med avseende på trafikrelaterade luftföroreningar, där vägtrafiken är den största källan till utsläpp av kväveoxider. Minskningen beror främst på att fordonsparken släpper ut mindre föroreningar. Förutom ökad elektrifiering och minskad förekomst av dieseldrivna lätta fordon har även utsläppen av kväveoxider från tunga lastbilar minskat. Detta beror sannolikt på att en förnyelse av den tunga fordonsparken som klarar utsläppskrav Euro 6 påskyndats genom reglering av miljözon klass 1 i innerstaden i kombination med upphandlingskrav.

2022 klarade Stockholm miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid vid samtliga stadens mätstationer. Miljökvalitetsmålet frisk luft uppfylldes inte vid Valhallavägens mätstation, men vid övriga mätstationer. Målet för partiklar uppfylldes inte vid någon mätstation i staden.⁶

Med tanke på att Sveriges nu gällande nationella miljökvalitetsnormer baseras på EU-direktiv som håller på att revideras, kommer dessa med största sannolikhet att skärpas om ett par år och närma sig WHO:s riktvärden. Sannolikt kommer fler åtgärder behöva vidtas för att nå WHO:s riktvärden. Vilka åtgärder det kan handla om kommer att utredas under 2023.

Miljözon klass 1 i Stockholms stad

Miljözon klass 1 infördes 1996 i hela Stockholms innerstad. Miljözonens krav på fordon har successivt skärpts, och den senaste skärpningen 1 januari 2021 innebär att tunga lastbilar och tunga bussar som färdas i zonen behöver uppfylla utsläppsklass Euro 6.

⁶ <https://www.slb.nu/slbanalys/mkm-info/>

Åtgärden bedöms enligt miljöförvaltningen ha stor effekt på kvävedioxid i hela innerstaden, där vi sett en snabb omställning över tid.⁷ Regelefterlevnaden för miljözon klass 1 var 96 procent i en mätning på Hornsgatan hösten 2022⁸.

Miljözon klass 2 i Stockholms stad

Miljözon klass 2 infördes på Hornsgatan år 2020. Kraven skärptes den 1 juli 2022 för dieseldrivna fordon till att de ska uppfylla Euro 6. Regelefterlevnaden för miljözon klass 2 var 80 procent i en mätning på Hornsgatan hösten 2022. Miljözon klass 2 för personbilar och lätta lastbilar beräknas ha minskat de totala utsläppen av kväveoxider på Hornsgatan med ca 2 procent. Mätningar som staden genomförde 2020 visade att det vid full regelefterlevnad förväntas en minskning av kväveoxider på 11 procent^{9,9}.

Analyser av fordonssammansättningen på Hornsgatan, som genomförts inom ramen för uppföljning av införandet av miljözon klass 2, visar att förnyelsen av fordonsparken är större inom miljözon klass 2 på Hornsgatan än på referensgatan Folkungagatan. Även vid jämförelse med registreringarna av utsläppsklasser vid trängselskatteportalerna är förnyelsen av fordonsparken större på Hornsgatan.¹⁰

Miljözon klass 3 i Stockholms stad

Trafikkontoret har i budget 2023 fått i uppdrag att införa Miljözon klass 3 i Gamla stan och ett område i city. Miljözonen ska stegvis införas från 2024 och vara fullt införd 2026. Gränsdragning för miljözonen utreds under 2023. Åtgärdens effekter kommer att utredas med hjälp av beräkningar och modelleringar inom uppdraget.

Trafikkontorets synpunkter

Mot bakgrund av ovan resonemang bedömer trafikkontoret att det är viktigt att verka för ökad regelefterlevnad genom övervakning och kommunikationsinsatser. Trafikkontoret har en löpande dialog med polisen i diverse trafikrelaterade frågor. Kontoret välkomnar även Transportstyrelsens förslag om att ge kommuner möjlighet att

⁷ Miljözon klass 2 för lätta fordon på Hornsgatan. (SLB 41:2020)

⁸ SLB mail 2023-03-06

⁹ Euro 6 begränsar utsläppen av NOx, men tar inte bort dem helt. Med tanke på trafikmängden finns utsläppen fortfarande kvar.

¹⁰ Miljözon klass 2 för lätta fordon på Hornsgatan. (SLB 41:2020)

själva övervaka miljözoner via parkeringsövervakningen och inväntar ett nationellt beslut enligt Transportstyrelsens förslag.

Trafikkontoret bedömer att det finns motiv till att stärka insatserna för att nå ökad regelefterlevnad enligt ovanstående förslag.

Trafikkontoret avser att fortsätta utreda införandet av miljözon klass 3 i enlighet med budget 2023 och återkomma med en redovisning till nämnden.

Slut

Bilagor

Bilaga 1. Motion om effektiva miljözoner för bilar och lastbilar