



Anette Jansson
Miljö- och hälsoskyddsinspektör
Telefon 08-508 28 820
anette.jansson@miljo.stockholm.se

Till
Miljö- och hälsoskyddsnämnden

BÖR STOCKHOLM HA EN LOKAL MILJÖZON FÖR PERSONBILAR AV MILJÖSKÄL?

Svar på skrivelse från Åsa Romson (mp)

Förslag till beslut

- 1 Godkänna förvaltningens svar på skrivelsen.

Gunnar Söderholm

Gustaf Landahl

Sammanfattning

Åsa Romson (mp) har i en skrivelse daterad 2008-05-22 ställt frågan till Miljö- och hälsoskyddsnämnden om hur en lokal miljözon, eller jämförligt styrmedel, för personbilar skulle kunna användas för att skydda människors hälsa i Stockholm.

Enligt Trafikförordningen är reglerna för miljözoner samma för alla svenska städer med miljözon. Detta innebär att kommuner som beslutar sig för att införa miljözon enbart kan välja vilket geografiskt område den ska gälla för och inte vilka regler som ska gälla där. Miljözoner reglerar tunga bussar och tunga lastbilar som är utrustade med teknik för drift endast med diesel.

Eftersom miljökvalitetsnormerna inte bedöms klaras även om fastställt åtgärdsprogram genomförs, anser Miljöförvaltningen att kompletterande åtgärder behövs. Förvaltningen bedömer att en vidareutveckling av miljözonerna till att gälla även personbilar kan vara en åtgärd som kan bidra till att minska störningarna från vägtrafiken. Miljöförvaltningen anser att Stockholms stad bör ta initiativ till samarbete med Göteborg och Malmö med att utreda förutsättningarna för att införa miljözon också för personbilar.

Miljöförvaltningen kommer att ta upp frågan om miljözoner med Trafikkontoret i förvaltningens tillsynsarbete.

Bakgrund

Åsa Romson (mp) har i en skrivelse daterad 2008-05-22 ställt frågan till Miljö- och hälsoskyddsnämnden om hur en lokal miljözon, eller jämförligt styrmedel, för personbilar skulle kunna användas för att skydda människors hälsa i Stockholm.

MILJÖZONER IDAG

Enligt 10 kap. 1 § 2 st. 3 p. Trafikförordningen (SFS 1998:1276) kan en kommun avsätta ett särskilt miljökänsligt område inom tätbebyggt område som miljözon. I 4 kap. 22–24 § Trafikförordningen anges de bestämmelser som gäller i miljözoner. Enligt förordningen är reglerna för miljözoner nu samma för alla svenska städer med miljözon. Detta innebär att kommuner som beslutar sig för att införa miljözon enbart kan välja vilket geografiskt område den ska gälla för och inte vilka regler som ska gälla där. Miljözoner reglerar tunga bussar och tunga lastbilar som är utrustade med teknik för drift endast med diesel. Införande av miljözon för personbilar skulle därför kräva en författningsändring av Trafikförordningen.

I Stockholm är det Trafik- och renhållningsnämnden som har fattat beslut om och ansvarar för miljözonen. Stockholms miljözon infördes 1996. Reglerna för miljözonen har omarbetats flera gånger sedan dess. Sedan 2007-01-01 gäller följande miljözonsregler:

- Alla tunga dieseldrivna fordon är tillåtna att köra i miljözonen i 6 år. Med undantag för fordon som tillhör Euroklass 2 och 3, som får färdas i miljözon i 8 år. I båda fallen räknas tiden från första registreringsåret. Euroklassificeringen gäller för tunga fordon som uppfyller buller- och avgaskrav enligt EG-direktiv 88/77/EG med följdirektiv.
- Fordon som är certifierat för eller uppfyller Euroklass 4 får köra i miljözon till och med år 2016. Fordon som är certifierat för eller uppfyller Euroklass 5 får färdas till och med år 2020. I båda fallen oavsett när fordonet först är registrerat.
- Fordon som enligt tidigare regler fått dispens att köra i miljözon ska ha dispensbeviset väl synligt i vindruta.

Statistik visar att fordonen som är registrerade i Stockholms kommun generellt är yngre än i Stockholms län och tydligast visas detta på lastbilssidan. Miljözonen i Stockholm beräknades under 2007 minska utsläppen av kväveoxider med 3 – 4 %, kolväten med 16 – 21 % och partiklar med 13 – 19 %. (Källa: Trafikkontoret, Stockholms stad (2008). Miljözon för tung trafik i Stockholm 1996 – 2007.)

GÖTEBORG UTREDER MILJÖZONER FÖR PERSONBILAR

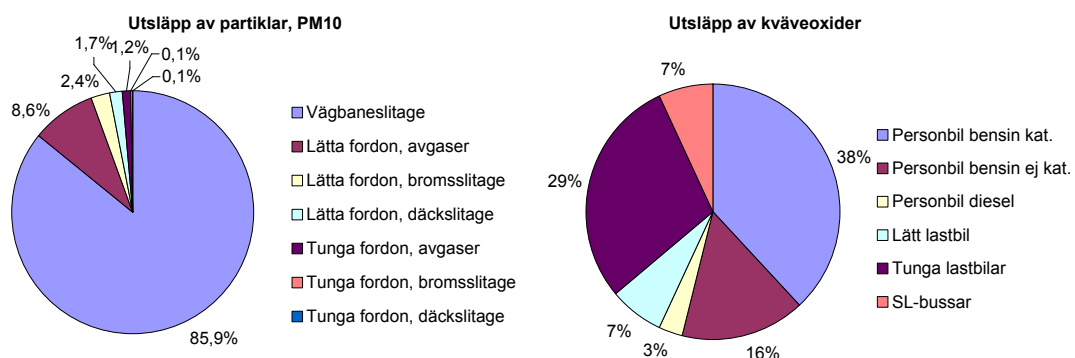
Kommunstyrelsen i Göteborg beslutade 2008-10-15 att utreda förutsättningarna för att införa miljözon också för personbilar.

KÄLLOR TILL LUFTFÖRORENINGAR I STOCKHOLM

Miljökvalitetsnormerna för partiklar (PM10) och kvävedioxid överskrider längs flera gator i Stockholm. Den största källan till luftföroreningarna är vägtrafiken. Personbilstrafiken står för en stor del av dessa utsläpp.

SLB-analys har tagit fram en rapport över utsläpp och halter av kväveoxider och partiklar på Hornsgatan (SLB 4:2007). I denna rapport redovisas olika källors bidrag till luftföroreningarna på Hornsgatan. Enligt SLB-analys är dessa siffror representativa för innerstaden som helhet.

- **Partikelutsläpp (PM10):** Slitage av vägbanan, främst orsakat av personbilarnas dubbdäck, står för ca 86 % av partikelutsläppen. Ca 9 % av partiklarna kommer från de lätta fordonens avgaser.
- **Kväveoxidutsläpp:** Utsläppen av kväveoxider kommer till största delen (54 %) från bensindrivna personbilar. Tunga lastbilar står för 29 % av kväveoxidutsläppen.



I rapporten redovisas också olika åtgärders potential och förväntad teknisk utveckling. Åtgärder som leder till att den tunga trafiken (utom SL-bussarna) upphör skulle ge den största effekten, ca 10 % minskning, på luftföroreningshalten vad gäller kväveoxider. För partiklar (PM10) skulle en generell minskning av dubbdäcksandelen ge den största effekten.

Den tekniska utvecklingen avseende kväveoxider väntas medföra att årsmedelvärdet för kvävedioxid sjunker med ca 30 % till år 2015, och att normvärdet för årsmedelvärde då kan klaras. Dygnsmedelvärdet däremot beräknas ligga på gränsen till att klaras år 2015, vilket innebär att miljökvalitetsnormen inte klaras.

För PM10 ser den tekniska utvecklingen inte lika gynnsam ut. Så länge slitagepartiklarna inte åtgärdas kommer de minskade utsläppen från avgaserna att betyda väldigt lite för PM10-halterna. Till år 2015 beräknas halten sjunka endast med 2 %. Miljökvalitets-

normen för partiklar kan inte klaras med nuvarande utveckling. Beräkningarna bygger på att den totala trafikmängden på Hornsgatan förblir oförändrad.

MILJÖ- OCH HÄLSOSKYDDSNÄMNDENS TILLSYN

När det gäller miljöstörningar från vägtrafik räknas själva vägen som källan. Verksamhetsutövare för vägen är väghållaren. Inom Stockholms stad är detta Trafik- och renhållningsnämnden genom sitt Trafikkontor och Vägverket. Inom den del som omfattas av Miljözonen är endast Trafikkontoret väghållare.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden bedriver tillsyn över väghållarna.

Förvaltningens synpunkter

Eftersom miljökvalitetsnormerna inte bedöms klaras även om fastställt åtgärdsprogram genomförs måste kompletterande åtgärder vidtas.

Miljöförvaltningen bedömer att en vidareutveckling av miljözonerna till att gälla även personbilar kan vara en åtgärd som kan bidra till att minska störningarna från vägtrafiken. Miljözonen skulle t.ex. kunna omfatta utfasning av äldre fordon (minskade kväveoxidutsläpp) och reglering av dubbdäcksanvändningen (färre slitagepartiklar och minskat buller).

Miljöförvaltningen anser att Stockholms stad bör ta initiativ till samarbete med Göteborg och Malmö med att utreda förutsättningarna för att införa miljözon också för personbilar.

Miljöförvaltningen kommer att ta upp frågan om miljözoner med Trafikkontoret i förvaltningens tillsynsarbete.

Slut

Bilagor

Bilaga 1 Bör Stockholm ha en lokal miljözon för personbilar av hälsoskäl?
Skriftlig fråga från Åsa Romson (mp). MHN 2008-05-22.