

Miljözoner för lätta fordon i Stockholm?



Jonas Eliasson

Trafikdirektör, Stockholms stad

The Capital of Scandinavia

Läget

- Transportstyrelsen har utformat lagförslag
 - Miljözon klass 2 resp. 3
 - Kommunerna bestämmer om, var, när
 - TS analyserade också ”fallstudie” – Stockholms stad
- Stockholms stad (bl a) har lämnat remissvar
- Regeringen avser införa lag som ger kommuner rätt att införa miljözoner
- Sth stad avser utreda frågan under 2018

Föreslagna miljözoner

- Miljözon klass 2:
 - Gäller personbil, lätt lastbil och lätt buss
 - Diesel minst Euro 6 (2015 eller senare)
 - Bensin minst Euro 5 (2011 eller senare)
 - Syfte: förbättra luftkvalitet (fr a NO2)

- Miljözon klass 3:
 - Gäller lätta och tunga fordon.
 - Lätta fordon ska drivas med el eller vätgas.
 - Tung fordon ska drivas med el eller vätgas
 - ... eller vara elhybrider som uppfyller Euro VI.
 - Ska minska buller och förbättra luft

Normer och mål

- EU:s miljö kvalitetsnorm (2008/50/EG)
- Sveriges miljö kvalitetsnorm (2010:477),
 - Liknar EU-norm, lägre för korttidshalter
- Sveriges miljö kvalitetsmål

I Stockholm:

- Normerna uppfylls för PM10, men överskrids för NO2 på ett antal platser
- Miljömålen överskrids både för PM10 och NO2 på ett antal platser

Frågor staden funderar på

- Om – i så fall var, när, hur
- Nyttor och kostnader
- Efterlevnad
- Rådighet

Samhällsnyttor och -kostnader

- **Nyttor:**

- Lägre NOx-halter i innerstaden ger förbättrad hälsa
- Effektens storlek svår att fastställa (även andra källor, korrelationer)

- **Kostnader**

- 2/3 av alla länets bilar får inte längre köra i zonen (övriga landets bilar tillkommer)
- Kostnader för att byta ut bilar *eller* tillgänglighetsförlust att aldrig köra i zonen
- Ökade CO2-utsläpp om dieslbilar byts mot bensin

- Beror på **när** och **var**

Transportstyrelsens överslag

- Avser miljözon 2 i Sth innerstad, miljözon 3 i Gamla stan
- Nyttor ca 0,3 mdr (varav 2/3 minskat buller)
- Kostnader ca 9 mdr (enbart boende och pendling)
- Kostnader för näringslivstransporter, tjänsteresor och fritidsresor tillkommer
 - Pendlingsresandet ca 25% av totala personresandet
 - Näringslivstransporter minst 20-30% av innerstadstrafiken

Efterlevnad?

- Utredningen föreslår att polisen ska övervaka
- Polisen har dock svårt prioritera liknande trafikövervakning
- Ex: Dubbdäcksförbuden har minskat dubbdäcksandelen från ca 40% till ca 30%; sällan kontroller
- Miljöklassning hörs/syns inte: bilar måste stoppas vid kontroll

Rådighet?

- Avsikten är att *kommunen* ska bestämma om, var, när, hur
- Men MKN *måste* uppfyllas (miljöbalken)
- Staden har hittills saknat rådighet över verksamma åtgärder
- När lagen införs kan staden bli *tvungen* införa miljözon om MNK inte uppfylls
 - Lst+MMD tillsynsansvar och kan ålägga staden åtgärder
- IVL förutspår att MKN ändå uppnås fr o m 2020
 - Men MF-SLB gör inte samma prognos

Klimat effekt?

- Effekter av miljözon 2
 - Halvgamla dieslbilar (<2015) byts mot bensinbilar – troligen negativ klimat effekt
 - Minskat totalt bilresande?
- Effekter av miljözon 3
 - Ger incitament att köpa el/vätebil

Och nu då?

- Väntar på regeringens lagförslag
- Sth utreder nyttor & kostnader för olika utformningar (när, var), samt övriga frågor, under 2018