

Om effektiva miljözoner för bilar och lastbilar

Motion av Gabriel Kroon (SD)

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.
Motionen besvaras med hänvisning till vad som sägs i utlåtandet.

Föredragande borgarrådet Lars Strömgren

Sammanfattning av ärendet

Gabriel Kroon (SD) har lämnat in en motion till kommunfullmäktige. 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.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret och trafiknämnden.

Stadsledningskontoret anser att fortsatt användning och utveckling av miljözoner är motiverad, med hänvisning till att gällande miljözon klass 1 och 2 har hög regelefterlevnad och ger tydligt förbättrad luftkvalitet samt kommande skärpningar av EU-direktiven på området.

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

Föredragande borgarrådets synpunkter

Stockholms rödgröna styre vill skapa en levande stad med friskare luft. Idag gör luften i Stockholm att människor dör i förtid. Forskare på Karolinska Institutet har visat att barn som växer upp på gator med höga utsläpp har sämre lungor redan från sex månaders ålder. Det är ett problem som behöver tas på allvar.

För att vi ska komma till rätta med luften i Stockholm behöver elektrifieringen gå snabbare. En intensifierad elektrifiering bidrar också till minskade utsläpp. Därför inför vi miljözon klass 3 etappvis i ett område i City.

Bilaga

Motion om effektiva miljözoner för bilar och lastbilar, dnr KS 2023/94-2

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar enligt föredragande borgarråds förslag.

Stockholm den 6 december 2023

Karin Wanngård
Kommunstyrelsens ordförande

Reservation av Linnéa Vinge (SD) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att bifalla motionen.
2. Därutöver anföra följande:

Miljözon klass 2 har minskat totala utsläpp kväveoxider med 2 procent vid 80 procent regelefterlevnad. Stadsledningskontoret påstår att de 20 procent som inte följde kraven skulle ge ytterligare 9 procent minskning i det totala utsläpp kväveoxider.

Studien som Stadsledningskontoret hänvisar till är Bamse-projektet som startade 1994 och har pågått tills idag.

Följande påstående från Stadsledningskontoret lyder:

”Stockholms rödgröna styre vill skapa en levande stad med friskare luft. Idag gör luften i Stockholm att människor dör i förtid. Forskare på Karolinska Institutet har visat att barn som växer upp på gator med höga utsläpp har sämre lungor redan från sex månaders ålder. Det är ett problem som behöver tas på allvar.”

Det stämmer förvisso att studien visade att höga utsläpp gav barn sämre lungor redan från sex månaders ålder. Det vi har invändningar mot är påståendet att människor dör i förtid, vilket rimligtvis inte kan hänföras från Bamse-studien då den specifikt följde barn födda 1994 till 1996. Alltså finns det inga indikationer på att luften idag har den påstådda effekten på dagens barns hälsa som Stadsledningskontoret påstår eftersom de refererar till data vars utgångspunkt är innan år 2000.

Det är uppenbart att Stadsledningskontoret hänvisar till studier och data som endast bekräftar deras påståenden och att använda lösa begrepp som *”Forskare på Karolinska Institutet”* bör användas väldigt mycket mer sparsamt om man inte redovisar vilka premisser studien är byggd på och hur den relaterar till dagens tillgängliga datakällor.

De tar till exempel inte hänsyn till SCB:s data kring vilka sektorer som släpper upp mest antal ton Kväveoxider. Deras siffror visar att inrikes transporter stod för 148 383,9 ton kväveoxider år 1994 och endast 45 581,8 ton år 2021. Alltså en minskning med 69,2 procent enheter. Där personbilar stod för 19,71 ton av året 2021s utsläpp på 45 581,8 ton, eller med andra ord 0.0432409 procent av totala mängden kväveoxider inrikes transporter genererade.

Vi anser dessutom att Stadsledningskontorets tunnelseende gjort att de missat andra faktorer som också påverkar Stockholms luftmiljö. En av dessa är PM2.5-partiklar vars inhalering kan leda till akuta effekter som, astma, hosta, kroniskt obstruktiv lungsjukdom (KOL), och nedsatt lungfunktion. Dessa partiklar genereras delvis vid höga förbränningstemperaturer men emitteras också från vägslitage, däck, och bromsar.

Enligt Naturvårdsverket är den största källan av dessa partiklar i Sverige, vedeldning vid uppvärmning av egen bostad som motsvarade 34 procent av de totala utsläppen år 2021. De nämner dessutom bibränsle som en av de bränsletyperna som är allra mest bidragande.

Den växande andelen elektriska fordon för stadens samt privatpersonerna, som delvis har drivits på av tidigare oansvarig miljöpolitik, innebär större påfrestningar och slitage av vägbanor, bromsar, och däck, eftersom energidensiteten hos ett batteri är väldigt mycket lägre än för förbränningsmotorer. Som naturligtvis leder till ökade mängder PM2.5-partiklar i luften. Vilket Stadsledningskontoret väljer att inte ta hänsyn till trots att de är väl medvetna om detta.

Ärendet

Gabriel Kroon belyser i sin motion att en bra luftkvalitet är avgörande för en god folkhälsa, där källorna till utsläpp är partiklar och kväveoxid från bensin- och dieselmotorer. Motionären anser 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 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.

Remissammanställning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret och trafiknämnden.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 8 maj 2023 har i huvudsak följande lydelse.

Av kommunfullmäktiges budget 2023 framgår att Stockholms luftkvalitet har förbättrats och klarar idag miljökvalitetsnormerna på stadens gator, men för att skydda vår hälsa måste luftkvaliteten fortsatt förbättras. Staden ska, enligt budget 2023, nå det nationella miljömålet för frisk luft samt utreda vilka åtgärder som behöver vidtas för att nå Världshälsoorganisationens (WHO) nya gränsvärden för luftkvalitet.

Stadsledningskontoret konstaterar att stadens mätningar visar att regelefterlevnaden för miljözon klass 1 är 96 procent och miljözon klass 2 är 80 %. Det är dock viktigt att fortsatt sträva efter att öka regelefterlevnaden. Stadsledningskontoret ser positivt på att trafiknämnden har en löpande dialog med Polismyndigheten om ökad regelefterlevnad samt på Transportstyrelsens förslag att underlätta för den kommunala parkeringsövervakningen med att arbeta för ökad regelefterlevnad.

Stadsledningskontoret konstaterar även att de uppföljningar som gjorts av miljözon klass 1 visar att den bidragit till förnyelsen av den tunga fordonstrafiken och därmed till de tydligt minskade luftföroreningarna. Miljözoner är en beprövad metod som används i många europeiska städer för att förbättra luftkvaliteten och skapa attraktivare stadsmiljöer som gynnar såväl boende som turister.

Stadsledningskontoret anser att en fortsatt användning och utveckling av miljözoner är motiverad, dels av det faktum att luften i Stockholm inte fullt ut uppfyller de nationella miljömålen, dels för att kommande EU-direktiv väntas innebära en tydlig skärpning av kraven. Denna skärpning väntas utgå från Världshälsoorganisationens (WHO) riktvärden baserade på hälsomässiga överväganden i aktuell forskning, som visar att även låga halter är farligare för människors hälsa än vad som tidigare bedömts.

När det gäller införandet av miljözon klass 3 anser stadsledningskontoret att detta stimulerar användningen av elfordon vilket även minskar utsläppen av växthusgaser och möjligheterna för staden att nå de högt satta klimatmålen.

Stadsledningskontoret anser inte att kommunfullmäktige behöver lägga några ytterligare uppdrag med anledning av den remitterade motionen.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar att motion om effektiva miljözoner för bilar och lastbilar av Gabriel Kroon (SD) besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 20 april 2023 följande.

Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation av Anders Lindman (SD), se Reservationer m.m.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 22 mars 2023 har i huvudsak följande lydelse.

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.

Kväveoxid (NOX) 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 miljö kvalitetsmål *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 *miljö kvalitetsnormer* 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. Naturvårdsverket har även kommit med förslag på nya skärpta målvärden för miljökvalitetsmålet Frisk Luft.

Miljözonslagstiftningen

Miljözon är ett styrmedel för kommuner för att förbättra luftkvaliteten och minska buller. Kommuner kan besluta om att vissa fordon stängs ute från särskilt miljö känsliga 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.

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 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 miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid vid samtliga stadens mätstationer. Miljö kvalitetsmålet frisk luft uppfylldes inte vid Valhallavägens mätstation, men vid övriga mätstationer. Målet för partiklar uppfylldes inte vid någon mätstation i staden.

Med tanke på att Sveriges nu gällande nationella miljö kvalitetsnormer 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 innebar att tunga lastbilar och tunga bussar som färdas i zonen behöver uppfylla utsläppsklass Euro 6.

Åtgärden bedöms enligt miljöförvaltningen ha stor effekt på kvävedioxid i hela innerstaden, där vi sett en snabb omställning över tid. Regelefterlevnaden för miljözon klass 1 var 96 procent i en mätning på Hornsgatan hösten 2022.

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.

Analys 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.

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 regelfterlevnad 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 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 regelfterlevnad 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.

Reservationer m.m.

Trafiknämnden

Reservation av Anders Lindman (SD)

Anders Lindman (SD) reserverar sig mot beslutet.