



§ 107 Remiss av Transportstyrelsens rapport Miljözoner för lätta fordon

Dnr KS 2016/1214

Sammanfattning

Näringsdepartementet har översänt Transportstyrelsens redovisning av regeringsuppdraget Miljözoner för lätta fordon på remiss till Lunds kommun.

Beslutsunderlag

Kommunkontorets tjänsteskrivelse den 10 februari 2017.

Tekniska förvaltningens särskilda skrivelse den 16 februari 2017.

Miljönämndens beslut den 2 februari 2017, § 5.

Miljöförvaltningens och tekniska förvaltningens gemensamma tjänsteskrivelse den 23 januari 2017.

Näringsdepartementets inbjudan till yttrande över Transportstyrelsens rapport Miljözoner för lätta fordon, den 23 december 2016.

Yrkanden

Anders Almgren (S) yrkar att kommunstyrelsen ska besluta

att yttra sig till Näringsdepartementet i enlighet med föreliggande förslag.

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att yttra sig till Näringsdepartementet i enlighet med föreliggande förslag.

Beslut expedieras till:

Näringsdepartementet

Miljönämnden

Tekniska nämnden

Kommunkontoret - administrativa avdelningen

Akten

Kommunstyrelsen

Plats och tid Stadshusets sessionssal, 2017-03-01 klockan 15.00–20.55

Ledamöter Anders Almgren (S), ordförande
Emma Berginger (MP), vice ordf
Christer Wallin (M), 2:e v ordf
Elin Gustafsson (S)
Björn Abelson (S), §§ 83-98, 15:25-18:20
Ulf Nymark (MP)
Hanna Gunnarsson (V)
Mats Helmfrid (M)
Inga-Kerstin Eriksson (C)
Torsten Czernyson (KD)
Philip Sandberg (L)
Anne Landin (FNL)
Hans-Olof Andersson (SD)

Tjänstgörande ersättare Peter Fransson (S), §§ 99-129, 15:35-20:55
Lena Fällström (S), §§ 81-82

Ersättare Mats Olsson (V)
Louise Rehn Winsborg (M)
Birger Swahn (M)
Dan Ishaq (M)
Mattias Horrdin (C)
Mia Honeth (L)
Christoffer Brinkåker (SD)
Pernilla West (FI)

Övriga Emma Lundgren, Kommunjurist, Protokollförare
Anette Henriksson, Kommundirektör
Henrik Weimarsson, Ekonomidirektör, 15:00-17:20
Carin Hillåker, Bitr. Kommundirektör, 15:00-19:00

Justerare Philip Sandberg (L)

Paragrafer § 81-129

Plats och tid för justering Rådhuset den 8 mars 2017, kl. 12:00

Underskrifter

Sekreterare

Emma Lundgren

Ordförande

Anders Almgren (S)

Justerare

Philip Sandberg (L)

ANSLAG/BEVIS

Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.

Organ

Kommunstyrelsen

Sammanträdesdatum

2017-03-01

Paragrafer

§ 81-129

Datum då anslaget sätts upp

2017-03-09

Datum då anslaget tas ned

2017-03-31

Förvaringsplats för protokollet

Kommunkontoret/ Rådhuset

Underskrift

Emma Lundgren

Justerare

Utdragsbestyrkande



Maria Nyström
046 -35 93 893
maria.nystrom@lund.se

Kommunstyrelsen

Yttrande över remiss avseende Transportstyrelsens rapport om Miljözoner för lätta fordon, dnr N2016/07396/MRT

Sammanfattning

Näringsdepartementet har översänt Transportstyrelsens redovisning av regeringsuppdraget Miljözoner för lätta fordon på remiss till Lunds kommun.

Beslutsunderlag

Kommunkontorets tjänsteskrivelse den 10 februari 2017.

Miljönämndens beslut den 2 februari 2017, § 5.

Miljöförvaltningens och tekniska förvaltningens gemensamma tjänsteskrivelse den 23 januari 2017.

Näringsdepartementets inbjudan till yttrande över Transportstyrelsens rapport Miljözoner för lätta fordon, den 23 december 2016.

Barnets bästa

Att kunna reglera typen av fordon inom vissa bestämda områden för att förbättra miljön anses vara i enlighet med barns bästa.

Ärendet

Näringsdepartementet har översänt Transportstyrelsens redovisning av regeringsuppdraget Miljözoner för lätta fordon på remiss till Lunds kommun.

Av Transportstyrelsens redovisning framgår bland annat följande:

Dagens bestämmelser om miljözoner kan utökas till att även gälla personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar. Transportstyrelsen föreslår två nya typer av miljözoner för att förbättra luftkvaliteten i tätorter. Trafik med tunga fordon som inte uppfyller särskilda utsläppskrav kan i dag begränsas i miljözoner. Transportstyrelsen har utrett hur personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar ska kunna inkluderas i bestämmelserna. Myndigheten föreslår två nya miljözoner, klass 2 och klass 3.

- Miljözon klass 2 omfattar personbil, lätt lastbil och lätt buss. Här krävs att fordon som drivs med diesel uppfyller kraven för Euro 6

2017-02-10

Diarienummer
KS 2016/1214

och fordon som drivs med bensin, etanol eller gas uppfyller kraven för Euro 5.

- Miljözon klass 3 omfattar personbilar, motorcyklar, mopeder klass 1 och lätta och tunga lastbilar och bussar. Här krävs att de lätta fordonen drivs med el eller vätgas och att de tunga fordonen drivs med el eller vätgas, eller är av typen elhybrid som uppfyller kraven för Euro 6.

De nuvarande miljözonsbestämmelserna för tunga bussar och tunga lastbilar ska benämnas miljözon klass 1. Mindre skillnader finns dock mellan dagens bestämmelser och miljözon klass 1. I miljözon klass 1 kan undantag sökas till länsstyrelsen för flera kommuner samtidigt samt till Transportstyrelsen om undantaget omfattar mer än ett län. Undantaget avseende fordon med etanol eller gasdrivna motorer enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/55/EG efter 2025 får föras i miljözon klass 1 endast om de uppfyller kraven för Euro 6. Nuvarande bestämmelser har ingen sluttid.

I remissen redovisas en fallstudie för att få en bild av konsekvenserna om miljözoner införs i Stockholms kommun. Transportstyrelsen bedömer att de som kan komma att påverkas av införandet av de nya miljözonsklasserna är företag, medborgare, kommunerna, landsting och statliga myndigheter. Kostnaderna för kommunerna, enskilda och företag kan bli mycket stora, beroende på storleken på miljözonerna och i vilken takt bestämmelserna införs.

Miljözon klass 2 förväntas bidra till förbättrad luftkvalitet fram till 2030. Efter 2035 kommer miljözon klass 2 att vara relativt verkningslös eftersom den svenska fordonsflottan då till stor del uppfyller kraven för zonen.

Miljözon klass 3 beräknas däremot bidra med en tystare och renare luft i stadsmiljön under längre tid.

Kommunerna ska även i fortsättningen reglera om var och när bestämmelserna om miljözoner ska gälla. Transportstyrelsen föreslår också att polisen ska övervaka att bestämmelserna efterlevs. Nya vägmärken ska bidra till kännedom om reglerna.

Tidigare yttranden

Lunds kommun har den 6 oktober 2010 yttrat sig över Transportstyrelsens redovisning av regeringsuppdraget att analysera möjligheten för kommuner att införa miljözoner för olika typer av fordon och motorredskap. Kommunstyrelsen beslutade att besvara remissen med vad tekniska nämnden och miljönämnden framfört, se vidare nedan:

Miljönämndens synpunkter

I yttrande framförde nämnden bland annat följande:

Införande av miljözoner i tre klasser innebär att kommunerna får ett nytt verktyg att arbeta med när det gäller luftföroreningar och buller alstrade av fordonstrafik. De nya miljözonerna omfattar nu även personbilar.

2017-02-10

Diarienummer
KS 2016/1214

I Lunds kommun ligger luftföroreningshalterna idag under miljö kvalitetsnormen och förmodas klara gränsvärdena även under kommande år (såvida inte nya lägre gränsvärden införs i EU). Däremot har överskridanden skett i närliggande kommuner såsom Malmö och Helsingborg på centralt placerade gator. Krav på åtgärdsprogram har då ställts från Naturvårdsverkets sida. Att införa miljözonklasser får därför ses som en utmärkt åtgärd när normerna överskrids.

När man planerar införa miljözoner enligt klass 2 och 3 ska det vara i områden som är mycket känsliga och som riskerar att överskrida eller faktiskt överskrider miljö kvalitetsnormerna. Det krävs en noggrann analys av både för- och nackdelar innan kommunen fattar ett sådant beslut då man även reglerar personbilstrafiken. I och med detta bör man ha i åtanke att risken finns för att man enbart flyttar trafikflöden till andra områden utanför miljözonen.

Det är också viktigt att man på ett enkelt och informerande sätt anger vilka fordon som är tillåtna i de olika miljözonerna då det berör så många fler fordonstyper (personbilar, bussar, lastbilar) än idag.

Redan 1999 införde kommunen en miljözon i Lunds tätort. Den infördes då man var rädd att äldre och sämre fordon skulle åka till Lund då Malmö infört en miljözon. Det var alltså inte med anledning av fordonsalstrade luftföroreningar som man valde att införa miljözonen i Lund. De studier som då gjordes visade på små minskningar av föroreningshalterna från fordon då luftsituationen i Lund redan var god.

För Lunds kommuns del finns idag inga skäl med hänsyn till miljö kvalitetsnormerna att införa miljözon 2 och 3. Den nuvarande miljözonen ska vara kvar (övergår till miljözon klass 1) och avse, precis som innan dieseldrivna lastbilar och bussar med totalvikt över 3,5 ton.

Tekniska nämndens synpunkter

I yttrande framförde nämnden bland annat följande:

Med stöd av den gällande trafikförordningen kan en kommun utfärda en lokal trafikföreskrift om miljözon, som innebär restriktioner för trafik med tunga dieseldrivna lastbilar och bussar inom ett givet område. Sådana miljözoner finns nu i Stockholm, Göteborg, Malmö, Helsingborg, Lund och Mölndal. Miljözonen i Lund, som omfattar området innanför mellanringen, är ungefär tio år gammal.

Lunds kommun klarar miljö kvalitetsnormerna med råge. Även på de mest utsatta platserna är det god marginal till gränsvärdena. Det finns därför inga planer på att inom överskådlig framtid genomföra någon av de åtgärder som Transportstyrelsens utredning omfattar. Intresset för detta torde närmast finnas hos Stockholm och Göteborg samt i viss mån Malmö. Göteborg driver för närvarande en egen utredning om införande av miljözon för personbilar i Göteborg.

Tekniska förvaltningen tillstyrker emellertid att de möjligheter, som Transportstyrelsens utredning föreslår, också kommer till stånd till hjälp för de kommuner som kan styrka behov därav:

Införande av Miljözonklass 2 och Miljözonklass 3 samt dubbdäcksförbud inom ett valt område. Beträffande miljözonklasserna tar Tekniska förvaltningen inte ställning till om Alternativ A eller Alternativ B är att föredra. Båda alternativen har fördelar och nackdelar. Man bör dock bestämma sig för något av alternativen och konsekvent genomföra detta i riket. I valet av alternativ bör nog främst beaktas Polismyndighetens ståndpunkt. Kontrollen av efterlevnaden blir under alla omständigheter svår. I det fall man skulle införa begränsningar för äldre bilar så är det viktigt att bedöma miljönyttan i förhållande till den effekt, ekonomiska och sociala, åtgärderna har för berörda fordonsägare.

Skillnader mellan remisserna 2010 och 2016

En av skillnaderna mellan 2010 års remiss och den nuvarande är definitionen av zonerna samt att det i den tidigare remissen var två olika alternativ (A och B). Alternativ A grundade sig på årtalet för fordonets första registrering och Alternativ B grundade sig på fordonets Euro-klassning. I den nuvarande remissen har det arbetats in som miljözon klass 2 och klass 3.

Luften i Lund

Miljönämnden mäter kvävedioxid (NO₂) och marknära ozon (O₃) i taknivå (20 meter ovan mark) längs en sträcka mellan Grand Hotell och Spyken samt kvävedioxid (NO₂), partiklar (PM₁₀) och marknära ozon (O₃) i gatunivå (3 meter ovan mark) vid Trollebergsvägen. Utvärderingen av luftkvalitet i Lunds tätort 2016 visar att halterna av föroreningar i stort sett är samma som tidigare år. Gällande miljökvalitetsnormer klaras.

KOMMUNKONTORET

Kommunkontoret har ingen annan åsikt än den som framförts av miljönämnden och tekniska nämnden

Kommunstyrelsen föreslås avge yttrande till Näringsdepartementet i enlighet med föreliggande förslag.

Förvaltningens förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslås besluta

att yttra sig till Näringsdepartementet i enlighet med föreliggande förslag.

2017-02-10

Diarienummer
KS 2016/1214

Anette Henriksson
Kommundirektör

Gunnar Jönsson
Tf administrativ chef

Beslut expedieras till:
Näringsdepartementet
Miljönämnden
Tekniska nämnden
Akten