

Institutet för Miljömedicin



Näringsdepartementet

Remissvar angående "Transportstyrelsens rapport Miljözoner för lätta fordon" (N2016/07396/MRT)

Institutet för Miljömedicin (IMM) har erhållit rubricerad utredning för synpunkter. IMM är ett nationellt miljömedicinskt expertorgan, och samtidigt en utbildnings- och forskningsinstitution vid Karolinska Institutet. IMMs kompetensområde är hälsoeffekter av miljöfaktorer, epidemiologi, toxikologi och hälsoriskbedömning. Vi har därför främst beaktat hälsoaspekterna i förslaget.

Slutsatser

- IMM välkomnar förslaget om inrättande av miljözoner för lätta fordon i ljuset av de väl dokumenterade hälsoeffekter som luftföroreningar från vägtrafik orsakar.
- I utredningen saknas dock en belysning av de allvarliga hälsoeffekter som kan orsakas av trafikbuller.
- Vi förordar till skillnad från utredningen att miljözonerna även innebär att krav ställs på däcksbuller. Det fordrar en tydlig märkning av bullernivåer på däcken.
- IMM föreslår att den nyligen införda EU-gemensamma bullermärkningen av däck används. En bred övergång till lågbullerdäck skulle snabbt sänka bullernivåerna för ett mycket stort antal människor i innerstäderna.
- Vi ser det som angeläget att åtgärderna mot både luftföroreningar och buller i stadsmiljö får en utformning som är effektiv och flexibel.
- IMM förordar att Miljözonerna samordnas med trängselskatteområden, där sådana finns, för att kraftigt underlätta övervakning.
- Brist på integration mellan två regleringssystem med liknande mål talar emot ett flexibelt utnyttjande av olika styrmedel.
- Fokus i utredningen har varit på lokala effekter och eventuella globala effekter har inte utretts.

Bakgrund till IMMs ställningstagande

Transportstyrelsens uppdrag har varit att utreda hur lätta fordon ska kunna inkluderas i bestämmelser om miljözoner, och särskilt hur bestämmelserna kan premiera tysta och emissionsfria fordon samt hur efterlevnad kan säkerställas. Bakgrunden anges vara att luftföroreningar orsakar skador på människors hälsa och på miljön. I bakgrunden saknas tyvärr hänvisningar till de allvarliga hälsoeffekter som kan orsakas av trafikbuller. Syftet med de föreslagna åtgärderna skall vara att ge bidrag till att bättre uppnå miljö kvalitetsmålen och de transportpolitiska målen. I utredningen beskrivs hälsoeffekter av luftföroreningar kortfattat men adekvat för ändamålet. Det anges att miljö kvalitetsnormerna inte ger ett fullständigt skydd mot hälsoeffekter, vilket

överensstämmer med t ex WHO's bedömning. Fokus är därför på miljö kvalitetsmålen, som i allt väsentligt liknar WHO's rekommendationer till medlemsstaterna (WHO 2005).

I ljuset av de väl dokumenterade hälsoeffekter som luftföroreningar från vägtrafik orsakar välkomnar vi förslaget om inrättande av miljözoner för lätta fordon. Det bör uppmärksammas att WHO nyligen dragit slutsatsen att nyare forskning kan förväntas leda till en skärpning av synen på luftföroreningar beträffar luftföroreningar och inlett en översyn av sina rekommendationer.

Även kunskapen om samhällsbullers hälsokonsekvenser är ökande och WHO kommer att publicera nya rekommendationer under 2017. De nuvarande rekommendationerna är från 1999. Tyvärr saknas i utredningen en belysning av de allvarliga hälsoeffekter som kan orsakas av trafikbuller. Senare års forskning visar att bl a högt blodtryck och hjärtinfarkt kan knytas till exponering för buller från vägtrafiken.

Utvecklingen av såväl fordon som transportsystem och internationella bestämmelser är för närvarande stark. Vi ser det som angeläget att åtgärderna mot både luftföroreningar och buller i stadsmiljö får en utformning som är effektiv och flexibel. Det förefaller dessutom rimligt att säkerställa att övergången till fossilfria transporter även innebär en övergång till lägre exponering för luftföroreningar och buller i den allmänna befolkningen.

Det konstateras att trängselskatteområdet i t ex Stockholm i allt väsentligt sammanfaller med aktuell miljözon. Miljözonerna föreslås dock vara helt oberoende av trängselskattesystemen och den befintliga infrastrukturen (portaler med kameror etc) skall inte ens användas för övervakning av miljözonen där så är möjligt. Den bristande integrationen mellan två styrsystem med liknande mål och geografiskt fokus är sannolikt en betydande nackdel. På så sätt försvåras t ex en framtida flexibel fördelning av förbud och avgifter med liknande syften, vilket minskar möjligheterna att anpassa systemen till nya förutsättningar. Dessutom går man miste om en möjlighet till övervakning, vilket minskar effektiviteten. Utredningen bedömer vidare att möjlighet till förbud mot användning av dubbdäck redan finns varför detta inte föreslås inkluderas i miljözonsbestämmelserna. Denna brist på integration mellan två regleringssystem med liknande mål talar också emot ett flexibelt utnyttjande av olika styrmedel. En konsekvens av ställningstagandet mot integration är att möjligheten att premiera tysta och emissionsfria fordon på annat sätt än via undantag i miljözonsbestämmelser inte ens har utretts.

Fokus har varit på lokala effekter och eventuella globala effekter har inte utretts. Det finns sannolikt betydande möjliga samordningsvinster mellan åtgärdsområdena lokal hälsopåverkan och global klimatpåverkan. I brist på utredning riskerar denna potential att gå förlorad.

Användning av den nyligen införda EU-gemensamma bullermärkningen av däck föreslås inte. Denna förefaller i dagsläget relativt okänd och sannolikt skulle dess påverkan på

konsumenternas val kunna öka dramatiskt om den inkluderades i ett styrsystem. Med lågbullerdäck går det att sänka bullernivåerna jämfört med de däck som säljs idag utan att vägegenskaperna påverkas. En bred övergång till lågbullerdäck skulle snabbt sänka bullernivåerna för ett mycket stort antal människor i innerstäderna. Utredningen konstaterar att förslagen rörande Miljözon 1 och 2, som i ett exempel omfattar Stockholm innanför tullarna och ffa berör utsläppen från fossildrivna fordon, inte påtagligt skulle påverka bullernivåerna. För Miljözon 3 skulle bullernivåerna sänkas pga tystare motorer men däckbullret, som är dominerande vid vissa hastigheter, skulle inte förändras. Vi förordar till skillnad från utredningen att miljözonerna även innebär att krav ställs på däcksbuller. Det fordrar en tydlig märkning av bullernivåer på däcken.

Sammanfattningsvis förordar IMM att Miljözonerna samordnas med träningskattområden, där sådana finns, för att kraftigt underlätta övervakning. Dessutom anser vi att ökad användning av lågbullerdäck måste stödjas i samband införandet av miljözoner vilket påtagligt skulle sänka bullerexponeringen för stora befolkningsgrupper.

I framtalande av detta remissvar har professor Tom Bellander och professor Göran Pershagen medverkat. Beslut i ärendet har fattats av prefekt och föreståndare professor Ulla Stenius.

Stockholm 3 mars, 2017



Ulla Stenius

Postadress

Box 210
171 77 STOCKHOLM

Besöksadress

Nobels v. 13
SOLNA

Telefon

08-524 800 00 (vxl)

Fax

08-33 69 81

Webb

ki.se

