

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2017-02-08

Ärende
TN 2016-1635

Jens Plambeck
08-686 1651
jens.plambeck@sll.se

Trafiknämnden
2017-03-21, punkt 7

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Miljözoner för lätta fordon (TSV 2015-4545) - remissyttrande

Ärendebeskrivning

Stockholms läns landsting har av Näringsdepartementet fått möjlighet att lämna ett yttrande till utredningen Miljözoner för lätta fordon, TSV 2015-4545. Trafikförvaltningen har fått uppdraget att lämna yttrande för hela landstingets räkning. Yttrandet ska skickas till Näringsdepartementet direkt efter Trafiknämndens behandling 2017-03-21 (utsträckt svarstid till 2017-03-23).

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt nedanstående underlag.

- Utredningen Miljözoner för lätta fordon, TSV 2015-4545,
<http://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/press/miljozoner-latta-fordon--1.1.pdf>

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

- att* godkänna trafikförvaltningens förslag till remissyttrande,
- att* uppdra åt förvaltningschefen att besvara remissen enligt förslaget, samt
- att* förklara punkten omedelbart justerad.

Förslag och motivering

Bakgrund

Transportstyrelsen har haft regeringens uppdrag att utreda hur personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar ska kunna inkluderas i bestämmelserna om miljözoner (befintliga). Uppdraget har också handlat om att utreda hur bestämmelserna kan premiera tysta och emissionsfria fordon och hur efterlevnaden kan säkerställas.

Dagens bestämmelser om miljözoner kompletteras enligt förslaget med två nya miljözoner, klass 2 och klass 3. Det kommer enligt utredaren naturligt att krävas en utredning av respektive kommun för att bedöma om de lokala förutsättningarna är sådana att de kostnader som en miljözon medför kan motiveras, eller om andra styrmedel är att föredra. Kommunerna ska få föreskriva och pröva undantag.

Miljözon klass 2 omfattar personbil, lätt lastbil och lätt buss. Kraven för att få föra fordonen i zonen är att fordon med kompressionstænd motor (dieselmotor) ska uppfylla kraven för Euro 6 och fordon med gnisttænd motor (bensinmotor) ska uppfylla kraven för minst Euro 5. Man ser i utredningen framför sig att Miljözon klass 2 geografiskt kan likna dagens befintliga miljözoner för tunga fordon, som man enligt förslaget vill börja kalla Miljözon klass 1 (i Stockholm i princip innanför tullarna idag).

Miljözon klass 3 omfattar både lätta och tunga motorfordon. För att få föra fordonen inom zonen ska de lätta fordonen ha utsläppsklass el eller drivas med vätgas. De tunga fordonen ska drivas på el eller vätgas eller vara av fordonstypen elhybrid som uppfyller Euro 6. Genom kraven på el- eller vätgasdrift premieras tysta och emissionsfria fordon. Man ser i utredningen framför sig att Miljözon klass 3 geografiskt kan handla om en mindre stadskärna med hög känslighet (i Stockholm t.ex. Gamla stan). Transportstyrelsen föreslår att Polismyndigheten ska övervaka efterlevnaden av miljözonsbestämmelserna. Utmärkning med nya vägmärken ska bidra till medvetenhet om regler samt god efterlevnad.

Utredningens förslag påverkar inte endast landstingets lätta fordon, såsom tjänstebilar, ambulanser och färdtjänst, utan har också en viss påverkan på de tunga fordonen såsom SL-trafikens bussar samt godstransporter till vårdinrättningar mm.

Landstingets trafikförvaltning har genom Svensk kollektivtrafik fått vara med i utredningsprocessen och framföra synpunkter tillsammans med Västtrafik och Skånetrafiken i de samråd som Transportstyrelsen bjudit in till.

Överväganden och motivering

I utredningen beskrivs hälsoeffekter av luftföroreningar kortfattat men enligt Stockholms läns landstings (SLL) mening adekvat för ändamålet. Det anges att miljö kvalitetsnormerna inte ger ett fullständigt skydd mot hälsoeffekter vilket överensstämmer med t ex Världshälsoorganisationens (WHO) bedömning. Fokus i utredningen är därför på miljö kvalitetsmålen som i allt väsentligt liknar WHO:s senaste rekommendationer till medlemsstaterna (2005). Det bör uppmärksammas att WHO nyligen dragit slutsatsen att nyare forskning kan förväntas leda till en skärpning av rekommendationerna och att WHO inlett en översyn av sina rekommendationer. WHO:s senaste rekommendationer vad gäller skyddet mot hälsoeffekter av buller är sedan 1999 och är för närvarande också under översyn. Sannolikt kommer således synen på hälsoeffekter av såväl luftföroreningar som buller att skärpas de närmsta åren, vilket ytterligare understryker behovet av effektiva kommunala styrmedel relaterade till hälsopåverkan från vägtrafik.

SLL delar Transportstyrelsens bedömning att bestämmelser om nya miljözoner kan bidra till att hänsynsmålet för miljö och hälsa uppfylls genom att ge ytterligare ett styrmedel för kommuner att kunna förbättra luftkvalitet och minska buller. Landstinget betonar vikten av att få ned halterna av kväveoxider och partiklar i innerstadsluften och samtidigt minska bullret från trafiken, det handlar i mångt och mycket om hälsoförebyggande åtgärder.

Landstinget vill också betona vikten av att färdtjänst- och utryckningsfordon får fortsätta undantag också i de nya miljözonerna. Utvecklingen av miljöprestanda i de specialfordon som används inom färdtjänst- och ambulansverksamheterna, samt utrycknings-/servicefordon inom buss- och spårtrafiken, går långsammare än inom kategorierna personbilar och bussar och måste då tillsvidare ha dessa undantag.

När det gäller bussflottan i innerstaden har SL hittills haft undantag för etanol- och gasbussar vad gäller ålderskrav/Euro-klassning, vilket har varit väl motiverat då dessa bussar generellt har lägre lokala emissioner än motsvarande bussar med dieselmotor. Landstinget ser med tillfredsställelse på att utredningen lyssnat på våra argument och att man föreslår fortsatt undantag för dessa bussar t.o.m. år 2025, då det annars skulle bli mycket kostsamt att byta ut dem i förtid.

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2017-02-08

Ärende
TN 2016-1635

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

SLL vill dock lyfta fram att det i ett övergångsskede kan bli problem med t.ex. vissa stom- (led) och nattbusslinjer samt omläggningar vid trafikavstängningar vid ett eventuellt införande av en Miljözon klass 3 i innersta Stockholm. Allt beroende på var en framtida gräns för en sådan eventuell miljözon hamnar geografiskt. Bussoperatörer köper oftast flertalet av bussarna inom ett avtalsområde i samband med att ett nytt avtal träder i kraft. Detta för att hinna skriva av nya bussar under avtalets löptid på ca 10 år.

I Stockholms innerstad kommer ett nytt avtal träda i kraft sommaren 2026, om nuvarande avtal förlängs. Av denna anledning, och att det idag är ont om ledbussmodeller med elhybridteknik på marknaden, är det inte ekonomiskt och praktiskt rimligt att aktuell bussoperatör istället ska tvingas köpa dyra helelektriska bussar med laddinfrastruktur i förtid, för att inte bryta mot regelverket i en eventuell Miljözon klass 3. Om Stockholms stad vill införa en Miljözon klass 3 är det av yttersta vikt att staden tillsammans med landstingets trafikförvaltning först utreder förutsättningarna för denna, när i tiden den är rimlig att införa och var gränsen för miljözonen bör hamna geografiskt.



Caroline Ottosson
Förvaltningschef



Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling