



NTMs frukostårsmöte om Sveriges nya regler för miljözoner...

... drivkraft för bättre hälsa eller en lösning som försämrar privatekonomi och ökar klimatutsläppen?

Kom och lyssna på Jonas Eliasson, Trafikdirektör från Stockholms stad. Jonas kommer att berätta och diskutera de nya miljözonerna i allmänhet och utvecklingen i Stockholms stad i synnerhet. Efter Jonas föreläsning avslutar vi med ett formellt årsmöte

Plats: Circle K vid Mariatorget (Torkel Knutssongatan 24).
 Datum: 18 april
 Tid: Kaffe med fralla från 08.00 start ca 08.20 – 09.00
 Kostnad: Mötet är kostnadsfritt

Anmäl er till mötet senast den 13 april genom att skicka ett mail till: info@ntmcalc.org

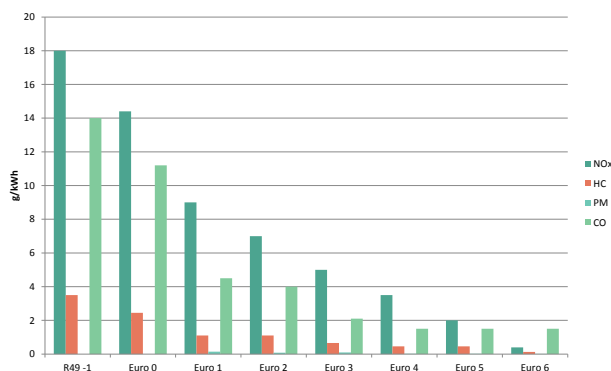
Bakgrund och diskussion

Runt om i världen fastslås allt strängare regelverk för tätorternas luftkvalitet i takt med växande städer. Med allt fler människor boende och verksamma i städer ökar riskerna för en större negativ hälsopåverkan som på ett omfattande sätt försämrar livskvalitet och förkortar människors liv.

Transporterna i och omkring våra städer bidrar till städernas dåliga luftkvalitet genom:

- Utsläpp av kväveoxider (Nox), sker främst från äldre dieselmotorer. Kväveoxider är giftiga och irriterar luftvägarna och slemhinnor. Tillsammans med organiska föreningar och solljus bildar kväveoxider hälsovådlig marknära ozon.
- Partiklar (PM) kommer från förbränningsmotorer samt från slitage- och vägdamm. Partiklarna skadar och irriterar våra luftvägar. Vidare kan de innehålla cancerogena kolväten.
- Kolväten (HC) uppstår när bränslet inte förbränns fullständigt och bidrar till utsläpp av luftburna cancerogena ämnen
- Bullerpåverkan kommer främst från trafiken och numera mindre från motorn. Trafikbuller bidrar till förhöjt blodtryck vilket riskerar att förkorta människoliv.

Logiken bakom införande av strängare miljözoner är att tekniska framsteg inom vägtrafiken kraftigt skulle kunna reducera dagens skadliga utsläpp. Med strängare krav som tvingar fram snabbare utbyte av äldre fordon bedöms hälsosituationen förbättras avsevärt.



Dieselfordons minskade utsläpp med effektivare förbränning och utvecklad reningsteknik. Här exemplifierat med EU:s regelkrav för tunga dieselfordon.



Mot en snabbare utfasning av äldre fordon står privatekonomiska intressen för alla de som använder sin bil sällan och skulle tvingas ersätta denna för väldigt få resor i innerstaden. Resurs- och klimateffekten av de i förtid skrotade fordonen skulle innebära en negativ effekt sett ur ett livscykelperspektiv om skrotning och nytillverkning av fordon i förtid inkluderas. Vidare skulle en snabbare utfasning ekonomiskt drabba de som tidigare uppmuntades att välja dieselbil för att minska sin klimatpåverkan.

Även internationellt sker en omfattande debatt om framförallt dieslbilar. Debatten har nått nuvarande omfattning mycket på grund av att gällande regelkrav för vissa personbilar med dieseldrift inte levt upp till gällande lagkrav, ofta benämnt ”dieselgate”. Några exempel från vår omvärld:

- **Oslo, Stuttgart, Paris, Strasbourg, Lille:** har tillfälliga dieselförbud
- **Grenoble, Overath, Antwerpen:** inför nya miljözoner
- **London, Oslo** inför dieselkopplade miljödifferenterade vägavgifter
- **Paris, Milano** inför mer stringenta miljökrav för fordon
- **Stuttgart:** planerar för dieselförbud för < EU6,
- **Paris, Madrid, Aten, Mexico city** diskuterar dieselförbud från 2025
- **Kina** fokuserar på minskade utsläpp av partiklar
- **Kalifornien** fokuserar på minskade utsläpp av NOx

I Sverige innebär regeringens besked gällande nya bestämmelser om miljözoner att kommuner ges möjlighet att införa zonerna från och med 1 januari 2020:

Tillåtna fordon i olika typer av miljözoner

Miljözoner	Lätta fordon (personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar upp till 3,5 ton)	Tunga fordon
Klass 1		Som i dagens miljözoner
Klass 2	<p>Från 1 januari 2020:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bilar med kompressions-tänd motor (diesel, elhybrid, laddhybrid) i Euro 5 eller bättre • bilar med gnisttänd motor (bensin, elhybrid, laddhybrid, fordonsgas, E85) i Euro 5, eller bättre • Elbilar • Bränslecellsbilar <p>Från 1 juli 2022:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bilar med kompressions-tänd motor (diesel, elhybrid, laddhybrid) i Euro 6 • bilar med gnisttänd motor (bensin, elhybrid, laddhybrid, fordonsgas, E85) i Euro 5, eller bättre • Elbilar • Bränslecellsbilar 	Klass 2 omfattar ej tunga fordon
Klass 3	<ul style="list-style-type: none"> • Elbilar • Bränslecellsbilar • Bilar som kan drivas med fordonsgas i Euro 6 	<ul style="list-style-type: none"> • Elfordon • Bränslecellsfordon • Laddhybrider i Euro 6 • Fordon som kan drivas med fordonsgas i Euro 6

Källa: <http://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2018/03/regeringen-ger-besked-om-miljozoner/>



Scenario på tänkbara effekter av nya miljözoner i Stockholm

Regeringens beslut om utvecklade regler för miljözoner utreds för närvarande av kommuner runt om i landet. Kommunen/stadens möjligheter att påverka effekter av miljözoner är att bestämma miljözonens geografiska utbredning. I nuläget är denna inte bestämd på någon ort. Nedan är ett scenario för Stockholm som bygger på nuvarande miljözon 1 (tung fordon) för Stockholm samt att vissa känsliga områden gjorts till miljözon 3.



Källa: IVL

Ett tänkbart scenario för miljözon i Stockholm som följer nuvarande miljözon 1. Observera att den geografiska utbredningen av Stockholms miljözon 2 och 3 inte är fastställd.

På basis av antal fordon registrerade i Stockholms län sammanställt av DN genom Transportstyrelsen skulle förslaget om miljözon 2 och 3 infört 2020 med skärpning 2022 innebära att...

... bilar i avgasnormen Euro 4 och bakåt stoppas 2020 vilket motsvarar:

36 000 E85-bilar.

4 500 gasbilar.

71 500 dieslar.

478 400 bensinbilar.

... bilar i avgasnormen Euro 5 stoppas 1 juli 2022 vilket motsvarar:

94 247 dieslar.

Källa: Dagens Nyheter/Transportstyrelsen



Kort om miljöklasser

Stage	Date	CO	HC	HC+NOx	NOx	PM	PN
		g/km					
Positive Ignition (Gasoline)							
Euro 1 †	1992.07	2.72 (3.16)	-	0.97 (1.13)	-	-	-
Euro 2	1996.01	2.2	-	0.5	-	-	-
Euro 3	2000.01	2.30	0.20	-	0.15	-	-
Euro 4	2005.01	1.0	0.10	-	0.08	-	-
Euro 5	2009.09 ^b	1.0	0.10 ^d	-	0.06	0.005 ^{e,f}	-
Euro 6	2014.09	1.0	0.10 ^d	-	0.06	0.005 ^{e,f}	6.0×10 ¹¹ e,g
Compression Ignition (Diesel)							
Euro 1 †	1992.07	2.72 (3.16)	-	0.97 (1.13)	-	0.14 (0.18)	-
Euro 2, IDI	1996.01	1.0	-	0.7	-	0.08	-
Euro 2, DI	1996.01 ^a	1.0	-	0.9	-	0.10	-
Euro 3	2000.01	0.64	-	0.56	0.50	0.05	-
Euro 4	2005.01	0.50	-	0.30	0.25	0.025	-
Euro 5a	2009.09 ^b	0.50	-	0.23	0.18	0.005 ^f	-
Euro 5b	2011.09 ^c	0.50	-	0.23	0.18	0.005 ^f	6.0×10 ¹¹
Euro 6	2014.09	0.50	-	0.17	0.08	0.005 ^f	6.0×10 ¹¹

* At the Euro 1..4 stages, passenger vehicles > 2,500 kg were type approved as Category N₁ vehicles

† Values in brackets are conformity of production (COP) limits

a. until 1999.09.30 (after that date DI engines must meet the IDI limits)

b. 2011.01 for all models

c. 2013.01 for all models

d. and NMHC = 0.068 g/km

e. applicable only to vehicles using DI engines

f. 0.0045 g/km using the PMP measurement procedure

g. 6.0×10¹² 1/km within first three years from Euro 6 effective dates

Källa: <https://www.dieselnet.com/standards/eu/ld.php>