

Trafikroteln

2018-12-28

Miljözonsutredningen december 2018

En analys av resultatet

Miljökvalitetsnormens tvingande karaktär för Stockholm

I inledningen av utredningen slås fast att miljökvalitetsnormen är lagstadgad och kräver av staden att agera oavsett ekonomisk effekt:

Miljökvalitetsnormerna är den lägsta godtagbara nivån och är en så kallad begränsningsnorm, för luft enligt 5 kap 2 § 1 punkten miljöbalken. Den skärpta rimlighetsregeln i 2 kap 7 § 2 och 3 styckena miljöbalken ska därför tillämpas, vilket innebär att kommunen i princip utan hänsyn till kostanden ska vidta de åtgärder som är tekniskt möjligt för att normen ska följas.¹

Detta betyder att staden ska se till att normen inte överskrids och att tillgängliga medel ska användas.² Detta gäller såväl års- dygns som timmedelvärden.

Utredningen visar med tydlighet att normen kommer att överskridas 2019, 2020 och 2021. Vår bedömning av rapportens siffror är att normen högst sannolikt även överskrids 2022. Hur det ser ut därefter har inte beräknats. Hur vi kommer fram till det redogör vi för nedan. Staden är därmed skyldig att införa miljözoner från 1 januari 2020. Detta oavsett hur det ser ut 2022.

Om det räcker med Hornsgatan eller om vi i praktiken är skyldiga att införa det på fler platser där det är uppenbart att normen enligt beräkningar överskrids återstår att bedöma. Om det är möjligt att införa dynamiska miljözoner bör prövas. Vilka gator som enligt modellberäkningar överskrider normen behöver redovisas.

Miljökvalitetsnormen kommer sannolikt inte klaras 2022

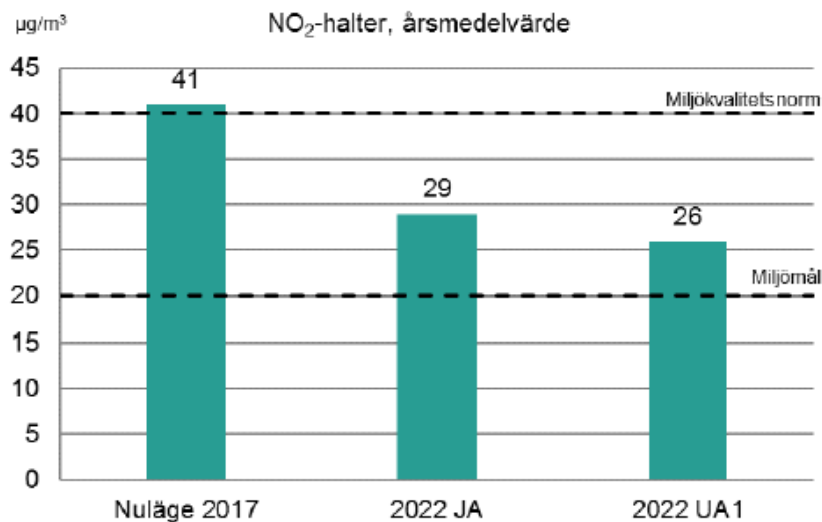
Rapporten gör gällande att staden klarar miljökvalitetsnormen (MKN) för kvävedioxid 2022 som en följd av att det sker en skärpning av miljözon 1 för tunga fordon från 2021. Skärpningen innebär att alla tunga fordon med lägre rening än Euro 6 förbjuds i zonen. Att nivåerna går ned i och med detta är otvetydigt men slutsatsen att man kan prognostisera att normen klaras 2022 är tyvärr mer tveksamt.

Slutsatsen bygger på 1) ett teoretiskt antagande om full efterlevnad i befintlig miljözon som inte gäller, 2) en ologisk siffra på efterlevnadsgrad i befintlig miljözon och 3) avsaknad av mått på osäkerheten i prognosen för bristande efterlevnad.

¹ Effekter av miljözoner i Stockholms stad. December 2018, s. 6 andra stycket.

² Det finns andra åtgärder så som att sänka hastigheten och fysiskt säkerställa den, förbjuda tung trafik på vissa gator, stänga av trafiken på specifika gator under vissa peaktider.

- 1) Rapportens slutsats är att staden klarar MKN 2022. Detta slås fast bland annat i sammanfattningen på sidan 10 och 76. Årsmedelvärdet anges klaras 2022 i det så kallade jämförelsealternativ JA 2022.³ Se diagrammet nedan. Det anges även att dygns- och timmedelvärdet klaras men med mindre marginal.⁴



Halter av kvävedioxid, NO₂, (årsmedelvärde) på Hornsgatan i gatunivå för nuläget 2017, JA 2022 och UA1 2022. Full efterlevnad av miljözon klass 1 respektive 2.

Jämförelsealternativ JA 2022 utgår ifrån att det sker en full regelefterlevnad inom miljözon 1.⁵ Inga fordon fuskar. Detta har aldrig hänt.⁶ Det noteras också på sidan 7 att beräkningarna har betydande osäkerheter på grund av efterlevnadsgraden. Att då slå fast att MKN klaras saknar sålunda grund.

I rapporten diskuteras om man skulle kunna uppnå högre efterlevnad t.ex. genom att använda trängselsystemets portaler för övervakning.⁷ Om detta skulle vara en framkomlig väg, något som kräver riksdagsbeslut och är behäftat med en del andra problem, avgörs aldrig. Däremot noteras i slutsatserna runt efterlevnadsfrågan att ”risken är påtaglig att det alltså finns ett betydande antal Euro5 fordon kvar i trafik 2021”.⁸

Vi kan utifrån detta konstatera att de värden som anges i JA 2022 inte är realistiska och därför saknar grund för att dra slutsatsen att Stockholm klarar MKN 2022 med enbart miljözon 1. Detta bekräftas också av att man i

³ Befintlig miljözon 1 som automatiskt skärps 2021 och befintlig trafik. s. 7.

⁴ S. 45.

⁵ S. 7 och 41. Notera också att på sidan 42 i diagrammet utgör utsläppen från de fuskande tunga fordonen över 60 procent av utsläppen 2022. Räknat på 2017 års fusk. Tabellen är Nox inte ren No₂.

⁶ Se tabell sidan 58.

⁷ S. 59

⁸ S. 59. Att använda trängselskattesystemet för att få bort nedsmutsande fordon vore självklart bra men är tyvärr en ickefråga på nationell nivå och kan därför inte ligga till grund för analysen.

utredningen faktiskt tittar på hur den bristande regelefterlevnaden ger andra värden än i JA 2022.

- 2) I rapporten finns ett avsnitt där man analyserar utsläppsnivåerna på bland annat Hornsgatan utifrån det mer sannolika antagandet att det inte sker en full efterlevnad i miljözon 1. Antagandet är att det är samma bristande efterlevnad 2022 som det är 2017.⁹ Fuskande tunga fordon sätts till 14 procent. Med denna mer realistiska situation 2022 hamnar fortfarande alla värden på Hornsgatan under eller på MKN. Dygnsmedelvärdet landar exakt på 60.¹⁰ Hade det varit full efterlevnad landar det på 56 enligt rapporten. Se tabell nedan.

Dygnsmedelvärde ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) (miljö kvalitetsnorm = 60)			
Gata	Nuläge (2017)	2022 bristande efterlevnad miljözon 1	2022 full efterlevnad miljözon 1
Hornsgatan	72	60	56
S:t Eriksgatan	55	47	44
Sveavägen	64	54	51

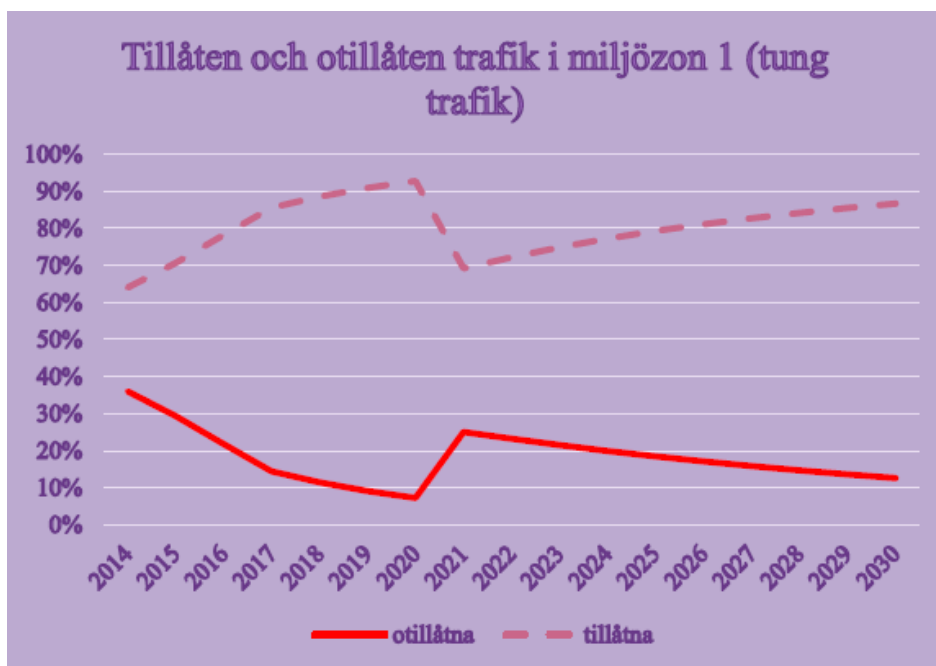
Det som är märkligt med dessa beräkningar och antaganden är att det i rapporten beskrivs att efterlevnadsgraden är som sämst vid införandet av nya Euro-gränser och att efterlevnadsgraden därför ökar med tiden efter införandet.¹¹ Varför har man då valt 2017 års värden som ligger flera år efter senaste skärpningen för att beskriva ett år efter en skärpning?

På sidan 57 finns ett diagram som visar hur det sett ut historiskt och en prediktion för 2022 och framåt efter skärpningen 2021 av miljözon 1. Se nedan. Där framgår det tydligt att efterlevnadsgraden ändras över tid. Där framgår också att värdet för bristande efterlevnad för 2022 är avsevärt högre än man utgått ifrån i tabellen ovan.

⁹ S. 55, stycke tre.

¹⁰ Beräkningarna bygger på 8 värsta dygnet. 7 dygns överträdelser är tillåtna enligt lagen.

¹¹ S. 58. Detta beskrivs också på s. 42 tredje stycket.



Tittar man på diagrammet ovan framgår värdet 14 procent för 2017. Men för 2022 som är det år som rapporten valt att sätta som beräkningsår för när MNK klaras ligger efterlevnadsgraden på ca 75 procent och den otillåtna trafiken på 25 ca procent.

Varför man valt år 2017 för beräkning av värdena på Hornsgatan och andra gator vid bristande efterlevnadsgrad för år 2022 är obegripligt. Det borde vara värdet 25 procent för år 2022. Med de predicerade värdena för 2022 skulle Hornsgatan inte klara MKN för dygnsmedelvärde 2022.¹² Inte heller för timme. Sveavägen skulle troligen inte heller klara värdena.

Därmed visar rapporten att Stockholm inte klarar MKN 2022 med enbart miljözon 1. I och med att vi är skyldiga att använda de medel som står till buds för att klara MKN är staden skyldig att i någon omfattning införa miljözon 2 i Stockholm.

Vi har ställt frågan till författarna om detta märkliga sätt att hantera materialet och jämförelseår 2017 och får till svar att ”Hornsgatan 2017 hade 14 procent som förefaller bli lägre 2018. Den största andelen icke tillåtna fordon vi haft är 15 procent. Så stor andel som 25 procent har vi aldrig haft och det är heller inte realistiskt antagande. År 2020 kommer flertalet lastbilar vara Euro 6 oavsett miljözon”.¹³ Hur det borde se ut 2022 besvaras inte.

Hur man ska tolka att det finns ett diagram som visar något helt annat besvaras inte. Varför Hornsgatan skulle avvika vad gäller avtrappningsgrad är höljt i dunkel. 14 procent 2017 är just den nivå som diagrammet visar och därmed bör 2022 för Hornsgatan vara 25 procent 2022. Vi kan bara konstatera att rapporten i detta är ologisk.

¹² Eftersom dygnsmedelvärdet i beräkningen ligger precis på gränsen till att överskrida med 2017 års höga efterlevnadsgrad.

¹³ Mail 21/12 2018.

- 3) Slutligen frågan om bristande mått på osäkerhet. I de analyser av bristande efterlevnad som finns på sidan 57 anses staden klara MKN då Hornsgatan landar på dygnsmedelvärdet 60 det åttonde dygnet. Det är exakt på gränsen.¹⁴ (Vi tar då inte hänsyn till analysen ovan att man väljer fel år för efterlevnad). I och med att detta är prognoser och inte mätvärden borde det finnas ett intervall.

Det finns, som det står på flera platser i rapporten, osäkerheter i prognoserna. Därmed bör ett intervall anges och i och med detta kommer åttonde dygnets värde med ett osäkerhetsintervall att spänna över MKN gräns.

Vi kan därmed konstatera att även med den något udda valda efterlevnadsgraden, kalkylerad på 2017 års värden, skulle staden missa MKN för Hornsgatan 2022. Troligen också för Sveavägen.

Rimligen borde man utgå från en försiktighetsprincip där det sämsta scenariot ur folkhälsosynpunkt får avgöra om normen uppfylls när det kommer till lagstadgade miljökrav som ovillkorligen ska försöka uppnås.

Kunskapen om överskridandena av MNK 2018

Rapporten utgår från 2017 års mätvärden för No2. Under 2018 förkom det fler överskridanden av MKN än 2017. Dygnsmedelvärdet överskreds på 4 av 6 mätstationer och timmedelvärdet på 3 av 6 stationer. Årsmedelvärdet är inte framtaget i skrivande stund. För 2017 är siffrorna 0, 2, 1.

Detta är överskridandena för de 6 mätpunkter som existerar i gatumiljö i Stockholm. För övriga gator i staden finns modellberäkningar. Skulle fler mätstationer existera skulle de konstaterade överskridandena sannolikt vara fler.

En station har i år fått ny placering; Sankt Eriksgatan. Mätutrustningen stod tidigare på Norrlandsgatan en gata med återkommande överskridanden. Sankt Eriksgatan har landat på att ligga exakt på gränsen för att klara MNK. Sju överskridanden. Men stationens mätvärden raderades för en längre period under hösten med hänvisning till att den läckte. Detta innebär att flera av de dagar då alla andra mätstationer slog över gränsvärdet på grund av ogynnsamma väderförhållanden saknas mätvärden för Sankt Eriksgatan.¹⁵ Utifrån detta kan man dra slutsatsen att även Sankt Eriksgatan i praktikern överskred MKN.

¹⁴ Noteras också på s. 42 sista stycket.

¹⁵ 18/11 2018