



# TRONDHEIM KOMMUNE

Miljøenheten

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep

N-0030 OSLO

Vår saksbehandler  
Thea Berg Lauvsnes

Vår ref.  
16/27312/ K23 &13  
oppgis ved alle henv.

Deres ref.  
15/576

Dato  
16.08.2016

## Svar - Høring - forslag om sentral forskrift om lavutslippssone for biler

Vi viser til brev datert 28.06.2016 hvor forslag om sentral forskrift om lavutslippssone for biler ble sendt på høring. Formannskapet i Trondheim kommune har i møte 09.08.2016 behandlet forslaget, og vår uttalelse er oppsummert i vedlagte saksframlegg og protokoll.

Med hilsen  
TRONDHEIM KOMMUNE

Marianne Langedal  
miljøsjeff

Thea Berg Lauvsnes  
rådgiver

*Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift*

Vedlegg:

Saksprotokoll formannskapet 09.08.2016: Høring – forslag om sentral forskrift om lavutslippssone for biler.

Saksframlegg formannskapet 09.08.2016: Høring – forslag om sentral forskrift om lavutslippssone for biler.

Postadresse:  
TRONDHEIM KOMMUNE  
Miljøenheten  
Postboks 2300 Sluppen  
7004 TRONDHEIM

Besøksadresse:  
Erling Skakkes gate 14

Telefon:  
+47 72542550

Telefaks:  
+47 72542551

Organisasjonsnummer:  
NO 942 110 464

E-postadresse: [miljoenheten.postmottak@trondheim.kommune.no](mailto:miljoenheten.postmottak@trondheim.kommune.no)  
Internettadresse: [www.trondheim.kommune.no](http://www.trondheim.kommune.no)

# Saksprotokoll

---

**Utvalg:** Formannskapet  
**Møtedato:** 09.08.2016  
**Sak:** 207/16

**Tittel:** **Saksprotokoll: Høring - forslag om sentral forskrift om lavutslippssone for biler**

---

**Resultat:** Behandlet  
**Arkivsak:** 16/27312

## Vedtak

Formannskapet avgir på vegne av Trondheim kommune følgende høringssvar til forslag til ny sentral forskrift om lavutslippssone for biler:

1. Trondheim kommune er positiv til et nytt virkemiddel for å bedre lokal luftkvalitet. Det er hensiktsmessig at denne myndigheten legges lokalt til kommunene.
2. Det er dokumentert at  $PM_{2,5}$  fra vegslitasje ved piggdekkbruk utgjør en betydelig andel av  $PM_{2,5}$ -fraksjonen ved målestasjoner i Trondheim (NGU, rapportnr. 2004.037). Formuleringene i høringsnotatet angir at piggdekkbruk primært bidrar til grovfraksjonen i  $PM_{10}$ .
3. Kommunene mangler et virkemiddel mot bruk av piggdekk utenfor piggdekkseasonen. Forskriften burde åpne for muligheten til å regulere piggdekkbruk utenfor piggdekkseasonen i definerte lavutslippssoner, slik at det også kan gis gebyr for å kjøre med piggdekk innenfor en sone *utenfor* sesong. Erfaringer fra Trondheim er at mange kjører med piggdekk utenfor sesong, og at dette ikke prioriteres ellers håndheves av politi og vegvesen. Det er varslet at grenseverdiene for årsmiddel både for  $PM_{10}$  og  $PM_{2,5}$  blir skjerpet i nær framtid. Bruk av piggdekk på bare veger bidrar i stor grad til høye verdier av både fint og grovt svevestøv ( $PM_{2,5}$  og  $PM_{10}$ ) både vår og høst.

## Behandling:

### Votering

Innstillinga ble vedtatt mot en stemme (FrP)

*Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift*

## Saksframlegg

---

### Høring - forslag om sentral forskrift om lavutslippssone for biler

Arkivsak.: 16/27312

---

#### Forslag til vedtak:

Formannskapet avgir på vegne av Trondheim kommune følgende hørings svar til forslag til ny sentral forskrift om lavutslippssone for biler:

1. Trondheim kommune er positiv til et nytt virkemiddel for å bedre lokal luftkvalitet. Det er hensiktsmessig at denne myndigheten legges lokalt til kommunene.
2. Det er dokumentert at  $PM_{2,5}$  fra vegslitasje ved piggdekkbruk utgjør en betydelig andel av  $PM_{2,5}$ -fraksjonen ved målestasjoner i Trondheim (NGU, rapportnr. 2004.037). Formuleringene i høringsnotatet angir at piggdekkbruk primært bidrar til grovfraksjonen i  $PM_{10}$ .
3. Kommunene mangler et virkemiddel mot bruk av piggdekk utenfor piggdekk sesongen. Forskriften burde åpne for muligheten til å regulere piggdekkbruk utenfor piggdekk sesongen i definerte lavutslippssoner, slik at det også kan gis gebyr for å kjøre med piggdekk innenfor en sone *utenfor* sesong. Erfaringer fra Trondheim er at mange kjører med piggdekk utenfor sesong, og at dette ikke prioriteres ellers håndheves av politi og vegvesen. Det er varslet at grenseverdiene for årsmiddel både for  $PM_{10}$  og  $PM_{2,5}$  blir skjerpet i nær framtid. Bruk av piggdekk på bare veger bidrar i stor grad til høye verdier av både fint og grovt svevestøv ( $PM_{2,5}$  og  $PM_{10}$ ) både vår og høst.

#### Saken gjelder

Samferdselsdepartementet har sendt "Forslag om sentral forskrift om lavutslippssone for biler" på høring med frist 22.07.16. Forskriften er hjemlet i nytt § 13 åttende ledd i vegtrafikkloven, og "skal gi rammeverket for innføring, administrering, kontrollering og håndheving av kommunale/lokale lavutslippssoner for biler".

Høringsnotatet inneholder følgende kapitler:

1. Innledning
2. Kort om bakgrunnen for forslaget
3. Redegjørelse iht. ny utredningsinstruks punkt 2-1

Vedlagt til høringsnotatet er høringsliste og utkast til forskriften med kommentarer. Forskriften vil tre i kraft før vintersesongen 2016-2017. Rådmannen har bedt departementet om utvidet høringsfrist, men siden forskriften skal gjelde fra vintersesongen 2016-2017, har vi fått avslag.

## Trondheim kommune

### Bakgrunn

#### Nitrogenoksider

Nitrogenoksider er gasser som dannes ved forbrenning av organisk materiale, som ved, olje, bensin eller diesel. Eksos fra dieslbiler inneholder mye av nitrogenoksid (NO<sub>2</sub>) og fint svevestøv (PM<sub>2,5</sub>) og utgjør den vesentlige andelen av lokal luftforurensning fra biler. Hovedproblemet med NO<sub>2</sub> er at gassen svekker lungefunksjonen, særlig hos utsatte grupper i befolkningen. Enhver har rett til et miljø som sikrer helsen, og forurensningsloven og forurensningsforskriften del 3 om lokal luftkvalitet fastsetter grenseverdier for lokal luftkvalitet. Flere norske byer har i flere år overskredet grenseverdiene for time- og årskonsentrasjon for NO<sub>2</sub>. Noen av de målte nivåene er høyere enn det som anbefales ut fra et helsesynspunkt. Både Stortinget og flere kommuner har etterlyst ytterligere virkemidler for å bedre den lokale luftkvaliteten. Formålet med forskriftsforslaget er å gi nærmere bestemmelser om utforming av kommunale utslippssoner.

#### Lavutslippssone

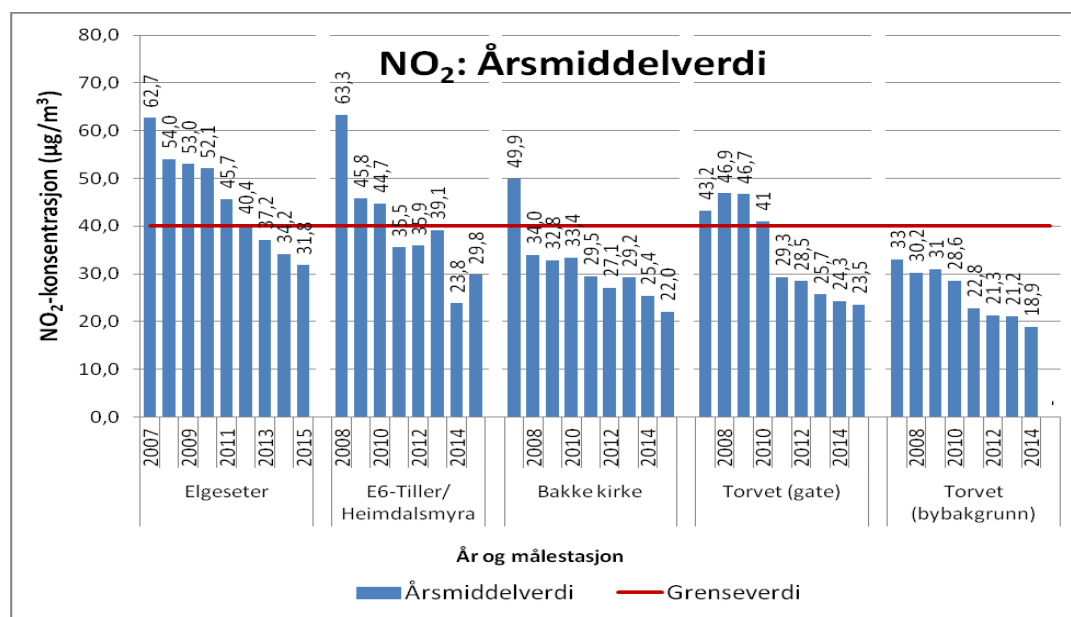
En lavutslippssone er et geografisk avgrenset område på offentlig veg hvor kjøretøyer som slipper ut helseskadelig eksos avgiftsbelegges. Gebyret skal være basert på euroklasse og vekt. Innføring av lavutslippssone er en permanent ordning. Hensikten er å redusere utslippene ved å stimulere til at flere velger andre kjøretøy eller andre transportalternativ.

### Fakta

#### Luftkvaliteten i Trondheim

I Trondheim har vi hatt en generell positiv utvikling i nivåene av både svevestøv og nitrogenoksid (figur 1) de siste årene. Reduksjon av svevestøvnivåene kan i stor grad forklares av forbedringer i arbeidet med renhold og støvdemping på hovedvegnettet. Lavere nivå av NO<sub>2</sub> skyldes blant annet overgang fra diesel til gassbuser, økt kollektivtrafikk, mindre tungtrafikk gjennom sentrum etter bygging av Nordre avlastningsveg og innføring av nye bompunkter. I tillegg har satsingen på gange, sykkel og el-biler gitt mange utslippsfrie trafikanter, mindre kø og dermed lavere utslipp fra andre trafikanter. Men selv om utviklingen går i riktig retning er ikke problemet med NO<sub>2</sub> løst.

Nitrogenoksider har ingen nedre terskelverdi for effekt. Forurensningsforskriften definerer at det er fare for overskridelse når helsebasert vurderingsterskel overskrides i et byområde, noe som i praksis vil si når årsmiddelnivået for NO<sub>2</sub> er over 32 µg/m<sup>3</sup>.



**Figur 1:** Gjennomsnittskonsentrasjonen (årsmiddelverdi) av nitrogenoksid ved målestasjonene i Trondheim for hvert år siden 2007.

## Trondheim kommune

### Forskriftsforslaget

#### *Hva sier forskriften?*

- Lavutslippssoner skal omfatte dieseler og utslipp som reguleres av avgass-/eurostandarden. Gjelder for eksempel ikke tyngre kjøretøy i Euro VI.
- Kommunene gis, etter samtykke fra departementet, myndighet til å innføre lavutslippssoner i et bestemt område som vedtas lokalt. Kommunen må dokumentere at det er fare for brudd på grenseverdien for årsmiddelnivå for NO<sub>2</sub>.
- Kommunen skal selv fastsette gebyrsatsene for å kjøre i lavutslippssonen, men med føring om at gebyret må differensieres etter bilens euroklasse og vekt. Det oppfordres til at kommuner som innfører ordningen skal samarbeide om gebyrsatsene, siden betalt gebyr i én lavutslippssone er gyldig andre soner i hele landet.
- Kommunene får bestemme hvordan nettoinntektene fra sine lavutslippssoner skal brukes, men innenfor områdene kollektivtransport, trafiksikkerhets- og miljøtiltak for å redusere luftforurensningen.

#### *Innføring av lavutslippssone vs. andre miljøtiltak*

Vegtrafikkloven gir også hjemmel for miljødifferensierte bompengetakster. Det presiseres at det ikke kan opprettes lavutslippssone og miljødifferensierte bompengetakster i samme geografiske område. Det betyr at en kommune må velge mellom å etablere en lavutslippssone eller å innføre miljødifferensierte bompengetakster. Vegdirektoratet anbefaler at man bør velge et system med miljødifferensierte bompengetakster framfor kommunale lavutslippssoner fordi det vil gi større effekt. Foreløpig er det ikke teknologiske løsningen for å etablere miljødifferensiert trafikkbetaling gjennom AutoPASS på plass, og denne løsningen er derfor ikke tilgjengelig for vintersesongen 2016-2017.

#### *Hva er effekten av tiltaket og hvem blir berørt?*

Effekten av tiltaket vil være avhengig av hvilke biler som blir omfattet og størrelsen på sonen. Beregningseksempel for Oslo ved innføring av midlertidig lavutslippssone for tunge kjøretøy viser reduksjon av NO<sub>2</sub>-nivå på 15-25 %. Anslått årsgebyr for lastebiler er beregnet å måtte være minst 46 000 kroner for at det skal være lønnsomt å bytte lastebilen til en mer miljøvennlig bil før planlagt tid. For personbiler er det anslått at dagsgebyret må ligge på minst 25-40 kroner for å få mange til å velge å bruke dieselen noe mindre eller bytte til gebyrfri bil. For ytterligere reduksjon i bruk av forurensende biler er det anslått at dette beløpet må doubles.

### **Økonomiske konsekvenser for kommunen**

Forskriftsendringen gir ikke direkte økonomiske konsekvenser for kommunen. Økonomiske konsekvenser må vurderes lokalt når Trondheim skal ta stilling til innføring av lavutslippssone.

### **Konsekvenser for klima og det ytre miljø**

Forskriften åpner for flere virkemidler kommunen kan ta i bruk for å bedre lokal luftkvalitet. Dersom kommunen vurderer det hensiktsmessig å innføre lavutslippssone vil det være et tiltak for å redusere luftforurensningen lokalt.

### **Rådmannens vurdering og konklusjon**

Rådmannen er positiv til at staten gir kommunene mulighet til å ta i bruk et nytt virkemiddel for å redusere lokal luftforurensning

Det er fornuftig at kommunene selv får bestemme om virkemiddelet skal benyttes, størrelsen på lavutslippssonen og gebyrsatsene for å tilpasse lokale forhold. Rådmannen understreker at det vil

## Trondheim kommune

være nødvendig å koordinere gebyrsatsene med andre kommuner som vil innføre ordningen. Videre er det positivt at nettoinntektene fra en slik ordning tilfaller kommunen og øremerkes tiltak som forbedrer luftkvaliteten inkludert tiltak innenfor områdene for miljøvennlig transport.

Rådmannen har følgende merknader til høringsnotatet og forskriftsforslaget:

1. Det er dokumentert at  $PM_{2,5}$  fra vegslitasje ved piggdekkbruk utgjør en betydelig andel av  $PM_{2,5}$ -fraksjonen ved målestasjoner i Trondheim (NGU, rapportnr. 2004.037). Formuleringene i høringsnotatet angir at piggdekkbruk primært bidrar til grovfraksjonen i  $PM_{10}$ .
2. Kommunene mangler et virkemiddel mot bruk av piggdekk utenfor piggdekkssesongen. Forskriften burde åpne for muligheten til å regulere piggdekkbruk utenfor piggdekkssesongen i definerte lavutslippssoner, slik at det også kan gebyrlegges å kjøre med piggdekk innenfor en sone *utenfor* sesong. Erfaringer fra Trondheim er at mange kjører med piggdekk utenfor sesong, og at dette ikke prioriteres eller håndheves av politi og vegvesen. Det er varslet at grenseverdiene for årsmiddel både for  $PM_{10}$  og  $PM_{2,5}$  blir skjerpet i nær framtid. Bruk av piggdekk på bare veger bidrar i stor grad til høye verdier av både fint og grovt svevestøv ( $PM_{2,5}$  og  $PM_{10}$ ) i Trondheim både vår og høst.

Rådmannen i Trondheim, 1.8.2016

Einar Aassved Hansen  
kommunaldirektør

Marianne Langedal  
miljøsjeff

*Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift*

### Vedlegg:

1. Høringsnotat fra Samferdselsdepartementet
2. Forslag til sentral forskrift om lavutslippssoner med kommentarer