

SvD NYHETER

Dieseldriven bil rena miljöboven

Försäljningen av dieseldrivna personbilar ökar dramatiskt – bara i Stockholms län har andelen tredubblats på tio år. Nu ges de miljöklassade bilarna skulden för att förvärra storstädernas dåliga luft och EU hotar Sverige med miljonböter.



FOTO: SCANPIX

20 mars 2012 kl 07:02, uppdaterad: 20 mars 2012 kl 13:40

Smutsig luft i städerna orsakar varje år cirka 5000 dödsfall. Den gör också människor sjuka – inandning av kvävedioxid och farliga partiklar kan ge luftvägsbesvär, hjärt- och kärlsjukdomar och försvåra astma och allergier. Men efter nära tjugo års minskning av hälsofarlig kvävedioxid bryts trenden på gatorna i Stockholms innerstad. En orsak är den dramatiska ökningen av andelen dieslbilar.

– Vi har haft en lång nedåtgående trend i halter av kvävedioxid. Men nu minskar det inte längre. Det säljs ju väldigt mycket dieslbilar, säger Michael Norman, utredare på Miljöförvaltningen i Stockholm.

År 2010 fanns 17 procent dieseldrivna personbilar registrerade i Stockholms län, jämfört med cirka 5 procent i början av 2000-talet. Även i Göteborg och Malmö märks en avmattning i minskade utsläpp.

Inte långt innan, det var Volvo som "uppfann" 3-vägs katalytisk...

VSOP
Fler kommentarer 166

EU-DIREKTIV OCH MILJÖBALKEN ANGER GRÄNSVÄRDEN

Sedan 1999 finns gränsvärden för partiklar, bly, kvävedioxid/kväveoxider, och svaveldioxid i luften i ett EU-direktiv och i miljöbalken. Varje medlemsland måste vidta åtgärder för att inte överskrida gränsvärdena. För kvävedioxid får årsmedelvärdet 40 mikrogram inte överskridas. Enligt svensk, strängare, lagstiftning får ett dygnsmedelvärde på 60 mikrogram kvävedioxid per kubikmeter luft inte överskridas mer än sju dagar om året.

– Under de senaste tio åren ser vi att kvävedioxidhalterna har slutat att minska. Kopplingen till diesebilarna är intressant, säger Erik Bäck, utredare vid miljöförvaltningen i Göteborg.

Försäljningen av diesebilar med låg bränsleförbrukning har ökat dramatiskt de senaste åren. Statistik från branschorganisationen Bil Sweden visar att av alla 122400 nyregistrerade miljöbilar förra året var 62 procent diesebilar. Diesebilarna miljöklassas för låga koldioxidutsläpp – men ger högre utsläpp av hälsofarlig kvävedioxid än bensinbilar.

– Folk tror att de är riktigt miljövänliga när de köper en diesebil. Det är sant på många sätt, men inte på alla, säger Michael Norman.

Efter en EU-dom i somras som rörde för höga partikelhalter i bland annat Stockholm och Göteborg – riskerar Sverige nu böter i miljonklassen om inte kvalitetsnormerna för luften klaras.

Flera åtgärder är på gång för att få ned luftföroreningarna:

- I Göteborg införs trängselavgifter 1 januari 2013, samtidigt som utökade satsningar på kollektivtrafik ska få fler att ställa bilen.
- I Stockholms län föreslår länsstyrelsen en höjd och differentierad trängselavgift, och införande av trängselavgifter på Essingeleden för att dämpa biltrafiken och minska utsläppen. Avgifter för dubbdäck och utökade miljözoner föreslås också.

På hårt trafikerade och smala gator som Norrlandsgatan och Hornsgatan är halterna av kvävedioxid på vardagar numera nästan alltid förhöjda.

– Diesebilarna är miljöklassade för koldioxid, men inte ur luftkvalitetssynpunkt. Det är olika miljömål som krockar med varandra, säger Anna-Lena Lökvist Andersen, samordnade på länsstyrelsen i Stockholm.

Mattias Goldmann, talesperson för intresseorganisationen Gröna bilister, är kritisk till miljö- bilsklassningens utformning. Han pekar på hur utvecklingen av miljöbilar i Sverige på kort tid svängt från förnybara till fossila bränslen som bensin och diesel.

– **Det är förödande** att man från statens sida fortsätter att stimulera diesebilar som är en stor hälsobov – jag kan inte se annat än att man backar in i framtiden. Det går inte att blunda för att man bryter mot EU:s miljökvalitetsnormer, säger Mattias Goldmann.

Bertil Moldén, vd för Bil Sweden, tror snarare att de äldre diesebilarna skapar de största luftproblemen. Samtidigt pekar han på att fokus för miljöklassningen av personbilar hittills legat på koldioxidutsläppen.

– Myndigheterna har haft fokus på CO₂. Får vi bara få chansen att ställa om, så klarar vi kvävedioxiden också, säger Bertil Moldén.

Problemet med höga halter av kvävedioxid märks framför allt lokalt i

Visa mer fakta

stadsmiljö med dåligt ventilerade gator, och runt hårt trafikerade motorvägar. Koldioxidutsläpp och klimatproblemet är däremot globalt.

– **Det är två problem**, skilda från varandra. Man kan inte bunta ihop dem i en enda miljöbilspremie, säger Michael Norman.

Stockholms miljöborgarråd Per Ankersjö (C) säger att Stockholms stad arbetar med åtgärder som förbättrad städning och hastighetsbegränsningar, men att många av verktygen finns hos riksdag och regering. Han är kritisk till regeringens miljöbilsdefinition:

– Om vi ska ha en fossilfri fordonsflotta år 2030 kan man inte ha ekonomiska styrmedel som gör det attraktivt att köpa bilar som förstör luften i städerna.

En ny miljöbilsdefinition är under utredning och även om det är oklart hur dieslbilar kommer att klassas där så gör miljöminister Lena Ek (C) klart att diesel inte hör framtiden till.

– Det här ären teknik vi inte kan ha kvar på sikt, av luftkvalitetsskäl och klimatskäl, säger hon.

KARTA: Här är luften farlig i Stockholm

ANNA GUSTAFSSON

08-13 58 34 anna.gustafsson@svd.se
